

**ACTA DE LA 12ª ASAMBLEA ORDINARIA DE LA  
CÁMARA INTERAMERICANA DE TRANSPORTES**

**04 y 05 de NOVIEMBRE de 2009**

**SALÓN DE LAS AMÉRICAS – EDIFICIO PRINCIPAL DE LA ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS  
AMERICANOS - OEA  
WASHINGTON, D.C., ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA**

En los días 4 y 5 de noviembre de 2009, en el Salón de las América del Edificio Principal de la Organización de los Estados Americanos (OEA), ubicado en la 17th Street, N.W. y Constitution Avenue, en Washington, D.C., EE.UU., 10:00 hasta las 17:00 horas, se llevó a cabo la 12ª (duodécima) ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CÁMARA INTERAMERICANA DE TRANSPORTES – CIT, contando con la presencia de 12 países-miembros: ARGENTINA, BRASIL, COLOMBIA, ECUADOR, GUATEMALA, MÉXICO, NICARÁGUA PANAMÁ, PERÚ (UNT), REPÚBLICA DOMINICANA, URUGUAY (representado por el Director Regional de la CIT para el Cono Sur) y VENEZUELA.

**PRIMER DÍA – 4 de noviembre de 2009**

El Secretario-General de la CIT, Señor Paulo Vicente Caleffi, abriendo la reunión, saludó a todos expresando su agradecimiento por su presencia y llamó para presidir la Asamblea como Presidente de Honor el Señor Carlos Gallegos, Secretario Ejecutivo de la Comisión Interamericana de Puertos de la OEA (CIP-OEA). El señor Gallegos tomó asiento y enseguida el Señor Caleffi llamó para componer la mesa directiva los siguientes Directores Regionales: Leopoldo Almanza Mosqueda, Director Regional de la CIT para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe; Harrison Vizcaíno Andrade, Director Regional Andino de la CIT, y Martín Sánchez Zinny, Director Regional de la CIT para el Cono Sur. Acto continuo, pasó la palabra al Presidente de Honor, Carlos Gallegos, para que hiciera la apertura del evento.

***APERTURA***

El Señor Carlos Gallegos, Secretario de la Comisión Interamericana de Puertos, y representante del Secretario-General de la OEA, les dió la bienvenida a los miembros de CIT, además agradecer la gentil invitación de CIT a presidir el evento. Explicó la actuación de la OEA y de la CIP – Comisión Interamericana de Puertos, y reconoció que existen áreas de interés común entre las dos instituciones. Mencionó las actividades de la CIP y expresó su deseo de que la relación entre ambas sea fortalecida a partir del presente.

El Secretario-General inició su discurso afirmando que la realización de la Asamblea de CIT en OEA consolida el propósito de unir el continente americano en materia de transporte y que la integración de los países pasa por el transporte de personas y de bienes. Informó que los próximos pasos de la CIT tienen como reto su consolidación como entidad supranacional, pero siempre respetándose la soberanía de los países. En su discurso además ofreció a la OEA la experiencia obtenida en la creación y formatación de la CIT para organizar la sociedad civil en sus cinco principales actividades económicas y de esta manera, todas las Cámaras podrán ayudar en la integración de los pueblos.

Estamos proponiendo utilizar la estructura de los Capítulos de la CIT para crear las Cámaras de Industria, de Comercio, de Agricultura y de los demás servicios, uniendo todos los países y en conjunto con la CIT ser brazo consultivo de la OEA, sin costos operativos. Finalizó informando que en la 13ª Asamblea a realizarse en Medellín, Colombia, serán analizados los resultados de esta Asamblea.

#### INFORMES DE DIRECTORES REGIONALES Y DE LA SECRETARÍA-GENERAL

Enseguida el Secretario-General invitó a la Sra. Felicia Vilela, Directora Ejecutiva de la CIT, a componer la mesa directiva. La Señora Felicia Vilela saludó a todos manifestando el honor en estar en la OEA y contar con la presencia del Señor Carlos Gallegos. Pasó entonces la palabra al Director Regional de la CIT para el Cono Sur, Martín Sánchez Zinny, de Argentina, para que procediera a su informe. El Sr. Sánchez Zinny mencionó una serie de acciones, visitas, cursos y reuniones realizadas en el año de 2009 en su actuación como Director Regional de la CIT. Pasando la palabra al Director Regional Andino de la CIT, Harrison Vizcaíno Andrade, de Ecuador, para que informara sus acciones. El Señor Vizcaíno destacó el encuentro realizado en Colombia por parte de su Dirección Regional, para tratar principalmente del escenario de desintegración política que en el momento afecta a su región. Expresó su satisfacción en haber contado con la presencia del representante de Venezuela, Señor Jhonny Yanez Rangel, Presidente de la CBT – Confederación Bolivariana del Transporte, que formalizó su ingreso como entidad afiliada a la CIT. Agradeció a las entidades colombianas por la acogida en su país y su actuación en el contexto andino y expresó su convicción de que la próxima Asamblea en Medellín será muy exitosa y ofreció su apoyo. Enseguida habló el Director Regional de la CIT para Norteamérica, Centroamérica y el Caribe, Leopoldo Almanza Mosqueda, de México, quien hizo consideraciones acerca del escenario de dificultad por el que pasa su región, tanto Centroamérica como México, además de la crisis del final de 2008, que afectó sumamente a la región. Mencionó la participación en reuniones con los países centroamericanos, buscando actuar diplomáticamente y en pro de soluciones.

Acto continuo, la Señora Felicia Vilela procedió al informe de la Secretaría-General, iniciando por solicitar al Secretario-General Paulo Caleffi el someter al Consejo la afiliación de 2 entidades andinas a la CIT, la FEDETRANSCOL – Federación de Empresas Transportadoras de Carga de Colombia y la CBT – Confederación Bolivariana del Transporte de Venezuela, lo que fue aprobado por unanimidad. Enseguida informó las providencias tomadas acerca de los temas votados en la Asamblea de Buenos Aires, concluyendo que muchos temas dependían de informaciones a ser remitidas por los países a la Secretaría-General, pero hubo poca colaboración por parte de los países, aunque países como Argentina, Brasil, Guatemala, PERÚ (UNT) y Paraguay hayan colaborado con datos. Dijo que aún están pendientes de envío de datos por parte de los países los temas de proyecto de indexación de costos y terminales de carga y pasajeros. Informó además que la Secretaría-General ha visitado varias autoridades de Transporte, Relaciones Exteriores y Presidencia de la República de Brasil, además de participar de varios eventos nacionales e internacionales del sector. Además, firmó convenios con el Movimiento Brasil Competitivo y con la Universidad de Georgetown para proyectos de capacitación y técnicos. También lanzó un nuevo curso de postgrado en el área de Gestión Estratégica de la Competitividad e Innovación, el CISMEM, con la Universidad de Miami. El Secretario General agradeció los informes y pasó al primer punto de la pauta de debates.

