



ACTA DE LA V ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CÁMARA INTERAMERICANA DE TRANSPORTES – BOGOTÁ, COLOMBIA, 27 DE OCTUBRE DEL 2005

El día 27 del mes de octubre del año 2005, se reunieron el Salón Amazonas del Club de Oficiales de la Policía Nacional, los representantes del Directorio de la Cámara Interamericana de Transportes (C.I.T.), representantes de entidades afiliadas, entidades en general y representantes gubernamentales del sector de transportes de 9 países (ARGENTINA, BRASIL, COLOMBIA, COSTA RICA, ECUADOR, MÉXICO, PANAMÁ, PERÚ y VENEZUELA), además de miembros de organismos internacionales como la Unión Nacional del Transporte Carretero (*International Road Transport Union – IRU*) y la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI).

La mesa directiva fue compuesta por Paulo Vicente Caleffi, Secretario General de la Cámara Interamericana de Transportes (CIT); Freddy Gómez Ardila, Presidente de la Confederación Nacional del Transporte Urbano de Colombia (CONALTUR); Juan G. Sánchez Avendaño, Honorable Concejal de Bogotá y Presidente de la CIT Capítulo Colombia; y Umberto de Pretto, Vicesecretario General de la Unión Internacional de Transporte Carretero (*International Road Transport Union – IRU*), estando al cargo de la Secretaría de los Trabajos la Sra. Felicia Louzada Vilela, Directora Ejecutiva de la Secretaría General de la CIT.

Al inicio de los trabajos, el Secretario General reconoció la presencia de Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, Ecuador, México y Panamá, estando todavía ausentes Ecuador, El Salvador y Nicaragua (países confirmados). Se dió un plazo de cinco minutos para la llegada de los países ausentes, y como no hubieron llegado hasta el final de este plazo, el Secretario General abrió la V Asamblea Ordinaria de la CIT saludando a todos los países miembros presentes, y pasó la palabra al Presidente de la CONALTUR, Freddy Gómez Ardila, quien dió las bienvenidas a los miembros de la mesa directiva y países asistentes, en la condición de anfitrión del evento, agradeciéndoles por la asistencia y mencionando el agrado de recibir a todos en el país. Además reiteró la invitación de CONALTUR a las actividades que se van a desarrollar en el Congreso.

Habiendo concluido sus saludos, el Secretario General pasó la palabra al Honorable Concejal de Bogotá y Presidente de la CIT Capítulo Colombia, Sr. Juan G. Sánchez, quien saludó a los presentes y reconoció la importancia del apoyo de CONALTUR a la realización de la Asamblea de CIT y agradeció a la Cámara por haber acogido la propuesta para la realización de la Asamblea en Colombia. Manifestó la importancia de tener presentes los representantes de los países de CIT, en un productivo intercambio de sus experiencias en el sector.

Acto continuo, el Secretario General pasó la palabra al Invitado de Honor de la Asamblea, el Vicesecretario General de la IRU, Sr. Umberto de Pretto, quien afirmó que su presencia se apoyaba en la convicción de que la CIT comparte con la IRU la motivación de su lema, el cual es “Trabajando juntos para un mejor futuro” e hizo una presentación acerca de lo que es la IRU y la larga experiencia de esa entidad internacional en el desarrollo y la congregación del sector de transporte carretero en todo el mundo. Presentó además las estrategias de la IRU para el desarrollo sostenible, facilitación y también el Sistema TIR



(*Transports Internationaux Routiers*), un eficiente sistema de control aduanero por el cual es posible ahorrar costos y tiempos de espera en las fronteras. Afirmó su compromiso de establecer una relación de cooperación con la CIT en lo que se refiere a la divulgación de eventos e iniciativas de la IRU al sector transportista del continente, representado en la CIT.

Estando abierta la pauta interna, el Secretario General proporcionó a los presentes una aclaración acerca de los trabajos de estudio comparativo realizados por la Secretaría General, más específicamente en la cuestión de armonización de las normas de obtención y documentos de habilitación de conductores (licencias de conducir) en los países miembros de la CIT, como también de los currículos de formación de conductores para su habilitación, resaltando la importancia de este estudio para la integración de los países del Continente, el cual, siendo aprobado, será llevado a los órganos gubernamentales y foros de integración para que sean adoptados como referencia. Pasó entonces la palabra al Consultor Jurídico de la Secretaría General, Sr. Fernando Carlos Silva, quien procedió a la presentación del estudio, en el cual fueron analizadas las legislaciones acerca del tema, y comparadas las licencias vigentes en los países con base en los criterios exigidos de un país a otro, con respecto a normas, currículos mínimos de formación y, finalmente, dando a conocer la experiencia de la Unión Europea, MERCOSUR, Pacto Andino y Acuerdo Centroamericano. Habiendo presentado los argumentos del estudio, el Sr. Fernando Carlos presentó la propuesta de la CIT de un modelo armonizado de licencia de conducir para los países de las Américas, la cual resultó del estudio de las características comunes a la mayoría de los países. Hizo un análisis de la situación actual, presentó justificativas para la propuesta de armonización – su importancia para la integración de los países para facilitar y desarrollar las relaciones comerciales y económicas entre los mismos, y así crear buenas condiciones para el transporte. El Secretario General mencionó el caso de Aruba, donde no hay reconocimiento de las habilitaciones extranjeras, así que una otra justificativa para el estudio del tema es crear un documento que sea reconocido por todos los países. El Sr. Fernando explicó que la propuesta de armonización se basa en los puntos de mayor importancia: requisitos básicos o generales, vigencia, periodicidad, armonización de categorías o clases, edad mínima, anotaciones en los permisos, y criterios para casos en los que el conductor resida en otro país, permisos y certificados provisionales, y currículos de formación. Después de ser estudiados estos aspectos de varios países, se llegó a la propuesta final de CIT, la cual contempla a criterios de obtención de permisos de conducción con base en los puntos comunes encontrados en el estudio de las normas de los países. Aclaró que se trata de un punto inicial a ser sometido a los gobiernos y comités internacionales en la materia, para que se logre la mayor aproximación entre las características de los permisos. Como conclusión presentó la propuesta de crearse una comisión mixta internacional para el estudio de la propuesta. El Secretario General preguntó entonces al Concejo de Representantes si querían comentar a la propuesta o dejar los comentarios al final y Argentina se manifestó a favor de seguir comentando punto a punto partiendo de la propuesta de IRU, lo que fue aprobado por los presentes.

