

**ACTA DE LA ASAMBLEA EXTRAORDINARIA DE LA
CÁMARA INTERAMERICANA DE TRANSPORTES**

05 de julio de 2013

Sala Embajador Cisneros, Sede de la ALADI

Montevideo, Uruguay

Durante el día 5 de julio de 2013, en la Sala Embajador Cisneros de la Sede de la Asociación Latinoamericana de Integración – ALADI, de las 09 a las 16:30 horas, se llevó a cabo la Asamblea Extraordinaria de la CIT, que contó con la presencia de 8 Capítulos: Argentina, Bolivia (representada por el Sr. Álvaro B. Ayllón Quisbert), Brasil (representado por el Sr. Pedro Lopes), Colombia (representado por el Sr. Camilo García Moreno), Ecuador (representado por el Sr. Jorge Renato Chávez), Perú, República Dominicana y Uruguay (Representado por el Sr. Esc. Néstor H. Luraschi).

APERTURA

BIENVENIDAS DEL MAESTRO DE CEREMONIAS

EL SECRETARIO GENERAL DE LA CIT, SEÑOR PAULO VICENTE CALEFFI saludó a todos los invitados y miembros de la CIT presentes, hizo la llamada de los Capítulos presentes e informó que, en razón de la niebla, los aeropuertos de Buenos Aires y de Montevideo se encontraban cerrados para el aterrizaje y algunos asistentes no pudieron comparecer al encuentro. Pasó la palabra al Sr. Cesar Llona, Subsecretario de Desarrollo del Espacio de Libre Comercio, que abrió la reunión.

- CESAR LLONA: Dio las bienvenidas a los miembros de la CIT. Informó que es una satisfacción recibir este evento, visto que la ALADI ha trabajado con diversos temas relacionados con la facilitación del comercio, cuyo pilar es lo que tiene que ver con el transporte. La base de estos trabajos es el acuerdo que tiene la ALADI sobre los transportes, Acuerdo de Alcance Parcial n°3, que involucra Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Perú, Paraguay y Uruguay. El acuerdo dispone acerca del transporte terrestre de carga y de pasajeros entre los países miembros y del transporte ferroviario, de los aspectos aduaneros y de los aspectos migratorios. La Secretaria General de la ALADI constituye la secretaria técnica y ha planteado los países miembros evaluar, como un camino hacia la armonización de las normas de transporte en la reunión, la adhesión de Colombia, Ecuador y Venezuela, así como otros países de la región a la ATIT (Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre), como forma de fortalecer los lazos regionales. Se considera que la ampliación de la cobertura geográfica de la ATIT debería considerar también la incorporación y otros aspectos, tales como la normativa en materia de transporte multimodal e integración de infraestructura, para incrementar la conectividad entre los países de América Latina. Otro tema importante para las dos organizaciones es lo relacionado a la necesidad de desarrollar una nueva y más eficiente matriz de distribución regional y temas conexos. El proceso de desarrollo de un programa de facilitación de comercio por la ALADI, incluyendo la ampliación de la cobertura geográfica del ATIT se incorpora en un contexto más amplio – la ampliación de los espacios de debate y dialogo regionales y subregionales de integración – CELAC y UNASUR, para la creación de espacios de convergencia para evitar duplicidad de esfuerzos y la sobre posición de iniciativas. Señaló que la ALADI tiene el interés de reactivar el acuerdo de cooperación que tiene con la CIT desde 2003, con el objeto de promover iniciativas conjuntas en temas de interés común de las dos organizaciones.

- SECRETARIO GENERAL: Pasó la palabra al sr. Roberto França, Jefe del Departamento de Integración Física y Digital de la ALADI, que presentó sobre las acciones de la ALADI en el tema de la facilitación del comercio.

PRESENTACIÓN: “Facilitación del comercio”, ROBERTO FRANÇA, Jefe del Departamento de Integración Física y Digital de la ALADI

- Definición de la ALADI de facilitación del comercio: “Racionalización, simplificación, reducción o eliminación de todas las medidas o barreras que obstaculicen el comercio internacional”.
- La facilitación del comercio involucra: corredores de comercialización internacional, cadena de DFI, flujo de información, flujo de dinero, *lex mercatoria* (el marco jurídico pilar es el acuerdo de Montevideo de 1980) y marcos jurídicos involucrados.
- La facilitación del comercio está basada en tres pilares básicos: facilitación de los flujos de transportes, el pilar aduanero y la facilitación de los flujos de información, en el cual se destaca la digitalización del comercio.
- Mandatos del Consejo de Ministro sobre facilitación del Comercio: Res. 59 (XIII) del 18/10/2004
- Mandato del Consejo de Ministro de la ALADI sobre Facilitación del Comercio: Res. 60 (XIII) del 18/10/2004
- Mandatos del Comité de Representantes de la ALADI sobre la Facilitación del Comercio: Resolución 386 04/11/2011, Resolución 252 04/08/1999, Resolución 238 01/04/1998, Resolución 226 05/03/1997, Resolución 129 31/10/1990 y Resolución 53 14/05/1986.
- Programa Regional de la ALADI sobre Facilitación del Comercio
- Tiene en cuenta las fortalezas de la ALADI (marco jurídico, bases de datos y plantel técnico especializado) y los esfuerzos que ya se estén realizando en otros organismos de la región (CELAC, MERCOSUR, etc.) acerca del tema, buscando complementarles.
- Facilitación de los flujos de transporte: apoyo a las iniciativas para el transporte multimodal, elaboración de un acuerdo intra ALADI sobre el Tránsito Aduanero Internacional para el transporte por carretera, ferroviario y fluvial, y promover la facilitación aduanera para agilizar los flujos de transporte, sobre todo mediante la digitalización de documentos y procedimientos aduaneros.
- Facilitación de los flujos de información: promover la digitalización de documentos y procedimientos aduaneros (destaque para la Certificación de Origen Digital en el marco de la ALADI); Promover la digitalización e interoperabilidad de las Ventanillas Únicas de Comercio Exterior; Remover la creación de Centros Binacionales de Atención en Frontera; Promover el uso de las TICs en las cadenas de abastecimiento (sistemas GS1, GS1 eCom, GS1 GDSN y EPCglobal).
- Acciones importantes: I Reunión Mecanismos Regionales de Integración en ALC sobre la Dimensión Económica Comercial de la Integración de América Latina (Montevideo, 2-3 marzo 2011) y Plan de Acción 2012 de la CELAC.

- SECRETARIO GENERAL: Comentó que la presente reunión es una reunión extraordinaria y tratará específicamente de un tema: la agilización de las fronteras y los sistemas MIC-DTA y Carnet TIR. Solicitó a los asistentes que hagan una rápida presentación.