#### *RONDA INFORMATIVA*

El Secretario General solicitó que los países informaran en 2 minutos para cada representante, los desafíos a los cuales se está haciendo frente en cada modo de transporte.

ECUADOR (CANATRANSPE) solicitó que, debido a la numerosa delegación del país, de más de 20 personas, se concediera 4 minutos en vez de 2, lo que fue concedido. Entonces el Señor Nelson Chávez empezó diciendo que en OEA se pretende discutir los efectos de la crisis internacional y en ese sentido se está buscando la negociación de un acuerdo comercial para que los Estados Unidos revise sus decisiones acerca de las preferencias arancelarias en relación al Ecuador, lo que viene afectando al sector de transporte. Dijo que el transporte es el reflejo del dinamismo de la cadena productiva de nuestros países y propuso que la Asamblea analise la solicitud, y que la CIT gestione junto a la OEA la negociación de un acuerdo comercial.

BRASIL (FETCESP/NTC) presentó un tema que viene preocupando demasiado los transportistas y que se acerca con la realización de la reunión de Copenhague acerca de cambio climático. Brasil tiene una flota de 1400000 vehículos y los fabricantes de vehículos solo tienen programas de venta de vehículos y no de renovación de flota, que favorecerá la cuestión ambiental. Solicitó el apoyo de la CIT para llevar esta cuestión a la OEA.

COLOMBIA (COLFECAR) pidió la palabra para hacer una recomendación de identificar las diversas regulaciones del sector en cada país, pues hay características similares en el servicio, pero muchas veces no se conoce las de otros países, por eso hay que conocer estas regulaciones y compilarlas para lograr una legislación única para el sector de transporte. Otro tema son los costos operativos, y la necesidad de creación de estándares de gestión. Sugirió que en la próxima Asamblea se pueda tener recopiladas todas estas normas para conocer primero y en seguida proponer soluciones.

VENEZUELA (CBT) agradeció el apoyo de la CIT para el ingreso de la CBT, que agrupa 300000 transportistas venezolanos. Manifestó su disposición en darle un gran espacio a la CIT VENEZUELA a partir del presente.

PERÚ (UNT) (UNT) dijo que se debe reforzar los canales de comunicación de la CIT y que la Secretaría-General debe seguir centralizando la información. Informó que el tema de renovación de flota es un tema crítico en PERÚ (UNT).

ARGENTINA (FADEEAC) informó que el sector viene pasando por muchos problemas debido a la crisis internacional, y con la retomada del crecimiento, el primero que se reactiva es el transporte. La crisis política interna en Argentina también afectó a la actividad de FADEEAC. Más de 60% de los transportistas son pequeños empresarios. Se viene buscando gestiones a nivel del gobierno nacional para ayudar a los transportadores. Con respecto a renovación de flota, se hizo un programa de renovación de flota hace 3 años pero fue discontinuado. Informó que en 26 de noviembre se hará un acuerdo con el gobierno para la renovación del parque vehicular en un programa de largo plazo. Como dirigentes, se busca que el sector mejore, que tenga mejores condiciones de servicio y que se profesionalice.

MÉXICO (CANACAR) invitó a los Directores y Presidentes de Capítulos que inviten a otros modos de transporte a participar de la CIT. La mayor participación es del sector de transporte terrestre, pero urgió los presentes a invitar a las representaciones de otros modos de transporte.

EL SECRETARIO-GENERAL Preguntó qué cuantos representantes estaban presentes en los modos de: ferrocarriles – 2, contenedores – 3, transporte internacional – 8, transporte marítimo – 1, transporte de personas por taxi – 2, transporte por autobús internacional – 4, transporte de autobús intermunicipal – 6. Locadoras de vehículos – 2, marítimo – 2, terrestre de cargas – los demás. Preguntó si algún país tenía alguna otra ponencia, y como no hubiera, pasó al punto siguiente.

**NECESIDAD DE ESTÁNDARES DE GESTION EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE CARGAS Y DE PASAJEROS.**

ARGENTINA (ATACI) dijo que hace falta un trabajo de regulación. En Argentina hay más camiones extranjeros que argentinos en las fronteras. En lo que concierne al transporte de pasajeros, también se necesita buscar una normatización común en la región del Cono Sur.

COLOMBIA (COLFECAR) opinó que lo que se concerta con las autoridades como Ministerio de Transporte y demás autoridades de transporte es la matriz para la actividad del sector. Enfatizó la necesidad de la unificación normativa, a ejemplo de la Unión Europea, donde se está hablando de principios. Aunque en Latinoamérica tengamos muchas similitudes, no tenemos principios bien definidos. En la CIT tenemos elementos para lograr esta unificación y este elemento es la estandarización. Se debe buscar las condiciones que tienen Peru, Venezuela, Brasil, etc... Estos principios serían lo que norteas las legislaciones relacionadas al transporte. Por ejemplo la norma ISO es la universal para el mundo porque determina la forma de gestión de los servicios. Tenemos que hablar de estándares de gestión y en Colombia se pretende univeralizar la norma técnica 5500, como escogemos a los conductores, en materia de despachos, de logística, como hacemos para llevar una mercancía de un punto a otro sin que sufra pérdida o daño. Es la era de conocimiento que está marcando el mundo, y debemos conocer lo que estamos transportando y como tratarlo. Las pérdidas más grandes se suman a los costos de transporte. Y la responsabilidad civil se involucra con eso, pues la actividad transportadora puede calificarse como de alto riesgo. Sugirió que la CIT sea sensible al tema de estructuras de regulación y estandarización de gestión de transporte tanto nacional como internacional.

BRASIL (FETCESP/NTC) pidió la palabra para las siguientes asociaciones brasileñas: ABLA e ANTF.

BRASIL (ABLA) mencionó la cuestión de la habilitación del extranjero. Solicitó que la CIT pueda solicitar a los órganos de gobierno de Brasil la retirada de la exigencia de traducción juramentada del documento de licencia de conducir en Brasil.

EL SECRETARIO-GENERAL preguntó si en los demás países había exigencias semejantes, y se verificó que en ningún país había. Siendo así, puso en votación la intervención de la CIT para que apoye junto al gobierno brasileño la suspensión de dicha exigencia. Aprobado por unanimidad.

BRASIL (ANTF) informó que en el mes de noviembre será realizada la reunión de ALAF en Costa Rica y pidió permiso de los países para difundir entre los miembros de CIT los resultados de dicha reunión, lo que fue aprobado.

El DIRECTOR REGIONAL HARRISON VIZCAÍNO comentó el análisis que hizo Colombia acerca del tema de estructuras de regulación y estándares de gestión. Manifestó preocupación acerca del hecho que las decisiones diplomáticas hayan afectado el comercio internacional con una disminución de 65%. Felicitó a la OEA por sus esfuerzos de armonizar los conflictos políticos en la región. Pidió al Secretario de CIP/OEA, Carlos Gallegos, que comentara acerca de la posibilidad de generar un Comité de transporte en OEA y su visión acerca de los esfuerzos diplomáticos para armonización de conflictos en la región.

