

ACTA DE LA I SESIÓN PLENARIA DE 2004
DE LA CÁMARA INTERAMERICANA DE TRANSPORTES

II REUNIÓN ORDINARIA DE LA CIT

A los 22 días del mes de abril del año 2004, se reunieron en el Salón Gaivota 1 del Hotel Blue Tree Convention Ibirapuera, en São Paulo, Brasil, en Sesión Plenaria conjunta, los representantes del Directorio de la Cámara Interamericana de Transportes (C.I.T.), de 10 países, representantes de entidades afiliadas, empresas y entidades en general. En el inicio de la sesión, el Presidente de la C.I.T., PAULO VICENTE CALEFFI, reconoció la presencia de las siguientes delegaciones: ARGENTINA, ARUBA, BRASIL, CUBA, ECUADOR, PARAGUAY, URUGUAY Y VENEZUELA. A estos países posteriormente se sumaron MÉXICO y BOLIVIA, representados por delegación.

1) ABERTURA DE LA SESIÓN

Dando por abierta la Sesión, el Presidente de la CIT saludó a los participantes y pidió que hicieran su presentación personal. Hechas las debidas presentaciones, el Presidente pasó a la pauta del día, que se iniciaba por una presentación por parte de la CIT.

2) PRESENTACIÓN DE LA CIT

2.a) Nuevos Miembros

El Presidente esclareció sobre el primer punto de la pauta, y pidió que la Secretaria Ejecutiva hiciera los informes sobre los nuevos miembros. La Sra. Felicia Vilela explicó que se encontraba en negociación la participación del SURINAME y del CANADÁ, y que incluso la FENAMAR – Federación Nacional de Agencias de Navegación Marítima de Brasil acaba de sumarse a la CIT, lo que contribuirá muchísimo con los trabajos que la CIT venga a desarrollar en el modo acuático.

2.b) Investigaciones y Estudios

Acto continuo, pasó la palabra al Consultor de la CIT, Julio Cesar Mota Martins de Almeida, para que haga una presentación de las investigaciones y estudios que la CIT ha realizado en el último período.

El Sr. Julio Almeida hizo consideraciones sobre los estudios en las áreas de Legislación, Señalización de Tránsito, Habilitación Profesional y Capacitación Profesional, exponiendo resultados de investigaciones junto a los países, en el acervo de la CIT, en Internet y otras fuentes. Como resultado, la proposición de los siguientes puntos:

2.b.1) Instruir y asegurar, al personal involucrado con transportes, el conocimiento necesario de las peculiaridades de cada ruta en cada país involucrado. Ya existen muchos documentos y materiales producidos dentro de los bloques económicos, los cuales pueden

auxiliar en estas orientaciones que deberán ser enviadas y pleiteadas junto a los organismos competentes.

- Examen de idioma básico (técnico para los transportes) de portugués, inglés y de español;
- Estudio de las señalizaciones básicas de tránsito de los países (diferentes al de su origen) por donde este profesional tendrá que pasar;
- El conocimiento, a través de cartillas previamente preparadas por los GT, de las peculiaridades de la legislación de tránsito de los países referenciados en la guía de transporte;
- Licencia, de carácter especial, que facilite al poseedor del documento ejecutar las actividades de transporte en toda el área latinoamericana;
- Mientras la licencia no pueda ser implementada, y en carácter transitorio, es necesario un sello personalizado.
- Adaptación de las señales viales existentes. Adopción, sin grandes alteraciones, de las señales preconizadas en instrumento legal ya aprobado;
- Exigencia, en el curriculum de los profesionales involucrados con los transportes, del conocimiento de las peculiaridades de señalización, así como de los códigos de tránsito existentes en cada país involucrado en la operación logística;
- Reglamentación de una licencia especial – nivel internacional – que habilite el conocimiento técnico y específico de los profesionales de transportes a transitar en el continente americano;
- Necesidad de conocimiento básico, por el mismo personal enumerado anteriormente, del idioma hablado en el país donde se realizará el servicio de transporte.

Estas fueron algunas sugerencias de la CIT para el desarrollo de la capacitación, señalización de tránsito y habilitación Professional.

2.c) Sitio Web

Terminada la presentación de las investigaciones y estudios CIT, la Secretaria Ejecutiva de la CIT, Felicia Vilela, presentó el sitio web de la CIT, ubicado en la dirección www.citamericas.org, sus funciones, contenido y objetivos.