PRESENTACIÓN: “MIC DTA (Manifiesto Internacional de Carga Declaración de Tránsito Aduanero)”, DR. JOSÉ CARLOS BECKER, Presidente de la ABTI (Capítulo Brasil)

- ¿Qué es el MIC DTA?: Documento emitido por el transportista, que ampara el régimen aduanero especial bajo el cual las mercancías sujetas a control aduanero son transportadas

en una unidad de transporte de un recinto aduanero a otro en una misma operación, en el curso de la cual se cruzan una o varias fronteras.

- Histórico: Surgió con el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) en 1990, lo que permitió la implementación de soluciones para la facilitación del transporte terrestre; En Brasil fue internalizado por la IN DpRF nº 56 de 23 de Agosto de 1991 para los países integrantes del MERCOSUR; Fue extendido a los demás países del CONESUR por la IN SRF nº 60 de 8 de Noviembre de 1996; En 2004, por la Resolución GMC nº 17/04 fue aprobada la informatización del MIC DTA, así como el método de control global de las operaciones de Transito Aduanero Internacional.
- A.T.I.T. - Aspectos Aduaneros – Definiciones: Operación de Transito Aduanero Internacional (TAI): el transporte de mercancías desde la jurisdicción de una aduana de partida hasta la jurisdicción de una aduana de destino ubicada en otro país; Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTA): la manifestación de la mercancía ante la Aduana por el transportador.
- ¿Cuáles fueron las ventajas? Se constituyó como única documentación para todos los controles aduaneros; Se instituyó como tornaguía; Reglamentó las informaciones que definen las importaciones y exportaciones en el transporte internacional terrestre de cargas; Facilitó la fiscalización en los pasos fronterizos
- Creó alternativas para las modalidades del TAI; Definió las responsabilidades del transportador ante las autoridades aduaneras; Dispensó la necesidad de presentar garantías formales para cubrir los gravámenes de las mercancías bajo el régimen de tránsito aduanero internacional; Hoy es la base de informaciones para el SINTIA (Sistema Integrado de Transito Internacional Aduanero); Incrementa la integración aduanera dentro del MERCOSUR y demás países con los cuales sean establecidos acuerdos para el uso de ese control electrónico; Con base en el concepto de “single window”, de forma que la entrada de datos sea efectuada una única vez durante toda la operación.
- ABTI - Principais ações: Operador Econômico; Portal Único “Single Windows”; Simplificação de Processos; Agilização em Fronteiras; Reconhecimento do TRIC como Exportador de Serviços; Programa PROEX.

PRESENTACIÓN: “Avances y Retrocesos en el Transporte Internacional Andino: CAN y el MCI y la DTA”, JUAN CARLOS RODRÍGUEZ MUÑOZ, Director Regional de la CIT por la Región Andina

- Concepto de Globalización: “Fundamentalmente, es la integración más estrecha de los países y de los pueblos del mundo, producida por la enorme reducción de los costes de transporte y comunicación, y el desmantelamiento de las barreras artificiales a los flujos de bienes, servicios, capitales, conocimientos y (en menor grado) de personas a través de las fronteras”. Stiglitz, Joseph E. El malestar en la Globalización
- Pilares de los Procesos de Integración: POLITICO- Voluntad de los Estados soberanos- Personalidad Jurídica- Convención Viena II Tratados, INSTITUCIONAL- Integración, bloques económicos, solidaridad, SUPRANACIONALIDAD.
- Formas de Integrarse los Países - Tipos de Acuerdos Regionales de Comercio:
 - Área de Libre comercio (Arancel Interno): Los países miembros eliminan los aranceles entre ellos, pero mantienen sus propios aranceles frente al resto del mundo
 - Unión Aduanera (Arancel interno + AEC): Los miembros eliminan los aranceles entre ellos y adoptan un arancel común frente al resto del mundo
 - Mercado común (AIC + AEC + LMFP): Los miembros eliminan los aranceles entre ellos, adoptan un arancel externo común y remueven las restricciones al movimiento de factores de producción entre los países miembros

- Unión Económica (AIC + AEC + LMFP + PEA): Los países miembros van más allá del mercado común y coordinan y armonizan sus políticas económicas
- Unión Monetaria: Los países miembros comparten una moneda común y una política monetaria
- Objetivos específicos de la Política Comunitaria de Integración y Desarrollo Fronterizo está previsto en las Decisiones 459 (PCIDF), 501 (ZIF), 502(CEBAF) de la CAN.
- Ejes Estratégicos o Pilares del Plan Estratégico de la CAN para Facilitación del Comercio en materia aduanera: a) Facilitación del comercio exterior sustentado en una mejora continua de procesos; b) Armonización de la Legislación Aduanera; c) Coordinación e integración intrarregional e Interinstitucional en materia aduanera; d) Desarrollo e Integración tecnológica; e) Gestión Efectiva de riesgos Aduaneros.
- Documentos Facilitadores OTI:
 - Manifiesto de Carga Internacional: Documento homologado por los P.M. del sistema Andino y exigido por las autoridades aduaneras; Una vez firmado por el responsable del medio, prueba que las mercancías indicadas están a bordo del medio de transporte; Cada medio deberá portar un manifiesto de Carga Internacional.
 - Régimen de Tránsito Aduanero Internacional
 - Declaración de Tránsito Aduanero Internacional
 - Marco normativo:
 - -Decisiones 617 y 636 de 2006
 - -Decisiones 670 (ARA), 671 (DUA), 770 (Facilitación del comercio en materia aduanera)
- Realidad operativa de las fronteras: Ejemplo 1: Paso de frontera Puente Rumichaca, en el que se lleva 4 días para tramitar las cargas. Ejemplo 2: Frontera entre Colombia y Venezuela – Rioacha, la vigencia de normas diferentes en los dos países genera costos a los transportadores y retrasos en el transporte de cargas.
- Realidad de las fronteras latinoamericanas: Las operaciones realizadas en las interfaces del comercio internacional de la zona, en promedio involucran entre 10 y 15 actores diferentes; Más de 25 documentos, superan los 100 datos y exigen una revisión física directa, al menos una vez, en más del 75% de las unidades de carga que fluyen por los intercambios comerciales de la zona y de ésta con el resto del mundo.
- Perspectiva de Armonización del Transporte En ALADI: Propuestas ALADI: Norma Común Regional (NCR) en materia de transporte terrestre y Articulación de los sistemas vigentes en el Pacto Andino y Cono Sur
- Lineamientos de la Política de Transporte Andina. Justificación: Contar con orientaciones para el largo plazo que permita construir un sector con menos asimetrías y empresarios dispuestos a modernizarse y ser competitivos frente a los retos que impone el mundo global. En el corto y mediano plazo: encontrar soluciones a los principales problemas y conflictos empresariales existentes.

