

**ACTA DE LA 19ª ASAMBLEA ORDINARIA DE LA  
CÁMARA INTERAMERICANA DE TRANSPORTES**

**25 y 26 de abril de 2013**  
**Grand Palladium Palace Resorte & Spa**  
**Punta Cana, República Dominicana**

Durante los días 25 y 26 de abril de 2013, en el hotel Grand Palladium Palace Resorte & Spa, de las 09:00 hasta las 14:00 horas, se llevó a cabo la 19ª ASAMBLEA ORDINARIA Y GENERAL DE LA CÁMARA INTERAMERICANA DE TRANSPORTES – CIT, que contó con la presencia de 14 Capítulos: Argentina, Brasil (representado por el Sr. Pedro Lopes), Colombia (representado por el Sr. Orlando Ramirez), Costa Rica (representado por el Sr. Leopoldo Almanza), Ecuador, El Salvador (representado por el Sr. Leopoldo Almanza), Guatemala, Honduras, México, Nicaragua (representado por el Sr. Benjamín Castro), Panamá, Perú, República Dominicana, Venezuela.

**PRIMER DÍA – 25 de abril de 2013**

**APERTURA**

BIENVENIDAS DEL MAESTRO DE CEREMONIAS

EL SECRETARIO GENERAL DE LA CIT, SEÑOR PAULO VICENTE CALEFFI, abriendo la reunión saludó a todos los invitados y miembros de la CIT presentes y pasó la palabra al Sr. Senador Aristy Castro.

- AMADO ARISTY CASTRO, Senador de la República Dominicana: Dio la bienvenida a los asistentes en la Asamblea, saludó a todos los presentes en la mesa directiva, agradeció la invitación.

- BLAS PERALTA, Presidente del Capítulo República Dominicana: Saludó a todos los presentes y expresó el gran placer que es ser el Capítulo anfitrión y recibir los amigos de la CIT en su país.

- SECRETARIO GENERAL: Saludó a los Capítulos presentes y representados, Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Perú, República Dominicana y Venezuela, a las autoridades dominicanas presentes, al Subsecretario General de la CIT, Sr. Martín Sánchez Zinny, al Director Regional para América del Norte y Centroamérica, Sr. Leopoldo Almanza. Informó que hubo dos pedidos de adhesión a la CIT, de Haití y Puerto Rico, lo que ocurrirá en acuerdo con las disposiciones estatutarias de la CIT; que la adhesión se formalizará en la 20ª Asamblea General de la CIT (Nueva York, EE.UU.); y que se firmará en la presente Asamblea la firma de un Acuerdo de Cooperación entre la CIT y la IRU, organización internacional de transporte por carretera creada después de la Segunda Guerra Mundial. Dio la bienvenida a todos los representantes de los países presentes, afirmando que las discusiones y decisiones realizadas en el ámbito de la presente Asamblea respectan a todos los países representados; que los miembros de la CIT se reúnen con el objetivo de que todo ganen y que ningún salga perdiendo; que por muchos y muchos años los países de las Américas se daban las espaldas unos a los otros, y la creación de la CIT representa

la integración de los países americanos y la creación de confianza entre ellos; y que en la CIT los intereses colectivos de los países superponen los individuales.

### **FOTO OFICIAL E REFRIGERIO**

- SECRETARIO GENERAL: Agradeció la presencia y dio la palabra al Sr. Diputado Juan Hubieres.

- JUAN HUBIERES, Diputado de la República Dominicana: Agradeció el invite del Sr. Blas Peralta Peralta, Presidente de la FENATRADO y del Capítulo República Dominicana; y saludó a todos los presentes. Informó sobre los trabajos en la Cámara de los Diputados en favor de los transportistas y de asociaciones de transportistas del país, como la FENATRADO y CANATRA.

### **PRESENTACIÓN: “IRU-CIT Partnership”, UMBERTO DE PRETTO, Secretario General de la IRU**

- La IRU congrega algunas de las asociaciones de transporte más importantes del mundo, como la FADEEAC de Argentina, la NTC de Brasil y la ATA de EE.UU.
- La creación de la IRU empezó de manera muy humilde, tras la Segunda Guerra Mundial y la creación de la ONU. Actualmente, la IRU se ha convertido en una organización global; siendo ello así, debe tener una visión global de los problemas del sector.
- En el contexto global actual, las regiones con menor volumen de contenedores en los puertos y con menor flujo en lo que se refiere a las comunicaciones son África y América Latina, y que el comercio interregional en estas regiones es de solamente un 5%. El mayor obstáculo a este tipo de comercio son los procesos que se tiene en las fronteras que impiden el flujo de cargas. La razón por la cual otros países han podido incrementar el flujo entre ellos es la implementación de mecanismos para facilitar el tránsito transfronterizo. Uno de estos mecanismos es el TIR, adoptado por muchos países en Europa y en otros continentes donde se ha firmado el convenio y donde él está en proceso de implementación.
- TIR es un sistema de tránsito multilateral, multilateral, global y barato, pues la IRU es una organización global y sin fines de lucro. La implementación del TIR ha posibilitado la reducción en el tiempo de frontera en muchos países, como Turquía, por ejemplo. Para apoyar la implementación de las convenciones de las Naciones Unidas, la IRU ha firmado un acuerdo con la Organización de los Estados Americanos; sin embargo, ya que son una organización privada, es más importante firmar un acuerdo con la CIT, que es una organización representativa del sector privado. Una de las iniciativas que se está trabajando en la OEA, es la agilización del comercio en América del Sur. Para hacer un proyecto demostrativo de las barreras que existen hoy en día, organizaremos una caravana. La IRU ha organizado diversas caravanas en los países del este europeo. Lo que las caravanas normalmente demuestran es que la estructura ahí está, pero el problema es cuando los camiones llegan a las fronteras. La preocupación es cómo cambiar esta realidad.
- La IRU cree que simplemente implementando la TIR en la región, se facilitaría el transporte transfronterizo y el comercio interregional. Por ello, se cree que la relación entre la CIT y la IRU es estratégica, para que puedan trabajar juntos por un futuro mejor.

### **FIRMA DEL ACUERDO DE COOPERACIÓN ENTRE LA CIT Y LA IRU**

- SECRETARIO GENERAL: Pasó la palabra al Subsecretario General para que presentara su informe de actividades en los últimos meses.

- MARTÍN SÁNCHEZ ZINNY, Subsecretario General de la CIT: Afirmó que la firma del Acuerdo con la IRU, proceso empezado en la Asamblea de Manaus (junio/2012) corona con éxito un punto de partida para la cooperación entre las dos entidades; que en Manaus también se hizo una encuesta entre los miembros de la CIT sobre las prioridades del sector en el continente, en la que se evidenció la facilitación de fronteras como una prioridad básica para todos los modos de transporte, sobre todo el carretero, así como la seguridad y la continua profesionalización. Señaló la importancia de los operadores logísticos en las catástrofes naturales, en la logística de distribución de medicamentos, personas y donaciones a las regiones afectadas; que en estas situaciones los Estados se muestran incapaces de reaccionar, y los operadores logísticos en su actuación con organizaciones humanitarias tienen un papel muy importante para que la ayuda humanitaria pueda llegar de manera eficiente y efectiva.

- LEOPOLDO ALMANZA, Director por América del Norte y Centroamérica: Saludó a todos, agradeció la hospitalidad del Sr. Blas Peralta y la presencia de las autoridades oficiales de la República Dominicana y del Secretario general de la IRU. Informó que México ha tenido con los países de Centroamérica una posición difícil, una vez que ha estado imponiendo reglas que anteriormente no eran vigentes y con los tratados de libre comercio han empezado a tener vigencia; que los representantes de El Salvador, Guatemala y Honduras han trabajado para lograr condiciones más justas de comercio, lo que es sumamente importante para los Presidentes de los Capítulos de la región. Reconoció que la actuación de la Directoría Regional ha sido tímida e hizo el compromiso de realizar una reunión con los representantes de la región, el Secretario General y del Subsecretario General para discutir el tema. Informó que ha atendido la petición de Honduras, Colombia, Ecuador para participar en algunos eventos representando la región. Concluyó diciendo que en México hay preocupación con los temas que importan a los otros países y que está a la disposición para contribuir con lo que sea necesario para los Capítulos de la región.

- SECRETARIO GENERAL: Afirmó que los principales problemas de Brasil en el tránsito transfronterizo están relacionados con: 1. Los intereses de los alcaldes de las ciudades fronterizas en mantener los conductores lo máximo de tiempo posible en estas ciudades, como manera de activar la economía local; 2. La falta de personal capacitado en los pasos de frontera y los reducidos horarios de funcionamiento de estas oficinas; 3 las ciudades están ubicadas en puntos sin energía o internet, lo que retrasa aún más los procesos; que estos problemas son agravados por el hecho de que los niveles institucionales de los lados de las fronteras son distintos; y que el Acuerdo con la IRU y la discusión acerca de la implementación de la TIR pueden ser muy productivos en la resolución de estos problemas.

- VICTOR MARQUINA, Presidente del Capítulo Perú: Saludó a todos los presentes. Informó se realizó una reunión de tres días con miembros del Capítulo Perú, representantes del sector de transportes, autoridades comprometidas con intercambio comercial, comercio exterior, salud, seguridad, etc. en la frontera brasileño-peruana para discutir temas relativos al tránsito transfronterizo, y que se evidenció que las condiciones de los pasos de fronteras en las ciudades fronterizas son distintas, así como los horarios de funcionamiento de las oficinas, las normas de salud, etc.; que las autoridades afirmaron que el bajo flujo en estos puntos era la razón para la baja inversión; que estos problemas también están presentes en otros puntos de la frontera peruana.