ARGENTINA saludó a los presentes en nombre de FADEEAC y también a la IRU y CIT Capítulo Colombia. Comenzó comentando el escenario actual de la globalización y el nuevo orden internacional, donde tiene lugar el sistema global de producción, caracterizado por el desplazamiento simultáneo de recursos y tecnología. Así los países de Latinoamérica se han convertido en “países de servicio”. Manifestó su aversión a que las industrias de dichos países sean apenas monumentos a una industria que un día fue. Consideró los aspectos



nocivos de la globalización, en la cual se busca siempre defender los intereses de cada cual. Preguntó entonces al Sr. Umberto de Pretto que costo tiene el TIR y las implicancias de la globalización considerada tiene. El representante de IRU respondió que el proteccionismo es lo que impide los empresarios de volver sus negocios a Suramérica y sí a China. El representante Argentino resaltó que mucho del proteccionismo vigente se da al proteccionismo europeo en la forma de subsidios agrícolas.

BRASIL pidió la palabra para resaltar que el objetivo no es juzgar los problemas y sí buscar soluciones comunes para que el sector hoy predominantemente marginal sea reconocido con más reglamentación.

COLOMBIA comentó que en el país pequeños transportistas detienen la mayoría y vienen de una crisis debido a la explotación del vehículo de carga. En los últimos 5 años se verifica un movimiento de renovación de la flota. La apertura de frontera sí vino y la experiencia de modernización es muy productiva pero la cuestión es qué como se va a acoplar tales experiencias a la realidad y a la economía. Para Colombia el transporte carretero es usado para minimizar los costos de la industria y no como herramienta de producción. En Colombia los gremios de transporte establecieron una tabla de fletes con un piso regulado por el gobierno y no se cumple. Sin embargo, en vista de la equidad de manejar un problema del pequeño transportador, no se ve la fórmula. Es indispensable montar una Bolsa de Carga y una Bolsa de Equipos, abierta al transportador.

Haciendo un aparte de orden, el Secretario General pidió que el Sr. Umberto de Pretto se pusiera a la disposición de los presentes para hablar de los temas concernientes a su presentación fuera de la Asamblea, y que se siguiera con el programa previsto. Todos estuvieron de acuerdo. Así el Secretario General puso en discusión las formas de la CIT proponer a los gobiernos la armonización de la habilitación de conductores. Reconoció la importancia de la ALADI en este proceso y definió dos propuestas posibles de estas formas de proposición institucional: 1) Proponer directamente a los gobiernos de cada país; 2) Proponer a la ALADI, con quien la CIT tiene convenio y puede llevar al ámbito internacional para el establecimiento de un Acuerdo multilateral.

ARGENTINA no estuvo de acuerdo con la votación de las propuestas 1) por no haber quórum y 2) por no conocer suficientemente si la ALADI sería el foro adecuado para eso. El Secretario General aclaró que el nuevo estatuto así lo permite, pues no habiendo quórum de mayoría de países en primera llamada, en segunda llamada se acepta cualquier quórum. Además, y solicitó al Sr. Néstor Hugo Luraschi, de ALADI que hiciera aclaramientos acerca del proceso de firma de acuerdos en el ámbito de la Asociación. El Sr. Luraschi aclaró que el Tratado de Montevideo, en el marco de la ALADI, es el único mecanismo que tienen los países de promulgar acuerdos en el campo de derecho internacional público. El Tratado de Montevideo de 1980 cubre todos los demás acuerdos del continente. Las propuestas que se encaminan a la ALADI tienen un tratamiento muy específico. Son analizadas por el Consejo de Montevideo quien las envía a las capitales. Con eso se gana un poder de coordinación y se supone que la respuesta vendría en el mismo momento. Eso culminaría en un acuerdo regional o de alcance parcial. La cuestión es con respecto a los países que no hacen parte del Tratado de Montevideo, los cuales tendrían que hacer acuerdos específicos. El Salvador, por ejemplo, es un país observador. Al amparo del Convenio de Cooperación de la CIT con la ALADI, sugirió que la CIT llegue formalmente al Comité de la ALADI para presentar la propuesta.

El ECUADOR preguntó al Sr. Luraschi acerca de la participación empresarial ante la ALADI, y él respondió que de acuerdo con el Convenio, se puede presentar ante la ALADI la



propuesta. Con respecto a la presentación de propuestas a los Ministerios de Transporte, los países pueden hacerlo directamente, mientras las propuestas encaminadas a la ALADI serían dirigidas a las Cancillerías.

El ECUADOR propuso además un tercer mecanismo, en el ámbito de MERCOSUR, Comunidad Andina y Centroamérica.

El representante de ALADI aclaró que sí tienen relaciones con el departamento de integración física de la CAN, y opinó que lo mejor camino es mantener relaciones entre todos, una vez que hay trabajos de todos los organismos en la misma área.

COLOMBIA preguntó si fuera posible un reconocimiento de las licencias vigentes, y no la unificación del modelo de la licencia, debido a que los trámites gubernamentales nacionales son muy largos, debido a la necesidad de proceso legislativo y los costos del cambio de la licencia quedaría alrededor de 7 millones de pesos.