2.d) Acciones de la CIT

El Presidente llamó la atención de los presentes al Informe Anual de Actividades, que había sido distribuido a los participantes, y aclaró algunos puntos de destaque, que se encontraban en el documento de informe de la presidencia, distribuido a los presentes.

3) PRESENTACIÓN POR PARTE DE LOS PAÍSES

En primer lugar, el Presidente aclaró que la CIT ya había recibido solicitudes de presentación por parte del BRASIL, por medio de la Cámara y aclaró que las entidades respectivas iban a hacer su presentación prioritariamente, y después las demás tendrían un espacio para manifestación de temas de interés. Aclaró también que las

presentaciones agendadas tendrían 20 minutos y 10 de debate/preguntas, encunanto que las demás podrían tener 15 minutos de presentación y 10 de debate, hasta un máximo de 5 presentaciones adicionales.

3.1)CBC - BRASIL

La primera presentación, de la Cámara Brasileña de Contenedores y Transporte Multimodal, la CBC, destacó los siguientes puntos:

- Flujo de Contenedores en el Brasil;
- Robo de Contenedores;
- Falta de Contenedores en Brasil y en Argentina;
- Porcentaje de contenedores en el segmento marítimo y en el mercado e cabotaje;
- Brasil representa sólo 1% del total mundial de contenedores;
- Problema de sobretasas;
- Presentación de la legislación de contenedores de Brasil (Instrucción Normativa 285, Portarias Ministeriales);
- Nacionalización del contenedor.

Terminada la presentación, el Presidente sugirió que la CBC envíe la proposición de la legislación de contenedores, para que los países la analicen y la comenten. Enseguida, abrió espacio para que Cuba y Argentina hagan su presentación, empezando por CUBA.

3.2) MINISTERIO DEL TRANSPORTE - CUBA

Por CUBA, fueron presentados por el Ing. Medina, los siguientes puntos:

- Transporte – uno de los sectores más afectados en los últimos 15 años; producto al bloqueo económico de los Estados Unidos, lo cual provoca que:
 - Las tarifas de fletes se incrementan en un 22%, una vez que Cuba tiene que fletar buques extranjeros;
 - No hay acceso a las fuentes de financiamiento para renovar la flota de camiones y de todos los transportes en general.
- Posición geográfica de Cuba - ausencia de fronteras, facilita el transporte marítimo de pasajeros y carga;
- Las limitaciones de cabotaje impulsaran la utilización del ferrocarril, en conjunción con los camiones;

El Presidente entonces pasó la palabra a la ARGENTINA, para que hiciera su presentación:

3.3) FADEEAC\FPT - ARGENTINA:

- R.U.T.A. – 220 mil vehículos registrados en el Registro Único del Transporte Automotor (punto importante para cambios en el transporte) – los principales fiscalizadores son los clientes del transporte;
 - El seguro no cubre accidentes no previstos en el R.U.T.A.;

- La gendarmería fiscalizará el seguro juntamente con la habilitación de vehículos y los requisitos técnicos obligatorios;

- El cliente es responsable solidario por el transporte irregular, fuera de los requisitos del R.U.T.A., como medida para combatir la irregularidad.

- Examen Psicofísico de Aptitud de Conductores y Capacitación Obligatoria – requisito para todos los transportistas. La capacitación es conducida por la FPT, el brazo técnico de la FADEEAC;

- Sugerencia de temas para la CIT: INFRAESTRUCTURA y SEGURIDAD (piratería del asfalto)

- INFRAESTRUCTURA: exigir de los gobiernos las inversiones de los impuestos de mantenimiento vial a los fines que se proponen.

- En Argentina, hay 20 años de déficit en mantenimiento vial;

- La falta de caminos también aumenta el costo país;

- SEGURIDAD: en Argentina se robó en 2003 más de 3000 camiones;

- La Ley de Decomiso se aprobó para contener esta tendencia;

- El que compra la mercadería (receptor) también es culpable por el problema, pero también se pune a los compradores de buena fe;

- Toda la mercadería de los depósitos de los receptores es considerada robada;

- Este año, con la Ley, de 53 casos de robo de cargas, se solucionaron 32 casos;

- Sugerencia de presentar a los países la experiencia de Argentina.

El Presidente entonces solicitó a la Argentina que envíe a la CIT la legislación mencionada, pues el problema es común a los demás países.