SECRETARIO GENERAL: Agradeció la presentación del Sr. Juan Carlos Rodríguez e informó a todos que el 18 de julio, se llevará a cabo en Quito, Ecuador, Sesión Regional de la Región Andina acerca del tema de la facilitación de fronteras entre los países de la región y de la armonización de normas entre los países vecinos. Pasó la palabra al Sr. Flavio Benatti, Presidente de la NTC&Logística (Capítulo Brasil).

- **FLÁVIO BENATTI:** Comentó que la NTC&Logística ha acompañado el desarrollo del Carnet TIR y ha intentado llevar el sistema para Brasil, y que el Presidente anterior de la NTC, Sr. Thiers Fattori Costa, había establecido una buena relación con la IRU en este contexto. Afirmó que en América del Sur, hay problemas serios en los pasos de frontera, y que para los empresarios de la región facilitar

los procesos de frontera es muy importante. Añadió afirmando que escuchará con atención la presentación de la IRU prevista para esta mañana, porque estas informaciones contribuirán a que se pueda concluir sobre los beneficios de la implantación del sistema en las Américas, a ejemplo de lo que ha ocurrido en Europa y Asia.

PRESENTACIÓN: “El Sistema global de Transito TIR”, Jean Acri, Asesor Especial TIR de la IRU.

- Acerca de la IRU: La IRU ha sido creada en 1948 en Ginebra, en el ámbito de la Comisión de la ONU incumbida de crear mecanismos para reconstruir Europa destruida por la Guerra. Actualmente, la IRU tiene 170 miembros de 74 países, que, aunque tengan realidades diferentes, tienen problemas en los pasos de fronteras idénticos.
- Las regiones en las que no se ha aplicado instrumentos de liberación económica no se han beneficiado de la globalización. El comercio entre los Estados de América Latina, África y Asia que no han adoptado dichos mecanismos tienen un flujo de comercio más reducido que los que han adoptado.
- Los principales obstáculos al comercio internacionales son la falta de armonización de los procedimientos y de reconocimiento mutuo. Sin mecanismos de facilitación de fronteras, las fronteras son como un muro para el transporte y el comercio internacional, pues cuando la carga tiene que pasar por más de una frontera, se multiplican los procedimientos, documentos e inspecciones a las cuales la carga es sometida. Estos obstáculos de fronteras fueron abolidos en Europa por medio de un Convenio.
- La IRU busca implementar instrumentos fundamentales de facilitación de la ONU para permitir al transporte por carretera conducir el comercio: TIR, Convention the Contract for the International Carriage of Goods by Road CMR, Convention on Road Traffic of 1968 and European Agreement Supplementing Convention, Convention on Road Signs and Signals, Customs Convention on the Temporary Importation of Commercial Road Vehicles, Customs Convention on Containers, International Convention on the Harmonization of Frontier Control of Goods, etc.,
- ¿Qué es el sistema TIR?: es un convenio multilateral, multimodal y global, creado para asegurar y facilitar el comercio y el transporte internacional por carretera, basado en el Convenio TIR de 1975, firmado por 68 partes contratantes.
- El TIR sería el “pasaporte” para la mercancía y el camión, de manera que un mecanismo único – un carnet (inicialmente en papel, pero está se informatizando) - para que se transite entre diversos pasos de frontera.
- Los pilares del sistema TIR: 1. Vehículos y contenedores seguros; 2. Cadena Internacional de Garantías – el documento es la garantía financiera, promovida por la IRU. 3. Cuaderno TIR; 4. Reconocimiento mutuo de los controles; 5. Acceso controlado por las Aduanas y la IRU; 6. Terminación electrónica Safe TIT + TIR EPD.
- Los operadores de la IRU son, hace 30 años, autorizados en los padrones de la Organización Mundial de Aduanas (OMA). Los cuatro elementos claves del Marco Normativo SAFE de la OMA: 1. Examen previo a la salida – reconocimiento mutuo y acceso controlado; 2. Proporción de información avanzada sobre la carga – Pre-declaración electrónica; 3. Gestión de Riesgos para la seguridad – gestión de riesgos en el Convenio TIR; 4. Beneficios para el comercio – Plataforma de comunicación entre OEA y autoridades.
- TIR-EPD: TIR Eletronic Pre-Declaration: Conexión entre Negocios y Aduanas para facilitar y asegurar el comercio internacional. La información electrónica anticipada sobre la Carga IRU TIR-EPD es un concepto de ventanilla única, cuyos pasos son: 1. los comerciantes y transportistas presentan gratuitamente las declaraciones electrónicas anticipadas a las autoridades aduaneras en los distintos países; 2. Las autoridades aduaneras confirman la recepción del mensaje, validan la garantía y liberan la carga al tránsito. Beneficios: este

intercambio de información anticipada facilita el análisis de riesgos previo a la llegada y hace que los cruces fronterizos sean más sencillos, más seguros y más rápidos.

- Modelo corredor verde: busca reducir los tiempos de espera y promover el transporte seguro.
- IRU SAFE TIR (Safe TIR en Tiempo Real - RTS): 24/7 Estado de la garantía del cuaderno TIR y comprobación de su validez a través del portal web; comprobación automática, cuaderno TIR validez a través del enlace directo entre los sistemas informáticos aduaneros y la IRU; Transmisión automática de datos TIR de la Aduana a la IRU.
- Beneficios del Sistema TIR:
 - Facilita el comercio por medio de la implantación de controles y documentos armonizados.
 - Garantiza la seguridad y del desarrollo sostenible del comercio internacional (acceso controlado, trazabilidad).
 - Por medio del reconocimiento mutuo de los controles aduaneros y las garantías se reducen los costes de transporte, las formalidades y los plazos.
 - Proporciona acceso a 57 países en los que es operativo el TIR.
- ¿Cómo acceder a la Convenio TIR?
 - Todos los Estados miembros de la ONU pueden acceder al depositar el documento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión ante la Secretaria General de la ONU
 - Servirá para nombrar a un emisor nacional y la Asociación garante
 - Para llevar a cabo en asociación público-privada todos los procedimientos necesarios para operar el sistema.

- MARTÍN ROJAS (IRU): Comentó que en América del Norte una parte muy importante para todo el implementario del sistema TIR es la parte electrónica; hay manifiestos electrónicos para Estados Unidos y Canadá, y se negocia un manifiesto electrónico para México. Como transportistas, es muy importante poder controlar el proceso de cruce fronterizo.