El SECRETARIO CARLOS GALLEGOS felicitó a CIT Colombia por su propuesta de elaborar la información básica de la región en materia de transporte. Dijo que en OEA, los países miembros son muy variados, pero lo que sí se puede hacer es dictar lineamientos generales de cada sector y estos principios son tomados en cuenta como base de las normativas nacionales. Opinó también la división en subregiones favorece el trabajo previo de recolección de información, y que la OEA lo podría hacer, pero en OEA no hay una comisión de transporte sino de puertos. Hasta que no se tenga esta comisión de transporte, la CIT puede actuar pues ya está formada, y la sugerencia es que en las subregiones se haga este trabajo de base. Informó que el Secretario-General de la OEA está conduciendo los esfuerzos para el mantenimiento de la paz y desarrollo de la región y en este contexto preocupa el cierre de fronteras, el cual también afecta al sector de transporte. Se comprometió a transmitir al SECRETARIO-GENERAL de la OEA las preocupaciones de CIT y sus propuestas.

PERÚ (UNT) dijo que en un país de 100000 camiones, donde la mayoría son propietarios de 1 o 2 camiones, las normas que impone el gobierno y los controles e impuestos pesan sobre los camioneros. La formalización exigida por el gobierno es una barrera burocrática que afecta el transporte de cargas. Afirmó que se debe encontrar mecanismo no de fijar tarifas pero de atacar la informalidad.

BRASIL (FETCESP/NTC) informó que en Brasil fue promulgada una Ley en 2007 para reglamentar el registro nacional de transportador, pero lamentablemente, unas corrientes de derecho laboral están buscando en los tribunales que el camionero tenga vínculo con las empresas, lo que acabaría con la institución del camionero autónomo, diferentemente de la empresa. Esto no va contribuir para la organización del sector, aumentando la informalidad, que como en PERÚ (UNT), es muy grande. Solicitó a la CIT que se pronuncie al gobierno de Brasil para que se mantenga la diferencia entre camionero autónomo y empresa de transporte.

EL SECRETARIO-GENERAL puso en discusión la propuesta de Brasil y pasó la palabra a México para manifestación.

MEXICO (CANACAR), sin oponerse, informó que en México y Centroamérica, más de 80% del transporte está en manos de hombres camión, y que las entidades han solicitado al gobierno un mecanismo de regulación, pues la informalidad es vigente.

PERÚ (UNT) aclaró que se debe tratar de regular la actividad del hombre camión, dentro de la propuesta en discusión.

BRASIL (FETCESP/NTC) subrayó que la ley en Brasil prevé que el camionero deba prepararse para la profesión, lo que es bueno. Pero informó que los magistrados laborales entraron con una acción judicial de inconstitucionalidad tomando por base la interpretación de que el fletero debe ser considerado empleado de la empresa de transporte y por lo tanto a ella vinculado. Lo

que piden es una manifestación de la CIT contra la acción corporativista que está siendo llevada a cabo.

ECUADOR (FEDETAXIS) comentó que la informalidad es común a todos países. Informó que en Ecuador se buscó apoyar la aprobación a una nueva ley de transporte como intento para solucionar lo que pasa en Ecuador, similar a PERÚ. Informó aún que el documento de licencia de conductor profesional es lo que habilita a los autónomos en el país. Comentó que lo que se trató en la Asamblea de Guadalajara acerca de programas de chatarrización y en las demás Asambleas, los temas tratados han agregado mucho al sector en Ecuador. Pidió que la CIT refuerza una petición para que las autoridades apoyen a las entidades y sus esfuerzos en beneficiar al sector.

EL SECRETARIO-GENERAL – Sintetizó la moción de Ecuador para que la CIT se manifieste contra la informalidad a los gobiernos de los países, no solo en Brasil. Aprobado por unanimidad.

Para eso se pide que informen a la Secretaría-General a quien se debe encaminar este manifiesto. Una copia quedará en la Secretaría-General y otra será enviada al Presidente del Capítulo CIT.

COLOMBIA (ATC) mencionó la cuestión de normatización de seguros, y Colombia puede suministrar bastantes aportes a este tema.

ARGENTINA (FADEEAC) dijo que hay distintas realidades en Latinoamérica. En Argentina es el dador de carga quien fiscaliza si el transportista está registrado por el Registro Unico del Transporte Automotor. Cuando hablamos de marco regulatorio hay que tener el cuidado de estudiar la ventaja de existir normas regionales, para que no exista una no competencia o una mala competencia entre los países. Es difícil lograr un marco único para todos los países, pero si se puede lograr un marco que sea adaptado a los demás países.

REPÚBLICA DOMINICANA (FENATRADO) afirmó que Fenatrado es la única institución que reúne a todos los camioneros y empresas del transporte de carga y por lo tanto tiene condiciones de actuar de manera amplia.

BRASIL (FETCESP/NTC) pidió que además de la moción a todos los países contra la informalidad, que no se olvide de la moción frente a la actitud de la justicia laboral acerca de la cuestión de involucramiento del hombre camión autónomo o fletero como empleado de las empresas.

EL SECRETARIO-GENERAL pidió al Director Regional del Cono Sur para ayudar a aclarar la petición de Brasil, explicando que la moción es para que se cumpla las leyes laborales de modo que sean evitadas distorsiones, lo que el Sr. Martín Sánchez Zinny hizo y todos los países estuvieron de acuerdo.

#### CUESTIONES DE TRANSPORTE ENTRE PAÍSES Y FACILITACIÓN TRANSFRONTERIZA

Acto continuo, el SECRETARIO-GENERAL pasó la palabra al Director Regional Andino, Harrison Vizcaíno, para hablar de las cuestiones de transporte entre países.

El DIRECTOR REGIONAL HARRISON VIZCAÍNO mencionó las cuestiones políticas que tienen interferencia en el sector de transportes y solicitó que los miembros de CIT de los países aporten su visión del escenario andino y sugirió que se saque una resolución de la CIT para exhortar a los gobiernos a reconocer el impacto de las decisiones políticas para el sector.

EL SECRETARIO-GENERAL dijo que lo que está pasando no solo en la región andina como en otros países nos hace pensar: será que la integración va existir? A veces los transportistas se dan las manos, pero los gobiernos se dan las espaldas. Preguntó qué como podría la CIT actuar en estos temas.