- MARTÍN OJEDA, Capítulo Perú: Saludó a todos. Comentó que los problemas relativos a los pasos de frontera enfrentados por los transportadores de carga son muy similares a los enfrentados por el transporte de pasajeros, con relación en especial al cabotaje interno que realizan extranjeros de manera informal en el Perú.

- PEDRO LOPES, Representante del Capítulo Brasil: Saludó a todos y congratuló el Secretario General y el Subsecretario General por los éxitos en la realización del evento, agradeció al Sr. Blas Peralta por hospitalidad. Informó que Brasil está representado por sus entidades estatales de São Paulo, Minas Gerais, Espírito Santo, Santa Catarina, Amazonas, Distrito Federal, así como empresarios de sector de transportes. Comentó que lamentablemente el cuadro presentado por el Sr. Victor Marquina es recurrente en las Asambleas de la CIT y que se ha avanzado muy poco en el tema; que recientemente Brasil ha enfrentado problemas logísticos graves que han afectado la economía agrícola del país, sobre todo en lo que se refiere a la agilización de los puertos y de los pasos de fronteras; que los grandes obstáculos al a la salida de la producción agrícola han motivado el decreto de la Presidenta que instituye el funcionamiento 24 horas de las oficinas portuarias de la secretaría de ingresos federales de Brasil; que otro problema muy grave en Brasil es lo de los puertos secos, en especial el de Dionísio Cerqueira (Santa Catarina) y lo de la falta de unificación de los horarios de funcionamiento de los órganos gubernamentales de los pasos de frontera. Enfatizó la cuestión de la falta de personal disponible para trabajar en los pasos de frontera, sitios muy lejos de los grandes centros urbanos, y de la dificultad del Gobierno de designar funcionarios para estas oficinas. Propuso que se solicite a los países la presentación en la próxima Asamblea de la CIT de los avances que se ha logrado en cada Capítulo en lo que se refiere a la agilización de fronteras. Informó que la delegación de Brasil en el presente evento cuenta con representantes de todos los modales, señalando que lamentablemente todos los países enfrentan problemas similares. Dijo que la implementación de la TIR es la grande solución para América en las relaciones de frontera. Propuso la elaboración de una manifestación por parte de la CIT de un documento que solicite a los gobiernos nacionales una solución para los problemas recurrentes en los pasos de frontera.

- FLÁVIO BENATTI, Capítulo Brasil: Saludó a todo los presentes. Comentó acerca de la ley de tiempo de dirección brasileña y que en Brasil los camiones no necesitan aparcamientos, sino de infraestructura para la logística; que la legislación en Brasil debería considerar la logística de tránsito y eliminar la cultura que considera el camión como almacenador.

- NELSON CHAVEZ, Presidente del Capítulo Ecuador: Mencionó que en Ecuador se han observado algunos avances, en razón de la cooperación entre los empresarios del Amazonas, de Brasil, y de Ecuador. Agradeció las iniciativas del Sr. Paulo Caleffi y del Sr. Irani Bertolini a la cooperación entre el empresariado de los dos países. Señaló que el Acuerdo entre la CIT y la IRU es muy positivo, visto que facilitará en tránsito y el flujo transfronterizo de mercaderías. Invitó al Secretario General de la IRU, Sr. Umberto De Pretto, al Secretario General de la CIT, Sr. Paulo Caleffi y al Sr. Irani Bertolini a tratar de la temática de la facilitación de los pasos de frontera con el Gobierno de Ecuador.

- JULIO ARTEMIO, Presidente del Capítulo Guatemala: Comentó que en Centroamérica los países han avanzado mucho en lo que se refiere a la cooperación en facilitación de frontera; que sin embargo recientemente se ha evidenciado casos de corrupción en la frontera entre algunos países; en cuanto a la relación con México, afirmó que ha habido alguna convergencia entre los países de la región en el ámbito de la SICA; sin embargo hay preocupación con la

balanza comercial entre los centroamericanos y México, que es de un 96% en favor de este país, lo que genera problemas sociales en aquellos países.

- ENRIQUE RUSTRIÁN PORTILLA, Presidente del Capítulo México: Saludó a todos los presentes. Afirmó que el problema relatado por el Sr. Julio Artemio también acomete a México, pero en relación a los EE.UU.; que México y los países Centroamericanos deben trabajar juntos para promover la agilización de fronteras.

- ORLANDO RAMIREZ, Representante del Capítulo Colombia: Saludó a todos los presentes. Con respeto al tema de la facilitación de transportes, afirmó que el Director Regional Juan Carlos Ramirez ha enviado un documento al Sr. Paulo Caleffi informando sobre el compromiso entre los Capítulos Colombia, Ecuador y Venezuela; que estos Capítulos desean profundizar el esquema de integración región en el seno de la CIT; solicitó un espacio para que seises países juntamente con Perú puedan discutir el tema de la facilitación de fronteras, con el objetivo de unificar los procedimientos documentales, unificación de los pesos y medidas, tratar del tema de la cabotaje entre los países; que los Capítulos de la región desean sacar un documento sobre el tema que, a través de la persona del Secretario General, pueda llegar a los Gobiernos.

- BENJAMÍN CASTRO, Presidente del Capítulo Honduras: Saludó a todos los presentes. Retomó el tema lanzado por Sr. Julio Artemio, del tránsito transfronterizo en Centroamérica, afirmando que recientemente los países de la región han empezado a imponer algunas barreras, representando un retroceso. Informó que se realizará en San Salvador una reunión con los ministros de los transportes de la región para resolver la situación; invitó al Director Regional a comparecer en esta reunión. Mencionó el Protocolo de Tegucigalpa y el Protocolo de Esquipulas que determinan el libre tránsito de personas y de mercaderías, así como la consideración de trato nacional en el país de todos; que el objetivo de la reunión es volver a este estado, si no en todos los países Centroamericanos, por lo menos en los países del CA 4, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua.

- DANIEL INDART, representante del Presidente del Capítulo Argentina: Saludó al Secretario General de la CIT, Secretario General de la IRU, al Presidente del Capítulo anfitrión y agradeció la hospitalidad. Informó que ha asumido la Presidencia de la FADEEAC desde diciembre de 2012, que el Sr. Luis Morales no ha podido comparecer por un incidente familiar, pero que el seguirá siendo el representante de la FADEEAC ante la CIT y el Presidente del Capítulo Argentina. Celebró la firma del acuerdo con la IRU, afirmando que la FADEEAC ha participado de las Asambleas bianuales de la IRU, que el acuerdo no es suficiente, y que son necesarias gestiones constantes entre los países de la región; que el acuerdo irá fortalecer la relación entre los países de la región; que el Gobierno de Argentina está prestes a firmar el acuerdo de la convención del TIR, sin embargo es importante que los demás países de la región hagan lo mismo.

- MARTÍN ROJAS, American Trucking Associations (EE.UU.): Agradeció al Sr. Blas Peralta la hospitalidad. Informó que el Fondo Monetario Internacional y el Banco Interamericano de Desarrollo estuvieron en una reunión en Guatemala en la cual el gobierno de México y otros presentaron avances en los procesos y sistemas de aduanas. Durante la reunión se mencionaron tanto el proceso TIM que lleva a cabo el BID, como el proceso TIR por parte de España. Mencionó nuevamente que el BID tiene un mandato de gastar el 15% de su presupuesto en integración y facilitación en la región; que cree en el banco puede ser clave para resolver los problemas mencionados a lo largo de las Asambleas de la CIT. En cuanto a la

experiencia en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), hay dos partes principales en el tema de transporte: la inversión y el acceso. El primero marca que pueden hacer empresas extranjeras en materia de inversión en empresas nacionales, tanto en EUA como en México y como pueden operar tales empresas. El segundo tema, acceso, establece que tipo de operaciones pueden llevar a cabo empresas que cruzan de un país al otro, incluyendo limitaciones específicas. La homologación de definiciones para cabotaje no están coordinadas en el TLCAN y se marcan exclusiones específicas en el acuerdo. Por último, recalcó que se puede trabajar con la IRU dentro de la CIT, que mucho se puede hacer con la OEA y con el BID para apoyar una mejor coordinación de políticas de transporte y de fronteras a nivel regional y se puso a disposición da CIT para colaborar en ese tema desde Washington, EE.UU.

- BLAS PERALTA PERALTA, Presidente del Capítulo República Dominicana: Informó que Juan Hubieres después de ser Diputado es Presidente de la Federación Nacional de Transporte La Nueva Opción de República Dominicana y es un transportista del sector público de pasajeros y el vocero de los transportistas en la Cámara de los Diputados. Afirmó que el problema principal en la frontera dominicana es la inseguridad; que los transportadores dominicanos sufren con diversos crímenes violentos y que el Gobierno de Haití sufre con problemas institucionales que impiden la investigación y punición de los delincuentes; que los transportadores dominicanos no tienen amparo de las autoridades de Haití o de República Dominicana.

- HÉCTOR FAJARDO, Director de Transporte Terrestre de Carga del Capítulo Guatemala: Comentó que muchas veces las organizaciones internacionales como el BIRD, la OEA y otras pueden servir mucho a la integración de los países y a la agilización de fronteras; que sería muy productivo a los transportadores de la región invitar a representantes de estas organizaciones a las Asambleas de la CIT.