PRESENTACIÓN: "Latin American Road Transport Initiative (LARTI)", MARTIN ROJAS, Consultor Sénior de la IRU.

- La caravana es un componente de un grupo de componentes de una gran iniciativa para demostrar que el transporte es fundamental para el desarrollo y la prosperidad de las comunidades de la región, sobre todo para los pequeños y6 medianos empresarios.
- El proyecto de la caravana empezaría entre Brasil, Uruguay, Argentina y Chile. Es un concepto que ha sido llevado estos proyectos a cabo en Asia (por ejemplo, de Beijing a Bruselas en 2004), en el Mar Negro, etc.
- El objeto del proyecto es identificar las condiciones de las carreteras y de la infraestructura de cual depende el transporte de carga e identificar cuáles son las barreras para el transito transfronterizo de mercaderías.
- Propósito de la Caravana:
 - Promueve el comercio internacional y desarrollo de la región
 - Permite el acceso a mercados globales
 - Mejora las cadenas de suministro de bienes y servicios
 - Monitorea las necesidades de infraestructura carretera
 - Datos sobre procesos, costos, tiempos de cruce en frontera
 - Recomendar a gobiernos nacionales e instituciones en la región

- Incrementar inversión en infraestructura carretera y fronteriza
- Implementar instrumentos aduaneros de facilitación
- Capacitar a oficiales aduaneros en los cruces
- Detalles de la Caravana:
 - De São Paulo (FENATRAM) a Santiago de Chile (Octubre);
 - Duración de la CARAVANA: 8 a 10 días (depende de la ruta);
 - Escalas en las Capitales de cada país;
 - Participación de representantes de industria, gobiernos y multilaterales
 - Participación de 8 o más camiones:
 - Camiones de empresas de transporte y sus choferes
 - Componente filantrópico de la CARAVANA:
 - Llevar útiles escolares u otros bienes de la capital a frontera
 - No cruzar frontera con carga, cruzar vacíos
 - Más allá de la CARAVANA: Recopilación de datos
- Beneficios Para Participantes y Patrocinadores
 - Cobertura de prensa local, nacional e internacional;
 - Eventos con altos funcionarios gubernamentales;
 - Publicidad de logos en productos promocionales incluyendo el sitio web de la CARAVANA;
 - Participación en todos los eventos de la CARAVANA;
 - Uso del logo de la CARAVANA;
 - Actividades promocionales durante la ruta de la CARAVANA.

- SECRETARIO GENERAL: Leyó a los asistentes las excusas de los Sr. Martín Sánchez Zinny, Subsecretario General de la CIT, Sr. Luis Artemio Morán, Presidente del Capítulo Guatemala de la CIT, y del Sr. Leopoldo Almanza, Director Regional por América del Norte, Centroamérica y Caribe. Encerró los trabajos de la parte de la mañana.

ALMUERZO

- SECRETARIO GENERAL: Abrió los trabajos de la parte de la tarde. Explicó que, en razón de la Asamblea ser regional y extraordinaria, no se producirá documento final, lo que ocurrirá tras las otras reuniones regionales sobre el tema, en la próxima Asamblea General Ordinaria.

- PEDRO LOPES (Capítulo Brasil): Solicitó la palabra para que el Sr. Leonir Gal, empresario brasileiro que actúa en el transporte internacional en el MERCOSUR, haga un relato sobre la situación del transporte en la región.

- LEONIR GRAL: Comentó que el principal problema es la importación de frutas, porque la inspección ocurre en Porto Alegre, que no es una ciudad fronteriza, y como la carga es perecible, acarrea costos al transportador; Además, los días en los que el camión queda parado en la frontera, la empresa cobre los costos de la hora de trabajo del conductor; Finalmente, hay un gran índice de robo de carga en territorio argentino en el trayecto entre Chile y Brasil y el impuesto suspenso que el transportador tiene que pagar.

- SECRETARIO GENERAL: Preguntó al Sr. Leonir cuanto de impuesto se paga sobre la carga robada.

- LEONIR GRAL: Contestó al Secretario General afirmando que puede llegar a 82% del valor de la carga.

- SECRETARIO GENERAL: Preguntó a la IRU cuándo ocurre la inspección de la mercancía perecible.

- JEAN ACRI: Contestó que con el sistema TIR, la inspección sanitaria, veterinaria y aduanera se hace en el comienzo del transporte, donde se presenta a la aduana para ser aceptado el cuaderno TIR para que la carga sea sellada con los sellos aduaneros; Los países en tránsito pueden verificar o hacer inspecciones adicionales, pero los países signatarios del TIR reconocen la inspección inicial, aunque puedan romper los sellos, hacer nuevas verificaciones, poner otro sello y autorizar que la carga siga y que se continúe el transporte hasta el destino final; El convenio internacional que dará más facilitación a este tipo de transporte es el Convenio para la Armonización de los Controles de Mercancías a las Fronteras, que dispone sobre el transporte de refrigerios, vegetales, animales y perecibles y determina que la inspección ocurra solamente en el inicio del transporte, de manera que el Convenio TIR e este Convenio son utilizados conjuntamente.

- SECRETARIO GENERAL: Preguntó si en el destino final la carga es sometida a otra inspección o si generalmente se acepta la inspección realizada en el inicio.

- JEAN ACRI: Contestó que no hay una regla internacionalmente reconocida sobre el asunto, que es dejado al nivel de la decisión de cada uno de los países, aunque se recomienda que se acepte la inspección hecha en el país de origen; Hay algunos países que exigen nuevas verificaciones cuando la carga llega; Estas son disposiciones internas de cada país, relacionadas a algún peligro a salud o seguridad pública, por ejemplo.

- SECRETARIO GENERAL: En referencia al relato del Sr. Leonir Gral, preguntó si el Carnet TIR cubre el seguro y los impuestos sobre la mercancía robada.

- JEAN ACRI: Contestó que el Carnet TIR cubre los derechos, impuestos y datos de la mercancía que está declarada en las aduanas, no cubre el valor de la mercancía, así que es una seguridad fiscal para el gobierno y para las aduanas de que se pagará el valor de los impuestos y derechos sobre la mercancía; El Carnet TIR no es un seguro sobre el valor de la mercancía.

- JORGE RENATO CHÁVEZ (Capítulo Ecuador): Consultó acerca de la tratativa de las pre autorizaciones de la carga refrigerada y la carga peligrosa.

- JEAN ACRI: Explicó que no hay diferencias en el Convenio TIR sobre las cargas, pero hay convenios específicos para los diferentes tipos de transporte y, caso no haga un convenio específico vigente, cada país tiene sus propias normas; El problema de la falta armonización de normas entre los países se puede resolver por la adhesión a la ADE, que regula todo lo que concierne al tránsito de cargas peligrosas; La ventaja de estos convenio es el reconocimiento mutuo entre los países signatarios, lo que resulta que las cargas no serán sometidas a verificaciones específicas adicionales.

