

**ACTA DE LA 18ª ASAMBLEA ORDINARIA DE LA  
CÁMARA INTERAMERICANA DE TRANSPORTES**

**04 y 05 de octubre de 2012**  
**RIOCENTRO**  
**RIO DE JANEIRO, BRASIL**

Durante los días 04 y 05 de octubre de 2012, en la sala 10 del Riocentro, ubicado en la Av. Salvador Allende, n° 6.555, Barra da Tijuca, Rio de Janeiro, (República Federativa del Brasil) se llevó a cabo la 18ª ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CÁMARA INTERAMERICANA DE TRANSPORTES – CIT, que contó con la presencia de 13 países miembros: ARGENTINA, BRASIL, COLOMBIA, COSTA RICA (representado por el Sr. Leopoldo Almanza, del Capítulo México), EL SALVADOR (representado por el Sr. Leopoldo Almanza, del Capítulo México), ECUADOR, HONDURAS, GUATEMALA, MÉXICO, PANAMÁ, PERÚ, REPÚBLICA DOMINICANA y VENEZUELA.

**PRIMER DÍA – 04 de octubre de 2012**

**APERTURA**

**BIENVENIDAS DEL MAESTRO DE CEREMONIAS**

El Secretario General de la CIT, Señor Paulo Vicente Caleffi, abriendo la reunión, saludó y dio la bienvenida a todos los presentes. Lamentó la distancia de los hoteles del Riocentro y el tráfico en Rio de Janeiro. Enseguida, pasó la palabra a los Directores Regionales y al Subsecretario.

- LUIS MORALES, Director Regional de la CIT: Agradeció el apoyo recibido durante la difícil situación del sector de transportes de Argentina.

- SECRETARIO GENERAL: Solicitó un aplauso de todos los presentes para al Sr. Luis Morales por la defensa del sector llevada adelante en su país.

- LEOPOLDO ALMANZA MOSQUEDA, Director Regional de América del Norte y Centroamérica: Saludó a todos e informó acerca del problema de salud del Secretario General. Señaló su importancia para la existencia y continuidad de la Cámara Interamericana de Transportes y pidió aplausos en homenaje al Secretario General. Enseguida, empezó el informe regional. Informó sobre la realización de una reunión el 27 y 28 de septiembre, en la Ciudad de Guatemala, con los presidentes de los Capítulos de Centroamérica. En el encuentro se decidió realizar reuniones regionales periódicas – dos por año - y que la próxima cita se realizará en la Ciudad de Costa Rica; se decidió además que un acuerdo será firmado entre los representantes de la región para que los problemas relacionados con el sector

de transportes sean debatidos entre ellos, con el fin de alcanzar una solución para los mismos. Solicitó al Secretario General de la CIT que sea el testigo de honor de los Presidentes de los Capítulos. En la reunión, los Capítulos centroamericanos presentarán los acuerdos internacionales en que sean parte. Se excusó por la ausencia de los Capítulos representados por él, que, por motivos de fuerza mayor, no pudieron participar en la Asamblea de la CIT. Agradeció la oportunidad de ejercer la función de Director Regional y la atención de todos.

- LUIS MORALES, Director Regional por el Cono Sur: Dio el informe regional.

- Visita por medio de la FADEEAC en el ámbito de la problemática de la demora en las fronteras entre la República de Brasil y la República Argentina, en el paso Bernardo de Irigoyen-Dionísio Cerqueira, donde habitualmente hay hasta 10 kilómetros de cola de vehículos detenidos. Participación el 6 de junio de 2012 en una reunión con autoridades locales sobre el problema, lo que resultó en algunas medidas para reducir la demora en los pasos de frontera además de establecer el diálogo permanente entre los actores involucrados en la cuestión.
- Participación en la XV Reunión de la Comisión del Artículo 16, del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT), en la sede de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), en Montevideo, del 14 al 16 de agosto, donde se trataron temas vinculados al transporte automotor de pasajeros y cargas, así como asuntos ferroviarios. También se revisaron aspectos aduaneros y el anexo de seguros. Estuvieron presentes representantes de Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay.
- Participación en el Comité de Integración en el marco de los países del MERCOSUR y como países adherentes Chile y Bolivia, en que se trató del tema del transporte internacional de cargas. Se realizaron las siguientes reuniones: Comité de Integración Argentina – Chile en Los Andes (30 y 31 de agosto) y Comités de Integración Argentina – Bolivia Aguas Blancas – Bermejo (10 y 11 de septiembre); Salvador Mazza-Yacuiba (12 de septiembre). En todos los casos hubo representantes de los países de MERCOSUR para solucionar las problemáticas de los pasos de frontera.
- Participación en la reunión de la Sociedad Rural de Tucumán para estimular el transporte internacional desde la región para los diversos países. Estuvieron presentes representantes de otras regiones.
- Código Aduanero del MERCOSUR. Considerado una norma marco para la región, se encuentra avanzado el estado parlamentario de la norma aduanera regional (cuenta con media sanción en la Cámara de Senadores), aunque aún está bastante demorada en los demás países.
- Participación en la reunión del Consejo Empresarial del Transporte Internacional de Cargas por Carreteras del MERCOSUR (Condesur), en la que estuvieron presentes representantes de Argentina, Brasil, Chile y Uruguay y en la que se firmó el Acta del Condesur. En la reunión se discutieron los siguientes temas: aplicación del TIR en el ámbito del MERCOSUR, agilización de los pasos de frontera, necesidad de evitar las

inversiones en infraestructura en los pasos de frontera que conduzcan a detener los vehículos más que a su rápido tránsito, acuerdos internacionales para la garantía de la seguridad en los tránsitos. Estuvieron presentes representantes de entidades de diversos países, como la NTC, ABTI, AGETIT, CDNC, entidades de Paraguay y Uruguay, entre otras. La idea es reunirse y tratar los puntos importantes para mejorar la competitividad del sector, la seguridad en los tránsitos y la agilización de frontera. Uno de los puntos acerca de los cuales también se trató en la reunión fue la ley de tiempo de conducción aprobada en Brasil en Mayo de 2012.

- MARTIN SÁNCHEZ ZINNY, Subsecretario de la CIT: Recordó que la Carta de la CIT (nota en apoyo al Presidente del Capítulo Argentina, Sr. Luis Morales) fue votada por unanimidad en la Asamblea de Manaus a partir de una propuesta del Sr. Nelson Chavez, Presidente del Capítulo Ecuador, que, por motivos de salud, no pudo comparecer a la Asamblea de Rio. Comunicó acerca de la distribución de su libro *Pensando el Transporte* en la presente Asamblea. Destacó que Manaus fue una reunión importante por la calidad y cantidad de los delegados presentes y rescató dos temas principales de esa reunión. 1. Encuesta de opinión donde cada Capítulo tuvo la oportunidad de describir las prioridades en lo que se refiere a la conectividad en el continente. Hubieron tres puntos casi comunes en las Américas: facilitación de fronteras, inseguridad física y jurídica y la necesidad de profesionalización de los conductores y de todos los profesionales del sector. 2. Exposición del Sr. Martin Rojas (Vicepresidente para Seguridad y Operaciones de la American Trucking Associations - ATA), como representante de la International Road Transport Union (IRU), acerca de la propuesta de hacer un trabajo en común que permitiera quedar en las Américas, sobre todo en América Central y América del Sur, sistemas y herramientas que posibiliten la facilitación del tránsito de personas y de mercancías a través de las fronteras. En este ámbito, surgió la propuesta de trabajar juntos el tema el Subsecretario y el Sr. Martin Rojas y llevar las conclusiones a la Asamblea de Rio de Janeiro. Se presentaron los siguientes resultados de las conversaciones al Secretario General de la CIT en una reunión previa a la Asamblea: formación de una mesa de trabajo compuesta por la Organización de los Estados Americanos (OEA), como representante de los Estados; el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), como financiador de proyectos (el BID tiene unos 15% del presupuesto destinado a proyectos e iniciativas de integración y conectividad); la Cámara Interamericana de Transportes (CIT), como la única institución americana que agrupa todos los modos de transportes en el continente; y la IRU, por tener experiencia en este ámbito; y entre los cuatro generar soluciones a la medida de los problemas regionales relacionados con la agilización de fronteras. En este sentido, y con conocimiento del Secretario-General y del Sr. Martin Rojas, el Subsecretario estuvo en una reunión acerca del tema en la sed del BID de Buenos Aires con el Ing. Fernando Orduz (especialista senior del BID en transporte interamericano, que se instalará en Quito, Ecuador, y representará al BID y tratará de la cuestiones referentes al Pacto Andino en ese país); el Sr. Juan Manuel Salvatierra (Sector de Infraestructura y Medio Ambiente) y una tercera representante. Se puso a

disposición para representar a la CIT en reuniones sobre la agilización de fronteras.

- PAULO CALEFFI, Secretario General de la CIT: Informó que la Srta. Marcella Cunha, antigua Directora Ejecutiva de la CIT en este momento trabaja en la ANTF, entidad afiliada a la CIT, y siendo ello así, continúa en la Cámara, pero representando a los ferrocarriles. Presentó la Srta. Gabriela Reis, nueva Directora Ejecutiva, que está en la CIT desde julio de 2012, enseguida, pidió aplausos para las dos y dio la palabra a la nueva Directora Ejecutiva, que presentó el informe semestral de la Secretaría General.