### ***PRESENTACIÓN: Informe semestral de actividades, Gabriela Reis, Directora Ejecutiva de la Secretaría General de la CIT***

- XVIII Asamblea de la CIT – Rio de Janeiro: realizada los días 03, 04 y 05 de octubre de 2012, en el Riocentro, Rio de Janeiro, Brasil, el encuentro contó con la presencia de 14 Capítulos: Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Honduras, Guatemala, Nicaragua, Panamá, Perú, República Dominicana, Venezuela, EE.UU. (observador). Los principales temas discutidos fueron sistema de transporte carretero de pasajeros en Brasil y en los demás Capítulos; ley de tiempo de conducción; transporte de pasajeros por taxi; transporte urbano de pasajeros: precios y sistema de concesión del Gobierno; monitoreo del transporte carretero internacional de cargas. Se otorgó la OMITrans (medalla del Mérito de los Transportes Interamericanos). Propuestas: Firma de resolución sobre la necesaria regulación del transporte de cargas en vehículos de pasajeros y de pasajeros en vehículos destinados al transporte de carga (Luis Alberto Morales, Director Regional para el Cono Sur); Transmisión en todos los Capítulos CIT de un programa de radio con duración de 15 minutos (Secretario General); Realización de la XIX Asamblea de la CIT en la República Dominicana.
- Otros eventos: Congreso Argentino de la Calidad en el Laboratorio Clínico, CALILAB 2012, los días 7, 8, 9, y 10 de noviembre de 2012, en Buenos Aires, Argentina, en el cual la CIT fue representada por su Subsecretario General, Sr. Martín Sánchez Zinny, que hizo la presentación: *El concepto de Logística Protegida en el movimiento de mercaderías y personas*; Seminario Hemisférico sobre Políticas Públicas y Visibilidad de las Mujeres en el Sector Portuario en las Américas, organizado por la Comisión Interamericana de

Puertos - CIP/OEA los días 14 y 15 de marzo de 2013, en Santo Domingo, República Dominicana, en el cual la CIT fue representada por la Sra. Noladi Barbosa, Directora del Transporte Marítimo del Capítulo Venezuela.

- Solicitudes: Envío de las legislaciones nacionales sobre el transporte terrestre de pasajeros (Secretario General a los Capítulos); Legislación sobre licencia de conducción en los Capítulos (Capítulo Perú a los demás Capítulos); Legislación sobre pesos y dimensiones vehiculares del servicio de transporte de mercancías por carretera y la regulación del peso por ejes en cada Capítulo. (Capítulo Perú a los demás).
- Consultas sobre si hay descuento en el valor del pasaje en ómnibus interprovincial de media y larga distancia para los estudiantes universitarios en los Capítulos (CNTT, entidad del Capítulo Perú a los demás Capítulos).
- Contacto con la UNCTAD/ONU: Organización de la 20ª Asamblea de la CIT en la sede de la ONU, Nueva York, Estados Unidos, los días 10 y 11 de Septiembre de 2013; cooperación en eventos, artículos, etc.
- Cursos ofrecidos por la Secretaría General: Cursos ministrados en español en la Universidad de Miami, Periodo (módulo presencial): 23-28 de junio; CELTEM, Postgrado en Logística y Transporte para el Gerente Ejecutivo, CABEM, Postgrado en Administración y Negocios para el Gerente Ejecutivo, CISMEN, Postgrado en Gestión Estratégica de la Innovación y Competitividad para el Gerente Ejecutivo, HESTRAM, Postgrado en Gestión Estratégica de la Salud; Curso ministrado en portugués en Brasilia: GETRAM, MBA en Logística, Movilización e Medio Ambiente. Periodo: 28 de febrero-31 de octubre

### ***PRESENTACIÓN: Trayectoria de la CIT, Secretaría General de la CIT***

- Creación: 25 de mayo, São Paulo, Brasil
- 16 miembros fundadores: Brasil, Bolivia, Colombia, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Ecuador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.
- Objetivos: Integración de los mercados americanos por medio de un transporte eficiente y desarrollado, definición de tendencias del transporte en el continente, promoción de políticas comunes de transporte e intercambio de experiencias.
- Alcance sectorial: Todos los modales
- Áreas de actuación: capacitación profesional, señalización de tránsito, seguridad, limitación de la responsabilidad civil, tributación, combustibles, estructura ferroviaria, intermodalidad, integración física por hidrovía, medio ambiente, puertos secos (terminales de carga), puertos y terminales acuaviarios, rutas internacionales, terminales de pasajeros, relaciones gubernamentales, mapas viarios, legislaciones, etc.
- Relaciones Internacionales: Firma de Acuerdo de Cooperación con la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) – 2003; Participación en las reuniones de lo Subgrupo de Trabajo n° 05 (Transportes) del Mercado Común del Sur (MERCOSUR); Participación en las reuniones del Comité de Rutas de Integración de la América del Sur (CRIAS); Registro ante la Organización de los Estados Americanos (OEA) – 2009; Miembro observador de la Conferencia de las Naciones Unidas para el Desarrollo (UNCTAD/ONU)- 2012.
- Asambleas (18 asambleas en 9 países), São Paulo, 2002 (Fundación), 1º Brasilia, 2003, 2º São Paulo, 2004, 3º Guadalajara, 2004, 4º Buenos Aires, 2005, 5º Bogotá, 2005, 6º Medellín, 2006, 7º Ciudad de Guatemala, 2007, 8º São Paulo, 2007, 9º Colon, 2008, 10º

Quito, 2008, 11° Buenos Aires, 2009, 12° Sede de la OEA, Washington, 2009, 13° Medellín, 2010, 14° Guadalajara, 2010, 15° Buenos Aires, 2011, 16° Lima, 2011, 17° Manaus, 2012, 18° Rio de Janeiro, 2012.

***PRESENTACIÓN: Situación Internacional del Transporte - El caso dominicano, Dr. Julián Roa, Profesor de la Universidad de la Tercera Edad***

- La crisis de 1929 fue ocasionada por la falta de mecanismos de control del flujo internacional de capitales. Una de las soluciones pretendidas por las naciones fue la creación del Banco Mundial, así como la creación de Fondo Monetario Internacional y la creación del Acuerdo General de Aranceles y Tarifas, que tiene influencia sobre todas las actividades económicas hasta hoy y que, posteriormente, se desarrolló en la creación de la Organización Mundial del Comercio. En este ámbito, en las tres últimas décadas del siglo XX, se renueva el principio del liberalismo económico, con Margareth Thacher, Ronald Reagan y la escuela de Chicago. La respuesta política a este pensamiento, fue un conjunto de medidas que se quedaron conocidas como Consenso de Washington, que representó un cambio de paradigma en las economías mundiales, especialmente en las economías latinoamericanas, que evidenciaron un Estado más reducido. Otro cambio de paradigma fue el fortalecimiento de la integración entre los países, la apertura de los mercados y el derrumbe de las barreras comerciales entre los Estados. Este modelo ha generado externalidades negativas, como las asimetrías en la distribución de los ingresos.
- Existen dos temores fundamentales en el sector de los transportes: por un lado, el temor de apertura total, de otro lado, el temor de las barreras comerciales. La liberalización de los transportes es algo inevitable, hay sin embargo que considerar la responsabilidad social del sector y del Estado en lo que se refiere al sector. La ley dominicana para los transportes es de 1967, lo que significa que el Estado ha descuidado de los cambios del sector. Debe existir un compromiso social entre el Estado y el sector, para que el progreso del sector tenga reflejos positivos sobre la población.
- Debe haber una gradualidad en el bajar de las barreras de comercio entre los países, que considere las diferencias de alcance de las economías de los países, así como debe haber un compromiso de primer orden del Estado con la responsabilidad social en el sector de transportes como bases de la economía de las sociedades. El Estado debe comprometerse con el fortalecimiento del transporte de carga y el transporte de pasajeros, una vez que en estos sectores están involucrados millares de personas y empresario que han estado en el sector por 40 años y que tienen capacidades diferentes inversión.
- Los términos de intercambio también son una cuestión que impone desafíos a las economías menos desarrolladas.
- Las externalidades negativas del modelo liberal son la socialización de las pérdidas del mercado, en detrimento sobre todo de las poblaciones menos desarrolladas, y la internacionalización de los mercados, también en detrimento de los países más pobres y de las poblaciones de estos países; otra cuestión es el incremento de la deuda de las economías latinas.
- Retos de los transportes dominicanos: la eficiencia, el sector debe mejorar las condiciones de sus servicios, lo que no puede hacerse sin participación del Estado, por ejemplo, para la renovación de la flota vehicular; el papel del Estado en el desarrollo del sector, asumiendo su responsabilidad social, sobre todo con los empresarios menores; la falta de claridad de la legislación, que debe involucrar a los transportadores en su



creación; la necesidad de renovar la flota y la capacitación de los choferes y; finalmente, la necesidad de realizar la desgravación gradual de las tarifas.

- SECRETARIO GENERAL: Agradeció la presentación y preguntó sobre la evolución de los términos de troca en relación al camión en la República Dominicana, al que el Dr. Roa contestó que se ha quintuplicado el valor de las manufacturas; que en la década de 1960 eran necesarias 5 toneladas de azúcar para comprarse un tractor, ahora son necesarias alrededor de 150 toneladas.

#### ***DESCUENTO DE TARIFA (ESTUDIANTES, ANCIANOS, MILITARES Y OTROS) EN EL TRANSPORTE INTERPROVINCIAL Y URBANO.***

- SECRETARIO GENERAL: Recordó que en la Asamblea de Rio de Janeiro se trató del descuento de tarifa en el transporte de pasajeros como algo muy peligroso para el sector, pues abre la prerrogativa para la imposición de algunas medidas por parte del Gobierno también contra otros tipos de transportadores, como los de carga o de taxi, por ejemplo; que estos descuentos funcionan como uno tipo de impuesto indirecto, en el cual los transportadores pagan el precio de la política social del Gobierno.

- VICTOR MARQUINA, Presidente del Capítulo Perú: Agradeció la inclusión del tema en la agenda de trabajo de la Asamblea. Informó que el parlamentar peruano ha puesto en votación de manera populista un proyecto de ley acerca del asunto, que los que pagan los impuestos son los empresarios regulares, aunque el número de ilegales sea crecente; que este tipo de descuento no existe en otros países de la región, por lo menos no en el transporte interprovincial.