BRASIL (CNT) opinó que una de las cosas que hará la CIT ganar proyección en el escenario latinoamericano es tratar de otros asuntos que no son de transporte. Debemos hablar de lo que interesa a todos, al comercio a la industria, a los gobiernos. A los gobiernos les interesa el transporte, pero tienen otros asuntos e intereses. Si tratamos de otros asuntos, si tenemos opinión acerca de otras cosas, no estaremos tratando solamente de nuestros intereses. Si tratamos de otras cosas, también estaremos tratando de la integración de los pueblos de las Américas. Cuando estemos defendiendo los intereses de las naciones y emitiendo opiniones acerca del comercio, de la industria, estaremos siendo más oídos.

COLOMBIA (ATC) dijo que los problemas fronterizos entre Colombia y Venezuela y Ecuador tiene un rasgo político difícil de superar. Es claro que la CIT representa el transporte. La afectación de la crisis política andina llegó al comercio bilateral con Venezuela, que tenía expresivo volumen. Dijo que sería muy interesante que la CIT en su próxima Asamblea haga una agenda con la participación de los representantes de cada gobierno si posible, le daríamos preponderancia a la CIT para tratar de las cuestiones que afectan a los países. También sugirió que se tenga la presencia de OEA en dicha ocasión.

COLOMBIA (COLFECAR) informó que entre Colombia, Venezuela y Ecuador, Venezuela está aplicando la normativa andina, pero no en lo que se refiere al transporte. Sugirió que la CIT haga un pronunciamiento diciendo que el transporte es un servicio público esencial que no puede ser discontinuado y debe mantener todas las condiciones que lo permitan operar sin interrupciones. En la Comunidad Andina y Mercosur se estaba iniciando un proceso de unificación de las normativas lo que es importante, además de la armonización de los regímenes aduaneros. También se está desarrollando eso en los dos bloques. En Unión Europea se está tratando de crear mecanismos para que el flujo de transporte no sea interrumpido entre los países. Pronunciamientos como estos son fundamentales para la CIT.

ECUADOR (CANATRANSPE) reiteró su propuesta de que la CIT debe llevar un manifiesto a la OEA para que gestione junto al gobierno de los Estados Unidos la revisión de las preferencias arancelarias al comercio con Ecuador, lo que está afectando al sector de transportes.

EL SECRETARIO-GENERAL aclaró 2 puntos: la OEA preza la política de la PAZ. Cuando se trata de una negociación, de un acuerdo comercial, no interfiere la OEA. Ella no interfiere en asuntos comerciales bilaterales o multilaterales. El pedido de Ecuador es para que la CIT exhorte al Congreso de Estados Unidos y Estados Unidos no hace parte de la CIT. Que reconocimiento tendrá la CIT en un país donde la CIT no es reconocida? Sugirió que este asunto debía ser discutido fuera de la reunión de la Asamblea.

ECUADOR (CANATRANSPE) - Reiteró el pedido de exhortación de la OEA por medio de la CIT, diciendo que no tratará ningún daño si la CIT lleve el asunto a la OEA.

EL SECRETARIO-GENERAL, después de consultar los directores regionales, dijo que la mesa se contrapone a la propuesta de Ecuador, pero por el principio de democracia, el asunto puede ser sometido a votación, después de la lectura de la propuesta al Consejo.

BRASIL (FETCESP/NTC) opinó que debido al que el asunto es extremadamente polémico y no fue aprobado por el Directorio Regional, y sugirió que se discuta más a hondo este asunto, reconociendo que siendo los Estados Unidos todavía no miembro de la CIT, nos gustaría entender mejor el motivo de los Estados Unidos no desearan renovar el acuerdo con Ecuador, antes de votarlo.

ECUADOR (CANATRANSPE) insistió que la CIT debe ayudar el Ecuador en la cuestión, pues de ella depende el transporte ecuatoriano.

PERÚ (UNT) reconoció la gravedad del asunto para Ecuador, y apoyó la discusión del asunto.

REPÚBLICA DOMINICANA sugirió la creación de una comisión hoy para que mañana se tenga una mejor posición acerca del asunto.

EL DIRECTOR REGIONAL HARRISON VIZCAÍNO dijo que es importante que el Capítulo Ecuador se reúna para aclarar la posición, pues se estaba tratando de la problemática de la región en el Directorio Andino. Sugirió que mañana se llegue a un consenso y se verifique el amparo legal.

COLOMBIA (ATC) exhortó a los demás que tomen una decisión favorable o no, y que no se debe omitirse.

ECUADOR (CANATRANSPE) sostuvo que Perú y Colombia están de acuerdo con la petición de Ecuador, y que en otras asambleas se ha dicho que la CIT debe ayudar a los países que más necesitan de ayuda. Pidió que someta a votación la propuesta.

EL SECRETARIO-GENERAL dijo que su posición es de que la CIT no puede pedir a OEA que exhorte Estados Unidos a hacer un acuerdo comercial con Ecuador. Dijo que allí se estaba por primera vez como sociedad civil pero el camino no era entre CIT, OEA y Estados Unidos. EL SECRETARIO-GENERAL reconoció que el pedido de Ecuador es justo, pero adoptar este camino sería perjudicar la CIT ante OEA.

ARGENTINA reconoció que el problema con Estados Unidos es algo que afecta a todos los países. Reconoció la complejidad de la ponencia de Ecuador, y estuvo en pro de se tomar una decisión por voto.

EL DIRECTOR REGIONAL MARTÍN SÁNCHEZ ZINNY preguntó qué cuales gestiones CIT Ecuador ha hecho junto al gobierno y qué posición tiene el gobierno con respecto a este tema, pues el gobierno ecuatoriano podría mirar con desagrado la postura de la CIT. Pidió a que se encuentre una posición.

EL SECRETARIO-GENERAL solicitó que, debido a la polémica, se forme un comité de algunos países acerca del tema, con presencia de Colombia y Peru.



ARGENTINA solicitó que los Directores regionales acompañen el comité y el el SECRETARIO-GENERAL sometió al Consejo la indicación del Director Harrison para acompañar el comité.

#### INFORMES Y CIERRE DEL PRIMER DÍA

El SECRETARIO-GENERAL informó que el asunto sería tratado como primer punto de pauta del día siguiente e invitó a todos los Presidentes de Capítulos CIT y Directores Regionales a la Cena de la noche, en la que sería realizada la Primera Otorga de la Medalla del Orden del Mérito Interamericano de los Transportes.

El DIRECTOR REGIONAL MARTÍN SÁNCHEZ ZINNY reconoció el esfuerzo de la Secretaría-General y de su equipo en hacer la 12ª Asamblea General en el Edificio histórico de OEA, en la capital de un país todavía no miembro. Mencionó una fábula para decir que cada uno ve las cosas de distintas maneras, pero se debe celar por el cumplimiento de la esencia de las normas que en caso de CIT están reunidas en el Estatuto. Alertó que las decisiones que se tome el día de mañana si no son fundadas y embasadas podrán comprometer a la institución.