### ***INFORME DE LA SECRETARÍA GENERAL DE LA CIT: JUNIO A OCTUBRE DE 2012***

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

- XVII Asamblea General de la CIT. Realizada los días 27 y 28 de junio en Manaus, Brasil, contó con la participación de 14 Capítulos. Se aprobaron: la Carta de Manaus, acerca del transporte en la región amazónica; la Carta de la CIT (Carta de apoyo al Sr. Luis Morales, Presidente del Capítulo Argentina y Director Regional para el Cono Sur en razón de la situación conflictiva ocurrida en Argentina en el mes de junio, con relación al sector de transporte) y se aprobó la realización en Medellín, Colombia, de la XXI Asamblea General de la CIT. Se realizaron elecciones para los cargos de Secretario General, para el cual se reeligió el Sr. Paulo Caleffi; Subsecretario, para el cual se reeligió el Sr. Martin Sánchez Zinny; y Directores Regionales, para los cuales se eligieron el Sr. Luis Alberto Morales, del Capítulo Argentina, para el Cono Sur; Sr. Leopoldo Almanza Mosqueda, del Capítulo México, para América del Norte y Central; y Sr. Juan Carlos Rodrigues Muñoz, del Capítulo Colombia, para la Región Andina.
- Recordatorio del inicio del Bienio 2012-2014. Está previsto en el Estatuto de la CIT que se realicen internamente elecciones para las juntas directivas de los Capítulos, las cuales son compuestas por Presidente, Vicepresidente y Directores por modal. Se informó que solamente algunos Capítulos remitieron a la Secretaría General los formularios de nombramiento rellenos con las informaciones de las nuevas juntas directivas y solicitó a los Capítulos que todavía no han enviado los formularios que lo hagan a la mayor brevedad posible, juntamente con el Acta de la reunión en la que se realicen las elecciones.
- Informó que el día 4 de julio la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD) aprobó el status de organización observadora de la CIT, con el cual la CIT puede ser representada y participar en las reuniones del Consejo sobre el Comercio y Desarrollo, ser representada y participar en las reuniones intergubernamentales organizadas por la UNCTAD y formar parte de las redes de información de la UNCTAD.

- PAULO VICENTE CALEFFI, Secretario General de la CIT: Informó que se han alcanzado los objetivos de representación de la CIT junto a organizaciones internacionales y que no hay planeado ningún paso más allá de lo que se obtuvo hasta hoy. Recordó que los objetivos de la CIT eran en primer lugar, tener representaciones en los países, lo que se obtuvo por medio de la creación de los Capítulos; enseguida llegar a los organismos regionales, como el MERCOSUR, ALADI y OEA; y el 4 de julio, la CIT llegó a la ONU; consagrando el planeamiento de la CIT en lo que se refiere a la representación en organismos internacionales.

- GABRIELA REIS, Directora Ejecutiva: Continuó el informe:

- Con relación a los cursos de postgrado ofrecidos por la CIT, desde 2003, cuando fueron creados, se graduaron 903 alumnos: 456 graduados en el Postgrado en Logística, Movilización y Medio Ambiente/GETRAM, y 447 en los programas CELTEM, CABEM y CISMEM realizados en colaboración con la Universidad de Miami.
- Dio el informe acerca de las actividades turísticas, visitas técnicas y logística de transporte de la presente Asamblea.

- PAULO CALEFFI, Secretario General de la CIT: Comunicó acerca del libro conmemorativo de 10 años de la CIT que está disponible para los participantes en la Asamblea y enseguida pasó la palabra a Ecuador.

- OSWALDO JURADO Pidió disculpas por la ausencia del Presidente del Capítulo Ecuador señor Nelson Chávez quien no pudo asistir a esta asamblea por motivos de salud. Agradeció a Martín Sánchez Zinny por aludir al Sr. Nelson Chavez, como gestor de la comunicación de respaldo para Luis Morales. Expresó su deseo por la pronta recuperación al Sr. Paulo Vicente y pidió aplausos en homenaje a él por ser un buen dirigente de la América Latina. Agradeció a la Srta. Marcella Cunha por su trabajo y dio las bienvenidas a la Srta. Gabriela Reis.

- PAULO CALEFFI, Secretario General de la CIT: Informó a todos los presentes del recibimiento del pedido de excusa del Sr. Nelson Chavez por su ausencia en la Asamblea y de indicación del Sr. Oswaldo Jurado Arcentales como su representante en la reunión. Enseguida deseó la pronta recuperación del Presidente del Capítulo Ecuador.

### ***ANÁLISIS: Transporte de pasajeros en Brasil***

- PAULO CALEFFI, Secretario General de la CIT: Anunció el cambio en la orden de la agenda de trabajo. Señaló que la feria Brasil Fret, realizada paralelamente a la Asamblea, tiene como tema central el transporte inteligente de pasajeros, asunto muy importante, especialmente en razón de los eventos deportivos internacionales que se realizarán en Brasil los años 2014 y 2016. Los problemas enfrentados en las ciudades brasileñas son similares a los enfrentados por las ciudades de los demás países de América Latina y dio el ejemplo de la liberación de licencias para taxis y

de las concesiones para los buses. En Brasil, las concesiones son liberadas a través de licitación pública, los precios son fijados por el Gobierno y solamente se puede cambiar el precio con autorización gubernamental. Destacó que en algunos países no existe reglamento del transporte urbano de pasajeros y por ello es importante tratar del tema en ámbito de la CIT y, caso sea aprobado, manifestarse formalmente acerca del tema a los gobiernos.

- BLAS PERALTA, Presidente del Capítulo República Dominicana: Informó que en la República Dominicana no existe un órgano único para tratar del tema de transportes, sino once instituciones que no están sincronizadas y que no resuelven los problemas del sector. Enseguida pasó la palabra al Sr. Manolo Ramirez, Vicepresidente del Capítulo y representante del transporte de pasajeros.

- MANOLO RAMIREZ, Vicepresidente del Capítulo República Dominicana: Agradeció la presencia de todos y saludó a los miembros de la delegación dominicana, que en esta ocasión tiene muchos representantes del transporte turístico de pasajeros. Informó que en su país las compañías tienen el derecho de participar en estos contratos de transporte, sin embargo las concesiones en su mayoría son dadas. Hay una modalidad de concesión por sindicato (aclaró que, aunque el nombre sea este, son concedidos a empresas), en la que el cobrador, el propietario y el chofer están en la misma institución, y esto crea algunas distorsiones en el momento de la toma de decisiones, porque hay un mayor peso de la parte laboral. En cuanto a los taxis, se está planteando una nueva modalidad que contamine menos las ciudades dominicanas que la actual – la adopción de autobuses de mayor capacidad en el transporte de pasajeros. Existe también el taxi por comunicación, regulado por el gobierno, pero hay un consejo, compuesto por organizaciones sindicales, empresa y las once instituciones gubernamentales de transporte, que participan en el proceso de emisión de licencias. Existe además la modalidad transporte turístico en la que la licencia tiene un precio muy elevado y es emitida por el Ministerio de Turismo; y ésta es la modalidad más organizada. El Ministerio de Turismo no tiene informaciones acerca de las licencias emitidas (como la cantidad de licencias o de personas transportadas, por ejemplo). El sector está planteando un proyecto de ley para que se crie un órgano único – el Ministerio de Transportes – para tratar del sector.

- OSWALDO JURADO ARCENALES, Vicepresidente del Capítulo Ecuador: Saludó a todos los presentes e informó que el tema de los puestos de trabajo es muy importante en Ecuador, dado que vale alrededor de 40% del valor del carro. Señaló que la estructura de costos de los empresarios no comporta los precios de los puestos de trabajo fijados por el Gobierno. Preguntó si en algún Capítulo se ha logrado alcanzar soluciones para este problema que puedan compartir con los demás.

- JULIO ARTEMIO, Presidente del Capítulo Guatemala: Expuso que el transporte de pasajeros en Guatemala es concesional, pero no tiene ningún costo: solamente se paga un promedio de US\$ 100 que es un impuesto de circulación por un año;

cuando la licencia está otorgada, no tiene ningún costo o control y no se paga ningún impuesto. Comentó que el crimen organizado se aprovecha de la situación, pues como el Estado no promueve la seguridad de los transportadores, el precio de no pagar al crimen organizado es el asesinato de los choferes; que otro problema que existe en este servicio de transporte es que la política salarial es tal que el conductor no tiene sueldo, sino que recibe un porcentaje. Añadió que recientemente se ha aprobado una ley que exige la utilización de GPS en los vehículos y una tarjeta de servicio pre-pago, lo que implica que al vender los servicios pre-pagos se deben pagar impuestos. El sector de transportes de Guatemala rechazó esa ley. Informó además que solamente el transporte de cargas internacional está regulado, sin embargo, existe una ley de transporte y convenciones internacionales que regulan el transporte en Centroamérica, como la convención de naciones unidas sobre circulación por carretera de fecha 19 de septiembre de 1949 aprobado por decreto legislativo numero 1496 el reglamento se refiere a pesos y medidas también el artículo 8º prohíbe a los vehículos con placas o matriculas extranjeras transportar mercancías a excepción de los vehículos remolques o semirremolques matriculados en los estados centroamericanos.