- MARTIN OJEDA, Capítulo Perú: Concordó que el problema es preocupante, porque realmente representa una política de impuesto indirecto; que el problema es mayor, una vez que reside en la creación y aprobación de leyes sin la participación de los transportistas, por medio de medidas populistas, comprometen la seguridad jurídica; que estas medidas benefician a un grupo específico de la población – los estudiantes universitarios – en detrimento de los demás; que en el transporte interprovincial no es por concesión, es por autorización, de manera que es más fácil adentrar en el mercado y en la competencia; que, siendo ello así, para mantener los precios de las tarifas competitivos los transportadores tendrán muchas veces que dejar de lado la capacitación de los choferes o la manutención de los vehículos, por ejemplo, lo que puede representar una amenaza a los usuarios. Propuso que la CIT apruebe una recomendación al gobierno peruano sobre ello.

- VICTOR MARQUINA, Presidente del Capítulo Perú: Propuso la sumisión a votación de una recomendación al Estado peruano para que tomen en cuenta la posición de los países hermanos en lo que se refiere al tema.

- JUAN HUBIERES, Diputado de la República Dominicana: Comentó que la libre competencia entre desiguales no es libre competencia; que lo que solicitan al gobiernos es la aprobación de leyes que no sean populistas, sino representen las necesidades de los transportadores y usuarios, que emplean millares de personas y que han invertido durante años en el sector y, por lo tanto, tienen más para perder; que los transportadores están en una situación desigual en el mercado, una vez que su sector es regulado por el gobierno, y que sus suministradores nacionales y extranjeros no están regulados. Apoyó la propuesta del Capítulo Perú de una

recomendación a los gobiernos de los países representados en la CIT a la seguridad jurídica del sector de transportes; complementó que la República Dominicana presenta bajísimos índices sociales y económicos, que el número de siniestros está entre los mayores de las Américas, y que la quiebra de los transportadores dominicanos, un sector importantísimo de la economía, puede agravar el cuadro socio-económico del país.

- SECRETARIO GENERAL: Informó que se está estudiando el caso relatado por el Sr. Diputado, para evaluar lo que puede hacer la CIT en relación a ello, y solicitó al Sr. Ojeda que juntamente con una persona que él elija redacte la Carta para que se la ponga en votación y la firme antes del final de la Asamblea.

- PEDRO LOPES, Representante del Capítulo Brasil: Informó que en Brasil de 200 millones de personas, 85 millones dependen del transporte urbano de pasajeros; en el transporte privado, un 25% está en la gratuidad (estudiantes y ancianos); pasó la palabra al Sr. Martinho Moura, representante del transporte urbano de pasajeros.

- MARTINHO MOURA, Capítulo Brasil: Informó que en Brasil todo el servicio de transporte interprovincial es regulado, todas las líneas son hechas por licitación (competencia), de manera que ninguna empresa puede empezar a operar sin competencia; las gratuidades existen en el transporte interprovincial standard, los dos primeros ancianos (mayores de 65 años, mediante comprobación de edad y de vencimiento menor que dos salarios mínimos) y los dos primeros discapacitados a tomaren asiento en el bus tienen gratuidad de un 100%, los demás ancianos tienen descuento de un 50%, de manera que si todos los asientos de un bus fueran ocupados por ancianos que tienen el derecho, el viaje generará pérdidas al empresario. Informó que la ley no fue reglamentada, por eso los empresarios no tienen exención fiscal para compensar la gratuidad ofrecida a los ancianos; y que hay empresas que están con su sobrevivencia amenazada, visto que tienen muchos pasajeros ancianos.

- SECRETARIO GENERAL: Comentó que lo que ocurre en uno país, muchas veces puede ser implementado en otro, por ello es importante que los Capítulos compartan sus experiencias para que los demás puedan prepararse.

- NELSON CHAVEZ, Presidente del Capítulo Ecuador: Comentó que durante muchos años en Ecuador, había una tarifa política, que era impuesta por el Gobierno para que se concediera descuentos a los estudiantes pagos exclusivamente por los transportadores, lo que les llevaba a punto de fallar; que los transportistas ecuatorianos lograron hacer que el Gobierno comprendiera que este tipo de política amenaza los empresarios y el sector y lograron hacer que el Gobierno subsidiara a la política de descuento. Sugirió que los Capítulos de la CIT elaboraran una ley de tránsito unificada para todos los países, para presentar a los Gobiernos de cada uno de ellos; que esta ley se lleve a la Asamblea de la CIT en Nueva York para análisis. Luego solicitó que se le permitiera intervenir al señor Marcelo Castro empresario que está vinculado con el transporte de pasajeros para que diera a conocer sobre la problemática ecuatoriana con relación a las tarifas especiales para Estudiantes, Mayor adulto, niños y discapacitados, el Señor Castro con la presentación de diapositivas explicó la problemática resumiendo que en Ecuador se ha establecido una tarifa especial del 50% para Estudiantes, Discapacitados, Niños y Personas de la Tercera edad, Que el Gobierno del Ecuador está entregando un bono de 800 dólares mensuales por unidad para el transporte interprovincial e intercantonial y 400 dólares mensuales para el transporte urbano.

- SIXTO MORENO, Capítulo Ecuador: Comentó que en Ecuador, hay gratuidades en el transporte urbano para estudiantes, ancianos, niños, embarazadas; en el transporte interprovincial es que en la hora de estudiantes todos los buses son ocupados con 50% de subsidio, lo que resulta en daños y perjuicio para los empresarios. Solicitó un formato donde la CIT lleve moción a los Gobiernos.

- JHONNY YÁNEZ, Presidente del Capítulo Venezuela: Agradeció a Blas Peralta y a todo su equipo de la República Dominicana por el evento; pasó la palabra a la Lic. Gladys Suarez, Vicepresidente del Capítulo Venezuela.

- GLADYS SUAREZ, Vicepresidente del Capítulo Venezuela: Saludó al Secretario General, a Blas Peralta y a la todos los hermanos transportadores presentes. Comentó que la única ventaja que tienen los transportadores venezolanos es la gasolina, que es subsidiada y prácticamente regalada a ellos. Informó que existe un decreto que determina el descuento de los estudiantes, pero un 70% de los subsidios los pagan los transportistas, y el Gobierno subsidia apenas un 30%; que los estudiantes gozan de este beneficio todos los días del año en cualquier horario; que además también la gente que pertenece a las misiones tiene el transporte subsidiado por los transportistas; que los transportistas no tienen ninguna seguridad social; que a los ancianos y los discapacitados las tarifas del transporte es gratis. Afirmó que los otros Capítulos de la CIT tienen los mismos problemas, que los transportadores de los países miembros del ALCA, MERCOSUR, ABLA también deben reunirse para proponer acciones ante a los Gobiernos que favorezcan el sector de los transportes, que es lo que mueve el mundo. Comentó que los principales problemas son el precio de la gasolina en los demás países, la inseguridad y la mala calidad de las carreteras; que la CIT debe dar visibilidad al sector ante los Gobiernos; debe actuar de manera que los Gobiernos sepan que los transportistas existen y que son el sector que mueve el mundo; visto que si se paraliza el transporte, se paraliza todo.

- UMBERTO DE PRETTO, Secretario General de la IRU: Comentó que generalmente la IRU es asociada al transporte de carga y con la TIR, sin embargo en los últimos 65 años la IRU también ha trabajado con los taxis y el transporte de pasajeros, e invitó a todos para que utilicen el trabajo de la IRU en el transporte de pasajeros. Afirmó que los políticos dicen que los transportadores tienen que reducir la congestión en las vías, mejorar la seguridad vial y reducir la huella ambiental, y para ello la mejor manera es incrementar el uso de autotransporte; que se ha empezado una campaña inteligente en la IRU – Smart Move – cuyo objetivo es doblar la utilización de autotransporte hasta 2020, invitando a los gobiernos a participar en la conversación e informando cuales son la barreras para alcanzarse sus metas y mejorar el medio ambiente, la seguridad vial, etc.; que la Comisión Europea ha establecido un grupo de alto nivel para estudiar cómo implementar los argumentos que han presentado la IRU; que todos los argumentos del Smart Move están disponibles en el sitio web de la IRU, el cual invitó todos a acceder y utilizaren estos argumentos contra las medidas gubernamentales abusivas contra los transportadores.

- LEOPOLDO ALMANZA, Director Regional por América del Norte y Centroamérica: Comentó que México ha pasado de una economía atada a una economía liberal, en la que los precios están liberalizados y que los empresarios no necesitan autorización del gobierno para incrementar los precios, aunque haya alguna regulación en el servicio de pasajeros; que este es un tema de sobrevivencia y de competitividad entre los países; es importante pensar sobre como la CIT puede emitir una recomendación a los Gobiernos, porque la Cámara no puede obligar los Gobiernos a cambiar sus políticas.