- RECURSOS HUMANOS (FPT – ARGENTINA – entidad creada por la FADEEAC hace 12 años): La formación de los Recursos Humanos debe ser prioridad, no solo de conductores como también de empresarios;

- La mayoría de los países tienen la misma origen en el transporte de cargas – familiar, pequeña, hasta el desarrollo que es hoy;

- En la I Reunión en Brasilia, mencionó que en el año 2002, 13.000 choferes ya habían sido formados por la FPT y en total 120.000 choferes ya habían sido formados hasta el momento, en todas las regiones de Argentina;

- Convenio con el Ejército Argentino para capacitación;

- Previsión de formación hasta de operadores de carretillas elevadoras;

- Participación internacional en los Cursos;

- Curso sobre ISPS para operadores portuarios en el área de Seguridad;

- La FPT ha ganado un concurso público para promover, en carácter oficial, la capacitación de conductores;

- La Argentina colocó a la disposición de los países su experiencia como promotor oficial de la capacitación.

La Presidencia de la CIT ofreció la chancera de CIT para el reconocimiento del trabajo de capacitación que realiza la Argentina, en todo el continente.

Continuando la presentación el representante argentino del Transporte Argentino mencionó problemas en el transporte de carga, principalmente el problema de camiones que son parados todo el tiempo debido a conflictos de reglamentación.

El Presidente entonces pidió que sea enviada a la CIT los problemas relacionados a los Camiones a la ABTI, y también informar los gobiernos sobre los mismos.

- Énfasis en la capacitación como propulsor de desarrollo.

El representante uruguayo pidió la palabra para comentar lo que presentó Argentina, por medio de las siguientes cuestiones:

- Problemas con operadores de transporte de pasajeros: ilegalidad o informalidad y costo de combustibles.
- Inscripción de los vehículos, como en Argentina, es un factor que inhibe la ilegalidad;
- Pregunta si el registro también se extenderá al transporte de pasajeros.
- Los informales perjudican a las empresas que pagan impuestos, pues tienen tarifas menores;
- Reciprocidad por el regimen más favorable – si en algunos países hay ventajas, las mismas deben ser extendidas a los demás;
- Fronteras: hay áreas sumamente conflictivas – sugerencia para hacer reuniones de la CIT con personal en las fronteras.

La ARGENTINA complementó su explicación con los siguientes puntos

- La empresas regulares, inscritas en el RUTA, serán premiadas;
- Transferencia o compra de vehículos tienen ventajas para las empresas inscritas, con tasas y impuestos menores;
- Trabajo conjunto con el estado y otros gremios;
- El gremio de transporte de pasajeros también está involucrado con tramitaciones muy parecidas con las que se realiza en el transporte de cargas;
- Hay que promover la integración con los gremios de todos los segmentos;
- Tanto los gremios empresariales y de los trabajadores se reúnen con los principales clientes y con el Estado.

El Presidente indagó al representante argentino que cómo está la receptividad del gobierno, los gremios tuvieron que tomar medidas drásticas o la negociación fue directa y sin problemas.

La ARGENTINA respondió que El Presidente Kirchner demostró abertura al invitar los transportistas para un debate en el tema transporte, para proponer bases al Ministerio de Planeamiento y Secretaria del Transporte. Semanalmente hay reuniones con los órganos gubernamentales para mantener las negociaciones y esta alianza estratégica. Los representantes gubernamentales no son transportistas, pero han demostrado abertura para oír a los transportistas.

El Presidente comentó que Argentina esta dando ejemplo, por medio de las relaciones con el gobierno que ya está dando soluciones concretas, avanzando muy rápido, sin necesidad de paros, justo por establecer alianzas con los gremios y el gobierno.

3.4) CANACAR - MÉXICO

La Cámara Nacional del Autotransporte de Carga - CANACAR, también hizo una presentación, donde destacó los siguientes puntos:

- Composición del Parque Vehicular – 400.000 unidades;
- Composición de las Empresas
- El autotransporte representa 3.6% del PIB;
- 753.000 Toneladas transportadas anualmente;
- Infraestructura carretera;
- Marco del transporte de carga en el Comercio Exterior – más importaciones que exportaciones (principalmente de EE.UU.).
- Transporte carretero es el principal – 81%;
- 16% de ferrocarril;
- Transporte mexicano es una industria nacionalista, pero el Tratado ha incrementado el flujo comercial entre México y EE.UU., incrementando también la industria del transporte;
- NAFTA – objetivo de promover condiciones de competencia leal y oportunidades para los países involucrados, además de promover el incremento comercial;
- Únicamente en transporte de carga internacional tiene una reserva;
- México establece que el transporte de carga doméstico sea hecho por transportistas mexicanos – cláusula del NAFTA;
- Desde 2000, hay permisión para que los dos países hagan los servicios de transporte en todo el territorio de los 2 países;
- Desde 1995, EE.UU. de manera unilateral decretó moratoria tanto en materia de servicios e inversión a los transportistas mexicanos, bajo el argumento de falta de homologación de la normatividad de ambos países;
- CANACAR ha denunciado al gobierno mexicano la arbitrariedad y en 1998 propuso la creación de un Panel Arbitral sobre la pendencia;
- El Panel señaló un incumplimiento no justificado por parte de los EE.UU.
- El Panel recomendó que los EE.UU. hasta el 6 de febrero de 2001 cumplieran el TLCAN;
- Hasta el momento la situación sigue sin solución;
- Después del 11 de septiembre, los EE.UU. impusieron normas excesivas, perjudicando el principio de multilateralidad del TLCAN.
- La Cámara de Representantes estadounidense decidió no procesar las solicitudes de los transportistas mexicanos;
- imponen requisitos más restrictivos y discriminatorios a los transportistas mexicanos, que no les imponen a EU y al Canadá.

- La CANACAR ingirió junto al Gobierno la suspensión de beneficios, para proteger la industria nacional, ante el poder legislativo y el poder ejecutivo federal, para restringir la

inversión extranjera en las empresas mexicanas, impidiéndolas de tener un 100% de participación.

- Los objetivos de el TLCAN no fueran cumplidos desde el inicio.
- La moratoria y las medidas excesivas impuestas por EE.UU. van en contra los principios del Derecho Internacional y los principios acordados en el TLCAN.

El Presidente: la CIT afirmó que tenía conocimiento de problemas entre Venezuela y Colombia, pero no de los problemas entre México y EE.UU., siendo, por lo tanto un ejemplo y un consolo a los países que también tienen problemas de bloqueo comercial. Pidió entonces que México haga la presentación disponible para la CIT, para el conocimiento de los países miembros sobre la problemática del TLCAN y sus efectos en México.

3.5) MÉXICO: CANAPAT

El representante de CANAPAT – MÉXICO hizo una presentación con el tema Transporte Irregular de Pasajeros en México, destacando los siguientes puntos:

- En México hay 68.000 Vehículos informales, siendo 42.775 en programa de reordenamiento y 25.225 fuera del programa.
- Modalidades de Vehículos Irregulares:
 - a) Vehículos sin placas – taxis y buses;
 - b) Autobuses viejos, fuera de norma (más de 15 años de antigüedad);
 - c) Vehículos de turismo prestando servicios de ruta regular;
 - d) Vehículos de concesión estatal dando servicio en tramos regulares;
 - e) Taxis dando servicios en las carreteras;
 - f) Vehículos particulares dando servicios de transporte regular;
 - h) Autobuses de origen no autorizado (vehículos estadounidenses no son permitidos);
- Presentó las Diferencias entre el Transporte Regular y el Transporte Formal;
- Los transportistas formales son tentados a salir de la formalidad para la informalidad;
- Las empresas formales son denunciadas por los transportistas irregulares por presuntos monopolios;
- Los transportistas irregulares adaptan sus vehículos de forma inadecuada, poniendo en riesgo la vida de los pasajeros;
- Los transportistas formales tienen sus propias estaciones de servicio de combustible, sus dormitorios, donde el operador tiene servicios a su disposición;
- Las empresas de transporte formal también invierten en seguridad y tecnología, como también terminales propios;
- Acciones Realizadas:
 - a) Decretos publicados desde 1996;
 - b) Programa de Reordenamiento para reglamentar los irregulares;
 - c) Operativos en carreteras para inhibir la acción de los irregulares;
 - d) Programa de financiamiento para el transportista informal, para la renovación de la flota;

- Muchos transportistas informales fueron transportistas formales, que no han podido renovar su flota;

Terminada la presentación, CUBA pidió un aparte para decir que el transporte público de pasajeros es subsidiado por el estado y debido a la demanda existente en aquel país entre los municipios y ciudades mayores, se autorizó en Cuba el transporte privado de pasajeros, siempre que tenga una licencia operativa emitida por el gobierno, previa revisión en un Centro de Supervisión Técnica. Se emitió además una resolución del Ministerio del Transporte que determinó la creación de puntos de parada para la recogida de pasajeros con estructura adecuada. Hay multas para los vehículos que realizan el transporte de pasajeros con cobro excesivo.