- BENJAMIN CASTRO FLORES, Presidente del Capítulo Honduras: Explicó que en Honduras el transporte público, de pasajeros y de carga, está regulado por el Estado, sin embargo el transporte de carga está liberalizado; y que igual que Guatemala esta modalidad de transporte es regulada bajo un sistema en lo cual se registran los transportistas como empresarios del transporte internacional para manejo de mercancías de orden fiscal. Destacó que el transporte de pasajeros se encuentra en una condición precaria y no tiene costos, sin embargo hay licencias que son emitidas por el Gobierno y que dependen de la voluntad de los funcionarios gubernamentales. Añadió que también en Honduras el crimen organizado está involucrado e incrementa la inseguridad en el país. El precio es regulado por el Estado. Felicitó al Sr. Secretario General por tocar el tema del transporte de pasajeros, lo que puede motivar a otras entidades de hondureñas a participar en las actividades propuestas por la CIT.

- GUILLERMO WERNER, Secretario de Interior de FADEEAC, Capítulo Argentina: Saludó a todos los presentes. Expuso que en la República Argentina el transporte de pasajeros se encuentra regulada por el Estado, y el urbano se encuentra regulado por las autoridades locales (la municipalidad es responsable por el control de las tarifas y de la fiscalización). El transporte de la capital Buenos Aires depende de la Secretaria del Transporte de la Nación, así como el transporte internacional y nacional de larga distancia. Las tarifas son reguladas por una banda tarifaria, dentro de la cual las empresas pueden fijar los precios. Comisión Nacional de Regulación de Transporte regula el transporte de pasajeros, internacional y de larga distancia. El transporte urbano por taxi también es regulado por las autoridades locales, y la licencia se vende y es de por vida.

- EDGAR MORA, Secretario del Capítulo Ecuador: Comunicó la llegada del representante del Gobierno de Ecuatoriano para el transporte, Sr. Marcelo Ortega.
  
- LEOPOLDO ALAMNZA MOSQUEDA, Capítulo México: Informó que el transporte de pasajeros es regulado por la Secretaría de Comunicación y Transporte, y es de alta eficiencia. Sin embargo, los transportistas de carga enfrentan la competencia del transporte de pasajeros, porque muchas veces, los buses llevan paquetes en sus maleteros sin pagar impuestos.
  
- PAULO CALEFFI, Secretario General: Consultó a Flavio Benatti sobre si el problema mexicano presentado por el Sr. Leopoldo Almanza se ha resuelto en Brasil, al que él contestó que todavía existe el transporte de paquetes por buses, lo que representa un problema para el transporte del país. El debate acerca del tema perdió la fuerza, en razón del desarrollo de las empresas brasileñas del sector del transporte de cargas y pequeñas encomiendas, dio como ejemplo la Braspress, importante centro moderno y automatizado de logística; sin embargo, todavía existe una competencia injusta con los ómnibus que hacen el transporte de paquetes.
  
- MARTIN SÁNCHEZ ZINNY, Subsecretario General de la CIT: Preguntó el peso y dimensión autorizados en el transporte de pasajeros en Brasil.
  
- FLAVIO BENATTI, Capítulo Brasil: No hay límite de dimensión en Brasil, solamente límite de peso.
  
- PAULLO CALEFFI, Secretario General: Comentó que en la década de 1980 se creó un registro de transporte de carga por carretera y las empresas de ómnibus pasaron a formar empresas de transporte de cargas, y de esta manera, tener dos negocios: transporte de carga y de pasajeros; y que del mismo modo empresas de transporte de pasajeros terrestre empezaron a hacer inversiones en otros modos, como el transporte aéreo, y citó el ejemplo de la empresa brasileña GOL, empezó sus negocios como propietario de una empresa de transportes de ómnibus. Explicó que en el transporte por ómnibus hay una limitación 20kg de equipaje por persona, sin embargo, el límite muchas veces no es respetado; y que en los autobuses, no hay límite, lo que muchas veces representa transporte de mercancías – no hay control de las mercancías, y no se paga impuestos de esta manera.
  
- OSCAR GRENALD, Presidente del Capítulo Panamá: Explicó que en Panamá, la concesión es gratis, y es emitida por el Gobierno; y que hay concesión y contrato de concesión: el contrato de concesión es válido por 15 años que pueden ser renovables y son pocas las empresas que los tienen; la ventaja de ese contrato es que nadie puede transitar en la ruta en la que ya existe el contrato; los precios de estas concesiones pueden variar dependiendo de la distancia, de la calidad del bus, etc.; algunos transportistas prefieren los buses viejos porque la concesión es más



barata. Puso en relieve la importancia de diferenciar los paquetes que son parte del equipaje de los pasajeros y los que son trasladados por las empresas como cargas.

- JHONNY YÁNEZ, Presidente del Capítulo Venezuela: Saludó a todos los presentes y pidió disculpas por no haber participado en las cumbres de Manaus y de Perú. Explicó que las concesiones son emitidas por el Estado en Venezuela, tanto en el ámbito local, como interprovincial e internacional y no tienen costos. Puso en relieve dos leyes: la Ley de Transporte y la Ley de Transito de Mototaxis; que tienen por objetivo de acabar con la anarquía en el sector. Entregó la legislación para el Secretario General para consulta acerca de las leyes venezolanas. Solicitó al Secretario General la aprobación de su actuación como representante de la CIT en tratativas de su país con la República Dominicana.

- PAULO CALEFFI, Secretario General: Aprobó la solicitud del Sr. JHONNY YÁNEZ, a ocurrir por medio de un acuerdo de entendimiento entre los dos Capítulos.

- JHONNY YÁNEZ, Presidente del Capítulo Venezuela: Informó que desde 2009 Venezuela ha tenido una oficina de la CIT, con personal contratado exclusivamente para tratar de los temas de la CIT y que no ha sido inaugurado todavía porque se está esperando una Asamblea en el país, informó además que después del periodo electoral venezolano oficializará la solicitud para hospedar una asamblea de la CIT.

- PAULO CALEFFI, Secretario General: Solicitó a los Capítulos que envíen a la Secretaría General la legislación de sus respectivos países acerca del tema. Consultó los Capítulos que tienen organizaciones propias para el sector de transportes, al que contestaran positivamente: Argentina, Brasil, Ecuador, Guatemala, Honduras, Panamá, República Dominicana, Venezuela. Apuntó el problema del sector de transportes, en razón del hecho de que los quienes elaboran las leyes no conocen las problemáticas del sector. Señaló la importancia política de la CIT en ese sentido, como interlocutor de la iniciativa privada en los países miembros y los gobiernos. Subrayó que uno de los propósitos, después de haber llegado a la OEA y a la ONU es fortalecer los Capítulos y el papel de la CIT como interlocutor del sector de transportes.

- LUIS MORALES, Director para el Cono Sur: Afirmó que existen normas que muchas veces perjudican a algún modo y benefician los demás como en el caso del traslado de cargas en ómnibus de pasajeros, lo que lleva a una competencia injusta: el transporte de pasajeros puede llevar cargas, pero el transporte de cargas no puede poner asientos para llevar pasajeros. Señaló que el transporte de cargas está sometido al control de pesos y seguridad (por ejemplo, para que no sean trasladadas cargas peligrosas sin los correspondientes resguardos), pero lo mismo no ocurre con el traslado de paquetes en vehículos de transporte de pasajeros. Propuso la emisión de un documento de la CIT que toque puntualmente el tema: se debería asegurar la competencia leal de los modos, con la regulación de los modos de forma igual.

- JULIO ARTEMIO JUÁREZ MORÁN, Presidente del Capítulo Guatemala: - JULIO ARTEMIO JUÁREZ MORÁN, Presidente del Capítulo Guatemala: Denunció algunas actitudes por parte de las autoridades de México en relación a otros países de Centroamérica en el transporte de mercancías; explicó que se publicó un Memorando de Entendimiento entre la Secretaria del Auto Transporte de México y el Ministerio de Comunicaciones y Transportes de Guatemala, en cuya negociación él mismo participó y contra el cual se interpuso en Guatemala una acción de inconstitucionalidad, en razón, de que violenta los derechos de los guatemaltecos, otros motivos son la exigencia de un seguro equivalente a 19 mil salarios vigentes en el Distrito Federal para el tránsito transfronterizo con un recorrido de solo 2 kilómetros y que solamente puede ser comercializado por empresas mexicanas (los centroamericanos no pueden vender los seguros para el transporte transfronterizo de mercancías con México). Señaló que no es en contra del seguro, que se oponen sino contra el precio que pretenden cobrar por el seguro y la exigencia que sea vendido exclusivamente por mexicanos. Informó que el Memorando de Entendimiento llevó a un conflicto que resultó en un paro en la frontera de Guatemala y México; y que las autoridades mexicanas negociaran con los transportistas la prórroga del tiempo para la aplicación del Memorando hasta el 3 de enero del 2013.