**SEGUNDO DÍA – 26 de abril de 2013**

## REAPERTURA DEL MAESTRO DE CERIMONIAS

- NOLADI BARBOZA, Directora del Transporte Marítimo del Capítulo Venezuela: Presentó un informe sobre su participación en el Seminario Hemisférico sobre Políticas Públicas y Visibilidad de las Mujeres en el Sector Portuario en las Américas, organizado por la Comisión Presidencial para la Modernización y Seguridad Portuaria (CPMSP), la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM), el Ministerio de la Mujer en la República Dominicana y la Secretaría de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la Organización de los Estados Americanos (OEA), los días 14 y 15 de marzo de 2013, en Santo Domingo, República Dominicana. Informó que se discutieron los problemas portuarios y marítimos y acerca de las dificultades que se presentan a las mujeres del sector. La representación de las mujeres en el sector es de un 3%, de acuerdo con la Organización Marítima Internacional (OMI). Las principales problemáticas tratadas en el encuentro fueron la diferenciación de salario, la igualdad en cuanto a las funciones que pueden llevar a cabo las mujeres. Se evidenció la diferencia entre los países en cuanto al trato de las mujeres, en lo que se refiere por ejemplo al porcentaje de mujeres involucradas en el sector, a las políticas institucionales y al tratamiento que se le da a la mujer en el sector. Se discutió además sobre qué alícuota debían estar presentes en las empresas y tomar en cuenta las mujeres para ello. Se señaló la falta de indicadores acerca de la situación de la mujer en el sector en algunos países, lo que dificulta el análisis y los estudios acerca del tema. La conclusión del evento es que las mujeres deben buscar la capacitación y profesionalización e ir en condiciones de igualdad, lejos de ver su condición de mujer, sino verse en la condición de profesionales en el área. Propuesta a la CIT: a muchas de las asistentes en el seminario les gustaría participar en una organización en la que puedan sentirse representadas, de manera que ellas podrían participar en los Capítulos de la CIT.

- SECRETARIO GENERAL: Señaló que en la mesa principal del evento solamente estaban presentes dos mujeres, y del Capítulo Venezuela y pidió a los presentes aplausos a ellas. Señaló además que en Brasil hay una Presidenta y 5 ministras y que la Casa Rosada también es ocupada por una mujer.

- NOLADI BARBOSA, Capítulo Venezuela: Mencionó que en Venezuela hay una representación de un 86% de mujeres y el Ministerio del Transporte Acuático y Aéreo fue delegado a una mujer por primera vez, sin embargo la delegación no debe ser por ser una mujer, sino una persona que sea representativa del sector.

- SECRETARIO GENERAL: En razón de la preservación ambiental, entraron en las Américas los motores Euro-5, en muchos sitios no hay combustibles compatibles (diésel S-10, con el agente ARLA-32 o AdBlue). Verificó que de los Capítulos presentes, solamente Brasil ha implementado el Euro 5.

***PRESENTACIÓN: Los nuevos tipos de motor EURO 5 de acuerdo con los requisitos ecológicos internacionales y la falta de combustibles compatibles S10 con catalizador ARLA, de la Secretaría General de la CIT.***

- El objetivo de la implantación del Euro 5 es la preservación del medio ambiente, visto que los nuevos motores y nuevos combustibles reducen las emisiones de gases dañinos (previsión de reducción de las emisiones de NOx en un 60% y de partículas en un 80%).

- Para atender a los padrones establecidos por el Euro 5, es necesario adoptar nuevas tecnologías en motores y en combustibles: Motores: SCR (Selective Catalytic Reduction o Reducción Catalítica Selectiva) y EGR (Exhaust Gas Recirculation o Re circulación de Gases de Escape); Combustibles: diésel con menores niveles de azufre, S-50 y S-10.
- Los motores SCR necesitan del Agente Reductor Líquido Automotor ARLA – 32 (AdBlue/DER), a base de urea. El uso de Arla 32 es de aproximadamente 5% del diésel. En general, la capacidad del tanque de Arla 32 debe ser suficiente para una recarga cada tres o cuatro tanques de diésel. Los motores EGR no necesitan el ARLA-32, por eso resiste al diésel con un contenido de azufre superior.
- Los combustibles S-10 y S-50 tienen bajo azufre y menos contaminantes. El litro cuesta, en promedio, R\$0,10 a R\$0,12 más caro que el S-500.
- Plan Nacional de Suministro: garantizar que las gasolineras en todo el país ofrezcan los nuevos combustibles. Distribución del combustible:
  - Enero/2012, 4,200 gasolineras vendían el diésel S-50: 1,100: obligador por la Resolución n° 62 de la ANP y 3,100: venta voluntaria (región metropolitana de Belém, Recife y Fortaleza)
  - Enero/2013, 5,984 gasolineras vendían diésel S-10: 3,775: obligados por la resolución de la ANP y 2,209: venta voluntaria
  - Abril/2013, 8,678 gasolineras venden diésel S-10: 3,949: Resolución requerida por la ANP y 4,729: venta voluntaria
  - Aumento de un 45% en el número de estaciones entre enero de 2012 y abril de 2013, representando un 22% de las gasolineras de Brasil.
- Conclusión: Los nuevos motores provocan menos daños al medio ambiente; Los nuevos combustibles garantizan mejor rendimiento de los vehículos nuevos y viejos; La adopción del Euro 5 genera un aumento de los costos operacionales de entre un 5% y un 6%, un aumento de entre un 4% y un 6% del valor de combustible limpio, aumento de entre un 5% y un 10% en los costos de adquisición de vehículos nuevos (compra catalizador ARLA-32 y formación de profesionales capacitados para utilizar las nuevas tecnologías y mantener los nuevos motores).

- MARTIN ROJAS, ATA (EE.UU.): Afirmó que el tema ambiental es de gran interés en Estados Unidos, donde la EPA (*United States Environmental Protection Agency*) es la regulación ambiental vigente. Señaló que los tipos de regulaciones competitivas entre la Euro y la de EE.UU. tienen impacto sobre el tipo de equipo que va a comprar cada país. Comentó que las industrias son las impactadas por la adopción de los nuevos motores, los cuales son más caros, los vehículos suben aproximadamente 25 mil dólares a la hora de la compra, el vehículo no tiene el nivel de eficiencia que tienen de los vehículos antiguos, lo que reduce el kilometraje del vehículo y el mantenimiento de estos motores es ciertamente más costoso, y aun así se han adoptado estos nuevos motores. Señaló que en Europa el foco está más en la reducción de los gases NOx, al contrario de EE.UU. en que el enfoque ha sido más hacia el *pm (particulate matter)* o materia particulada, y esta ha sido la principal diferencia entre las regulaciones EPA y Euro. Afirmó que en EE.UU. ya existe el combustible con bajo azufre con 15ppm y es el único diésel que se vende en EE.UU. por ley. Destacó que una cuestión que deben considerar la CIT y las entidades que hacen parte es mantener en su legislación la posibilidad de utilizar ambos tipos de motores. El tema no afecta solamente los tipos de motores y vehículos que van a comprar en la región, sino también la importación y exportación de vehículos por empresas armadoras y por empresas de transporte en la región. Añadió que en Estados Unidos ha una gran promoción para la utilización de gas natural, ya que en este país hay grandes yacimientos

de gas natural, sin embargo hay un problema de distribución de gas y de disponibilidad para el transporte en larga distancia.

- PEDRO LOPES, Representante del Capítulo Brasil: Comentó que en Brasil la adopción del Euro 5 en un primer momento aumentó los costos de los equipamientos y de los combustibles, con la dificultad de transferir los costos de los embarcadores para los consumidores; en el caso de Brasil, un país continental con una grande producción de etanol, es necesario además un programa nacional para la renovación de la flota; La Confederación Nacional de Transporte promueve un programa nacional de renovación de flota, acompañado paralelamente por el DESPOLUIR, un sistema de acompañamiento de emisión de gases y contaminantes por medio de equipamientos fornecidos por la CNT, en un trabajo que es realizado de manera gratuita por la CNT en todas las empresas brasileras que lo deseen, en razón del programa de preservación ambiental de la CNT. Comentó que el impacto sobre los costos de los equipamientos y de los combustibles de la adopción del Euro 5 llegó a un 14% en los equipamientos y a un 8% en los combustibles; que la necesidad en Brasil de proyecto de renovación de flota se debe al hecho de que la edad media de la flota es de 18 años y entre los autónomos 250 mil vehículos pasan de la media de 27 años, lo que compromete la política ambiental. Enfatizó la importancia de incentivos gubernamentales a la renovación de la flota nacional, lo que todavía no existe en Brasil; que Brasil es uno de los únicos países que cumple y adopta el Euro 5, pero no hay incentivos gubernamentales para ello, de manera que todos los costos ha sido de los empresarios y los transportadores. Añadió que otro problema es lo de las estaciones, que tuvieron que cambiar sus tanques para que fuera posible adaptar su estructura al nuevo combustible; que en la región nordeste del país, la distribución de los nuevos combustibles no fue la prevista o deseada por el gobierno, lo que ocurrió también en algunas otras regiones del país; que este proyecto fue adoptado de manera pionera por Brasil y todavía es necesario que se hagan adaptaciones en las estructuras involucradas; que los costos de tales adaptaciones ha recaído mayoritariamente sobre los empresarios y los transportadores. Señaló la importancia de evidenciar en el presente encuentro que Brasil es pionero en la región en la adopción del Euro 5 para cumplimiento de acuerdos ambientales internacionales y la importancia de la temática ambiental y del ejemplo brasilerero en la integración regional. Pasó la palabra al Sr. Flavio Benatti, presidente de la NTC & Logística.

- FLÁVIO BENATTI, Capítulo Brasil: Complementó la charla del Sr. Pedro y añadió que en Brasil, el Estado de São Paulo representa un bueno ejemplo de la adopción del Euro 5, en especial en lo que se refiere a la renovación de flota sobre todo en la región portuaria; el gobierno del estado por medio de su banco de fomento, la Caixa Económica Federal, ha creado un programa de renovación de flota, prácticamente a costo cero con la compra de los camiones usados para el retiro de los mismos; en ámbito nacional, se negocia ante el Ministerio del Desarrollo, Industria y Comercio de Brasil (MIDIC) en lanzamiento de un programa nacional similar, en que el Gobierno compre los vehículos usados, pague un bonos por él y conceda crédito subsidiado para que sea posible la efectiva renovación de la flota en ámbito nacional. Añadió que Brasil es signatario de acuerdos internacionales que determinan la adopción del Euro 5, que ha sido postergada por algunos años para solamente ser realizada a partir de 2012 y que la CNT apoya el programa, así como tiene diversos proyectos direccionados a la protección ambiental.