- JOSÉ CARLOS BECKER (Capítulo Brasil): Comentó que, siendo empresario, tiene interés en traer nuevos mecanismos que puedan facilitar el transporte internacional, de manera que no se oponga al TIR ni al MIC DTA, considerando importante que se difunda la información acerca de los dos sistemas. Pidió al Sr. Jean Acri que aclarara sobre si el Carnet TIR reduce el tiempo en la aduana. Consultó sobre los impuestos que cubre el Carnet TIR; y finalmente, preguntó sobre si la Policía Federal de Brasil o las instituciones análogas de los países del MERCOSUR han hecho algún trabajo en coordinación con la IRU para agilizar las fronteras.

- JEAN ACRI: Contestando la primera y la última pregunta, el Sr. Jean Acri informó que el sistema TIR es un sistema de tránsito aduanero, es decir que es un procedimiento simplificado en términos aduaneros, y cuando el tránsito se termine en el país de destino, inmediatamente las mercancías están adentrando en otro régimen aduanero, que sea el procedimiento de importación u otro régimen suspensivo de pago; Hay una flexibilidad del TIR, que puede empezar a la frontera o en un

lugar cerca del lugar de carga, puede terminar en la frontera o en la oficina aduanera; En algunos países hay reglas para la liberación de la mercancía, sin embargo lo importante en el TIR es cuando la mercancía llega y el tránsito se para, la responsabilidad del transportista y de la cadena de garantía se para ahí también, y este es el problema del importador, es asegurar que la importación se haga en el tiempo determinado por ley; El sistema TIR es un sistema simplificado e intermediario entre el importador y el exportador. Acerca de la pregunta sobre lo que cobra exactamente el TIR, explicó que el TIR garantiza los derechos y los impuestos y todo lo que se puede imponer sobre las mercancías a nivel internacional, así que el TIR es una garantía de 50 mil dólares y todo lo que se puede imponer sobre una mercancía hasta este valor, el TIR puede garantizar; Sabiendo que el transportista es el declarante fiscal por la operación de tránsito, pero si no puede pagar por algún motivo, la Asociación Nacional garante puede retornar el valor al gobierno, garantizada por el TIR.

- SECRETARIO GENERAL: Consultó el Sr. Jean Acri acerca de cuándo cesa la responsabilidad del transportador.

- JEAN ACRI: Explicó que cuando cesa la responsabilidad del transportista TIR, empieza otro régimen aduanero; La responsabilidad del transportista a través del contrato de transporte es de transportar hasta el destino de la carga, lo que no cambia con el TIR, la responsabilidad de que se habla es la responsabilidad aduanera y, no la responsabilidad contractual.

- JORGE RENATO CHÁVEZ: Preguntó sobre cuando el monto de los impuestos supera el 50 mil dólares y cuáles son los procedimientos para evitarse el transporte de drogas o armas.

- JEAN ACRI: Comentó que cuando hay algún riesgo o casi una certitud, se puede implementar medidas especiales para impedir este tipo de contaminación, como itinerarios especiales o escolta; sin embargo, estos casos no ocurren con frecuencia, primeramente porque son hechas inspecciones regulares en los camiones y, en segundo lugar, las empresas saben que, caso sean flagradas en este tipo de situación será retiradas del sistema y dejarán de obtener los beneficios advenidos de la facilitación de fronteras; El titular de un cuaderno TIR es EL beneficiario de un reconocimiento internacional, perderlo significa perder este reconocimiento; de esta manera, el sistema incentiva las empresas a capacitar sus empleados y asegurar que ellos no participen en actividades ilegales. Afirmó que este es un sistema en el que los competidores monitorean a los competidores, siendo un sistema único de disciplina interna.

- SILVIO CAMPOS (Capítulo Brasil): Preguntó cuál sería el costo para que las empresas adquieran el cuaderno TIR y en el caso de los contenedores, si es necesario adquirir un cuaderno para el camión y otro para el contenedor.

- JEAN ACRI: Explicó que todos los cuadernos TIR son emitidos desde Ginebra y despachados para todas las naciones del mundo que lo utilizan por el mismo precio; que hay cuatro tipos de cuadernos, para transporte en dos, tres, siete o diez países; El precio que el transportista paga promedio del cuaderno para tránsito bilateral es alrededor de 50 dólares, lo que se paga una vez y nada más, incluyendo el acceso a las procedimientos informáticas, las garantías y el servicio de ayuda en caso de accidente. A propósito de los contenedores, informó que el TIR está pegado a los compartimientos que llevan los bienes, así que en el caso de los contenedores, no es necesario un cuaderno para el camión y un para el contenedor.

- JUAN CARLOS RODRÍGUEZ: Comentó acerca de la diferencia conceptual entre el tránsito aduanero, que es sobre la mercancía, la admisión temporal, que es sobre el vehículo y el límite del transportador que es la responsabilidad prevista en contrato y que involucra los límites indemnizatorios, de manera que el documento TIR es solamente para el tránsito aduanero, la admisión temporal es otro régimen, diferentemente de lo que ocurre en otros sistemas, por

ejemplo el vigente en la CAN, que reúne los admisión temporal y el tránsito aduanero. Comentó que en la CAN se tiene el vehículo como garantía para el tránsito aduanero y a veces los países tienen garantías para el tránsito nacional bastante elevadas, como en Colombia, de 300 mil dólares; que los operadores de transporte multimodal tienen una garantía aún mayor. De esta manera, comentó que es necesario reflejar sobre si el sistema TIR podría ser una alternativa al sistema de la Comunidad Andina, lo que bajaría los costos y reemplazaría el modelo del vehículo como garantía. Consultó sobre cómo la IRU maneja el perfil de riesgo.

- JEAN ACRI: Acerca del perfil de riesgo, explicó que el convenio TIR da las condiciones que la empresa debe presentar para hacer parte del sistema: debe ser reconocida, tener medios financieros suficientes, etc.; esto es muy preciso en el convenio y es un trabajo conjunto entre la asociación nacional y de la aduana y otras autoridades nacionales, como el Ministerio de Transportes e Interior, por ejemplo, pero la decisión de autorizar o no autorizar es de la autoridad aduanera. Acerca de la posibilidad del TIR como un sistema alternativo, planteó que el TIR no sustituye a otros sistemas, es un sistema que lo pueden utilizar los empresarios que quieran hacerlo.