El Secretario General aclaró que la CIT no puede interferir en asuntos internos de cada país, impulsando o obligando el reconocimiento de las licencias. Explicó que la función de la CIT es apuntar una propuesta futura. Si no hay adhesión, no hay problema, pues la CIT no tiene la función de imponer, sino proponer.

El ECUADOR informó que ya existen resoluciones de la CAN para el reconocimiento de licencias, y que el camino por ALADI tiene carácter supranacional.

El representante de ALADI explicó que la actuación de la ALADI no es supranacional, una vez que el proceso de internalización de normas se da a nivel nacional, y que sí en la CAN, las resoluciones tienen carácter supranacional. Mencionó la reunión de la Comunidad Suramericana de Naciones - CASA, la cual atribuyó a la ALADI estandarizar prácticas, y tiene comisiones en las que se puede tener un campo fructífero a estas propuestas.

El Secretario General entonces puso en votación las 3 propuestas de formas de presentación de proposiciones de la CIT, siendo: 1) Contacto directo de Presidentes de la CIT a sus gobiernos; 2) de la CIT a la ALADI y 3) por la CIT a los demás órganos comunitarios. Las tres proposiciones fueron aprobadas por unanimidad.

MÉXICO pidió la palabra para comentar que, acerca de la habilitación, considera que hay aspectos difíciles de implementar, pues los criterios están por abajo o arriba de lo que ya tiene el país. En México no se podría tomar así, pues la legislación mexicana es más rigorista de lo que está en la propuesta. Por otro lado, en otros países, hay una legislación más estricta. Propuso que la propuesta no sea una armonización, sino un mínimo sobre el cual se puede agregar más aspectos. En México, por ejemplo, no hay la licencia de categoría D, la cual exige experiencia previa, lo que perjudicaría al déficit de conductores. Propuso entonces ampliar el ámbito de la proposición en el sentido de se capacitar a los conductores, sin exigencia de experiencia previa. Propuso que sea modificado este requisito de la licencia D, para que sea agregada la capacitación.

El Secretario General aclaró que las propuestas que sean presentadas por la CIT pueden adaptarse a los países, y no ser una norma única para todos los países. Sería sí un rumbo, que pudiera ser seguido o no por los países, pues la ley de cada país es distinta. Los Acuerdos proponen las condiciones generales y cada país es libre para estar de acuerdo o discordar de lo que defina la propuesta.

PERÚ informó que en aquel país hay gravísimas condiciones para el otorgamiento de licencias. Un 100% de las licencias solicitadas son otorgadas y hay un gran porcentaje de licencias que son otorgadas indebidamente. Le parece importante que no solamente el



documento se uniformice, sino que se trate de la cuestión de fondo, bien manifestada por México.

Después de saludar a los presentes, ECUADOR informó que en aquel país la formación de choferes profesionales ha sido duramente cuestionada y por más de 3 años está suspendido el otorgamiento de nuevos profesionales del volante. Los gremios están ingiriendo acerca de la capacitación de los choferes, para darles legitimidad. No se encuentra el eco de las autoridades gubernamentales para el mejoramiento de la habilitación profesional de choferes. Opinó que quien quiera transportar debe de estar preparado para erradicar el alto índice de accidentes, por medio de la capacitación.

COSTA RICA dijo que un 80% de la población costarricense se moviliza por el transporte. El Consejo de Seguridad Vial está constantemente comprometido en mejorar la calidad del transporte y reglamentar el transporte. Están tratando de aumentar los requisitos, y están de acuerdo que se establezca condiciones básicas y generales.

El Secretario General entonces afirmó que la idea no es llegar a un consenso acerca de la propuesta, pues esto se dará por parte de los países. La propuesta es apenas un inicio de la discusión, un primer paso hacia un mejoramiento de las condiciones de habilitación.

ARGENTINA mencionó que allá con 18 años un joven puede manejar un tanque de guerra pero no trabajar en el transporte. Preguntó si la propuesta contempla los requisitos mínimos, lo que sería lo más acertado, y si hay categoría de licencia para materiales peligrosos.

El Secretario General aclaró que la propuesta es general, y que para el transporte de materiales peligrosos si necesita de licencia especial.

ECUADOR dijo ser importante proponer el establecimiento de centros de formación con un currículo mínimo, y que sea reforzado este concepto.

MÉXICO informó que en aquel país hay normas más restrictas, que no pueden ser bajadas a una forma más sencilla. Preguntó si la propuesta sería un piso mínimo, lo que fue confirmado por el Secretario General.

COLOMBIA opinó que la propuesta básica debe salir de la CIT como organismo, pues hay grandes obstáculos en el proceso legislativo.

El Secretario General pidió a los Presidentes de los Capítulos CIT que discutan la propuesta entre sus gremios y la encaminen a sus gobiernos, de acuerdo con las adecuaciones que consideren pertinentes.

ECUADOR reconoció la importancia del encuentro de líderes por medio de la CIT, y se manifestó favorable al intercambio de experiencias entre los países, pues un país tiene reglamentación y otro no, lo que puede indicar una tendencia.

El Secretario General enfatizó que la propuesta es llevar a una discusión continental el problema, no solamente dentro del país, pues no se está definiendo reglas y interfiriendo en cada país. Puso en votación 2 formas de que los países trataran la propuesta para habilitación de conductores: 1) aprobarla, como está; 2) proponer modificaciones dentro de 15 días a contar del presente, estando disponible en el sitio web de la CIT para consideración. La mayoría consideró importante tener mas tiempo para analizar la propuesta. Se aprobó la propuesta 2. Pasó entonces a la presentación del tema Tiempo de Conducción, resaltando que es el más grave problema del transporte carretero en Brasil en este momento, y también es muy serio en Argentina. Informó que la CIT estudió el tema y pidió al Sr. Fernando Silva que envíe copia en CD de las presentaciones, específicamente esta, a los países miembros. Propuso un plazo mayor, de 30 días, para las opiniones de cada país, lo que fue aprobado.