- PEDRO LOPES, Representante del Capítulo Brasil: Añadió que lo falta en Brasil es un programa nacional de renovación de la flota, como el promovido por el gobierno de Rio de Janeiro y aclaró sobre el funcionamiento de DESPOLUIR, en que los empresarios contactan a

los operadores del programa para que sea realizado el control de los vehículos en circulación, tras del cual se emite un sello verde; si los vehículos de las empresas no presentan condiciones adecuadas para recibir el sello, ella recibe una notificación para que realice las adecuaciones en un plazo de 15 días. Comentó que CNT propuso un proyecto nacional de renovación de la flota, que debe ser realizado por autoridades gubernamentales e involucrar el retiro de los vehículos usados, para que no sean revendidos o reutilizados por otros transportadores más pequeños. Propuso a la Asamblea que, considerando que el Brasil es uno de los únicos países signatarios que cumple con el acuerdo, se remitiera propuesta al gobierno brasileiro del cumplimiento efectivo del compromiso del país.

- MARTÍN SÁNCHEZ ZINNY, Subsecretario General, Subsecretario General de la CIT: Comentó que en los temas ambientales, la industria de transporte, sobre todo de transporte carretero, es siempre el malo de la película; que hay dos grandes enemigos de todas las nuevas políticas ambientales de los últimos 30 años: la industria química y los transportistas, los cuales lo hacen de manera involuntaria, visto no participan en el diseño de su herramienta de trabajo. Llamó la atención para el hecho de que los transportadores desean una industria más limpia y que contamine menos, que acciones dañosas al medio ambiente en un país repercuten en los demás; que los países tienen maneras dispares de buscar resolver el problema de la energía. Señaló que hay países representados en la CIT que tienen normativas ambientales basadas en el modelo EPA de EE.UU., pero con tecnologías Euro 5; que los combustibles y aditivos requisitos del Euro 5 no están disponibles en todos los países; que hay además el problema de la flota antigua, de los costos involucrados en la renovación de la flota y de la dificultad de acompañar la velocidad de los cambios en los padrones internacionales. Concluyó enfatizando la importancia de acompañar las políticas de cada país en lo que se refiere a la matriz energética y de profesionalizar los funcionarios de las empresas. Congratuló a Brasil por sus avances en lo que se refiere al tema.

- LEOPOLDO ALMANZA, Director Regional por América del Norte y Centroamérica: Afirmó que, si bien que en México los transportadores son a favor de las políticas ambientales, hay problemas relacionados a la adopción de los padrones internacionales; que en México hay apenas un proveedor de combustibles, que es paraestatal, y que existen apenas dos tipos de diésel, que son distribuidos para regiones específicos de manera que no hay la capacidad de producir en larga escala el diésel con bajo azufre. Añadió que México está recibiendo una gran cantidad de camiones de EE.UU. y está adoptando un programa de chatarrización para renovar la flota, pero que existe todavía en problema de la distribución y de los costos de los combustibles.

- ORLANDO RAMIREZ, Representante del Capítulo Colombia: Informó que en Colombia la tendencia es el Euro 5, pero la dificultad en el momento es el documento que determina que se adopte el Euro 4 a partir de junio de 2013; por presión de los transportadores este plazo se ha extendido hasta 2014. Añadió que los equipos del transporte de pasajeros y de carga son en su gran mayoría provenientes de México y tienen tecnología EPA, lo que causa algunas dificultades: toda la estructura tecnológica está condicionada a la EPA, todas las unidades de acompañamiento preventivo y correctivo de los equipos en el país están condicionados a la tecnología EPA y la producción de combustibles actualmente no posibilita la adopción del Euro 4. Añadió que los transportadores colombianos son a favor de las políticas ambientales, pero enfatizó que las tecnologías deben generar las facilidades para que se pueda ser amigable al medio ambiente. Sugirió que salga un comunicado en el ámbito de la CIT enfatizando la importancia de que haya una transición con tiempos de pausa para que el sector

se pueda condicionar a los sistemas efectivos a la protección de medio ambiente e invitó a Estados Unidos que les auxilien en eso.

- LUPOANI SANCHEZ CELEMÍN, Capítulo Colombia: Llamó la atención para el hecho de que en Colombia se discute en el Congreso la utilización del biodiesel y biogasolina en los vehículos; que los transportadores lograron bajar el nivel de azufre para 50ppm en diésel, pero en gasolina sigue siendo en 300ppm; que en estas condiciones será muy difícil lograr estar en el Euro 5; que se aspira llegar al Euro 5 en 2015, pero en estas condiciones es muy difícil que vayan a alcanzar el Euro 2 o 3 como se está solicitando. Señaló la inconsistencia del Gobierno en insistir en aplicar el Euro, siendo que la tecnología utilizada en el país es EPA; criticó la política gubernamental de chaterrización por ley y sin apoyo a los empresarios, que no tienen maneras de reponer los vehículos en corto plazo. Solicitó apoyo de la CIT en este tema y que la Cámara tenga una presencia más fuerte en los Capítulos y que se haga sentir por los gobiernos y los transportadores de cada uno de los países representados en la CIT.

- SECRETARIO GENERAL: Solicitó al Sr. Sanchez Celemín que, juntamente con la Secretaría General y el Subsecretario General, elabore el documento que será presentado por la CIT en la reunión en Colombia.

- LUPOANI SANCHEZ CELEMÍN, Capítulo Colombia: Invitó a los miembros de la CIT para el Encuentro Nacional que se llevará a cabo entre 17 y 19 de julio en Bogotá para tratar del tema de los biocombustibles, el cual sería una buena oportunidad para reunir los transportistas de pasajeros y de carga y empezar un debate donde la CIT se haga representar.

- MARTÍN SANCHEZ ZINNY, Subsecretario General de la CIT: Informó de la reunión que se realizó el día anterior (25 de abril), en la cual se acordó una reunión de los cuatro países Colombia, Ecuador, Venezuela y Perú el 19 de julio en con la presencia del staff de la CIT. Comentó que la reunión fue muy productiva, que los países presentes fijaron un calendario de actividades para los próximos meses con inversión de tiempo y de recursos humanos para que en la próxima Asamblea se pueda mostrar el trabajo realizado los durante todo el año.

- VICTOR MARQUINA, Presidente del Capítulo Perú: Concordó con la posición de Colombia, diciendo que Perú también necesitará de una declaración de la CIT para presentar a las autoridades de su país. Agradeció al Sr. Martín Sanchez Zinny por las aclaraciones y pasó la palabra al Secretario Técnico y Asesor Principal del Consejo Nacional de Transporte Terrestre para que explique el Euro 3 y 4 en Perú, donde ya hay una norma publicada sobre el tema.

- MARTIN OJEDA, Capítulo Perú: Explicó que la situación es más complicada en Perú, pues el Estado peruano, a través de su Ministerio del Medio Ambiente, ha establecido un cronograma hasta 2016, con el cual los transportistas concordaron, porque tendrían tiempo hábil para realizar las adaptaciones necesarias; que, sin embargo, la Municipalidad Metropolitana en Lima determinó a partir de diciembre de 2013 todos deberían ser Euro 4. Informó que la mayoría de la flota peruana proviene de empresas brasileñas; que recientemente las empresas peruanas, que obtuvieron condiciones favorables ante los bancos, renovaron sus flotas con vehículos Euro 2 y 3; que el parque automotivo de Lima se beneficiará con la política de la municipalidad, la cual perjudicará a los transportadores.

- VICTOR MARQUINA, Presidente del Capítulo Perú: Agregó que ya hay unidades adquiridas por las empresas que no van a poder participar en las concesiones y que se encuentran con sus unidades paradas. Agradeció a los países que se reunieron en la reunión del día anterior,



enfaticando la importancia de que los Capítulos se mantengan unidos para lograr una política común.

- NELSON CHAVEZ, Presidente del Capítulo Ecuador: Afirmó que la ecología ha desplazado la economía y esto no permite la explotación por ejemplo en Ecuador de grandes reservas de petróleo y que el tema de la ecología ha preocupado mucho los gobiernos, como en Estados Unidos en que el Gobierno está exigiendo la utilización de motores no contaminantes, pero se permite la exportación de vehículos contaminantes a países menos desarrollados. Agregó que los gobiernos no deberían permitir la importación de vehículos contaminantes, sino exigir que los combustibles que van a utilizarse en estos motores sean compatibles con el Euro 2 y el Euro 3. Informó que en Ecuador hay una lucha permanente y el Gobierno ecuatoriano ha aceptado sus demandas; los transportadores van a exigir que el Gobierno utilice los nuevos combustibles, que la Cámara Nacional de Transporte pesado en Ecuador es Cámara Nacional de Transporte Nacional y Medio Ambiente, pues hay la preocupación con los daños al medio ambiente que causan los combustibles de mala calidad y vehículos viejos.

- SECRETARIO GENERAL: Afirmó que de las charlas de los participantes se puede concluir que hay un descompaso entre lo que se quiere y lo que se puede hacer. Informó que la Secretaría General puede emitir un documento a cada país con la problemática, pero cada Capítulo deberá informar a la CIT a qué autoridades desean que se envíe el documento. Informó sobre la presencia del Sr. Diputado Ricardo Contreras y del Sr. Diputado Tobias Crespo.

