

**ACTA DE LA 8ª ASAMBLEA ORDINARIA DE LA
CÁMARA INTERAMERICANA DE TRANSPORTES
17 y 18 DE OCTUBRE DEL 2007 – SÃO PAULO, BRASIL**

En los días 17 y 18 del mes de octubre de 2007, en el Salón Kiró del Hotel Holiday Inn Parque Anhembi, en la ciudad de São Paulo, Brasil, se reunió en Asamblea el Consejo de Representantes de la CÁMARA INTERAMERICANA DE TRANSPORTES – CIT, estando presentes los delegados de 13 países: ARGENTINA, BRASIL, BOLIVIA, COSTA RICA, CHILE, COLOMBIA, ECUADOR, GUATEMALA, HONDURAS, MÉXICO, NICARAGUA, PANAMÁ y PARAGUAY.

PRIMER DÍA – 17 DE OCTUBRE DE 2007

1) APERTURA DE LA ASAMBLEA

Compuso la mesa directiva el Secretario de Transportes del Estado de São Paulo, Brasil, Sr. Mauro Arce, el Presidente de Honor de la CNT – Confederación Nacional del Transporte – Sr. Thiers Fattori Costa, y el Secretario General de la CIT, Sr. Paulo Caleffi.

Iniciando la Asamblea, el Secretario-General de la CIT agradeció la presencia de todos los miembros e invitados y les dio las bienvenidas a la 8ª Asamblea Ordinaria de la CIT. Acto continuo, pasó la palabra al Sr. Thiers Fattori Costa, Presidente de Honor de CNT (Brasil) y Vicepresidente de la CIT Capítulo Brasil, para que presentara las bienvenidas por parte de CIT Capítulo Brasil.

BRASIL (CNT – Thiers F. Costa) - Dio las bienvenidas a los presentes en nombre del Presidente de CNT y de CIT Capítulo Brasil, Clesio Andrade, saludándoles y expresando su honor en recibir a los países en Brasil y así retribuir la atención que fue brindada a Brasil en las Asambleas anteriores. Mencionó características de la ciudad-sede, São Paulo, una de las ciudades más importantes del mundo. Expresó su contentamiento con la asistencia de los países y su deseo de que la estada en Brasil fuera dichosa y placentera. Enseguida, pasó la palabra al Secretario de Transportes del Estado de São Paulo, Brasil, Sr. Mauro Arce, como autoridad gubernamental presente.

MAURO ARCE – Saludó a los presentes y la importancia de la integración propiciada por la CIT, la cual proporcionará el intercambio de informaciones bastante relevantes para el sector. Enseguida, detalló la infraestructura del Estado de Sao Paulo, las metas del gobierno: mejora de la malla carretera y implementación de conexiones en la malla ferroviaria (con puertos y construcción del ferroanel), y diversificación de la matriz de transportes del Estado brasileño. Resaltó la importancia de la hidrovía Tieté-Paraná para la integración de los países del cono sur, y la navegabilidad que le confiere importancia económica, conectando el río Tieté hacia la bacía del Plata, utilizada para el transporte de 1% de la carga total del estado. Mencionó la creación de nuevos puertos como el de São Sebastião, especializado en exportación de vehículos. También resaltó la importancia de los aeropuertos, de gran y medio porte (Guarulhos, Congonhas, Campo de Marte), y resaltó la importancia del proyecto de construcción del Rodoanel (anel viario) de Sao Paulo, un proyecto de gran porte, en fase de licenciamiento ambiental, que circundará la región metropolitana de Sao Paulo, en conexión con varios municipios adyacentes.