#### **SEGUNDO DÍA – 5 de noviembre de 2009**

Iniciando los trabajos del segundo día, el SECRETARIO-GENERAL informó que en la noche anterior fueron otorgadas medallas del Orden del Mérito Interamericano de Transportes – OMITRANS – a las siguientes personas: Luis Morales de Argentina, Alvaro Sanin, de Colombia; Martín Sánchez Zinny, de Argentina; Leopoldo Almanza, de Colombia, y Paulo Vicente Caleffi, Secretario-General de la CIT, en el grado “Diario”, de una estrella.

En primera llamada, el Secretario-General procedió a la verificación del quórum a las 10:10, estando presentes: Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador, México, Nicaragua, Panamá, República Dominicana, PERÚ (UNT) y Uruguay, quedando pendientes Guatemala y Venezuela, habiéndose sumado Guatemala después.

#### PRESENTACIÓN DE CURSOS DE LA SECRETARÍA GENERAL

El SECRETARIO-GENERAL entonces pasó la palabra al Dr. Marcelo de Felippes, Asesor Especial de la CIT, para que hiciera una breve presentación de los cursos ofrecidos por la Secretaría-General de la CIT a los países miembros, lo que hizo, presentando cursos con la Universidad de Miami y con la Universidad Católica de Brasilia, cuyas informaciones detalladas están disponibles en el sitio de la CIT, además de mencionar el proyecto que está siendo desarrollado con la Universidad de Georgetown en tecnologías sociales y logística de subsistencia.

#### PRESENTACIÓN DE MEDELLÍN COMO PRÓXIMA CIUDAD-SEDE DE LA ASAMBLEA DE CIT EN 13ª EDICION

Enseguida, el SECRETARIO-GENERAL llamó el Presidente de CIT Capítulo Colombia, Alvaro Sanin, quien hizo una presentación invitando a todos a estar en Medellín en MAYO de 2010 en la 13ª Asamblea de la CIT e proyectó una invitación especial también por parte del Alcalde de Medellín a los participantes.

Acto continuo, no habiendo llegado el Presidente de CIT Ecuador, el SECRETARIO-GENERAL determinó pasar al orden del día, y en principio preguntó al Señor Alvaro Sanin de ATC-COLOMBIA las fechas de la próxima Asamblea de la CIT y se le contestó que serán los días 13, 14 y 15 de Mayo de 2010.

REP. DOMINICANA informó que en el mes de mayo se llevarán a cabo elecciones en el país, por eso es posible que no estarán presentes debido a eso.

EL SECRETARIO-GENERAL reconoció la llegada del Presidente de CIT ECUADOR Nelson Chávez, a quien preguntó si desearía retomar el asunto del día anterior y se le contestó que estaban elaborando una redacción para la propuesta y luego le sometería a la Asamblea.

En vista de eso, el SECRETARIO-GENERAL pasó al asunto de análisis de los requisitos para la elección del Secretario-General y de los Directores Regionales a realizarse en la próxima asamblea, mencionando el Párrafo 1º del Artículo 55 del Estatuto de la CIT, el cual define que será exigida para votación  $\frac{3}{4}$  de los representantes, en votación secreta, en mayoría simple. Hizo la convocatoria a todos los países miembros para la elección del Secretario-General y Directores Regionales en la 13ª Asamblea de la CIT a realizarse en mayo de 2010 en Medellín, en el segundo día, a ser presidida por los actuales Secretario-General y Directores Regionales. No habiendo duda acerca del asunto, lo dio como concluido.

El DIRECTOR REGIONAL HARRISON VIZCAÍNO dijo que estaban elaborando un texto de propuesta de CIT Ecuador, que sería posteriormente presentado, al que estuvo de acuerdo el Señor Nelson Chávez, presidente del Capítulo.

#### DEBATE ACERCA DEL PLAN PARA HACER QUE LA CIT SE CONVIERTA EN ENTIDAD SUPRANACIONAL

EL SECRETARIO-GENERAL, pasando al siguiente punto, informó que desde la creación de la CIT, la CIT viene haciendo contactos con las Embajadas de los países miembros, y más recientemente, ha enviado a los países un documento certificado por el Ministerio de Relaciones Exteriores y Embajadas nacionales, con fuerza legal, reconociendo a los capítulos como parte de la estructura de la CIT, para que pudieran tener personería jurídica en sus país. Por otro lado, se solicitó a los países un documento reconociendo a la Secretaría General de la CIT como órgano central de la Cámara y solamente 7 países contestaron: ARGENTINA, COLOMBIA, ECUADOR, GUATEMALA, PANAMÁ, PARAGUAY Y PERÚ. Urgió a los demás países a enviar a la Secretaría-General dicho documento en carácter urgente, para que la SG/CIT de trámite a los documentos en los órganos competentes de Brasil, para que la CIT obtenga el carácter diplomático de organismo supranacional.

Además, reiteró la proposición hecha a la OEA de representar la sociedad civil de los transportistas y además industria, comercio, agricultura y servicios. Así la participación de la OEA no sería de un organismo consultivo pero representativo. Explicó que la OEA es un organismo gubernamental, y la sociedad civil solo puede actuar junto a los gobiernos, no tiene asiento directo en la OEA.

Reconoció la presencia de la Embajadora de URUGUAY ante la OEA y de la CBT Venezuela, pasando enseguida la palabra a Ecuador para que leyera su propuesta. ECUADOR dijo que

repartirá copias de la propuesta del Ecuador entre los presentes y el Secretario General pidió unos momentos para que fuera hecho eso antes de iniciar la discusión.

#### INICIATIVAS DEL SECTOR PARA MINIMIZAR EL IMPACTO AL MEDIO AMBIENTE

BRASIL (FETCESP/NTC) a pedido del SECRETARIO-GENERAL, informó que el Proyecto Despoluir es realizado mediante convenios con Federaciones de Transporte para la cesión de un equipo de medición de la polución del aire por los vehículos. Los Sindicatos interesados reciben los equipos de las Federaciones conveniadas. Los laboratorios móviles quedan en vehículos específicos y a veces en los PATE – Puestos de Atención al Trabajador en el Transporte. Y eso para verificar si el vehículo no está gastando más combustible que el necesario, cual es el impacto al medio ambiente, Es un programa vitorioso con 62 laboratorios móviles, las empresas pueden agendar y auferir el nivel de polucion de su flota, y además hay puntos de aferición programados en las gasolineras.

EL SECRETARIO-GENERAL explicó que la razón de tratarse estos temas es que el sector es considerado responsable por el impacto ambiental. Mencionó como ejemplo los navíos que ingresan en el río Amazonas, y deja su lastro de agua de otros países en el río, contaminándolo. También mencionó que un camión lleva mercancías que son transportadas por varios carros, lo que impacta mucho más el medio ambiente.

FENAMAR contrapuso que Brasil es pionero en la gestión de agua de lastro y sigue las recomendaciones de la OMI – Organización Marítima Internacional, y puede aportar apoyo a los países con su experiencia.