MEXICO intervino para decir que lo que ocurre en aquel país es un reflejo de la falta de aplicación de las leyes en cuanto a las irregularidades del transporte a los que la producen. Solo los formales son penalizados por esta irregularidad.

El Presidente comenta que hay exploración de la informalidad, donde conductores cobran más que los formales.

ARGENTINA comentó que hay que ofrecer beneficios a los formales, para sacar los que están en la informalidad para la formalidad, ayudando al formal para que se desarrolle.

ECUADOR intervino para mencionar la realidad que ocurre en su país. Dijo que los transportistas ecuatorianos deben solicitar al consejo de transporte para que todos los que operan el transporte sean registrados y reciban permiso de conducción y operación. Culpó la corrupción de las autoridades la falta de fiscalización que ocurre. Preguntó a la ARGENTINA que como es hecha la fiscalización del RUTA. El Ecuador también mencionó que no hay seriedad en el cobro de autobuses nuevos, donde cada proveedor cobra lo que quiere. Cuanto a la capacitación, informó que se ha propuesto la creación de un Instituto de Capacitación en Transporte en el Ecuador, que defina los requisitos para la definición de una licencia especial, y una unidad de auditoría y fiscalización para hacer el trabajo que NO hace el gobierno. En complemento, hay conflictos entre dirigentes de gremios y para eso sería necesaria la creación de un panel arbitral.

URUGUAY dijo que las empresas formales tienen una pesada carga tributaria y mayores costos operativos, puesto que en Uruguay se ofrece un `Servicio Social`, a tener que transportar enfermos, escolares y jubilados, con beneficios especiales. Mencionó también los siguientes factores – que la CIT debe intervenir cuanto a la cuestión de la renovación flota, por medio de un programa de financiación.

MEXICO concordó con la Argentina cuanto a la concesión de beneficios para los transportistas formales. Mencionó algunas ventajas que ya se ofrecen a los empresarios formales, como beneficios fiscales, descuentos en peajes, etc.

El Presidente agradeció la intervención de MEXICO y registró la presencia de más un representante de CUBA. Enseguida, mencionó el problema del MOTOTAXI, y pidió que en los países donde ocurre, que sea informado a la CIT, para que la CIT lo pueda denunciar a las autoridades. No habiendo mas presentaciones paso el punto siguiente, dando la palabra a la ARGENTINA.

4) PRESENTACIÓN DE PROPUESTA DE ALTERACIÓN ESTATUTARIA

4.1) SECRETARIO GENERAL, PRESIDENTES POR PAÍS y CAPÍTULOS DE LA CIT POR PAÍS

La ARGENTINA propuso la alteración del Estatuto de la CIT de la siguiente manera:

- La CIT necesita mayor ejecutividad.
- Hay que se conocer a los otros modos de transporte y los países que participan de la CIT;
- Sería necesaria la creación de Grupos de Trabajos para dar soluciones a los problemas comunes a todos los países;
- Propuso la creación de CAPÍTULOS DE LA CIT en los países, con un Presidente para cada país y la organización de una estructura física, con recursos humanos en cada país miembro, con personería jurídica nacional.

El Presidente corroboró la propuesta de ARGENTINA y añadió a la propuesta el cambio del título PRESIDENTE DE LA CIT para SECRETARIO GENERAL DE LA CIT, explicando que, de esta manera, se tendría una Secretaria General en Brasilia, que centralizaría los trabajos desarrollados por los países, y la CIT tendría un PRESIDENTE EN CADA PAÍS.

El Consultor Julio Almeida añadió que hay muchos puntos omisos en el Estatuto, y con estos cambios hay que alterarlo todo, con el objetivo de flexibilizar el Estatuto y tornar la CIT más operativa que administrativa.