ARGENTINA reconoció que la problemática es muy grave por la seguridad vial, pues urge que los transportistas hagan el transporte lo más rápido posible, muchas veces no respetando los límites de descanso. El otro lado es que el cumplimiento de la norma de tiempo de dirección exige más equipos, más conductores, como se va a modificar el tema salarial, y otras cuestiones, las cuales van a afectar el mercado del transporte.

El Secretario General alertó acerca de la delicadeza del tema, una vez que hay posiciones muy divergentes, y el tema afecta a todos los modos de transporte.

BRASIL informó que mucho de la cuestión se debe a la informalidad. Hay que volver los esfuerzos para la reglamentación de la actividad de transporte, para ser reconocida jurídicamente, sino van a siempre aparecer soluciones internas que no van a resolver el problema.

El Secretario General enfatizó la necesidad de reforzar la unión de los gremios, para que se logren los objetivos planteados.

COLOMBIA informó que el Ministerio de Transporte puede directamente reglamentar la actividad, pero en este asunto no hay ningún tipo de reglamentación y es importante conocer las experiencias de otros países.

IRU resaltó que para tratar de la cuestión la mejor estrategia es olvidar la idea de “tiempos de conducción” y “tiempos de trabajo” o “cuantas horas” y concentrar en los tiempos de descanso.

PANAMÁ reconoció que este es un tema complicado, pues hay leyes pero no son cumplidas. Está de acuerdo con la proposición de IRU, del enfoque en el descanso.

MÉXICO informó que en el transporte de carga, los EE.UU. buscan que la ley se cumpla, y cuando un mexicano cruza la frontera, él tiene que cumplir las normas. Informó además que los autobuses de pasajeros son sometidos a exámenes médicos en las carreteras para chequeo si hay uso de estimulantes por parte de los conductores para poder conducir más horas. Hay que avanzar en el tema y esta discusión tiende a contribuir con eso.

El Secretario General declaró que en muchos países los intereses políticos están queriendo que las normas avancen muy rápido, pero sin consultar al sector. Preguntó a los países si la CIT debe o no alertar a los gobiernos acerca de la forma con la que están tratando esto, pues puede resultar en el cierre de muchas empresas. Propuso la creación de una comisión de 3 países para la formación de un documento, para envío a los países, acerca de la preocupación del sector en este tema.

PANAMÁ propuso que tal documento fuera presentado a los países que tienen interés y necesidad de reglamentar y en los países donde no hay ninguna reglamentación, se pueda llevar el asunto a consideración.

ECUADOR afirmó que los transportistas autónomos sufren aún más con bajos pagos, y el trabajo informal es cada vez más frecuente.

MÉXICO informó que en aquel país fue realizado un estudio de costo económico y costo al imagen de las empresas. Se concluyó que los incentivos a los conductores tienen costo menor que los de los accidentes. Con los sindicatos fue establecido un parámetro de horas de conducción y no por kilómetro recorrido, lo que ha resultado en una mejor forma de control.

COLOMBIA informó que en general la carga horaria del conductor es de 8 horas, y en máximo 10 horas. Con los transportistas es muy difícil cambiar la forma de presentar a las empresas. En el Transmilenio trabajan un número determinado, de 6 o 8 horas.

Retomando los trabajos después del receso del almuerzo, pasó la palabra al Sr. Thiers Fattori Costa, del Brasil, para que se pronunciara acerca de los tiempos de conducción.



BRASIL acordó a los presentes que este tema de tiempos de conducción fue definido en un convenio de la OIT, que pueden ser tomadas como referencia para la cuestión.

No habiendo comentarios, el Secretario General pasó la palabra al Sr. Fernando Silva, para que hiciera una presentación acerca de Seguro de Responsabilidad Civil y Seguridad en los transportes.

Antes de iniciar, el Sr. Fernando Silva aclaró que el convenio de OIT fue considerado en el estudio de la propuesta de tiempos de conducción que preparó la CIT. Pasando al tema de seguro de responsabilidad civil, proporcionó algunas definiciones acerca del tema, y de la situación actual por la que pasa la actividad transportadora, con respecto a los robos de carga, sus características y perjuicios causados, lo que resulta en el aumento de costos del transporte. Presentó además aspectos de la situación que deben de ser consideradas en la elaboración de estrategias para cohibir la actuación del crimen organizado por parte del transporte. Como conclusión, presentó algunas propuestas para consideración del Consejo.

El Secretario General justificó la presentación del tema, por ser una solicitud de algunos países y convocó a los presentes a que manifiesten lo que la CIT puede hacer con respecto a estas cuestiones.

La IRU pidió la palabra y informó que mismo en otros países ocurren problemas de seguridad y sugirió que se compartan mejores prácticas y puso la IRU a disposición para darles a los países miembros informaciones de cómo reforzar la seguridad.

MÉXICO mencionó algunas prácticas exitosas para disminuir en un 50% la criminalidad en el transporte, con la compensación de policías, la contratación y buena selección de profesionales para aumentar al grado de confianza, y cuando estas empresas o profesionales son contratadas, se puede obtener un 5% de ahorro.

COLOMBIA reconoció que las inversiones en seguridad están aumentando los costos de transporte. Opinó que las empresas de seguridad se han convertido en grandes ejércitos particulares que catalogan el costo de escoltas en función del costo de las mercancías transportadas.

ARGENTINA informó que toda la carga robada ya tiene un comprador. Los estados deben operar sobre la demanda. Lo que se hizo fue una ley que causa el decomiso de toda la mercadería que exista en el depósito donde haya carga robada.