- FLAVIO BENATTI, Capítulo Brasil: Afirmó estar a favor del posicionamiento del Sr. Luis Morales con relación al transporte de cargas en buses de pasajeros.

- PAULO CALEFFI, Secretario General: Puso en votación la propuesta del Sr. Luis Morales de que en los países las empresas de transporte de pasajeros que ejecutan también el transporte de carga por ómnibus, sino que se organicen como transportadores de cargas bajo las leyes de este modo. Votaron a favor de la propuesta: Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Honduras, México, Perú, República Dominicana, Venezuela, y Estados Unidos (como observador). Votaron en contra: Panamá y Guatemala.

- LUIS ARTEMIO JUÁREZ MORÁN, Presidente del Capítulo Guatemala: Informó que en Centroamérica se tiene desde 1960 un tratado de integración centroamericana que abarca varios sistemas y el capítulo del transporte dice claramente que el tema es de tratamiento nacional de cada país; por ello no es necesario la aprobación de otro reglamento más que los ya existentes en los países.

- OSCAR GRENALD, Presidente del Capítulo Panamá: Puso de relieve la diferencia entre el traslado del equipaje de los pasajeros y el servicio de entrega de encomiendas y el transporte de cargas por empresas de ómnibus y pidió aclaración acerca de la modalidad que está en votación.

- MARTIN SÁNCHEZ ZINNY, Subsecretario General de la CIT: Explicó que en Argentina, para la entrega de encomiendas, trabaja la secretaria de comunicaciones y los correos; las empresas de pasajeros están autorizadas a llevar

hasta determinado peso de equipaje. Aclaró que lo que está en votación es el traslado irregular de cargas en vehículos destinados al transporte de pasajeros.

- LEOPOLDO ALMANZA MOSQUEDA, Director Regional para América del Norte y Centroamérica: Afirmó que ha quedado claro el espíritu de la petición propuesta por el Sr. Luis Morales. Concordó con la legitimidad del transporte de equipaje y con la legitimidad de la creación de empresas de transporte de cargas por los dueños de empresas de transporte de pasajeros y aclaró que la propuesta no incluye ninguna intervención por parte de la CIT en las políticas de transporte nacionales de cada Capítulo.

- BENJAMIN CASTRO FLORES, Presidente del Capítulo Honduras: Explicó que la ley de Honduras data de 1960 y habla del transporte público de carga, de pasajeros y mixto (paquetería, llevar encomiendas), pero ahora se hace, bajo esta ley, transporte de cargas pesadas en los ómnibus y ello es lo que se debe regular. Informó que participa de una comisión para revisar la ley para controlar las cargas y el transporte de cargas peligrosas y nocivas en los buses de pasajeros.

- PAULO CALEFFI, Secretario General: Comunicó que habrá una reunión con los representantes de los Capítulos Panamá y Guatemala para decidir si la aprobación de la propuesta les es perjudicial.

- OSCAR GRENALD, Presidente del Capítulo Panamá: Señaló que está de acuerdo con el control de las cargas peligrosas y nocivas, sin embargo, la aprobación de la propuesta puede ir en contra de los intereses de algunos colectivos representados en la CIT, sobre todo en el transporte de pasajeros.

- LEOPOLDO ALMANZA MOSQUEDA, Director Regional para América del Norte y Centroamérica: Informó que los colectivos en México son regulados en otra categoría, diferente de la categoría de pasajeros o de buses.

- PAULO CALEFFI, Secretario General: Mantuvo la posición de reunirse en separado con los Capítulos Panamá y Guatemala. Enseguida informó que la reunión está siendo grabada y que la Secretaria General se la enviará para los participantes; y que lo mismo ocurrió con el Acta de Manaus, que solamente tuvo una corrección por parte del Capítulo Colombia y que está disponible en el sitio web de la CIT. Informó que los documentos aprobados en las Asambleas de la CIT así como los actas de las reuniones están disponibles para todos que quieran accederlos.

**PRESENTACIÓN: *Modelo de Gestión: Transporte Terrestre. Servicio de transporte de pasajeros publico en ámbito inter e intraprovincial.*** Marcelo Ortega, Ministerio de Coordinación Política y Gobiernos Autónomos Descentralizados de Ecuador.

- MARCELO ORTEGA, Ministerio de Coordinación Política y Gobiernos Autónomos Descentralizados de Ecuador: Saludó a todos los presentes y afirmó que le resulta muy placentero representar el Gobierno Ecuatoriano en la XVIII Asamblea General Ordinaria de la CIT. Informó que el Gobierno de Ecuador está muy satisfecho con la relación entre los actores gubernamentales y privados del sector de transportes en su país. Pidió disculpas por el retraso en su llegada. Explicó que la actual configuración estructural de la administración del transporte resulta de cambios recientes. Puntos principales de la presentación:

- Acerca de la estructura institucional, la coordinación se hace por medio del Consejo Sectorial de la Producción. Rectoría, reglamentación y control técnico son realizados por El Ministerio de Transporte y Obras Públicas y por la Agencia Nacional de Regulación y Control. La gestión y control operativo son realizados por instancias inferiores, la Comisión de Tránsito de Ecuador (directamente vinculada a la Agencia Nacional de Regulación) y los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales y por los agentes civiles de tránsito.
- La gestión de transportes en Ecuador tiene como principios orientadores: la planificación, regulación, gestión – el transporte como empresa, control, seguridad vial, desarrollo urbano.
- Los objetivos específicos del transporte público intra/interprovincial de pasajeros son: garantizar los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad. – TRANSFORMACION DE COOPERATIVAS A COMPAÑÍAS / RECONOCIMIENTO DE TARIFAS REALES (SUBSIDIOS); racionalizar y regularizar el servicio del transporte público de pasajeros. – PLAN NACIONAL DE RUTAS Y FRECUENCIAS; y concientizar al usuario y al operador en una cultura del buen uso del servicio. - RECATEGORIZACION DE LICENCIAS PROFESIONALES.
- La transformación de cooperativas a compañías: las empresas de transporte en el Ecuador son en gran parte cooperativas, estructura que no ha permitido fortalecer estas organizaciones desde el punto de vista empresarial; El MTOP, en coordinación con la ANT, e instituciones vinculadas como SRI, MIES, Superintendencia de Compañías, entre otros, se está determinando un proceso para reconversión para que se conviertan en compañías; Se otorgarán beneficios tributarios y operativos para estas nuevas COMPAÑÍAS, como por ejemplo el no pago de impuesto a la renta por 5 años, entrega de contratos de operación por 10 años, entre otros.
- Determinación técnica de valores de tarifas: desde el 2003 no se había realizado una valoración técnica de las tarifas de transporte público de pasajeros; A través de una Comisión conformada por autoridades de MTOP, ANT, SRI, Min. Finanzas, entre otros y representantes de FENACOTIP, se procedió a analizar técnicamente valores de tarifas; Se determinó la necesidad de entregar un SUBSIDIO, como reconocimiento a los valores de media tarifa determinados en la LOTTTSV (política gubernamental).
- Matriz tarifaria – metodología de cálculo para conocer (y actualizar) la tarifa periódicamente de servicios de transporte urbano, interprovincial,

intraprovincial, taxis, carga: en base a condiciones definidas de calidad del servicio mínimas, acorde a Tipología de Ciudades (cobertura espacial, frecuencia, tipos de vehículos); Inclusión de condiciones específicas (sector, zona geográfica, demanda, acceso a canasta de repuestos, etc.) para cálculo de tarifas; Proceso de sociabilización con los distintos gremios; Definición de demanda satisfecha en principales corredores a nivel nacional (en base a levantamiento de información en campo).

- Plan Nacional de Rutas y Frecuencias: La entrega de los Títulos Habilitantes para ofertar servicios de transporte fueron entregados sin el debido sustento y análisis técnico, derivando en sobreoferta en corredores principales, y falta de cobertura en zonas de baja demanda; La falta de Normativa Específica, que sea coherente con los requerimientos de servicio de calidad solicitado por usuarios, generó competencia informal, disminuyendo ingresos de Operadoras de Transporte Formal; Se está desarrollando el Plan Nacional de Rutas y Frecuencias (fecha de finalización Diciembre 2012) en el cual se racionalizará y regularizará el servicio del transporte público de pasajeros, en coordinación con las Federaciones de Transportistas.
- Recategorización de licencias profesionales: Las licencias profesionales eran otorgadas por Sindicatos y Escuelas no reguladas y supervisadas por el Gobierno, otorgando en muchas ocasiones estos títulos a persona no 100% aptas; Se reestructuró el área dentro de la ANT que supervisa estos procesos; Se inició el proceso de recategorización de licencias profesionales, con el objeto de concientizar al usuario y al operador en una cultura del buen uso de las unidades para brindar el servicio.

- PAULO CALEFFI, Secretario General: Agradeció la presencia del Ing. Ortega. Enseguida felicitó al Ecuador por el nombre del *Ministerio, que es Ministerio de Transporte y Obras Públicas*, y no el contrario, lo que demuestra la importancia del sector para el gobierno. Felicitó además la posición del gobierno ecuatoriano de consultar a los gremios durante el proceso de elaboración de los proyectos de ley y antes de su aprobación.