El Presidente aclaró que el Presidente del País debe defender los intereses del País en ámbito internacional y que no parece bien que el Presidente de la CIT tenga una jerarquía mayor que los propios países que conforman la Cámara. Informó que las organizaciones internacionales, como la ONU, y otros también tienen como líder mediador el Secretario General. Comentó también que el formato actual de la CIT no favorece la agilidad de la CIT, porque, siendo los temas tratados solo una vez por año en la Reunión de la CIT, mucho se pierde, pues en un año mucho se cambia.

El BRASIL alertó que con este formato puede haber una sobreposición de entidades en cada país, para tratar del mismo asunto.

El Presidente explicó que en la creación de la CIT, la propuesta era congregar todos los modos de transporte, para atender a todos los intereses del sector de transportes, para que hubiese una integración de las entidades del sector, pero eso no ocurrió en todos los países. Afirmó que hay que dar a cada país miembro autonomía para crear una presencia física y concreta de la CIT en cada país.

Julio Almeida explicó que el papel de la CIT en los diversos capítulos se justifica por la CIT tener ámbito internacional y no nacional, como ya ocurre con las confederaciones.

El Presidente añadió que esto reuniría todos los intereses en todos los modos de transporte y que si hubiera superposición, esta sería legítima.

MÉXICO, por parte del sector de cargas, manifestó su acuerdo con que cada país ascienda a una posición de jerarquía más alta.

ECUADOR, propuso que no sea Secretario General y sí Director Ejecutivo de la CIT.

El Presidente aclaró que el cargo de Director Ejecutivo está debajo del de Secretario General y que cada país debe tener su Director Ejecutivo.

CUBA manifestó su apoyo y también lo hizo VENEZUELA. URUGUAY también se manifestó de acuerdo, pero preguntó que cuando sería hecho este cambio.

El Presidente explicó que se va a estudiar las alteraciones y después someterlas a los países para aprobación.

ARGENTINA acordó que hay 2 aspectos: necesidad concreta y aspecto formal. Sugirió que una vez estando elegido el Presidente, este tenga una línea de trabajo a corto plazo, y que la aprobación de las propuestas sea hecha ad referendum del Consejo de Representantes.

El Presidente presentó otra propuesta, explicando de que este cambio implicaría en cambios en la personería jurídica de la CIT. Propuso los siguiente plazos:

- 60 días para la elaboración de la Propuesta de Alteración de los Estatutos
- 30 días para manifestación de los países
- 30 días para alteraciones finales en la propuesta.

Incluso pidió a los presentes que mencionen a la CIT, a la brevedad, cual dirección tendría de la sede de la CIT en sus países, para constar en la alteración de los Estatutos.

Sometida a votación, la propuesta fue aprobada por todos.

ARUBA manifestó su acuerdo con el reto de que hay muchas diferencias en intereses de los diferentes países y sus características cuanto a modos de transporte. Preguntó como sería dividida la participación de los países, una vez que hay países donde hay transporte carretero y otros donde no hay.

El Presidente respondió resaltando la importancia de las reuniones por los modos de transporte y que no importa el tamaño de los países, sino la igualdad de voto. Así la CIT va a tener 2 tipos de reunión: la de voto (1 por país) y la de modos de transporte (de acuerdo a los intereses existentes).

BRASIL sugirió que la primera convocatoria de la reunión sea de 2\3 y la segunda de 1\3 del quórum, además manifestó apoyo a la propuesta de cambio operacional de la Presidencia de la CIT.

PARAGUAY también manifestó apoyo a la propuesta, por medio de su representante.

Cuanto a la proponencia de 1\3, contrapropuso 50% + 1, siendo aprobada por la mayoría. El Secretario General no vota, excepto en caso de empate de votos para la Presidencia, siempre que él no sea candidato.

El BRASIL dijo ser importante conocer las cuestiones de otro modo de transporte, principalmente en el contexto de multimodalismo que prevalece hoy. Sugirió que en las próximas reuniones, haya una sesión ejecutiva para presentación de las cuestiones de todos los modos.

La proposición fue aceptada por el Presidente y los presentes.

4.4) CREACIÓN DE GRUPOS DE TRABAJO

Reconociendo la necesidad de desarrollar los estudios en las áreas de actuación más relevantes para el transporte en el continente americano, el Presidente propuso la definición de grupos de trabajo, basados en los problemas apuntados por los propios países como siendo los más críticos del transporte, en los segmentos carga y pasajeros, son ellos: Legal, Seguridad, Mediación, Relaciones Gubernamentales, Académico, de Infraestructura, de Multimodalismo y del Medio Ambiente.