COLOMBIA mencionó una práctica de monitoración de la demanda, con la contratación de grupos especializados en piratería de asfalto, y la experiencia en inversiones resultó en un ahorro en los seguros.

PERÚ informó que el gobierno lanzó un dispositivo que obliga a los transportistas a filmar a todos los pasajeros.

COSTA RICA dijo que el país también sufre con asaltos a los pasajeros, resultando con muerte de los conductores. Apoyan la propuesta de México y necesitan conocer todo lo exitoso en esta materia. Actualmente tienen un control vía satélite de los vehículos con la policía.

ECUADOR enfatizó la resolución de CAN (290) que identifica los montos y coberturas para cargas y pasajeros. Propuso lo siguiente: 1) Desarrollo de un documento unificado con definiciones acerca del seguro; 2) Compartir experiencias tecnológicas en la prevención de robos en el transporte con la tecnología adecuada. Sugirió además que se trate en separado los temas seguridad y seguro de responsabilidad civil.

ECUADOR acordó además que en la Ley de Tránsito hay la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil, pero es una letra muerta, pues no se aplica en la práctica. Formaron un



pool de compañías para abaratar costos de seguro, para darle facilidad a los transportistas. Un 65% de los afiliados han sido beneficiarios de este seguro. También la resolución de CAN es letra muerta, pues los transportistas casi no la conocen. Sugirió que se conozca por escrito todas las experiencias de seguridad de otros países. A pesar de que el gobierno dice que invierte en la policía, pero no se ve estas inversiones. Saludó la afirmación del Secretario General para que los gremios se unan cada vez más para romper una serie de barreras.

COLOMBIA agregó que los transportistas sufren con la quema de automotores en las carreteras. El gobierno actual implementó una política de seguridad democrática que eliminó este flagelo y ayudó a controlar la piratería. Esto se puede complementar con lo que hagan los transportadores.

BRASIL dijo que en aquel país, por increíble que sea, es ventaja al embarcador que su carga sea robada, pues se acredita de los impuestos. En cuanto no haya una política, el embarcador va seguir transfiriendo toda la responsabilidad a los transportistas. Hay que crearse un contrato que impida que la responsabilidad sea totalmente imputada a los transportistas. Para no perder la carga los transportistas hacen de todo, y asumen responsabilidad que no pueden asumir.

El Secretario General puso en votación la solicitud a que los países envíen, en 30 días, hasta 3 experiencias (mejores prácticas) de su país, las cuales serán agregadas a las de la IRU, para que sean compiladas y enviadas a todos los países que colaboren con la CIT. Los países que no envíen sus experiencias no recibirán el documento final. Aprobado por unanimidad. Puso entonces en votación la Propuesta del Ecuador para que los temas sean tratados separadamente. Sugirió que la ANDINATIC remita a la Secretaría General la resolución 290 de la CAN para los países, como referencia al debate de la materia en la próxima Asamblea. Aprobado por unanimidad.

VENEZUELA acordó que hay que haber buena voluntad política de los Estados para implementar una política común en la materia.

PANAMÁ dijo que en aquel país casi no existe robo, pues no hay muchas carreteras, por eso es fácil detectar cualquier robo. Lo que hay más es robo de ganado, que se pune más fuerte que tráfico de droga. Apoyó la experiencia argentina de decomiso.

El Secretario General preguntó a los países si la CIT debe o no pronunciarse a los gobiernos. Subrayó que no cabe a la CIT presentar a los gobiernos las técnicas de prevención de la inseguridad, pues esto es atribución gubernamental. Por aprobación de la mayoría, la CIT hará una correspondencia a los gobiernos manifestando su preocupación acerca de los problemas de seguridad.

ECUADOR reconoció que esta correspondencia va a ayudar mucho a llamar la atención para los problemas de inseguridad de se enfrenta en el país.

Acerca de seguros, COLOMBIA manifestó la experiencia de un sistema de seguros vigente en Colombia – Colseguros, con resultados sorprendentes.

El Secretario General, finalizando el tema anterior, pasó al tema de Relaciones Gubernamentales. Pidió que los países que tienen un órgano gubernamental ministerial levantaran su bandera. Panamá y Ecuador no lo hicieron, a excepción de los demás, los cuales tienen dicho órgano. El Secretario General preguntó además a los países lo siguiente: 1) A quien le escuchan al transportista? 2) En cuales países hay un único órgano que representa a todos los transportistas? Reconoció que el punto a resolver está en los gremios, que casi no se conocen entre sí. Acordó a los presentes que la responsabilidad política del sector será más fuerte si el mismo no estuviera tan desagregado. La unión de los transportistas es el medio



para lograr los objetivos planteados. Preguntó también: 3) La CIT debe intervenir junto a los países formar una entidad macro de representación? 4) En los países donde no hay representación gubernamental, la CIT debe intervenir en su creación?

COLOMBIA preguntó si Brasil tiene unión gremial de pasajeros y cargas, pues lo ven difícil reunir pasajeros y carga, así como es difícil unir transporte empresarial y autónomo de cargas.

PERÚ informó que ha habido un intento de unificar pasajeros y carga con el transporte urbano. Ha sido difícil y el gobierno tiene interés en mantener la separación. Están intentando unificar los 13 gremios de pasajeros, pero ya tienen una unión de un grupo de gremios, 2 de cargas y 3 de pasajeros.

COSTA RICA informó que en aquel país hay la CCTU y la CANATRAC por el sector de carga, y el Foro Nacional de Transportistas por el sector de Pasajeros. Dijo que se ven muy aparte, por hallar que los problemas aparentemente no son comunes.