- OSCAR GRENALD, Presidente del Capítulo Panamá: Preguntó al Ing. Ortega cómo se hará para aumentar las tarifas, dado que las tarifas aplicadas actualmente son ruinosas.

- MARCELO ORTEGA, Ministerio de Coordinación Política y Gobiernos Autónomos Descentralizados de Ecuador: Contestó que el aumento de las tarifas no resultará en reducción de los subsidios gubernamentales, que se mantendrán.

- OSCAR GRENALD, Presidente del Capítulo Panamá: Afirmó que cuando el gobierno piensa en aumentar las tarifas, piensa primeramente en el costo político, pero cuando privatizan el servicio, benefician las empresas grandes del sector y las empresas pequeñas no tienen chance en la competencia con tarifas ruinosas.

- MARCELO ORTEGA, Ministerio de Coordinación Política y Gobiernos Autónomos Descentralizados de Ecuador: Respondió que el Gobierno ecuatoriano es diferente de los demás gobiernos de la región, porque no tiene miedo de realizar acciones en razón del costo político, y ha realizado acciones que comprueban ello, como deslegitimar los contratos petroleros que permitían que las empresas se llevaran un 80% de los lucros. En el Ecuador, el Gobierno ha intentado implementar la corresponsabilidad en el sector de transportes entre las instituciones estatales y privadas.

- PAULO CALEFFI, Secretario General: Agradeció la presencia del Ing. Ortega como representante del gobierno, señaló la importancia de la participación de representantes del gobierno para aclaraciones y explicación acerca de los procesos e instituciones gubernamentales.

- OSWALDO JURADO ARCENTALES, Vicepresidente del Capítulo Ecuador: Agradeció la oportunidad de traer un representante del gobierno ecuatoriano. Señaló que el proceso descrito por el Sr. Marcelo todavía no está listo, así que las conversaciones entre los actores gubernamentales y del sector privado siguen ocurriendo.

### **OMITRANS**

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

- Paulo Vicente Caleffi – Secretario General de la CIT;
- Martín Eduardo Sánchez Zinny – Subsecretario General de la CIT;
- Leopoldo Almanza Mosqueda – Director para América del Norte y Central y Caribe;
- Luis Alberto Morales - Presidente de la CIT – Capítulo Argentina;
- Benjamín Castro Flores – Presidente de la CIT – Capítulo Honduras;
- Oscar Grenald Castillo - Presidente de la CIT – Capítulo Panamá.

La entrega del Diploma de la OMITRANS grado “Cónsul” al Secretario General fue realizada por el Sr. MARTIN SÁNCHEZ Zinny, que pronunció un discurso en homenaje al Secretario General.

- MARCELO CASTRO, aprovechó la ocasión para rendir homenaje al señor Martin Sánchez Zinny por la presentación del libro Pensando el Transporte, obra en la cual fue aludido con una dedicatoria especial, a quien entregó una medalla de gratitud por su contribución muy importante para el sector del transporte de las Américas.-

- PAULO CALEFFI, Secretario General: Puso en discusión la propuesta del Sr. Luis Morales.

- JOSÉ ZAPATA, Presidente de FENACOTIP a través del Representante de Ecuador, pide la palabra él, quien en torno al documento leído manifiesta: que en el documento no se ha propuesto que los transportes de carga también lleven pasajeros, sacándolos del transporte de pasajeros; lo que puede representar una amenaza a la seguridad pública; que en Ecuador, se ha reglamentado la cuestión de las encomiendas y cargas, pero no se ha regulado el transporte de pasajeros en los coches de carga; enseguida instó para que actuando con equidad se agregue en el documento que se regule también a los Vehículos de carga para que no transporte pasajeros en contrapartida de la lectura del documento donde consta solamente que se regule a los transportes de Pasajeros para que no transporten carga peligrosa.

- OSWALDO JURADO ARCENTALES, Vicepresidente del Capítulo Ecuador: Cerró la intervención del Ecuador señalando que la informalidad es un problema en Ecuador (más de un 50% del transporte de pasajeros) y la importancia de reglamentarse el sector; negociaciones en ese sentido ya ocurren entre los diversos sectores en Ecuador, tanto en lo que se refiere al transporte de pasajeros en vehículos de carga, como al transporte de cargas en ómnibus de pasajeros.

- PAULO CALEFFI, Secretario General: Sugirió añadir la referencia al transporte de pasajeros en los vehículos de carga en la propuesta y la puso en votación la propuesta del Sr. Luis Morales, que fue aprobada por unanimidad.

- Después del informe de la Secretaria General acerca de la foto oficial, el almuerzo, las actividades de la tarde y la distribución de los libros conmemorativos de 10 años de la CIT, se cerraron las actividades académicas del día.

### **SEGUNDO DÍA – 05 de octubre de 2012**

- PAULO CALEFFI, Secretario General: Dio las bienvenidas y empezó la rueda informativa acerca de los principales desafíos enfrentados en la actualidad por los sectores representados en la CIT.

- VICTOR MARQUINA, Presidente del Capítulo Perú: Agradeció la preocupación y la atención que todos los miembros de la CIT le han dado en razón de su problema de salud. Comunicó acerca de la disposición para realizar la próxima Asamblea General Ordinaria de la CIT en Perú, en el marco de la Perú Cargo Week (del 18 al 20 de abril de 2013); sin embargo, reconoció la anterioridad de la disposición del Capítulo República Dominicana para realizar la Asamblea en este país.

- PAULO CALEFFI, Secretario General: Explicó que en el material de divulgación del Perú Cargo Week estaba propuesta la Asamblea General de la CIT en el ámbito del evento, sin embargo, la próxima reunión de la CIT está prevista para ocurrir en la República Dominicana, lo que se votará en este segundo día de reunión. Añadió que aún así la CIT hará lo posible para estar representada en el evento en Perú.

Enseguida puso en votación la propuesta de realización de la próxima Asamblea en la República Dominicana.

- BLAS PERALTA, Presidente del Capítulo República Dominicana: Agradeció la aceptación de la invitación para que la próxima Asamblea sea en la República Dominicana.

- PAULO CALEFFI, Secretario General: Consultó al Sr. Blas Peralta acerca de la mejor fecha para que se realice la Asamblea; a lo cual él respondió que a mediados de abril.

- VICTOR MARQUINA, Presidente del Capítulo Ecuador: Recordó que la Perú Cargo Week se realizará los días 18, 19 y 20 de abril de 2013 y convidó el Secretario General para participar en el evento e incluso para hacer una intervención, con recursos de la organización de la Feria.

- PAULO CALEFFI, Secretario General: Propuso la fecha de 24, 25 y 26 de abril 2013, con cinco horas de trabajo por día, y la puso en votación, lo que se aprobó por unanimidad. Hizo una previsión de reserva de unas 100 habitaciones, y dijo que, por motivos logísticos, ellas preferencialmente deben ser en el mismo hotel de la Asamblea.

- Cónsul General de la República Dominicana en Rio de Janeiro: Agradeció la aceptación y la aprobación de la realización de la Asamblea en Punta Cana; informó que harán esfuerzos para que el hospedaje de todos los participantes y el lugar de las reuniones sea en el mismo hotel, para evitar los traslados y reducir costos; que buscará la mejor tarifa con todo incluso (bebida, comida, hospedaje, etc.); y que los trabajos se realizarán en coordinación con la Secretaría General de la CIT.

- PAULO CALEFFI, Secretario General: Sugirió excluir las bebidas alcohólicas del contrato con el hotel; los miembros de la delegación dominicana explicaron que los hoteles en Punta Cana generalmente trabajan con reservas de tipo “todo incluido” (*all inclusive*), de la cual no se puede retirar ningún servicio. Instó a los miembros de la CIT a llevar a sus familias, para que los miembros tengan la oportunidad de conocer unos a las familias de los otros; y añadió que la CIT es una organización que fue creada como una familia. Enseguida informó que la tradicional cena con los participantes y sus familia no se logró organizar por motivos logísticos – hubo una gran dispersión de los miembros en los hoteles de Rio de Janeiro y afirmó que el evento en Punta Cana debe ser una oportunidad para renovar los enlaces de amistad entre los miembros. Comunicó que en el segundo semestre la reunión de la CIT será en Nueva York y que la CIT emitirá un documento para las personas que tengan dificultad para obtener el visado de entrada en los EE.UU y que si haya mucha dificultad para que los miembros de la CIT obtengan el visado, se considerará cambiar el lugar y la fecha para la Asamblea; y que los participantes que tengan problemas en lo que se refiere a ello deben comunicar lo más pronto posible a la Secretaría General para que el equipo de la CIT pueda prestar el apoyo



necesario; que se prevé que el evento se realice en la última semana de agosto y consultó Sr. Martin Rojas sobre el clima en Nueva York en ese periodo, quien respondió que es húmedo y caluroso, y opinó que el mejor período para el evento sería la tercera semana de septiembre, porque estará pasado el periodo de vacaciones en los EE.UU. y la oferta hotelera será más favorable. El Sr. Paulo Caleffi acató la sugerencia y afirmó que la Secretaría General estudiará la posibilidad de realizarla entre septiembre y octubre, después de la Cumbre de los países de la ONU. Comunicó que la propuesta de realizar la Asamblea de 2014 en Medellín, Colombia, será decidida posteriormente. Propuso la creación de una red internacional de comunicación, por medio de la radio e informó que se busca en Brasil una radio que brinde la disponibilidad de transmitir un programa de quince minutos a los transportistas de todos los modales en los países en los que esté representada la CIT, inicialmente en portugués y después en español, a las 6 de la mañana (el horario del programa puede cambiarse dependiendo del fuso horario de los países). Subrayó que la idea es comunicar a los transportistas de las Américas eventos, problemas, casos de robo, etc. e informó que la Secretaría General solicitará a los Capítulos estudios acerca de la viabilidad y de los costos de la emisión del programa en sus respectivos países. Propuesta aprobada por unanimidad.