#### PROPUESTA DE CIT CAPÍTULO ECUADOR

EL DIRECTOR REGIONAL HARRISON VIZCAÍNO leyó la propuesta: “Solicitar a los gobiernos de los países miembros de la CIT el fortalecimiento de las relaciones comerciales entre Estados, para lograr acuerdos o convenios que impulsen un crecimiento del comercio internacional de materias primas, bienes, servicios y turismo hacia los países en desarrollo en condiciones preferenciales. Se priorizará a aquellos países que aún no han suscrito tratados de libre comercio o acuerdos de preferencias arancelarias con los Estados Unidos, la Unión Europea y los países asiáticos.” El SECRETARIO-GENERAL Abriendo la discusión, pasó la palabra a VENEZUELA.

VENEZUELA dijo estar de acuerdo con la propuesta en parte, pues las relaciones políticas exteriores venezolanas contrarias totalmente a cualquier tipo de acuerdo de libre comercio con Estados Unidos. Lo demás está de acuerdo, pero se debe evitar la confrontación con el gobierno venezolano en un momento en que la CBT VENEZUELA formaliza su ingreso en la CIT. Sugirió un cambio en la semántica de la propuesta.

COLOMBIA opinó que se debe tener como base el Estatuto para emitir declaraciones a organismos gubernamentales para no comprometer la institución. Recordó la posición de Cuba en la Asamblea de Panamá en 2008, cuando se abstuvo de votar debido a sus posiciones políticas.

EL SECRETARIO-GENERAL pidió un receso de 10 minutos para reformulación de la redacción de la propuesta.

## RECICLAJE DE UNIDADES VEHICULARES DENTRO DE UN PROGRAMA INTERAMERICANO DE RENOVACIÓN DE FLOTA

EL SECRETARIO-GENERAL, pasando al punto siguiente, pasó la palabra a Brasil para hacer sus consideraciones.

BRASIL (FETCESP/NTC) reconoció que este es un tema que preocupa, pues con una flota de 2 millones de camiones, se pretende exigir la inspección vehicular obligatoria, lo que puede implicar en una reposición de 50 mil vehículos, o sea, una producción de una década y media de producción para reponer la flota. Entendemos que no es posible una renovación de flota sin la reciclaje de los vehículos. A los fabricantes no les gusta pues implica en costos, pero es extremadamente importante que la CIT se posicione con respecto a eso. Es una verdadera vergüenza el estado de los camiones que pasan por el puerto de Santos, en las grandes carreteras, hay a veces 250 km de embotellamiento debido a camiones rotos al margen de las carreteras. Existe en Latinoamérica una campaña contra los camiones, contra el transporte de carga por carretera y debemos hacer un protesto contra este tipo de actitud en Latinoamérica.

El DIRECTOR REGIONAL MARTÍN SÁNCHEZ ZINNY dijo estar totalmente de acuerdo con la problemática que claramente explicó el Dr. Benatti, pues todas las autoridades y la población en general se molesta con la presencia de los camiones, pero después quiere ir a la góndola del supermercado y poder adquirir cualquier producto a cualquier hora. La congestión no es deseada, pero el abastecimiento es necesario para el desarrollo de las economías.

COLOMBIA (ATC) informó que el tema de chatarrización es vivo en Colombia, pues el envejecimiento de la flota es dañoso para la economía y competitividad. El no asumir la responsabilidad sobre el impacto ambiental sería cerrar los ojos a la realidad. Hay que adentrar en la tecnología para evitar el mayor consumo de combustibles minerales. Logramos en 2007 implementar la chatarrización y se logró que el gobierno implementara una política de cupos para los vehículos nuevos a utilizarse en el sector público de carga. Inmediatamente se implantó 2 opciones, chatarrización por un cupo, y chatarrización para reposición de unidades viejas. Cuando los vehículos ha cumplido todos los requisitos, se los encamina a chatarrizar. Este año de 2009, fueron chatarrizados 1800 vehículos de carga y para el 2010 se chatarrizará unos 3000 vehículos. Se ahorró 137 millones de galones de aceite. Vehículos que cargan 2.148.000 toneladas. Este procedimiento ha sido difícil, pero fueron reducidos costos de transporte debido al uso de vehículos más nuevos, y se busca una ley que equilibre la oferta y la demanda de vehículos. Es una selección que la hace el gobierno. Para reposición, se da una concesión para que el transportador vuelva a ingresar al sector. Cree que el programa no está malo, hay que mantenerlo y desarrollarlo.

ARGENTINA (FADEEAC) informó que en Argentina, los pequeños empresarios que tienen vehículos medianos son los que más sufren con el deterioro de la actividad, con muchas muertes por accidentes de tránsito, y vehículos que cargan mucho más que los vehículos nuevos. Estamos trabajando para ver como el empresario argentino puede acceder a la renovación de flota. Hace 3 años el gobierno hizo un plan para renovar la flota y producir la chatarrización. Hace 5 meses la FADEEAC formó un grupo de ingenieros que está trabajando con IVECO para desarrollar un camión que tenga un mejor nivel de contaminación. En el lanzamiento, se hará una chatarrización de unidades usadas, con presencia del gobierno. No se quiere que se produzca un comercio ilegal de unidades viejas. Para sacarlas a la chatarra, el

vehículo hay que ser registrado en el RUTA (registro único del transporte automotor). Estimamos para 2010 sacar de las calles 3000 vehículos y un fondo de 50 millones de dólares para financiamiento de unidades nuevas. En Argentina el parque vehicular tiene edad promedio de 18 años. El transporte tiene que ser competitivo. Mínimamente los camiones tienen que tener 30% de componentes argentinos. Eso va a generar más empleo en la industria Argentina. Tenemos que hablar con todos los Estados y que no sea un tema que se trate en un momento o por un gobierno. Todos los gobiernos tienen que seguir desarrollando este programa para que sea continuado.

PERÚ (UNT) informó que en el país, de 180000 camiones, 80% tiene un promedio de 25 años de antigüedad. La contaminación es sumamente grande. El puerto de Callao mueve el 85% de la carga internacional de todo PERÚ (UNT). Casi 90% de estos vehículos están ahí. Necesitamos el apoyo del estado y no tenemos. Sin embargo, el día 26 de noviembre se paralizará el Puerto. Los transportistas tradicionales no actúan en el puerto, sino los operadores logísticos. El gobierno exige una auferición técnica a la cual los transportistas deben someterse y sin renovación de flota, caen en la informalidad. Apoyó a todos los miembros de la CIT, que se inicie o se regule una forma de chatarrización que pueda beneficiar a todos y al medio ambiente. Esperamos que en PERÚ (UNT) se defina definitivamente esta situación. Buscaremos alternativas con los ejemplos de Colombia y Argentina, para solucionar esta problemática. 2 vehículos nuevos nos rinden más económicamente que 5 antiguos. Entonces, la reducción del parque automotor camionero va de la mano con la eliminación de la informalidad y la preservación del medio ambiente. Por eso estamos en pro de mejorar la competitividad en el transporte.