BRASIL informó que el sistema gremial vigente copió la IRU en muchas cosas. Añadió que lograron congregarse los sectores de transporte terrestre, marítimo, ferroviario y aéreo en una sola confederación. Informaron que la reglamentación es difícil, pero es posible, dándole fuerza al sector pero atendiendo siempre la recomendación de la principal entidad de transporte, la Confederación.

ECUADOR informó que en aquel país, hay una Federación por cada modo de transporte. La Confederación congrega a 7 segmentos del transporte, donde se reconoce a las federaciones en ámbito gubernamental (Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre). La experiencia de los transportistas es considerada por el Consejo, pero no se reconoce la Ley a Cámaras y Asociaciones que quieran aparecer.

El Secretario General reiteró la pregunta si La CIT debe o no continuar con su intento de promover la integración de los gremios en los países. Puesto en votación, votaron favorables Brasil, Ecuador y Perú, lo que no fue aprobado por mayoría.

ECUADOR opinó que para que la CIT tenga más contundencia se debe dar la participación de todas las entidades. Que se tenga un comprometimiento de hacer llegar a la CIT todas las agremiaciones existentes en cada país, para tener conocimiento de todas las organizaciones de transporte. Como complemento, sugirió que se tenga en cuenta enviar lo más pronto posible para conocimiento, los datos de todas las agremiaciones.

BRASIL dijo que tienen más de 300 entidades de transporte, reunidas en Federaciones, donde cada cual abre mano de un poco de autoridad y con eso todos ganan.

El Secretario General entonces pasó la palabra al Sr. Marcelo Felippes para que hiciera una presentación del tema prevención contra la degradación del medio ambiente. El Sr. Felippes empezó preguntando a México acerca del impacto del huracán Wilma, lo que respondió ser bastante duro con efectos nefastos. Dijo que Brasil también pasa por un período difícil de seca en Amazonía. Acordó a los presentes la importancia de la conservación del agua dulce y las acciones sobre el medio ambiente, aumento del nivel del mar, y las consecuencias de la degradación que se ven en todo el mundo, estadísticas acerca de emisiones de CO2 procedentes del transporte, y la importancia de la región de Latinoamérica y Caribe, que aún sostienen la más grande huella ecológica del mundo. Presentó propuestas de disminución de los impactos del transporte al medio ambiente y mencionó el impacto de cada modo de transporte al medio ambiente con respecto a las emisiones. Con respecto a la infraestructura, preguntó al Secretario General lo que está pasando con la carretera 163 en



Brasil, al que respondió ser una de las mejores alternativas para conectar a la región norte del Brasil, y complementó con la observación acerca de la sequía en Amazonía.

El Secretario General reconoció que los automóviles producen mucho más contaminación que los camiones y dijo que la CIT tiene una responsabilidad con la historia, al abordar el tema medio ambiente. Puso en votación 2 propuestas: 1) Acción – mencionó un ejemplo en Brasil de un programa de reducción de consumo de combustible, reduciendo la contaminación y proporcionando una economía a las empresas. Dijo que hay un premio para los mejores proyectos de reducción de emisiones, con resultados magníficos. La propuesta es: crear una Premiación de certificación a los gremios que tengan ejemplos concretos de trabajos en esta materia, para contribuir con la reducción de la contaminación en el mundo. 2) Concientización

La IRU pidió la palabra para informar que lo que daña el medio ambiente son las emisiones de carbono, sino de otros gases tóxicos y partículas.

ARGENTINA se manifestó diciendo que no entraría en el mérito de las causas de la contaminación, pero reconoce el aumento de la temperatura global, y si se logra imponer a los choferes un estilo de conducción racional, se puede ahorrar en los costos de transporte y no de ideología. Puso a la disposición la experiencia de Argentina. Es cierto que el barril de crudo llegue brevemente a los 100 dólares y que se trata fundamentalmente de una cuestión de economía.

MEXICO informó que, para autobuses, hay 2 tecnologías en el país: la EPA4 y la EURO, y hay intereses de implantar una tecnología o la otra. Los EE.UU. imponen el uso de la tecnología EPA, mientras Europa quiere que se mantenga la EURO. La posición de México es la de que se acepten las dos. Ahora están en el momento de decidir por una o por otra tecnología. Pidió a los presentes que se manifestaran si pasan también por este problema de definición.

ECUADOR se manifestó favorable a que se busque el mejoramiento de la calidad de los combustibles, y por lo tanto el precio del barril de crudo, cada vez los combustibles están cayendo de calidad. Por eso la vida útil de los vehículos también está cayendo. Recordó el caso de México, donde hay el programa de chatarrización que sirve como ejemplo. Se debe reconocer que las ONG se han convertido en factores de protección del bolsillo de algunos.

ECUADOR dijo también que la contaminación es muy grande en todos los países del mundo. En el sector de taxi, hubo un decreto que permitió a los conductores usar el GLP, pero tienen que importarlo a altos costos. Lamentablemente no tienen la infraestructura para refinar el petróleo y producir el combustible. Las ONGs sostenidas por organismos internacionales nunca apoyaron a las iniciativas de transporte. Las experiencias vistas en otros países, incluso con el GNC, son referencias que el país sí pondría en ejecución, pero enfrenta la falta de apoyo gubernamental para darle cabo a las iniciativas planteadas.

COSTA RICA felicitó a la CIT por el tema, que es urgente, y dijo que han tratado de hacer algunos esfuerzos, por ejemplo un estudio del impacto de revisar el estado de los vehículos. Los transportistas hicieron un paro para no someterse a una revisión técnica de los vehículos. Hay campañas para el mantenimiento preventivo de los vehículos, para crear una cultura en ese sentido. Informó que se presentará una ley al congreso, con apoyo ministerial, para que sean tomadas medidas de prevención al medio ambiente.

PERÚ reconoció la importancia del tema y indicó que la contribución del Perú va a ser pequeña, pues 1 año de contaminación en Perú equivale a 18 años de contaminación en Nueva York.