-SECRETARIO GENERAL: Consultó sobre lo que ocurre cuando los impuestos sobre la carga robada superan los 50 mil dólares.

- JEAN ACRI: Concordó que el límite parece bajo, pero en promedio la IRU paga alrededor de 22 mil dólares a las aduanas, así que los 50 mil dólares permiten cubrir un 90% de las cargas transportadas en el ámbito del Sistema TIR; Cuando hay un riesgo de que se tenga que pagar más que esto, se puede solicitar escolta, cambio de itinerario y otras medidas especiales.

- FLAVIO BENATTI: Aclaró que cuando se hace un seguro, hay las garantías aduaneras, que el caso del carnet TIR agiliza los procedimientos y garantiza un seguro de idoneidad ante las aduanas, no sustituyendo el seguro de la carga y el seguro suspenso, que siempre el transportador va a hacer.

- LUIS MORALES (Director Regional de la CIT por la Región Andina): Comentó que desde hace mucho tiempo que se está buscando en el ámbito del MERCOSUR un mecanismo de facilitación de fronteras, y el TIR reúne muchos de los requisitos para que el tránsito fluya con más agilidad. Consultó sobre las empresas que tienen muchos siniestros, cómo se hace el pago del seguro.

- JEAN ACRI: Aclaró que en cada país hay una asociación nacional reconocida por la aduana encargada de emitir los cuadernos y realizar el pago a los gobiernos de los impuestos y garantías sobre la carga robada; La asociación tendrá un acuerdo con la IRU, en el cual la IRU reconocerá la asociación como asociación garante y garantizará que pagará los impuestos y garantías a los gobiernos; La IRU tiene un programa de seguro internacional que cubre riesgos TIR en todos los países, así que cuando hay una reclamación aduanera por parte de uno de los países TIR, si el reclamo es legítimo la IRU garantizará que la asociación nacional garante realice el pago de los impuestos debidos a las aduanas. Si un transportista crea muchas irregularidades la IRU y la asociación deben tomar medidas, como suspensión, retirada de la autorización TIR, exigencia de garantía financiera para que pueda continuar a trabajar en el sistema TIR, reducción de la validez de cuadernos, etc.

- SECRETARIO GENERAL: Preguntó si hay apenas una asociación garante por país y cómo hacer en países en que hay más de una organización nacional, así como cómo está la situación de la IRU en lo que se refiere a los procesos judiciales por daño moral advenidos de la recomendación de la asociación garante de no entrada de alguna empresa.

- JEAN ACRI: Explicó que la asociación garante es nacional y miembro de la IRU, la IRU insiste que haya apenas una asociación en cada país, por diversos motivos, como la facilidad de administrar la distribución de los cuadernos y las relaciones con la aduana, etc; Es muy importante para la seguridad del sistema que sea apenas una asociación. Acerca de la concesión de autorización concedida a las empresas, enfatizó que la autoridad aduana es la responsable de concederla, aunque la IRU y la asociación garante puedan recomendar la non concesión; Hay criterios públicos, claros y objetivos de acceso al sistema que las empresas deben cumplir para acceder al sistema y las recomendaciones para ser consideradas deben, por lo tanto, estar basadas en hechos.

- SECRETARIO GENERAL Preguntó sobre si la empresa debe ser afiliada a la asociación garante para acceder al sistema TIR.

- JEAN ACRI: Señaló que no, este no puede ser un criterio para acceder al sistema, aunque en algunos países, los socios de las asociaciones tienen unos precios más baratos, una vez que los socios pagan una tarifa anual para hacer parte de la asociación y beneficiarse de sus servicios, los no socios de la asociación no contribuyen para la vida de la asociación de la misma manera, así que en algunos casos hay tarifas diferentes para socios y para no socios, aunque esto no sea una condición.

- PEDRO LOPES: Enfatizó que no se puede olvidar el problema presentado por el empresario Leonir Gral acerca de los impuestos y que la TIR garantizaría el pago de estos impuestos en el tránsito nacional; En lo que se refiere al robo de cargas, tanto en el transporte nacional como en el internacional, debe haber un tratado entre los países para garantizar la seguridad de los transportadores.

- FLAVIO BENATTI: Señaló que las preguntas hechas en nombre del empresariado son pertinentes e importantes, pues ellos representan el interés del empresariado; La NTC es miembro de la IRU desde hace 30 años y es la entidad que realmente puede ser la garante del Carnet TIR, aunque existan muchas entidades importantes y representativas en Brasil; Esto no puede ser un obstáculo a la evolución del proceso de adhesión al sistema; Hay ejemplos en otros países en que se logró entendimiento entre todas las asociaciones nacionales para llegar a una solución que pueda beneficiar a los empresarios, de manera que no hay impedimentos a que las asociaciones brasileñas puedan reunirse y buscar una solución conjunta para viabilizar el Carnet TIR; Lo que está en juego no es la disputa de entidades, sino la facilidad que los empresarios pueden tener en el ejercicio cotidiano de las entidades. Solicitó que se pase la palabra al Sr. Ademir Pozzani, asesor de la NTC&Logística (Capítulo Brasil) en este área.

- ADEMIR POZZANI: Agradeció a la ALADI la conquista de que el camión no sea considerado por el ATIT la única garantía de los impuestos suspensos, este es el resultado del trabajo de perfeccionamiento del MIC-DTA; Durante los últimos años muchas cosas estuvieron en conflicto con el sistema MIC DTA que es un sistema "porta a porta", por ejemplo, la injerencia de la política de importación de los países, que pasaron a utilizar los camiones como barrera de entrada de sus productos; Los camiones hoy en el transporte internacional no ruedan más que 7 mil kilómetros por mes, con este valor, no se puede pagar equipamientos nuevos y dar rentabilidad a las empresas. Registró que fue en la FADEEAC, en una reunión del Cono Sur, liderada por el Sr. Luis Morales, en el ámbito del debate acerca de los camiones parados en las fronteras, que se decidió estudiar el Carnet TIR; enseguida, el Sr. Luis Morales, ante la percepción del interés de las asociaciones presentes en la dicha reunión, posibilitó a que representantes de estas organizaciones fueran a Ginebra conocer a la historia del Carnet TIR. Señaló que el Carnet TIR no sustituye al MIC-DTA, es una alternativa para las empresas que quieren adherir al sistema, por ejemplo, que tienen carga con valor agregado más alto; El problema del MIC-DTA es que es un documento

estrictamente de pago de impuestos y de control aduanero y que cabe, en Brasil, a la Receta Federal, que ha permitido a lo largo de los años que otros órganos intervinientes entraran en el sistema, a ejemplo de la Agencia Nacional de Vigilancia Sanitaria de Brasil, el Ministerio de Agricultura, etc. incrementando el tiempo de espera de los camiones en las fronteras; El TIR puede ser un acuerdo entre los países; La FADEEAC ha empezado a utilizar el sistema TIR en Argentina, en una reunión organizada por la asociación con la presencia de la Presidente de Argentina, la Sra. Cristina Kirchner, que comprendió la importancia del camión, que es lo que transporta toda la riqueza de una nación.