- ARGENTINA se ofreció para los Grupos Académico y de Seguridad;
- BRASIL, por medio de la FENAMAR, acepta integrar el Grupo de Multimodalismo;
- ECUADOR, manifestó interés en integrar el Grupo de Relaciones Gubernamentales;
- URUGUAY sugirió que la intención de la creación de grupos de trabajo sea divulgada a los países miembros, incluso los ausentes.

El Presidente dijo que la disposición de los países en integrar los Grupos de Trabajo es por el momento una propuesta, que será posteriormente aprobada en Asamblea. La Argentina añadió que más de un país puede conformar cada Grupo.

- CUBA se dispuso a conformar el grupo de Medio Ambiente e Infraestructura;
- ARGENTINA sugirió que el Grupo de Mediación sea conformado por medio de la convocatoria de la Secretaría General.

5) ADELANTAMIENTO DE LOS TRABAJOS

La Presidencia propuso que se adelantaran los trabajos del día para adelantarlos y votar las cuestiones de orden el presente día. La propuesta fue aprobada por unanimidad.

También registró la presencia del Vicepresidente por BOLIVIA.

Siguiendo en el orden del día, se presentó el pedido de afiliación de la FENAMAR, Federación Nacional de las Agencias de Navegación Marítima, que presentó sus objetivos y funciones.

El Presidente informó también que los documentos del Consejo Fiscal están a disposición de los Consejeros y de los demás, para firma y conocimiento.

6) ELECCIONES DE LA CIT

Verificado el quórum y por anuencia de los presentes, fue instalada la Reunión Electoral, donde ARGENTINA sugirió que el Presidente siga en el cargo y fue aceptada por todos por aclamación.

7) REUNIONES ITINERANTES

El Presidente agradeció a los presentes y reconoció la dificultad de reunir a todos los países y propuso contemplar en los Estatutos las reuniones itinerantes en los países miembros, siendo también una forma de llevar la CIT a cada país, prestigiar al Presidente del país y hacer la CIT más conocida.

ARGENTINA mencionó el caso de FADEEAC, que tuvo una buena experiencia de hacer reuniones regionales en las provincias y, apoyando la idea de reuniones itinerantes, sugirió que la próxima reunión de la CIT se realice en Mayo de 2005, en Buenos Aires, Argentina, por ocasión del Congreso Nacional del Transporte de Cargas.

MÉXICO también mencionó que se realiza anualmente en aquel país una reunión de Convención anual, promovida por la CANACAR, donde se realizaran contactos con proveedores y conferencias, y ofreció ser la sede de una Reunión de la CIT en el mes de Noviembre de 2004.

URUGUAY resaltó que realizar las Reuniones de la CIT de forma itinerante es una gran oportunidad para difusión en la Prensa, además de llamar la atención también de organizaciones estatales.

El Presidente puso la propuesta de Reuniones Itinerantes en votación y fue aprobada por unanimidad.

Sin embargo, el Presidente aclaró que la CIT consultará a los países ausentes sobre la propuesta de se hacer 2 reuniones anuales, y que después que se tenga el resultado, se va a definir lugar y fecha.

No habiendo más propuestas, el Presidente abrió la palabra a los países para consideraciones finales.

BRASIL se manifestó por medio del Sr. Jose da Fonseca, de la ABCAM, que elogió la importancia del trabajo de la CIT en divulgar las necesidades macro del transporte, y manifestó su satisfacción con la reelección del Presidente Paulo Caleffi. Felicitó a los compañeros de los países y mencionó su opinión de que la CIT está en el camino cierto, al abrir espacio a los países para que expongan la situación existente en los países. Felicitó al Presidente por la reelección y por la brillante conducción de la CIT, reflejada en la unanimidad por medio de la aclamación vista en las elecciones.

La ARGENTINA felicitó al Presidente y a la CIT, principalmente considerando las dificultades iniciales en la conformación de la Entidad, sobretodo cuanto a Prensa y Difusión, mencionando que un punto crítico de la CIT era la falta de divulgación. Mencionó que ya se están haciendo progresos y que con los Grupos (o Secretarías) hay una oportunidad para seguir perfeccionando cada vez más el trabajo de la CIT, y que la Reunión ha sido muy importante para la Cámara.