#### **ANÁLISIS: Ley de tiempo de conducción**

- PAULO CALEFFI, Secretario General: Informó acerca de la aprobación en Brasil de la Ley 12.619/2012, que regula el tiempo de conducción de los conductores profesionales y de acuerdo con la cual, los conductores profesionales deben obligatoriamente descansar cada 4 horas continuas de trabajo, y diez horas por turno es el tiempo máximo que se puede manejar. Comentó que la ley creó gran discusión y divergencia entre los transportadores y empresarios, primeramente en razón de la dificultad de compatibilizarse por medio de una única ley la salud, la seguridad y los compromisos de trabajo de los choferes, además del incremento de los costos (26%-50%). Informó que la ley ocasionó un paro en Brasil que tuvo la intervención del Gobierno, que se comprometió a no realizar las fiscalizaciones en las carreteras durante 90 días, plazo que se extendió durante otros 180 días, porque todavía no había estructura en las carreteras para hospedar a los conductores en el tiempo de descanso. Consultó a los Capítulos sobre las leyes que regulan el tiempo de conducción en los Capítulos con representación de la CIT.

- MARTIN ROJAS, ATA: Expuso que en los EUA ha habido cierta incertidumbre acerca de este tema, que se regía en los EE.UU por una ley de 1938, que no ha acompañaba a los avances de los últimos años en esta materia; que en la ley anterior permitía 15 horas laborales, dentro de las cuales podían manejar 10 horas y deberían descansar 8 horas; y que esta disposición generaba cierto grado de inseguridad en las carreteras por el incremento de los índices de accidentes en algunos horarios específicos. Comentó que debido a ello se plantea una propuesta de regulación basada en un reloj de 24 horas; que se implementó en 2005 una

normatividad en los EE.UU. que permite una jornada laboral de 14 horas ininterrumpidas, dentro de las cuales se pueden manejar 11 horas; que hay un descanso necesario de 10 horas al cumplirse el plazo de 14 laborales; que también se implementó en la normatividad un nuevo ciclo de trabajo laboral (no de conducción) de 60 horas en 7 días o de 70 horas en 8 días. Estos límites se reinician si el chofer ha descansado un periodo ininterrumpido de 34 horas. Comentó que estos horarios han agradado tanto a los choferes como a las empresas y han reducido el índice de accidentes en un 25%. Sin embargo, ciertos grupos auto-denominados de “seguridad vial” no están satisfechos y han llevado comenzado procesos jurídicos en contra del Departamento de Transporte federal de EE.UU. Informó que los estudios realizados por su institución acerca del tema están disponibles a la Secretaría General de la CIT y a sus miembros si los necesitan. Los miembros de la CIT interesados en este tema pueden visitar el siguiente sitio para más información en EE.UU: <http://www.safedriverhours.com/history.html>.

- PAULO CALEFFI, Secretario General: Señaló la pérdida de competitividad de los transportistas brasileños en relación a los transportistas estadounidenses.

- MARTIN ROJAS, ATA: Informó que Canadá tiene legislación muy similar a la de los EE.UU. en relación al tiempo de conducción.

- JULIO ARTEMIO, Presidente del Capítulo Guatemala: Explicó que en Centroamérica, los países son pequeños y las distancias son relativamente cortas, de manera que los pilotos no conducen más de 8 horas ininterrumpidas en el territorio guatemalteco; sin embargo, hay el transporte interoceánico entre Pacífico y Atlántico, que tiene aproximadamente 550km y lleva 10 horas cruzar, pero como hay que pasar por la capital la municipalidad prohíbe en las horas pico la circulación de transporte pesado 4 horas por la mañana y 4 horas por la tarde por lo que los choferes no manejan más de 5 horas continuas. En tal sentido en estos países no hay necesidad de regular horas de manejo.

- MARINO QUINTERO TOVAR, Vicepresidente del Capítulo Colombia: Preguntó a Martin Rojas cómo está regulado el tema en los EUA en relación a los buses.

- MARTIN ROJAS, ATA: Contestó que la regulación para autobuses se rige por otras normas.

- PAULO CALEFFI, Secretario General: Aclaró que la legislación en Brasil para el transporte de cargas y de pasajeros, en lo que se refiere al tiempo de conducción, es la misma, aunque opine que las leyes que regulan el transporte de personas deberían ser más rígidas.

- LEOPOLDO ALMANZA MOSQUEDA, Director Regional de América del Norte y Centroamérica: Explicó que en México, no hay tolerancia para que los conductores de cargas y pasajeros busquen lugares de descanso seguros. Informó que la

Cámara Nacional de Autotransporte de Carga – CANACAR ha planteado un proyecto junto al Gobierno para la creación de paradores seguros en las carreteras mexicanas, áreas de descanso bien equipadas como las que existen en Canadá y en los EE.UU; y señaló que si no se implementen esos lugares de descanso seguros, no será posible cumplir la ley de tiempo de conducción mexicana.

- OSWALDO JURADO ARCENTALES, Vicepresidente del Capítulo Ecuador: Felicitó al Capítulo de la República Dominicana por recibir la próxima Asamblea de la CIT. Informó que en Ecuador el tiempo de conducción es de 8h40m de trabajo en 5 días de la semana. Afirmó que la cuestión laboral de los conductores debería tener normas regionales. Señaló la importancia de definir el inicio del conteo del tiempo de conducción. Comentó que el problema que hay en muchos países que es la legislación acerca de un tema sin la participación de todos los actores del sector. La regulación del tiempo de conducción es importante por motivos de seguridad de los choferes y de los pasajeros. Instó a que se nombre una comisión de análisis donde se discutan todos los problemas laborales del sector, y que se lleven las conclusiones a las organizaciones internacionales. Llamó la atención porque algunos hechos importantes de Manaus no estuvieron registrados en la última Acta, como la laudable presentación del Capítulo Colombia y la posición de Ecuador en contestación a la encuesta realizada por el Secretario General acerca de los principales temas que afligían las entidades miembros de la CIT: 1. la seguridad 2. la facilitación de trámites de frontera 3. capacitación.

- PAULO CALEFFI, Secretario General: Preguntó al Capítulo Ecuador se había cambios necesarios en el Acta El Sr. Jurado contestó que sí. El Sr. Caleffi preguntó porque el Capítulo Ecuador no propuso la revisión en el plazo establecido por la Secretaría General para ello, a lo cual el Sr. Jurado contestó que los problemas de salud del Presidente del Capítulo, Sr. Nelson Chavez, no permitieron dar más atención al caso; y el Secretario General determinó que se haga la modificación solicitada por el Capítulo Ecuador en el Acta de Manaus.

-LUIS MORALES, Director Regional para el Cono Sur: Comentó que en Argentina se vio con mucha preocupación la situación de Brasil cuanto a la aprobación de la ley del tiempo de conducción y a sus consecuencias y que algunas entidades argentinas han participado de encuentros en Brasil acerca del tema. Ponderó que el tema se relaciona con dos asuntos principales: la seguridad vial y los auto costos (los costos involucrados en la contratación). Explicó que no hay en Argentina una ley de tiempo de conducción, sin embargo hay horario de trabajo: 44 horas semanales, que no se cumplen porque hay dificultad de controlarlas en razón de las particularidades de la profesión. Recordó que la ley brasileña también deberá ser adoptada por los transportistas extranjeros que lleven cargas o pasajeros a Brasil, porque es una ley de tránsito y no de trabajo, y por los transportistas brasileños en territorio extranjero, y por ello es de interés de los países que hacen comercio con Brasil conocer bien la ley. Comentó que en Argentina ya se discute el horario de conducción y que cree que ello tiene que ver con la responsabilidad de cada empresa sobre sus choferes y camiones. Recordó que cuando una legislación

se implementa en Brasil, luego los demás países de Mercosur la adoptan y por ello es importante que los países de Mercosur trabajen en conjunto para que la adopción de este tipo de reglamento sea lo menos perjudicial.

- PAULO CALEFFI: Concordó que hay una preocupación mayor con el transporte internacional. Comentó que en Brasil, la ley salió muy mala porque se retiró la obligación de las concesionarias de las carreteras con peaje de tener áreas de estacionamiento, lo que imposibilita la ejecución de la ley.