- LUIS MORALES: Comentó que tanto el Sr. Ademir Pozzani como el Sr. Flavio Benatti han contactado los dirigentes para que busquen la agilización de los tránsitos y que los camiones no sean la garantía de los gobiernos.

- NÉSTOR H. LURASCHI (Capítulo Uruguay): Preguntó al Sr. Jean Acri si para que el Convenio TIR funcione plenamente, tiene los otros convenios que estar vigentes también.

- JEAN ACRI: Contestó que no, que el TIR es suficiente, pero con los otros convenios se puede facilitar aún más; A la excepción del tabaco y el alcohol, todas las mercancías pueden circular con el Convenio TIR, los otros convenios se pueden considerar en un momento posterior a la adhesión al TIR.

- RODRIGO VILAÇA: Consultó acerca de cómo funciona el TIR entre México, Estados Unidos y Canadá y mismo en Europa, entre España y Francia, o entre los países de la Europa Oriental y si se paga un cuaderno para cada vagón o si uno por todo el convoy; si estos convenios están de acuerdo con la Unión Internacional de Caminos y Ferros (UIC); aprovechó para consultar al Sr. Martin Rojas acerca de la existencia de documentos y soluciones para el sector de ferrocarriles, en razón de la importancia de la multimodalidad para el transporte internacional.

- JEAN ACRI: Explicó que el TIR es multimodal, y que hay algunas experiencias, sobre todo en los modales ferroviario y marítimo, con los contenedores transportados en los buques, trenes y los camiones; que el TIR funciona de la misma manera y con las mismas reglas para todos los modales; La IRU ha traído proyectos con la Organización de Cooperación Económica (ECO) trenes de Estambul hasta Almaty, lo que fue exitoso. Acerca del funcionamiento del Sistema TIR en el transporte multimodal en otros continentes, comentó que en la Unión Europea no es necesario un documento aduanero para el transporte entre los miembros, por esto no se utiliza el TIR, solamente cuando la carga sale de las fronteras de la Unión.

- PEDRO LOPES: Pidió la comprensión de los demás presidentes de Capítulos por el tamaño de la delegación de Brasil, que refleja el peso del sector de este país, informando que están presentes en esta Asamblea la Asociación Brasileña de Transporte Internacional (ABTI), Asociación Nacional de Transporte de Carga y Logística (NTC&Logística), Confederación Brasileña de Contenedores (CBC), Asociación Nacional de Transportistas Ferrocarriles (ANTF), presidentes de sindicatos y asociaciones, empresarios de transporte internacional, así como un representante del Congreso Nacional, que será el interlocutor responsable de llevar lo que se discutió en la reunión y las demandas presentadas al gobierno de Brasil; En Brasil se sufre con los problemas advenidos de la demora en la frontera, sobre todo el extremo sur del país; El transporte en todos los modales es representado por la Confederación Nacional de Transporte (CNT), que reconoce la importancia de la implantación del Carnet TIR para Brasil y para todo el continente. Señaló la importancia de promover la implantación del sistema, del debate entre las organizaciones nacionales sin confrontas políticas con participación del Presidente de la CNT, Sr. Clésio Andrade.

- NÉSTOR H. LURASCHI: Preguntó cómo opera el Cuaderno TIR, si va arriba del conductor con el conductor que, cuando llega a la frontera lo presenta; y si se piensa que el cuaderno soluciona mágicamente todos los problemas.
- JEAN ACRI: Afirmó que no hay magia, sino una experiencia de 60 años en los países en los cuales se implantó.
- NÉSTOR H. LURASCHI: Preguntó sobre las particularidades de la región, en la que las oficinas de las aduanas tienen horarios y normas diferentes y que hay demoras en las fronteras; que la crisis del MIC DTA mencionada por el Sr. Ademir Pozzani es institucional. Solicitó que se le dé argumentos para llevar a los transportadores uruguayos el sistema TIR como una herramienta eficiente para la agilización del transporte en la región y que valla los 50 dólares por cuaderno.
- JEAN ACRI: Afirmó que la realidad y los problemas enfrentados en las fronteras por los transportadores de la región son los mismos en todos los países; El TIR no va a solucionar el problema del funcionario que no está en su puesto cuando el camión llega, esto no es una cuestión del TIR o de los otros sistemas, es una cuestión de gestión de las aduanas, pero si el TIR es implantado, va a facilitar el transporte como ha facilitado en otros lugares del mundo; Uruguay es una particularidad, pero se puede hacer un piloto con algunos transportadores y ver si es adecuado para este país; La IRU no puede asegurar que el TIR resolverá todos los problemas en las fronteras, pero si hay voluntad política para hacerlo funcionar, lo van a hacerlo funcionar.
- NÉSTOR H. LURASCHI: Comentó que hay un problema endémico en la región que es la gran incidencia del factor humano en todo lo que es control fronterizo y hay una cultura en que el camión llega y que hay que hacerlo esperar; El contexto regional hay esta particularidad. Explicó que preguntó acerca de los otros convenios porque en el MERCOSUR, con sus 23 años de integración, solamente se ha logrado adoptar tres tratados, de los cuales solamente se ha logrado implementar plenamente uno.
- MARTIN ROJAS (ATA/IRU): Dio el ejemplo de lo que se está haciendo en América del Norte, en la frontera con México, en la cual hay una infraestructura comercial alrededor de las aduanas las cuales conviene al funcionario de la aduana mantener por intereses personales; En México se comprende que las aduanas son los cuellos de las botellas en las fronteras y la implementación de TIR nos es la solución de estos problemas, sino el inicio de un proceso que permita que el transportador pueda tener más control el transporte. Señaló también que la IRU ofrece también unos sistemas de capacitación de personal.
- VICTOR MARQUINA (Capítulo Perú): Comentó que es necesario implementar procesos para unificarnos en el continente, los pesos y dimensiones que no son los mismos, hasta los valores de los combustibles, o las reglas universales que no se respetan, así que el trabajo es una tarea titánica, que tendría que comenzar desde ya con los gobiernos y con los transportistas, que no se ponen de acuerdo; que hubo una reunión binacional con representantes de Perú y Brasil con diversos representantes gubernamentales y no gubernamentales y todas las autoridades de la cadena logística para discutir por qué la interoceánica no funcionaba, y se averiguó una triste realidad, que en el lado peruano la aduana no tiene internet, que en el lado brasileño tiene todo, trabaja desde las 8 de la mañana hasta las 6 de la tarde de lunes a viernes y los sábados, de 8 de la mañana a las 12 del día, el grupo llegó a las 7:30h de la noche y tuvieron que quedarse en el bus hasta el día siguiente, a las 8:00h de la mañana para pasar; el lado peruano no tiene laboratorio para dejar la mercancía pasar, mientras el lado brasileño si lo tiene, pero no lo validan en la aduana peruana, de manera que el material es llevado a Lima y solamente después de 7 días es liberado para pasar; Este ejemplo demuestra que hasta el momento los gobiernos peruano y brasileño no han hecho absolutamente nada; Concluyó afirmando que si los transportadores no se ponen de

acuerdo, las autoridades no van a resolver los problemas y que desea fuertemente que la armonización de las normas y la facilitación de las fronteras sean una realidad.