URUGUAY también felicitó al Presidente, reconociendo el esfuerzo en mantener la Cámara, ante todas las dificultades y descrencias. Solicitó que se decida sobre las propuestas de Argentina y México sobre las próximas reuniones.

El Presidente agradeció las palabras y felicitó a los presentes, y reconoció la necesidad de se hacer 2 reuniones anuales.

CUBA hizo un aparte, manifestando el contentamento de tener el Presidente Caleffi siguiendo en la Cámara. Sugirió que se haga una Reunión en Septiembre, por ocasión de la Feria del Transporte.

ECUADOR, felicitando al presidente, manifestó acuerdo a la propuesta de una Extraordinaria en México y una Ordinaria en Argentina, en 2005.

BOLIVIA se manifestó, acordando de la visita del Presidente de la CIT a Bolivia antes mismo de su creación, hasta su creación, en 2002. Mencionó su experiencia como Director General de Transportes, y su regreso al Gremio de la Cámara Departamental de La Paz. Dijo que está convencido que mismo habiendo perdido mucho de las discusiones, está seguro de que todos los trabajos fueron de gran relevancia.

8) CLAUSURA DE LA SESIÓN

Nada más habiendo a tratar, el Presidente declaró cerrada la Sesión, y determinó el cierre del acta, la cual firmó y yo, Felicia Vilela, Secretaria Ejecutiva, la he escrito y la firmo.

PAULO VICENTE CALEFFI
PRESIDENTE – CIT

FELICIA LOUZADA VILELA
SECRETARIA EJECUTIVA – CIT

LISTADO DE FIRMAS

PARTICIPANTES DE LA SESIÓN PLENARIA DE LA CIT
22 DE ABRIL DE 2004

ARGENTINA:

LUIS ALBERTO MORALES
PRESIDENTE – FADEEAC

MARTÍN SÁNCHEZ ZINNY
PRESIDENTE – FPT

EDUARDO FURLONG
PRESIDENTE – ATACI

ENRIQUE OMAR SUÁREZ
SINDIC. DE OBREROS MARÍTIMOS

JORGE VARGAS
SINDIC. DE OBREROS MARÍTIMOS

ARUBA:

FERMIN P. CORONEL
CÓNSUL DE ARUBA EN BRASIL

BOLIVIA:

RÓMULO ALVAREZ ANTEZANA
CÁMARA BOLIVIANA DEL TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL

BRASIL:

JOSÉ FIORAVANTI
PRESIDENTE – FETACESP

SILVIO VASCO CAMPOS JORGE
PRESIDENTE – CBC

GLEN GORDON FINDLAY
PRESIDENTE – FENAMAR

JOSÉ HÉLIO FERNANDES
PRESIDENTE – FENATAC
REPRESENTANTE - NTC

MARCO ANTONIO GULIN
PRESIDENTE – FEPASC

JOSÉ DA FONSECA LOPES
PRESIDENTE – ABCAM

JOSÉ DORNELLES MICHELON
PRESIDENTE – ABTI

AUGUSTO DE CAMARGO VIDIGAL
PRESIDENTE – ABLA

MARTINHO FERREIRA DE MOURA
PRESIDENTE – ANTTUR

CLOVIS MUNIZ
PRESIDENTE – CBTF

ILDO BERTUCCI
DIRETOR TÉCNICO – CBTF

WASHINGTON LUIZ P. SOARES
DIRETOR TÉCNICO – CBTF

EULOGÍO QUIÑONEZ RAMIREZ
DIRETOR - TRANSPARAGUAY

CHILE:

MARCOS CARTER BERTOLOTTI
PRESIDENTE - FENABUS

CUBA:

FRANCISCO REYES PRATS
VICEMINISTRO DEL TRANSPORTE

LUIS ORLANDO MEDINA SOÑARA
VICEMINISTERIO DEL TRANSPORTE

ECUADOR:

HENRY GOROZABEL PERERO
PRESIDENTE – FENACOTIP

MARCELO GAVILANEZ
GERENTE – FENACOTIP

MÉXICO:

LEOPOLDO ALMANZA MOSQUEDA
VICEPRESIDENTE – CANACAR

ARTURO JUNCOS ORTEGA
GERENTE GENERAL – CANAPAT

URUGUAY:

LORENZO PIRIZ LOSTAO
REPRESENTANTE - ANETRA

VENEZUELA:

LUIS RAMOS SERÃO
DIRECTOR – EXPRESOS CARIBE