Otro punto destacado fue las concesiones viarias a la iniciativa privada, especialmente las carreteras de gran porte y subrayó que el Estado sigue teniendo amplia supervisión de las concesiones. En resumen, dio un panorama de las acciones gubernamentales de transporte y dijo que el gobierno de Sao Paulo priorizará la intermodalidad. Reconoció que en reuniones como de la CIT el aprovechamiento técnico es extremadamente importante y también el conocer las personas que hacen el transporte. Dijo que es importante aprender con las experiencias de compañeros de otros países la forma más adecuadas para construir una América cada vez más fuerte y desarrollada. Afirmó que América es el continente del futuro a partir del presente. Saludó a los participantes y le devolvió al

Secretario-General de la CIT la palabra, y él haciendo uso de la misma agradeció la presencia del Secretario de Transportes Mauro Arce y dio seguimiento a los puntos a tratar en la agenda.

Habiendo reconocido las presencias de los países, inauguró el Consejo de Representantes, y solicitó a la Sra. Felicia Vilela que presentase los informes y la pauta formal de la Secretaría General de la CIT.

2) INFORMES

Dando inicio a su presentación, la Sra. Felicia Vilela, Directora Ejecutiva de la CIT, hizo los siguientes informes:

- a. Cambio de dirección de la CIT en Brasilia – vigente a partir de septiembre de 2007: informó que desde el día 20 de septiembre la CIT se encuentra en nueva dirección física en la misma ciudad de Brasilia, capital del Brasil, y que para la formalización del registro junto a las autoridades competentes fue necesario que el Secretario General emitiera una Resolución Normativa “ad referéndum” del Consejo de Representantes, con la nueva dirección, para todos los cambios documentales necesarios.
- b. Registro de la CIT como observadora en ONU (UNCTAD) y OEA: informó además, que aunque el proceso de registro y acreditación de la CIT como organismo observador en la ONU y OEA todavía no haya sido concluído, la Secretaría-General de la CIT ya viene recibiendo invitaciones para asistir a reuniones temáticas de dichos organismos, como la que ocurrió en 27-28 de Septiembre de 2007, en Ginebra, del Grupo de Transporte de la UNCTAD (ONU) y audiencias de la ONU con la sociedad civil en Octubre, y la XII Conferencia de la UNCTAD, prevista para abril del 2008 en Accra, Ghana. Por parte de la OEA, la CIT tiene presencia permanente en las reuniones de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) y viene recibiendo invitaciones para todas las reuniones organizadas por la Secretaría de las Cúpulas de las Américas. Sugirió que los países interesados en participar de esos eventos manifiesten su interés, para que la Secretaría-General pueda coordinar una delegación para asistir a dichos eventos.

3) INFORMES DE LOS PAÍSES

Siguiendo con el Programa, el Secretario-General le invitó a los miembros del Directorio de la CIT (Presidentes, Vicepresidentes y Directores de Capítulos CIT), además de las entidades afiliadas, para hacer el informe de los 2 mayores problemas enfrentados por los transportadores de carga y pasajeros en cada país.

ECUADOR (FENATRAPE – Carlos Jiménez) – Presentó la delegación de Ecuador, y discursó saludando a los presentes y reconociendo al Ecuador como país amazónico, tal como Brasil, con quien tiene conexiones de gran importancia entre los Océanos Pacífico y Atlántico, como el proyecto de corredor interoceánico. Dijo que el sector de transporte de carga está ingiriendo con el gobierno ecuatoriano condiciones especiales para los transportadores (incentivos fiscales, etc). Enumeró la flota ecuatoriana de transporte de carga, y presentó la estructuración del sector, que por el lado privado es compuesto por federaciones y cooperativas, y por el lado privado, por el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (CNTTT). Informó que se está estructurando con ese Consejo y el Ministerio de la Industria, a ejemplo del programa de chatarrización mexicano un programa de la misma naturaleza en Ecuador. Con la modernización de la flota, los resultados serán beneficios al sector y al medio ambiente. Reforzó el ofrecimiento de la CIT Capítulo Ecuador para

que sea el país sede de la 10ª Asamblea Ordinaria de la CIT, en octubre del 2008. Entregó al Sr. Caleffi, Secretario General de la CIT, una carta firmada por la Subsecretaria de Transporte Vial y Ferroviario de Ecuador, en apoyo a la realización de la 10ª. Asamblea de CIT en aquel país. Pasó la palabra al Sr. Alberto Macías (FENACOOTRAPE), quien saludando a los presentes, quien también entregó al Secretario-General una carta de apoyo a la interconexión Manta-Manaos. El SG reconoció la importancia de la ruta y dijo que será objeto de una reunión específica acerca del asunto.