- MARTIN ROJAS: Informó acerca de un proyecto del Banco Interamericano de capacitación de sistemas aduanas y comentó que la CIT podría participar en estos procesos, pues la integración en las Américas es un mandato muy pendiente en el Banco Interamericano, ellos tienen un 15% para inversiones en proyectos de integración, así que se puede trabajar conjuntamente en estos temas, invitando a representantes del Banco a la Asamblea de Nueva York y de otras instituciones, quizás de aduanas, etc.

- ÁLVARO B. AYLLÓN QUISBERT (Capítulo Bolivia): Consultó sobre si el sistema TIT considera el transporte puerta a puerta; si hay alguna contribución del ente público, pues si no hay concientización de la necesidad de agilización va a ser muy difícil implementar el sistema; Hay un problema muy grande con el control de permisos, sobre todo con Chile, con el cual se tienen acuerdos bilaterales y hace algún tiempo ellos han solicitado algunos permisos complementarios y si no los tienen, les mandan volver a los camiones bolivianos; Hay problemas entre los dos países y no hay institución que pueda resolver la situación.

-SILVIO CAMPOS: Preguntó si la implantación de TIR en Brasil ha tenido algún contacto con autoridades del Gobierno y si caso sea aprobado, cual es la previsión de tiempo para la adopción de Brasil.

- FLAVIO BENATTI: Respondió que se hizo esta comunicación con la ANTT de Brasil en un taller dentro de la Agencia, a la cual la IRU fue convidada e hizo esta presentación acerca del TIR y en la ocasión, había representantes de la Receta Federal de Brasil; El proceso no ha avanzado en razón de las fuerzas políticas corporativistas del sistema aduanero brasilero, motivo por el cual es muy importante discutir el tema en la Asamblea de la CIT, caso se considere positiva la implementación del TIR, la demanda conjunta ante los gobiernos gana fuerza.

- EDINHO BEZ (Diputado Federal de Brasil): Saludó a la ALADI y la CIT por el evento, saludó a todos los presentes y expresó el placer en participar de este evento representando el Congreso Nacional de Brasil. Comentó que la mayoría de los Diputados no tienen conocimiento de estos problemas que enfrenta el sector de transportes de Brasil y que va a llevar lo discutido aquí al Congreso brasileño e invitó a los miembros de la CIT a participaren de las discusiones en el ámbito de congreso acerca del tema; En lo que se refiere a la falta de motivación de los trabajadores de las fronteras, planteó que es importante hacer algo en el área de la motivación de personal, visto que es un problema que existe en todos los países en todos los modales; Hizo referencia a la Copa de 2014, afirmando que un evento de esta magnitud contribuye a divulgar y a mover no solo el Brasil sino todos los países de la región, siendo el transporte fundamental en este contexto; Se colocó y el Congreso Nacional de Brasil a la disposición de la Cámara, por ejemplo la medida provisoria 595 acerca de los puertos, al cual él presentó propuesta de emenda para que los puertos funcionen 24h por día, lo que se aprobó por unanimidad, porque involucra muchos órganos gubernamentales. Planteó que el problema no es solamente un problema de falta de personal para ocupar los cargos en las fronteras, sino también la falta de capacitación y de digitalización de los procedimientos. Informó que preside la Comisión Permanente de Fiscalización y Control de la Cámara de los Diputados de Brasil y la Comisión para discusión de un nuevo marco regulatorio para los seguros de Brasil. Felicitó a todos los presentes por la asistencia, por el aprendizaje importante que este tipo de reunión proporciona.

- SECRETARIO GENERAL: Comentó que la Secretaría General consideraba inicialmente poner en votación un documento final; Sin embargo, el propósito de este encuentro es aclarar y comparar lo que ocurre en el presente momento en las fronteras de los países de la región y analizar la los

beneficios de la implantación del Carnet TIR en la región. Informó que habrá otras reuniones regionales acerca del tema, en Ecuador y en México y que la decisión de la Secretaría General se votará en una Asamblea General Ordinaria, con todos los miembros. Consideró que la Asamblea fue muy productiva e informativa, y que es muy importante que se discuta y analice los beneficios y maleficios de la implantación de este sistema para las entidades de la CIT. Concluyó afirmando que es muy importante evaluar todas las variables y cuáles son los principales problemas, para que se pueda evaluar las mejores opciones para resolverlos. Agradeció la asistencia de todos y pasó la palabra al Sr. Roberto França el cierre del encuentro.

- VCTOR MARQUINA: Pidió la palabra para plantear que no se puede perder la oportunidad de mejorar los procesos de facilitación, que de los 60 años de experiencia de la IRU puede aprovechar la CIT y que no se puede dejar pasar el tiempo. Sugirió que el mayor número de miembros de la CIT puedan asistir a Quito para discutir de manera más profundada, tal vez en un día más de reunión, en razón de la importancia del tema.

- JORGE RENATO CHÁVEZ: Dijo que para el Capítulo Ecuador no serpia un problema, sería un gusto recibir a los miembros de la CIT en esta reunión.

- ROBERTO FRANÇA: Agradeció al Secretario General por la oportunidad de hacer la instancia de cierre y en nombre del Secretario General de la ALADI, Sr. Carlos Álvarez, agradeció a la CIT por haber elegido la ALADI para realizar el evento, señalando que el tema de la facilitación de frontera es de gran interés para la ALADI y que es parte del trabajo cotidiano de la organización y que los países miembros están empeñados en avanzar en este tema y los demás temas aduaneros.

Montevideo, Uruguay, 5 de julio de 2013.

PAULO VICENTE CALEFFI
SECRETARIO GENERAL – CIT

GABRIELA ARAÚJO REIS
SECRETARIA