ARGENTINA afirmó ser el país que más vehículos tiene con GNC del mundo. Trajeron de Italia la tecnología de transporte por motonetas con garrafas de gas. Hoy se puede circular en todo el territorio con GNC y hay más de 1 millón de vehículos con GNC. El GNC hoy está casi al mismo precio, debido al que estado cargó tanto al GNC que los taxistas están con tarifas comprimidas debido a esto. Alertó para el hecho de que las buenas iniciativas sean contaminadas por la voracidad del Estado.

COLOMBIA se refirió al mejoramiento de los motores, al respecto del cual hay una legislación que no se cumple. No hay controles y cuando los hay se burlan. El consumo de un vehículo mal carburado puede ser de más un 30% de emisiones y 25% de consumo. Los combustibles de baja calidad son otro problema, incluso los combustibles contrabandeados por barco. El carro sufre y emite un gas desastroso. Propuso que se exija de los gobiernos fiscalizar la calibración de los vehículos.

El Secretario General reconoció que todas las colocaciones están muy correctas, pero no se tiene una fórmula para todos los problemas. Acordó a los presentes de que la proposición fue tratar de premiar las experiencias exitosas que contribuyan al medio ambiente y generen economía al sector. La otra proposición es hacer una comunicación a los gobiernos a que hagan su parte, fiscalizando la revisión técnica de los vehículos. Reiteró la propuesta de establecer una premiación de entidades y gremios que tengan casos exitosos de reducción de consumo de combustible. Preguntó si había alguna propuesta más para votación. No habiendo comentarios, fue aprobada la primera proposición (premiación) por unanimidad. La segunda también fue aprobada por unanimidad. El Secretario General entonces pasó la palabra al Sr. Marcelo de Felippes, para que hiciera una presentación acerca del curso de Postgrado en Logística y Transporte para el Gerente Ejecutivo (*Certificate in Logistics and Transportation for the Executive Manager – CELTEM*), lo que hizo, presentando el histórico del curso, sus ventajas, e invitando a los países a que apoyaran.

Acerca del Consejo Fiscal, el Secretario General hizo aclaramientos acerca de las fuentes de recursos de la CIT, convocó a los representantes de ARGENTINA, BRASIL y ECUADOR a que firmaran el Parcer del Consejo y enseguida abrió el debate para las candidaturas de los países para recibir las próximas Asambleas de la CIT.

COLOMBIA se ofreció para recibir la Asamblea en Medellín, en Expotranscarga, en septiembre.

ECUADOR se ofreció para recibir la Asamblea en Quito coincidiendo con el Encuentro de la Federación, en marzo.

El Secretario General también transmitió un ofrecimiento por parte del Brasil, en tercer lugar.

ARGENTINA apoya la candidatura de Brasil, por considerar que esta da oportunidad a los países del MERCOSUR a participar más. Pidió que la Secretaría General se comprometa en enviar también los documentos de trabajo con anticipación. Además dijo que se debe de tomar una providencia con respecto a los países que no participan, sacándoles la representación y dándola a entidades interesadas.

El Secretario General estuvo de acuerdo y llamó la atención del Consejo al hecho de que hay países que disputan la representación de la CIT, mientras otros no participan de todo. Puso una proposición en votación: si con 2 meses de antecedencia la Presidencia de la CIT pro el país negue la asistencia a la Asamblea, tendrá el derecho de nominación de un sustituto, si no lo hace, puede la CIT invitar otra entidad para desempeñar la representación de la presidencia.



COSTA RICA dijo que sintió la ausencia del sector empresarial en la reunión, y faltaría que los gremios estuvieran representados, aunque el sector gubernamental con mucho gusto se hizo representar.

ARGENTINA propuso dar el tiempo a marzo para lograr mayor presencia. Si los invitados no responden, que se busque a otros referentes.

El Secretario General entonces sustituyó la propuesta hecha anteriormente por la proposición de Argentina.

COLOMBIA reiteró el convite para la realización de la VII Asamblea en Medellín, en septiembre del 2006.

VENEZUELA preguntó que organismo por parte de Venezuela hace parte de la CIT.

El Secretario General explicó que fue hecha invitación a la FEDECAMARAS, pero no fue posible su representación debido a cuestiones políticas y entonces se solicitó a contactos en Venezuela que indicaran una persona, una exsecretaria de transporte, Sra. Celia Benchimol, quien actúa en la CIT, pero no hay entidades.

VENEZUELA informó que hoy los gremios en general pasan por una ruptura con el gobierno y sugirió que se haga una invitación al Consejo Nacional de Transporte, y a Cámaras Regionales, como la ANDINATIC Capítulo Venezuela.

ECUADOR reconoció la necesidad de debatir la cuestión de representación y felicitó a Argentina por su proposición de recuperar la representación faltante de los países. Informó que en Ecuador no había Secretaría de Transporte y gracias al esfuerzo del sector se mantuvo, a pesar de la situación de inestabilidad política. Se manifestó favorable a que asista una delegación de los transportadores de cada país para que sean compartidas efectivamente por los otros segmentos. Mencionó la seriedad y organización de los eventos en el Ecuador. Reforzó la necesidad de un Directorio de los Capítulos de la CIT en cada país, delegando la representación a los miembros del directorio, para que no se pierda la representación del país.

ECUADOR apoyó la propuesta de que la reforma de los estatutos de acuerdo con la propuesta argentina sea votada y haya un efectivo directorio en cada país.

El Secretario General puso en votación la propuesta argentina, lo que fue aprobado por unanimidad.

PERÚ solicitó a los países algunos datos actualizados de impuestos, costos de peajes, combustibles, normas específicas, pasajeros de ruta, normas de seguridad, controles en ruta, derechos de los concesionarios, ubicación de terminales, administración de los mismos, entre otros datos.