- RICARDO CONTRERAS, Diputado de la República Dominicana: Dio la bienvenida a los presentes en nombre de la Cámara de Diputados. Informó que es miembro de la Comisión Permanente de Obras Públicas y Comunicaciones, que está avocada del conocimiento de la ley 241 de Transito Transporte Vialidad y Seguridad Ciudadana; que la causa de muerte más importante en la República Dominicana es el accidente de tránsito; que la ley más violada en el país es la ley de tránsito; que para toda la población los transportistas son los culpables, pero ellos representan apenas 20% de todo lo que es transportado en las calles dominicanas; que la ley dominicana tiene 50 años y no ha acompañado las modificaciones del tránsito del país. En lo que se refiere al medio ambiente, afirmó que la preocupación es mundial, y que la dicha ley también tiene una preocupación en establecer una transición gradual entre el modelo actual y el que se pretende adoptar en el país; que es partidario del incentivo a la protección del medio ambiente, y no de la punición. Pasó la palabra al Diputado Tobias Crespo, que ha sido el proponente de la ley.

- TOBIAS CRESPO, Diputado de la República Dominicana: Dio la bienvenida a los asistentes en el evento. Explicó que el propósito de la ley es adecuar la legislación a los cambios que han ocurrido en el sector durante los últimos 45 años y unificar la legislación, por la cual actualmente son responsables 10 instituciones; que con la nueva ley se pretende realizar primeramente una reforma institucional, que reduciendo el número de instituciones pueda establecer una autoridad nacional y en segundo lugar garantizar la seguridad jurídica a los transportistas que durante muchos años han invertido en el sector y que no tienen derechos adquiridos. Enfatizó la importancia de reglamentar el transporte metroviario, de una ley de fideicomiso para renovación de los vehículos de transporte urbano e interurbano, la capacitación de los conductores a través de la licencia para conducir, los incentivos a la utilización de combustibles más limpios, las mejores prácticas, los subsidios a los estudiantes, incapacitados y ancianos, la educación vial como contenido escolar en los colegios, la prevención de los accidentes, etc. Concluyó afirmando que la organización del sistema de

transportes de un país es el reflejo de la organización de la propia sociedad, por ello la importancia de la nueva ley.

- BLAS PERALTA PERALTA, Presidente del Capítulo República Dominicana: Señaló la importancia de la nueva ley, visto que el transporte es uno de los principales sectores de la economía; que hay un gran número de accidentes todos los años en República Dominicana y que los transportadores del país no tienen derechos adquiridos. En cuanto a la ley, afirmó que es importante una ley de transporte, que no existe actualmente, para mantener los derechos adquiridos de los transportadores; que hay una resolución de los Ministerios de Transporte y de Comercio e Industria que determina que un 50% de todo lo que es transportado lo debe ser por FENATRADO, y que en los años 1970 FENATRADO logró una conquista que un 90% de toda la carga agrícola deberá ser transportada por esta federación, por ello la importancia que la modificación de la ley respete a los derechos adquiridos de las asociaciones de transportadores por medio de mucha lucha.

- RICARDO CONTRERAS, Diputado de la República Dominicana: Comentó que en la subcomisión que analiza la Ley hay representantes de los transportadores y del empresariado, de manera que la intención no es desconocer los derechos adquiridos, sino considerar las posiciones de los diversos involucrados. Dijo que enviará una copia de la ley dominicana en modificación, y solicitó que los miembros de la CIT opinen sobre el documento.

- SECRETARIO GENERAL: Dio la bienvenida y pasó la palabra al Sr. Diputado Guido Cabrera.

- GUIDO CABRERA, Diputado de la República Dominicana: Dio la bienvenida a los presentes. Reiteró la importancia de la revisión de la ley para el sector, al cual hace falta un reglamento unificado y actual de los transportes.

- SECRETARIO GENERAL: Llamó todos los presentes a la foto oficial del encuentro.

## REFRIGERIO

### PRESENTACIÓN: *Inestabilidad en las Políticas de Transporte Terrestre, Martin Ojeda*

- Ley de Transporte y Tránsito Terrestre: *El Estado garantiza la estabilidad de las reglas de juego y el trato equitativo de manera que no se alteren injustificadamente las condiciones de mercado sobre la base en las cuales se toman las decisiones de inversión y operación*
- Comisión de Transporte del Congreso: *Mediante Dictamen aprueba el Proyecto de Ley que establece el pasaje universitario en el transporte terrestre interprovincial de pasajeros, ampliando los derechos establecidos en la Ley 26271*
- Consecuencias:
  - A. La dación de normas populistas, sin fundamento técnico, en perjuicio de la frágil economía en las empresas de transporte terrestre formal de pasajeros.
  - B. El otorgamiento de subsidios por parte del Estado a pesar que el transporte interprovincial de pasajeros no explota una concesión de manera exclusiva, donde se podría trasladar el costo que se impondría
  - C. Se desnaturaliza el objetivo primordial del llamado medio pasaje universitario.
  - D. En caso se apruebe mediante Ley, originaria la informalidad del transporte terrestre que en estos momentos combate su existencia con unidades del tipo combi, custer, van y automóviles sedan.

- E. El Estado pretende en los últimos años que el transportista formal asuma las obligaciones de otras entidades del mismo estado, tanto en apoyo económico, seguridad, fiscalización; en el presente caso los empresarios tendrían que supervisar, monitorear la veracidad de los carnets universitarios a nivel nacional.
- F. El subsidio no lo paga el Estado, tampoco los usuarios sino el transporte formal quien deberá compensar su reducido ingreso, bajando la calidad del servicio.
- Ley de transporte y Tránsito Terrestre: *El Estado procura la protección de los intereses de los usuarios, de la salud y de la seguridad de las persona; Los medios de transporte que muestran mayor eficiencia en el uso de la capacidad vial o en la preservación del ambiente son materia de trato preferencial de parte del Estado*
- Comisión de Transporte: *Dictamen recaído en el Proyecto de Ley que modifica el Art. 1 de la Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos; "Establézcase la formalización del automóvil colectivo en la modalidad de transporte interprovincial, cuyo proceso se sujetara a las normas nacionales, las cuales no podrán establecer limitaciones por su tipología vehicular"*
- Conclusiones
  - A. El Estado en base a una política de transporte estable en el tiempo garantice las inversiones de las empresas de transporte formal de pasajeros con la finalidad principal de garantizar la seguridad, vida y salud de los usuarios
  - B. Que el Congreso de la Republica (otras instituciones del Estado), respeten los lineamientos y políticas de transporte terrestre en garantía de la seguridad de los usuarios y se abstengan de expedir normas anti técnicas que pongan en peligro dicho principio.
  - C. Se fortalezca la fiscalización y se erradique el transporte informal de pasajeros en todos sus ámbitos tanto nacional, regional como urbano.

- SECRETARIO GENERAL: Señaló que dentro de los países ocurren situaciones acerca de las cuales la Secretaría General no conoce; que para que la Secretaría General actúe, es necesario que los Capítulos informen a la CIT de la situación y soliciten en documento por escrito la manifestación de la Secretaría General, informando incluso para qué autoridades se debe enviar tal documento. Explicó que esto se hace para que la Cámara no realice injerencia en los asunto de soberanía nacional de cada país; que al contrarios de las entidades nacionales la CIT puede manifestarse sin sufrir represalias por parte de los Gobiernos, y que ya lo hizo en algunas ocasiones, por ejemplo en Brasil, por solicitud de la ABLA (Asociación Brasileña de Compañías de Alquiler de Automóviles), que generó un cambio en la legislación de Brasil; que la CIT puede actuar ante los Gobiernos nacionales, desde que no intervenga en la soberanía de estos países; sin embargo, las cuestiones binacionales y multinacionales se deben discutir en el ámbito de la CIT.

Solicitó la lectura del acta de la Reunión entre los Capítulos de la Región Andina, realizada el día anterior, en la que se determinó la realización de una Asamblea Regional con los países de la Región, Colombia, Ecuador, Venezuela y Perú, el día 19 de julio de 2013 en Quito, Ecuador, para tratar de la siguiente agenda:

1. Situación documental en fronteras y propuestas de unificación.
2. Pesos y dimensiones y propuestas de unificación.
3. Control de cabotaje en fronteras
4. Revisión y propuestas de cambios en los Acuerdos de transporte binacionales.

La reunión contará con la presencia del Secretario General, del Subsecretario General, de los Directores Regionales y de los demás interesados en los temas tratados.

Informó que, además de la reunión en Quito, están previstas una reunión en Colombia y la Asamblea General de la CIT, que se llevará a cabo en Venezuela. Pasó la palabra a l Sr. Jhonny Yánez.

- JHONNY YÁNEZ, Presidente del Capítulo Venezuela: Agradeció a los países que habían hecho la solicitud para recibir la Asamblea General de la CIT, Perú y Colombia, que por el momento político venezolano actual concordaron en ceder esta prerrogativa a la Venezuela. Informó que la idea inicial es realizar la Asamblea en Isla Margarita, pero intentará tener la presencia de altas autoridades de Venezuela – el Presidente, el Canciller, etc. – y en este caso, por razones logísticas, sería mejor llevar a cabo el evento en Caracas. Consideró un gran avance y un logro de la CIT tener en la Asamblea la presencia de autoridades gubernamentales, especialmente las responsables por la discusión y reforma de una ley de transportes, como son los diputados dominicanos. Aprovechando el ejemplo de lo que se hizo en la República Dominicana, el Capítulo Venezuela preparará una programación que involucre los familiares para que ellos también puedan participar en la Asamblea.