ECUADOR (FEDETAXIS) informó que se inició hace cerca de un año el proceso de chatarrización en Ecuador en todos los modales, y ya 5000 unidades fueron chatarrizadas con créditos de la corporación económica nacional. Sugirió alimentar la base de datos de información a efecto de que todos los países brindemos la información, para que con base en esta información los países que no han tenido esta experiencia. En Ecuador, los programas de chatarrización solo valen para los transportistas organizados del país. La CIT debería llamar la atención para la seguridad vial, con vehículos viejos saca muchas vidas. Se debe motivar e incentivar los transportistas para que envíen sus vehículos a la chatarra con el debido apoyo gubernamental. Agradeció a la CIT por el intercambio proporcionado por la CIT en el tema. Que la CIT pueda contribuir con esa información.

NICARAGUA felicitó a Ecuador por tener un sistema de chatarrización. Nicaragua tiene una contaminación extremada y solicitó conocer la experiencia de Colombia para que en su país sea elaborado un plan de renovación de flota.

MÉXICO (CANACAR) dijo que este tema conlleva toma de decisiones, por parte de los gobiernos. Aunque México fue pionero en el tema chatarrización, el programa no va bien. La crisis económica no ha ayudado en absoluto su desarrollo. Felicitó a los países que han adoptado este proyecto y que buscan el éxito de ello. Sería muy interesante conocer los éxitos y los fracasos de dichos programas. El sector de pasajeros ha adoptado con éxito el programa de chatarrización. Un autobús viejo en este contexto no puede ni siquiera ser desassemblado, se debe chatarrizarlo por completo. Sin embargo, eso se aplica al servicio público federal. Si los gobiernos no apoyan la chatarrización y no propician financiamientos blandos o a fondo perdido para la renovación del parque vehicular, no se logrará éxito. Se comprometió a hacer la presentación del caso del programa mexicano en el sector de pasajeros.

BRASIL (FETCESP/NTC) preguntó si en México el sector logra obtener bonos de carbono y le fue contestado que no.

EL SECRETARIO-GENERAL dijo que la CIT sintetizará las solicitudes y pasó la palabra al Secretario de la CIP-OEA.

EL SECRETARIO CARLOS GALLEGOS dijo que debido a la convergencia de los temas entre CIP y CIT, sugirió que se haga un evento conjunto de las entidades cuyo resultado serían recomendaciones a los gobiernos, para atender a estas soluciones.

EL SECRETARIO-GENERAL puso en votación la nueva redacción de la propuesta de Ecuador, que se alteró para “Solicitar a los gobiernos de los países miembros de la CIT el fortalecimiento de las relaciones comerciales entre Estados, para lograr acuerdos o convenios que impulsen un crecimiento del comercio internacional de materias primas, bienes, servicios y turismo e inversiones, a nivel regional, hemisférico y global, como mecanismo fundamental para el desarrollo económico y social” y la misma fue aprobada por unanimidad.

#### SEGURIDAD EN LOS TRANSPORTES

EL SECRETARIO-GENERAL – No estando presente Guatemala, solicitó al Director Regional Leopoldo Almanza para aclarar la situación en aquella región.

EL DIRECTOR REGIONAL LEOPOLDO ALMANZA dijo que el problema de seguridad en la región es crítico. Ya no es tan solo el robo de mercancías sino la extorsión que se está practicando por grupos involucrados con el narcotráfico. Las autoridades y transportistas tienen que invertir para salvaguardar las empresas y sociedad de esos delitos. Habiendo llegado el Viceministro al salón, solicitó al Viceministro de Infraestructura de Guatemala, representante de dicho país, para que aclarara el tema.

EL VICEMINISTRO DE COMUNICACIONES DE GUATEMALA, habiendo tomado asiento, informó que la idea es crear una fuerza táctica para garantizar la seguridad de las carreteras y vial. Dentro del tema, existe una Comisión de Tránsito, pero que por falta de recursos tiene una acción sumamente limitada. Hay la intención de hacer alianzas estratégicas.

EL DIRECTOR REGIONAL LEOPOLDO ALMANZA agradeció al aporte del Viceministro, y mencionó el ejemplo de Brasil, donde hay estudios conducidos por expertos militares acerca de seguridad en las carreteras. Dijo que además México puede llevar a la 13ª Asamblea cifras, estadísticas e informes acerca de la lucha contra el narcotráfico.

EL SECRETARIO-GENERAL, hablando como Presidente de FETRANSUL de Brasil, dio testimonio de una experiencia de acciones autónomas de seguridad, pues no se confiaba en la policía, y dichas acciones lograron bastante éxito. Subrayó que no es el crimen que es organizado, el la sociedad que no se organiza para tener fuerza contra el crimen.

BRASIL (FETCESP/NTC) informó que en su país la situación en Sao Paulo es una de las mas graves que puede ocurrir. Es el estado de mayor producción de Brasil, y concentra un 70% de todo el robo de cargas de Brasil. Hay en FETCESP/NTC, SETCESP y NTC un Departamento solo para tratar de las cuestiones de seguridad, haciendo un trabajo de integración entre el sector y

los órganos de seguridad pública. La cuestión es tan grave que llegó a ser objeto de una Comisión de Inquérito en el Congreso Nacional. Nadie roba camiones sin haber quien las compra. Debemos trabajar para agarrar el receptor de esa carga robada por el bosillo. Argentina dio buenos ejemplos de cómo se debe tratarlo, con la Ley del Decomiso. Hay que ser un trabajo de inteligencia e información entre policía federal, estadual, secretaría de los estados. No se puede ingresar en un almacén, pero la secretaría de hacienda puede ingresar para hacer la conferencia de la mercancía. Solicitó a Argentina que informe como está la cuestión actualmente.

COLOMBIA (ATC) cree que este es un tema importante para la próxima Asamblea. El transporte en Colombia está alcanzando mejorar su nivel de seguridad, pero mucho hay que hacerse todavía.

PERÚ (UNT) dijo que, a pesar de los GPS e comunicación integrada, todavía hay mucha delincuencia y opinó que este es un tema que merece atención, merece seguir siendo tratado en la próxima Asamblea.

ARGENTINA informó que Hubo una baja en los robos de cargas, eso debido a los cambios en los código penal, juzgando quien compra mercadería robada, por la ley del decomiso.

COLOMBIA (COLFECAR) también estuvo de acuerdo en que el tema sea tratado en la Asamblea de Medellín en 2010, pues en Colombia en 2008 hubo 2360 casos lo que disminuyó a 646 casos, debido a una colaboración entre las empresas con las autoridades. Mencionó también que el éxito de las acciones también depende en garantizar que las leyes puedan punir a los delincuentes de manera a que no puedan salir tan fácil de la cárcel.