- VICTOR MARQUINA MAUNY, Presidente del Capítulo Perú: Explicó que en Perú, el conductor trabaja 24 horas por día, todos los días de la semana; que si bien existen leyes que regulan el tiempo de conducción, ellas existen sólo en las carreteras, que son más fáciles de controlar. Añadió que en Perú, como en varios países, hay el problema de déficit de conductores, y este es el principal problema por lo cual no se puede llevar a la práctica este tema; que el dueño de su propio camión no contrata otro conductor para manejarlo: él mismo lo hace y no se maneja más de 4 o 5 horas en una misma zona. Sin embargo, en el transporte interprovincial existe el parámetro de 4 horas como máximo, se exige la presencia de dos conductores y no se puede manejar por más de 18 horas con 10 horas de descanso; que en Perú, los transportistas estuvieron a punto de parar el país y, en razón de problemas muy graves enfrentados en el país, sería muy ruinoso para el actual gobierno una paralización este momento. Los transportistas exigían la flexibilización de los parámetros para obtención de la licencia para dirigir (en Perú, un gran número de personas actualmente maneja sin licencia en razón de la rigidez de las normas para la obtención) y lo han logrado éxito en sus demandas. Comunicó que habrá en noviembre una reunión bilateral entre Perú y Brasil para tratar el tema de la reserva de carga y el tratamiento de la conducción y que sería positivo tener un representante de la CIT en esta reunión que cree será muy importante para el transporte regional. Propuso la consulta en los Capítulos de la CIT acerca de los parámetros para obtener la licencia de conducción.

- OSCAR GRENALD, Presidente del Capítulo Panamá: Comentó que hay dos tipos de contratos de conductores: en los países Centroamericanos, se trabaja por hora realizada y los viajes son más cortos, en que se evita el problema de la pérdida de horas en las fronteras en esta modalidad; y los contratos de horario de trabajo. Opinó que sería interesante que todos los países de la región tuvieran legislaciones de tiempo de conducción similares, lo que facilitaría el comercio y el tránsito transfronterizo.

- MARTIN SÁNCHEZ ZINNY, Subsecretario General de la CIT: Recordó que se planteó el tema algunas asambleas atrás en el sentido de tomar conciencia de las modificaciones que se produzcan, sobre todo en los países grandes, que son formadores de tarifas; y preguntó si los miembros de la CIT están conscientes de que las modificaciones que se hagan en el régimen de conducción de sus operadores pueden modificar para bien o para mal la matriz de los negocios de sus empresas. Comentó que hay una tendencia internacional en la Organización

Internacional de Trabajo – OIT y de los organismos internacionales que tienen que ver con el trabajo y la seguridad en el tránsito a tomar medidas que obliguen los empresarios a modificar muchas veces la matriz y la naturaleza de su negocio; y que cree muchos empresarios del sector de transportes miembros de la CIT no han tomado conciencia de esta tendencia.

- PAULO CALEFFI, Secretario General: Agradeció el homenaje del día anterior hecho por Leopoldo Almanza y Martin Sánchez Zinny, y se despidió de los presentes en razón de compromisos médicos y pasó la conducción de la Asamblea al Subsecretario.

### *Refrigerio*

- MARTIN SÁNCHEZ ZINNY, Subsecretario: Tomó la palabra y solicitó a la Secretaría General la lectura del Memorando de Entendimiento firmado entre la República Bolivariana de Venezuela y la República Dominicana y de la Resolución aprobada el día anterior, lo que se hizo. Enseguida, comentó acerca del Acta de Manaus, reconoció la demora en la elaboración de la misma y explicó que hubo un problema técnico que comprometió el registro de la Asamblea; la reunión ha sido grabada, sin embargo la grabación no llegó a la Secretaría General con calidad audible, lo que comprometió la transcripción.

### *ANÁLISIS: Transporte de pasajeros de taxi*

- VICTOR MARQUINA MAUNY, Presidente del Capítulo Perú: Explicó que en Perú, la placa no cuesta, solamente depende de una inscripción, cuyos parámetros para obtención son diferentes en cada provincia y que existen muchos taxistas informales (12 de cada 20 vehículos). Informó que se está trabajando para regularlos, lo que está causando un caos social, por la dificultad de hacerlo; y que hay empresas muy grandes que tienen 400 afiliado y que sin embargo son irregulares; y concluyó afirmando que la situación del sector peruano es caótica.

- MARTIN SÁNCHEZ ZINNY, Subsecretario: Comentó que en la parte sur del continente hay muchos países en los cuales los problemas sociales generan un gran grado de inseguridad e informalidad, lo que resulta de difícil resolución para los Gobiernos ; y dio el ejemplo de las motos, presentes en muchas ciudades latinoamericanas. Señaló la importancia de encontrar un equilibrio entre la realidad social, las necesidades cotidianas de los países y la regulación acerca de los transportes.

### *ANÁLISIS: Análisis: Monitoreo de transporte de carga: ¿cómo funciona en el transporte internacional?*

- MARTIN SÁNCHEZ ZINNY, Subsecretario: Comentó que los episodios de inseguridad que han ocurrido en los EE.UU. en el inicio del siglo provocaron inversiones en el incremento de las medidas de seguridad en el comercio y el transporte internacional; explicó que lo que se busca con la inclusión de este tema en la agenda de trabajo es que los Capítulos puedan relatar las novedades que hayan surgido en sus países con respecto al control de del transporte internacional de cargas.

- ESTEBAN CANTEROS, Vicepresidente de la Asociación de Transportistas Argentinos de Carga Internacional – ATACI, Capítulo Argentina: Informó que ha habido un desarrollo importante en los sistemas de monitoreo por GPS, tanto en Argentina como en Brasil. Ejemplificó con los sistemas de gestión de riesgo en el que el sistema satelital es apenas una herramienta y que desarrollan la localización e informaciones que permiten definir qué acciones se tiene que tomar en casos de un siniestro o de situaciones de peligro. Explicó que los sistemas de seguimiento satelital empezaron con las compañías de seguros como forma de prevenir la alta siniestralidad que existe en el transporte internacional y luego algunas grandes empresas desarrollaran sus propios sistemas de riesgo, de forma tal que hay una cobertura interesante para el transportista internacional; que estos sistemas pueden poner en comunicación los choferes y la base de las empresas a través de datos por medio de celulares o de comunicación satelital, que es más caro pero es un buen complemento a la comunicación por celular; que ello ha ayudado bastante, sin embargo representa un costo muy grande a los empresarios. Añadió que aunque se incorpore valor agregado a los servicios de transporte, ello no es reconocido por los usuarios de estos servicios; que los costos existen en razón de la implementación del sistema de comunicación, del establecimiento de filiales (controles físicos) en distintos puntos del viaje; y que en Brasil, los sistemas están más desarrollados pues este país fue el primer en la región a adoptar estos sistemas.

- MARTIN SÁNCHEZ ZINNY, Subsecretario General de la CIT: Concordó con el Sr. Canteros acerca de la falta de reconocimiento de los usuarios de los servicios de transporte de las inversiones que las empresas hacen para incrementar la seguridad y aumentar la calidad en la prestación de los servicios. Preguntó al Sr. Canteros si las inversiones en el sistema de GPS valió la pena, al que él contestó que sí, porque se incrementa el valor logístico de las empresas y se automatizan los sistemas de control.

- ADEMIR POZZANI, Capítulo Brasil: Comentó que en Brasil, los transportistas son obligados a tener el sistema de GPS porque, caso no lo tengan y la carga sea robada, los transportistas tienen que pagar por ella; y que el GPS es importante también por cuestiones aduaneras: si no hay el sistema de GPS, caso la carga sea robada, la aduana no perdona el transportista.

- MARTIN ROJAS, ATA: Explicó que en los EE.UU. hay muchos programas de seguridad, sobre todo después del 11 de septiembre. Citó el Customs – Trade

Partnership Against Terrorism – C-TPAT, lo cual es un modelo implementado por la Organización Mundial de Aduanas – OMA. Citó también conceptos de seguridad regionales que pueden ser interesantes para los miembros de la CIT. Comentó que no son solamente las empresas de seguro que requieren estos sistemas, sino también las empresas clientes de los transportistas, que si no tienen una certificación de seguridad, no podrán transportar su carga. Agregó que además del sistema en los EE.UU., en América del Norte, Canadá y México también tienen programas similares, pero con requisitos distintos; que existe un sello de seguridad (ISO 17712) para las cajas con carga C-TPAT, y afirmó que es necesario que los países coordinen sus procesos y programas de seguridad para que la seguridad transfronteriza regional no resulte en múltiples requisitos distintos cuando todos ellos tienen la misma meta de mejorar la seguridad. La CIT podría pedir un esfuerzo de coordinación entre los países a nivel regional.

- MARTIN SÁNCHEZ ZINNY, Subsecretario General de la CIT: Comentó que la figura del operador económico confiable está tomando cada vez más preponderancia en el comercio exterior; y que la OMA lo está impulsando. Concordó que existe una suerte de barrera comercial a los países que no implementan sistemas de seguridad o no están de acuerdo con las normas de ISO y que hay mercados en los cuales para hacer llegar su producto, tiene que ser un operador económico confiable, como en la Unión Europea, por ejemplo.