El Secretario General le acordó a Perú que la CIT tiene bancos de datos físicos y en la Internet, de datos que ya fueron solicitados en consultas anteriores. Están a la disposición de los miembros.

ARGENTINA informó que la comisión tripartita que se solicitó en la Asamblea para tratar de la temática del descanso de los choferes, elaboró una declaración breve al respecto, la cual opina lo siguiente: acerca de la problemática de los descansos de choferes, la solución pasa por el cumplimiento de las normas vigentes y un acuerdo de cada uno de los actores de cadena de abastecimiento, a fin de no presionar únicamente sobre la distribución física de bienes o personas. Logrando esto, las distintas administraciones de los estados darán un grande aporte a la seguridad.

El Secretario General informó que en Brasil están culpando el tiempo de dirección por la causa de accidentes, pero la causa es la deficiencia de aporte de recursos gubernamentales para la infraestructura. Están tratando de encontrar una excusa para el problema. Puso en



votación la opinión de la comisión tripartita, la cual fue aprobada por mayoría, abstiéndose Costa Rica.

MÉXICO puso en pauta un tema para debate, mencionando un ejemplo de un juicio de una empresa americana contra el gobierno mexicano por un permiso de operación de cabotaje, y el gobierno perdió el juicio por no manifestarse. Formalmente se llamó permiso de transporte de carga internacional en el territorio mexicano. El TLCAN contempla el permiso, mientras también afirma que la carga doméstica es reservada a los mexicanos. El sector no fue consultado ni informado, y el permiso fue entregado. Eso va a causar antecedentes para que otras empresas tomen el mercado nacional. No es posible mantener una contradicción en contra el transportista mexicano y sería conveniente contar con un pronunciamiento de la CIT en este sentido. Se trata específicamente del transporte de cabotaje dentro del territorio mexicano.

MÉXICO además afirmó que eso ejemplifica el estado de las relaciones con los Estados Unidos de América, y se debe de pasar de las denuncias a acciones concretas, con el conocimiento de lo que está pasando, y medir las consecuencias. Enviarán a las autoridades competentes el manifiesto conjunto del sector en ámbito interamericano. Mencionó entre las empresas involucradas FEDEX, CTI y hay más.

ECUADOR afirmó que en aquel país se considera falta gravísima, realizar cabotaje en otro país. La consecuencia es la cancelación inmediata de la licencia internacional del operador. Así determina la CAN.

MÉXICO dijo que el TLC ha sido formulado de manera confusa, y en otra ley se dice claramente que la carga doméstica sea reservada a los nacionales.

El Secretario General reconoció que se trata de una cuestión jurídica para que la CIT se pronuncie como apoyo. Puso en discusión si se debe o no manifestar el apoyo en esa cuestión.

VENEZUELA opinó que es importante que este tipo de situación se prevea a tiempo, pues los acuerdos que sean firmados por adelante tendrán consecuencias muy delicadas.

ARGENTINA consideró que la cuestión presentada llegó al punto de la razón de ser de la CIT. La integración de los mercados se da primero físicamente. El que queda fuera del mercado es lo que no cumple con los requisitos mínimos. Manifestó su preocupación con lo que pasan los mexicanos. Pues el principio de reciprocidad que debe de existir en todos los Acuerdos bi o multilaterales, debe de ser respetado, y la manifestación de la CIT debe ser medida, racional, pero firme, en el caso de los mexicanos. Mencionó el caso de los camiones de otros países que hacen cabotaje en Argentina, con la anuencia del dador de carga argentino. Si la CIT no toma una posición clara en esto, todos sufrirán.

ECUADOR propuso 2 Acciones: 1) política y de respaldo institucional a México; 2) Apoyo jurídico en el análisis de la cuestión mexicana para dar mayor fuerza a la acción política.

El Secretario General leyó el artículo VI del Estatuto de la CIT, el cual dispone acerca de la materia. Mencionó que no es un derecho del país sino una obligación de la CIT estatutariamente, pero resaltó que la CIT no tiene un departamento jurídico para analizar esto y se puede nombrar a una asesoría jurídica para, en nombre de la CIT, actuar.

MÉXICO solicitó que si en cada país hay asesores y se puede pedir una opinión, que hagan saber a México. Dijo que la persona de contacto es el Lic. Oscar Moreno.

El Secretario General solicitó el envío de un expediente urgente a la Secretaría General, para que sea enviado inmediatamente a los países.



COSTA RICA declaró no poder manifestarse por ser gobierno, aunque comprenda las razones y tomen nota de las posiciones, pues están en proceso de negociación del TLC.

COLOMBIA reconoció que el problema de cabotaje es generalizado y mencionó un problema con Venezuela, que no deja a los camiones colombianos entrar, salvo aquellos que transportan productos no transportados por Venezuela. Además, opinó si no hay capacidad para comprar vehículos nuevos, gestionar con los gobiernos políticas de modernización del sector.

El Secretario General aclaró que la CIT no puede interferir en casos que no contemplen infracciones a leyes.

MÉXICO propuso que las entidades de empresas que hagan cabotaje ilegal sean expulsas de la Cámara.

ECUADOR se excusó por no estar presente en el día siguiente debido a una reunión de la CAN.

Nada más habiendo a tratar, el Secretario General agradeció a los anfitriones y declaró cerrada la V Asamblea Ordinaria de la CIT, y determinó el cierre del acta, la cual firmó y yo, Felicia Vilela, Directora Ejecutiva, la he escrito y la firmo.

Bogotá, Colombia, el 27 de octubre del 2005.

PAULO VICENTE CALEFFI
SECRETARIO GENERAL – CIT

FELICIA LOUZADA VILELA
DIRECTORA EJECUTIVA – CIT