- SECRETARIO GENERAL: Informó que dos países – Perú y Colombia - habían solicitado a la Secretaría General para ser los anfitriones de la Asamblea del primero semestre de 2014, y agradeció a estos países por haber retirado su solicitud a favor de Venezuela. Informó que habrá una reunión extraordinaria en la sede del MERCOSUR en Montevideo, que todos los Capítulos serán convocados a participar, están convocados de manera especial Argentina, Brasil, Chile, Uruguay y Venezuela para tratar del tema de la facilitación de frontera, posiblemente con la presencia de la IRU, que se analizará el MIC-DTA de manera supranacional. Pasó la palabra al Sr. Umberto De Pretto

- UMBERTO DE PRETTO, Secretario General de la IRU: Afirmó que el documento que se firmó el día anterior – el acuerdo de cooperación CIT-IRU – es apenas una hoja de papel ahora; que lo más importante desde el punto de vista de la IRU es el resultado que se puede tomar de esta relación; que se van a ser socios la CIT y la IRU, deben ser parte en una sola familia; que quisiera extender una invitación a la familia extendida de la IRU, la CIT, a realizar a Asamblea General de abril de 2015 en Ginebra Suiza.

- SECRETARIO GENERAL: Puso en votación la propuesta, que se aprobó por unanimidad.

- UMBERTO DE PRETTO, Secretario General de la IRU: Continuó diciendo que con esta visita, como los amigos de Argentina, Brasil y de México, los participantes de la CIT van a tener una mejor apreciación de la IRU y de lo que hacen como una familia, proponiendo que la CIT realice su Asamblea en el mismo periodo que la IRU realiza suya, de manera que los miembros de la CIT puedan conocer a la familia IRU de todo el mundo, y comprobar que hablando como una sola voz, los gobiernos no les pueden decir no.

- SECRETARIO GENERAL: Informó que para la realización de una Asamblea la Secretaría General ha elaborado una guía, que fue utilizada con maestría por el Capítulo República Dominicana en esta ocasión, que la Guía fue elaborada para que haya un padrón entre los eventos realizados por la CIT.

***PRESENTACIÓN: XX Asamblea de la CIT, Sede de la ONU, Nueva York, Secretaría General de la CIT***

- La 20ª Asamblea de la CIT será realizada en el edificio de las Naciones Unidas (1 United Nations Plaza, New York, NY 10017), los días 10 y 11 de septiembre de 2013, de las 1000h a las 1300h y de las 1500h a las 1800h (estas fechas y la sala fueron determinadas por la ONU).
- Hay una limitación de invitados – 109 personas – razón por la cual la CIT determinará un plazo de 60 días para inscripción de los participantes, y solamente las personas delegadas por los Capítulos y debidamente inscritas tendrán acceso a la sala. Las inscripciones estarán disponibles en el sitio web de la CIT.

- ORLANDO RAMIREZ, Representante del Capítulo Colombia: Informó los días 14, 15 y 16 de mayo de 2014 se realizará al largo de la EXPOTRANSCARGA el Encuentro Iberoamericano de Ministro de Transporte. Solicitó el apoyo de los Presidentes de los Capítulos de la CIT en la convocación de los Ministros de sus respectivos países. Invitó a los miembros de la Secretaría General – Secretaría General. Anunció oficialmente que la organización de la feria ha invitado CANACAR y México como país invitado.

- SECRETARIO GENERAL: Los países deben tener iniciativa en la solución de los problemas del sector en sus respectivos países, para que la CIT les pueda ayudar y participar en la lucha.

#### ***OTORGA DE LA MEDALLA DE LA ORDEN DEL MÉRITO AMERICANO - OMITRANS***

Recibieron del Secretario General, del Subsecretario General, del Presidente del Capítulo Argentina y del Director Regional para América del Norte, Centro y Centroamérica de la CIT, la medalla de la OMITRANS:

I. Grado “Diario” (una estrella)

- Enrique Rustrían Portilla - Presidente del Capítulo México

II. Grado “Cónsul” (dos estrellas)

- Julio Artemio Juarez Moran- Presidente de la CIT Capítulo Guatemala
- Blas Peralta- Presidente de la CIT Capítulo República Dominicana
- Jhonny Yanez Rangel- Presidente de la CIT Capítulo Venezuela
- Nelson Chávez Vallejo- Presidente de la CIT- Capítulo Ecuador.
- Victor Marquina Mauny – Presidente del Capítulo Perú.
- Martin Rojas – Vicepresidente de seguridad y operaciones de la American Trucking Associations (ATA)

#### ***ENTREGA DE PLACA DE RECONOCIMIENTO DEL CAPÍTULO REPÚBLICA DOMINICANA AL SECRETARIO GENERAL.***

- SECRETARIO GENERAL: Informó que para que haga cambios en la Presidencia de los Capítulos, es necesario que ellos envíen a la Secretaria General un documento informando acerca de la otorga.

- MARTINHO MOURA, Capítulo Brasil: Acerca del servicio interprovincial de pasajeros, informó que en Brasil el transporte interurbano de pasajeros es enteramente reglamentado por la Agencia Nacional de Transporte Terrestre del Ministerio de los transportes de Brasil; que las reglas son muy duras y que no existe maneras de no cumplir las leyes, lo que imposibilita la operación de las empresas no autorizadas; sugirió que se envíe al Capítulo Perú todas las normas y leyes del transporte terrestre de pasajeros urbano e interprovincial de Brasil.

- PEDRO LOPES, Representante del Capítulo Brasil: Agradeció la organización del evento, la presencia de los parlamentares dominicanos y del Secretario General de la IRU; agradeció la distinción que se da al Brasil en la persona del Sr. Paulo Caleffi, que tiene una gran importancia política en Brasil, y dijo que esta distinción les orgulla a los brasileños.
  
- ESTEBAN CANTEROS, Capítulo Argentina: Comentó que en los últimos años en razón de la crisis mundial se ha elevado la protección entre los países del continente, lo que ha comprometido la integración entre ellos; sugirió que se ponga en votación una moción que el sector privado participe el máximo posible en el proceso de integración comercial y en el servicio de transportes.
  
- NELSON CHAVEZ, Presidente del Capítulo Ecuador: Agradeció al Sr. Irani Bertolinni por el apoyo en el proyecto Manta-Manaos, muy importante para Ecuador y que significará millares de empleos para la población ecuatoriana. Felicitó al Sr. Caleffi por el merecido homenaje y por los merecidos aplausos, que son en mérito por su trabajo y dedicación al sector de transportes del continente; concluyó afirmando que la Cámara Interamericana de transportes ha enseñado mucho a los transportadores.
  
- LUIS CHAVEZ VALLEJO, Capítulo Ecuador: Informó acerca de la reunión regional 19 de julio en Quito; comentó que en Ecuador hay una dificultad muy grande en capacitar los transportadores, y que hay un proyecto de una ciudad universitaria, de 40 mil millones de dólares, que tiene gerencia pública así como sobre la posibilidad de creación de un instituto superior para prestar este servicio en diferentes países.
  
- BENJAMÍN CASTRO, Presidente del Capítulo Honduras: Agradeció las atenciones del Sr. Blas Peralta a él y a su familia, solicitó aplausos a Blas Peralta; dijo que estaba emocionado con el homenaje prestado al Sr. Secretario General, que es muy orgulloso de hacer parte en la familia CIT y que el Sr. Caleffi es el líder de esta familia y solicitó aplausos a él. Comentó acerca del pleito de Haití y de Puerto Rico, dijo que la CIT debe representar los transportadores de todo el continente, pero tiene gran preocupación con la situación grave de Centroamérica; informó que en Mayo habrá una reunión de los ministros de Centroamérica; llamó la atención para que hay un problema y que necesitan el auxilio de CIT, y que el Sr. Enrique Rustrian y el Sr. Leopoldo Almanza se han comprometido a colaborar; que la falta de participación e integración de algunos países de la región, como El Salvador, Costa Rica y Nicaragua es un problema; y que espera que la integración entre los centroamericanos vuelva a ser como en los años 1990, cuando se observó grande cooperación entre estos países.
  
- ENRIQUE RUSTRIAN, Presidente del Capítulo México: Agradeció al Capítulo Colombia por les invitar como invitados especiales al evento de 2014; a Blas Peralta por recibirle; al Secretario General por los esfuerzos en nombre del sector de transportes en el continente.
  
- VICTOR MARQUINA, Presidente del Capítulo Perú: Señaló la importancia del tema de peso por ejes; sugirió que se incluya este tema en la agenda de la próxima Asamblea, que no está regulado en Perú y que el Capítulo quisiera conocer las políticas de los demás países en este tema. Agradeció profundamente a las muestras de cariño y de solidaridad de Blas Peralta en esta y en las últimas Asambleas de la CIT. Agradeció a Martin Rojas y a la IRU, agradeció a Pablo Caleffi, por ser el líder de la Cit y a todos los presentes.
  
- SECRETARIO GENERAL: Informó que las leyes sobre pesos y medidas ya están disponibles en el sitio web de la CIT.

- JHONNY YANEZ, Presidente del Capítulo Venezuela: Sugirió un slogan para la acción de la CIT: "Si quiere resolver el problema del transporte, dale poder a los transportistas."

- LEOPOLDO ALMANZA, Director Regional por América del Norte y Centroamérica: Hizo agradecimientos finales al Sr. Blas Peralta y al Secretario General. Informó que estará en las reuniones de países centroamericanos mencionadas por el Sr. Julio Artemio; afirmó que el acuerdo con la IRU es un gran avance.

- MARTÍN SÁNCHEZ ZINNY, Subsecretario General de la CIT: Agradeció al país anfitrión y a Blas Peralta y señaló la importancia de dar continuidad a los trabajos en la próxima Asamblea de la CIT, en Nueva York.

### **CLAUSURA**

- BLAS PERALTA PERALTA, Presidente del Capítulo República Dominicana: Agradeció la presencia de todos y por haber escogido la República Dominicana como país anfitrión, a su familia por el apoyo y a Aris por coordinar la organización del evento.

Punta Cana, República Dominicana, 26 de abril del 2013.

---

PAULO VICENTE CALEFFI  
SECRETARIO GENERAL – CIT

---

GABRIELA ARAÚJO REIS  
SECRETARIA