-JULIO ARTEMIO, Presidente del Capítulo Guatemala: Informó que una gran parte de los asociados a la institución la cual representa son personas físicas (hombres-camión), es decir, solamente tienen un camión, que es propio y que lo manejan ellos mismos; el 14% son empresas jurídicas el 86% personas individuales y no cuentan con un plantel o predio donde puedan aplicar las normas exigidas como personal uniformado cámaras de vigilancia y otras normas que para el pequeño transportista es demasiado caras. Que hay en Guatemala tres tipos de transporte pesado: cemento, multimodal (remolques contenedores en los puertos) e internacional (entre las fronteras de México y Panamá); que a los transportistas pequeños, no les parecen interesantes los sistemas de seguridad propuestos por organizaciones o empresas internacionales porque no creen que puedan cumplir con los parámetros para su implementación o cargar con los costos involucrados. Que en razón de la inseguridad, un 70% de los transportistas utilizan GPS(hay cinco compañías en Guatemala que ofrecen el servicio); y que en el cotidiano del transporte transfronterizo, el transportista es muchas veces acompañado por personas de seguridad privada (empresas propiedad de ex militares), lo que representa costos elevados que son trasladados a los usuarios.

- BLAS PERALTA, Presidente del Capítulo República Dominicana: Informó que existe en la República Dominicana una institución llamada Red Nacional de Transportes Terrestres, de la cual todos los transportistas tienen que formar parte, porque representa una red de protección contra robos (se ha logrado evitar el robo de mercancías y de combustibles) y que, siendo ello así, en la República

Dominicana, el sistema de GPS ha sido un gran éxito y todos los transportistas lo utilizan.

- LEOPOLDO ALMANZA MOSQUEDA, Director Regional para América del Norte y Centroamérica: Comentó que en México, el costo del sistema satelital y por radio se ha abatido significativamente los últimos años; que los transportistas mexicanos utilizan la tecnología tanto para la cuestión logística como por razones de seguridad. Señaló la importancia de la colaboración entre las empresas y entre las empresas y las autoridades gubernamentales; y que sin embargo actualmente los criminales muchas veces tienen la habilidad para desactivar los dispositivos de seguridad y que en algunas ocasiones las autoridades policiales participan en los siniestros. Señaló que la utilización de estos sistemas sí representa grandes costos pero es fundamental utilizarlos.

- BENJAMIN CASTRO FLORES, Presidente del Capítulo Honduras: Comentó que la preocupación de los transportistas hondureños es que las certificaciones, controles, patrullas e inversiones en seguridad representan costos operativos para las empresas transportistas que los usuarios no están dispuestos a pagar y que son demasiado altos para las empresas. Añadió que muchas veces la policía está involucrada en los atentados a la seguridad. Solicitó al Sr. Julio Artemio comentarios acerca del hecho de que en Guatemala, ningún transportista responde por la carga y comentó que ello no es competitivo, porque no hay responsabilidad por la carga. Afirmó que los empresarios de transportes no pueden regalar los costos relativos a la seguridad.

- ESTEBAN CANTEROS, Capítulo Argentina: Informó que hay un instrumento en el marco de la ALADI que está sujeto a la situación de los distintos países y que establece para el transporte terrestre de carga un sistema de limitación de la cantidad reembolsable por el transportista similar al que tiene el transporte marítimo, aéreo y terrestre de pasajeros: en caso de un siniestro, se reconocerá el valor de la carga hasta un porcentaje del valor de la carga o del valor absoluto. Sugirió que la CIT debería impulsar que en el marco de la ALADI se insista para la ratificación de tal acuerdo en cada uno de los países en los cuales hay representación de la CIT, que de esta forma los transportistas no son responsables por el 100% del valor de la carga. Añadió que hay muchas empresas de seguros que no están de acuerdo con el convenio.

- MARTIN SÁNCHEZ ZINNY, Subsecretario General de la CIT: Informó que la CIT tiene firmado un acuerdo de cooperación con la ALADI, y solicitó a la Secretaría General que se impulse esta posición de igualdad entre el transporte terrestre de carga y el transporte marítimo, aéreo y terrestre de pasajeros.

- LEOPOLDO ALMANZA MOSQUEDA, Director Regional de América del Norte y Centroamérica: Informó que en México cuando la carga va asegurada, las compañías de seguros responden por los montos contratados, no solamente de siniestros como también percances, accidentes y averías en las cargas; que, sin



embargo, cuando la carga no va asegurada, la ley permite que se pague tan solo una cantidad de salarios mínimos previstos, y las compañías de seguro han abusado y exigido a los dueños de las cargas que paguen el costo real de la carga, afortunadamente los transportistas han tenido una previsión jurídica para evitar los abusos de las compañías de seguros.

- JULIO ARTEMIO, Presidente del Capítulo Guatemala: Aclaró el comentario del Sr. Benjamín Castro Flores, informando que el código guatemalteco de comercio establece dos situaciones diferentes en cuanto a los daños y robos: cuando la mercadería viaja asegurada y cuando viaja por cuenta y riesgo del dueño; que en el transporte de carretera, el transportista no tiene que pagar por la carga en caso de robo: se la paga la aseguradora o el dueño, si la carga no se encuentra asegurada. Comentó que para tránsito interno entre una aduana y un almacén fiscal, los transportistas pagan un seguro de caución, que es equivalente al 0.45% del valor de la mercadería; y si la carga no sigue asegurada, el dueño paga impuestos. Siendo ello así, el código de tránsito protege a los transportistas en ese sentido.

- BENJAMIN CASTRO FLORES, Presidente del Capítulo Honduras: Informó que actualmente, en Honduras, las compañías se recusan de transportar sus mercaderías sin seguro; que hace dos años, los transportistas hicieron un ensayo para tener un auto seguro, que solamente abarca los transportistas agremiados a instituciones como federaciones y asociaciones y que resultó positivo porque no es oneroso y no abarca solamente la carga, sino también el medio de transporte, para que el transportista pueda recuperar parte del valor del vehículo en caso de un fortuito.

- VICTOR MARQUINA MAUNY, Presidente del Capítulo Perú: Informó que en Perú hay alto índice de interrupciones en las carreteras; que generalmente, llevan la mercancía, pero dejan el vehículo; que las normas legales que se hicieron para penalizar al conductor y diferenciarlo del dueño del vehículo se utilizan también en estos casos porque son leyes penales y civiles: en casos de crímenes, el chofer es responsable penal, mientras el dueño es el responsable civil. Defendió que se cambie esta lógica, porque el chofer y el dueño del camión son colaboradores en el transporte, y la falta de confianza entre ellos es un problema; informó que se ha intentado cambiar estas normas pero ello contradice el código de tránsito. Afirmó que el GPS debe ser utilizado tanto para evitar que los vehículos transiten en velocidad superior a la indicada y, de esta manera, para evitar accidentes, así como para evitar los robos. Informó que en Perú, se han logrado cambios positivos en relación a seguridad, como la instalación de puntos de la policía de carreteras, por ejemplo. Defendió que en casos de robo, el transportista no sea responsabilizado – los dueños tienen que considerar los conductores que llevaran su carga como colaboradores y no como enemigos. Señaló que es necesario reducir la informalidad para aumentar la competitividad, reducir los accidentes y aumentar la seguridad en el transporte transfronterizo.

- MARTIN SÁNCHEZ ZINNY, Subsecretario General de la CIT: Concluyó afirmando que la tecnología disponible es cada vez más accesible económicamente, que a depender del escenario en que trabaja la empresa esta tecnología puede ser aplicada con centro de gravedad en el control de la actividad logística o con centro en la prevención de hechos que tengan que ver con la seguridad; añadió que en el escenario del comercio exterior y el transporte internacional de cargas existe la necesidad de poder contar con un operador de seguridad confiable; y que las pequeñas y medianas empresas pueden apoyarse en las estructuras y provisiones de las empresas más grandes, lo que las permite acceder (citó el ejemplo de la Braspress). Preguntó se alguien quisiera comentar las visitas técnicas, ante lo cual nadie se manifestó.
- LEOPOLDO ALMANZA MOSQUEDA, Director Regional de América del Norte y Centroamérica: Tomó la palabra e informó acerca de la ratificación de la reunión en la región fronteriza el día 10 y de la reunión en Costa Rica e invitó Benjamín Castro Flores, Oscar Grenald, Julio Artemio para el encuentro.

#### **CLAUSURA**

- MARTIN SÁNCHEZ ZINNY, Subsecretario General de la CIT: Agradeció al Capítulo Brasil, enseguida solicitó como miembro de la CIT más participación de los afiliados a la Cámara para enriquecer el contenido de las agendas de trabajo de las Asambleas de la Cámara en general y específicamente la de la República Dominicana.
- Luego de los informes de la Secretaría General, se dio por finalizada la Asamblea General.

Rio de Janeiro, 05 de octubre de 2012.

---

PAULO VICENTE CALEFFI  
Secretario General  
Cámara Interamericana de Transportes –  
CIT

---

GABRIELA ARAÚJO REIS  
Secretaria *ad hoc*