NICARAGUA (CANITRANS) dijo que se pierde la mercancía y también se pierde el equipo completo. Aunque se trabaje con GPS, y demás equipos, hay que tratar con las diferentes autoridades de los varios países de la región para recuperar las pérdidas.

PERÚ (UNT) explicó que lo que pasa es que los dueños de camiones son responsabilizados por los robos.

BRASIL (FETCESP/NTC) reconoció lo que dijo Perú, y añadió que además de los costos de equipos, las gerencadoras de riesgo lamentablemente no colaboran en nada con la situación, pues cuando la empresa contrataba un conductor, había que hacer una total investigación de su vida para que llevara una carga. El Ministério Público de Brasil intervino para saber porqué esas exigencias. Dijo que no se puede firmar alianzas con las gerencadoras de riesgo sin rediscutir todo el proceso.

#### TIEMPO DE CONDUCCIÓN

EL SECRETARIO-GENERAL llamó la Asamblea a discutir el tema tiempos de operación en el transporte y dijo que debido a la importancia del tema, es importante recaudar informaciones y leyes acerca del mismo, para profundizar el debate del tema en la próxima Asamblea de la CIT. Acto continuo, solicitó al Señor Martin Rojas de ATA en EE. UU. Que informara la experiencia americana en cuanto la cuestión de tiempo de conducción.

MARTIN ROJAS – Saludó a todos y expresó la disposición de ATA, en EE.UU. se pierde 15 billones de dólares con delitos en el transporte. Mencionó que hay un programa muy interesante es el SmartWay que ahorra costos y ayuda en la cuestión del medio ambiente. Dijo que el tema de horas de operación de los choferes impacta a varios temas, laboral social, de recursos humanos, etc. Informó que en los EE.UU., desde 1933 las horas de operación de choferes no cambiaron hasta el 2005. Opinó que es increíble que en todo este tiempo con el desarrollo no se haya cambiado de 18 horas de operación. Si un chofer tiene 18h de operación, en algún momento el chofer empieza su trabajo a las 2, 3 o 4 de la mañana, las horas más críticas para causar accidentes, debido a estudios científicos acerca del ritmo biológico. Hoy se está intentando que el chofer trabaje 14 horas el día y descansar 10h. Dijo que no fue un cambio fácil, hubo mucha discusión y pelea y al final se llegó a una normatividad, pero hoy los que se oponen al autotransporte de carga empezaron a pelear en la justicia. Nosotros estamos basados científicamente en estudios de universidades como la de Stanford en ese tema. La espera por la carga en bodegas también se incluye en las horas de operación. El número de accidentes ha descendido, mientras las distancias recorridas han aumentado. Un 80% de los accidentes son por falla del conductor, de acuerdo con los estudios científicos. Si una norma es distinta a la de un país vecino, eso se complica.

EL SECRETARIO-GENERAL dijo que si se trata de una normativa laboral, el transporte internacional no es afectado, pero si es una norma de tránsito, ahí es totalmente distinto.

ARGENTINA estuvo de acuerdo con el SECRETARIO-GENERAL, y comentó que en la Unión Europea, cuando se trataba de la norma como laboral, se restringe la operación. Es preocupante el sistema que Brasil está adoptando, que está totalmente fuera de la realidad, pues en UE se puede manejar pocas horas y detenerse, en Brasil no se puede debido a falta de estructura. Hay que tener mucho cuidado con lo que se implementa, pues puede servir a otros países sin que se adecue a la realidad.

BRASIL (FETCESP/NTC) informó que después de mucha negociación, se consideró que la cuestión debe ser tratada dentro del código nacional de tránsito, para que haya fiscalización. El Ministerio Público está entrando en las empresas, confiscando computadoras del sector de recursos humanos, y se teme que la situación quede mucho más grave de lo que es,

#### INFORMES FINALES

El SECRETARIO-GENERAL dijo que en esta Asamblea también sería la despedida de la Señora Felicia Vilela de la función de Directora Ejecutiva de la Secretaría-General de la CIT, para asumir un puesto en el gobierno brasileño.

Invitó al Secretario Carlos Gallegos para participar de la Reunión de Medellín, días 13 al 15 de mayo de 2010, y el Señor Gallegos agradeció la invitación, manifestando su satisfacción en haber participado de la 12ª Asamblea de CIT, donde aprendió mucho del punto de vista del sector terrestre, que tiene directa relación con el área de puertos, y expresó su deseo de que la OEA pueda seguir cooperando con la CIT en asuntos de común interés.

El SECRETARIO-GENERAL agradeció al Secretario Gallegos y enseguida pidió un aplauso a los traductores intérpretes quienes han prestado su servicio a la Asamblea. Luego dejó la palabra libre a los países miembros para que pudieran manifestarse.



COLOMBIA (COLFECAR) mencionó la existencia de los observatorios técnicos que tiene COLFECAR y los puso a la disposición de la CIT, para asuntos técnicos, de costos, etc.

El PRESIDENTE DE ALL (Asociación Latinoamericana de Logística) agradeció la oportunidad de estar presente como observador, escuchando las temáticas importantes que fueron debatidas.

#### CIERRE

El DIRECTOR REGIONAL MARTÍN SÁNCHEZ ZINNY reiteró el reconocimiento a la Secretaría-General de CIT, su staff y la OEA por el encuentro realizado.

El DIRECTOR REGIONAL HARRISON VIZCAÍNO manifestó apoyo a CBT Venezuela para la conformación del Directorio de CIT Venezuela, exhortó a PERÚ para hacer parte del Bloque Andino en la CIT y participar de sus actividades.

EL DIRECTOR REGIONAL LEOPOLDO ALMANZA agradeció al Secretario de la CIP-OEA por su participación y reiteró su apoyo a COLOMBIA en la próxima Asamblea, y el compromiso de CIT México con el recibir la 14ª Asamblea en México, al que el Presidente Arturo Alcántara está totalmente de acuerdo. Felicitó a la Señora Felicia Vilela por su trayectoria de profesionalismo y la agradeció por el trato personal que dedicó a todos de la CIT.

EL SECRETARIO-GENERAL dijo que la organización de la 12ª Asamblea fue un desafío, por ser realizada en un país todavía no miembro, y su esperanza de que las entidades de EE.UU. puedan un día incorporarse. Agradeció a la OEA por recibir la Asamblea y a la activa participación del Señor Carlos Gallegos,

EL SECRETARIO CARLOS GALLEGOS felicitó a todos por el éxito de los trabajos y la seriedad de la Asamblea y sus temas y dió por cerrada la Asamblea y determinó el cierre del Acta, el cual yo, Felicia Vilela, la he redactado.

Washington, 05 de noviembre de 2009.

\* \* \*