ARGENTINA (CATAC – Rubén Agugliaro) – Saludó a los presentes y empezó diciendo que en Argentina la ley que creó el R.U.T.A (Registro Único del Transporte Automotor), el cual disciplinó el sector, exigiendo examen anual psicofísico y capacitación de todos los conductores profesionales. Mencionó el ejemplo de Europa, donde el transporte acercó los pueblos, las culturas y las economías, y por eso urgen los gobiernos a mejorar la infraestructura de integración entre los países.

ARGENTINA (FADEEAC- Daniel Indart) – Justificó la ausencia del Presidente de FADEEAC, Luis Morales, ausente por haber sido convocado por el Secretario de Transportes de la Nación. Reiteró las palabras de Rubén Agugliaro y reconoció que foros de la CIT son lugares apropiados para tratar de las cuestiones de la CIT. Agradeció la participación de todos.

COLOMBIA (ATC – Orlando Ramirez) – Saludó a los miembros de la mesa y los gremios representados, y mencionó la integración de todos los gremios de transporte en el esfuerzo de creación de una política de transporte en Colombia, lograda recientemente, con seis puntos básicos: 1) Denominador IPT – índice de precios del transporte, creado para sustituir el IPC (consumo), siendo también una baliza adecuada para la toma de decisiones del sector. Esto está en el documento CONPES editado por el DNP de Colombia. Este índice lleva en consideración todos los costos involucrados en el transporte. Este índice es trimestral y manejado por el Instituto Nacional de Estadística colombiano. 2) Equipamiento – la obsolescencia es un fenómeno de pérdida de competitividad, y de rentabilidad, especialmente victimando los propietarios individuales. Sin poder adquisitivo, los mismos están siendo remplazados en el mercado, por eso se creó un fondo de subsidio condicionado a la chatarrización de los equipos. 3) Estructura Empresarial – modelo con 3 actores: propietario del equipo, empresa de transporte – intermediaria entre el contratante del flete y el propietario, y el contratante (cliente). Las empresas de transporte han forzado descuentos en el flete a los propietarios de los vehículos, dándoles perjuicios. Se está haciendo una evaluación de las empresas de transporte para verificar su idoneidad; 4) Transporte Internacional – en el documento CONPES se está tratando del transporte transfronterizo Venezuela-Colombia-Ecuador; 5) Segurabilidad – identificar un seguro que sea sintético para los costos involucrados en el transporte; 6) Plataformas Logísticas Multimodales – el CONPES trata del tema también, como de gran importancia para el desarrollo del transporte.

CHILE (CNDC – Mauricio Cordaro) – Por primera vez en CIT, están reunidos los representantes de CNDC y AGETICH, donde antes estaban representados los dirigentes de FENABUS. Explicó que son concurrentes, pues en Chile los buses llevan carga. Reconoció la importancia de foros como el de CIT para conocer experiencias buenas, como la de RUTA, en Argentina, diferente de la realidad chilena, donde impera la informalidad. En Chile, la libertad en la economía no llegó a permitir que en el país se crea un política de regulación y formalización del sector en Chile. Hay que defender la actividad de transporte y los modos. Los camiones llegan puerta a puerta, mientras las navieras de puerto a puerto. Apoya el manifiesto de Perú contra las navieras, que subcontratan los transportistas de carga por carretera en pésimas condiciones. Compartió con Colombia la necesidad de un índice del transporte, reivindicación antiquísima en Chile. Compartió también con los países la preocupación con la obsolescencia de los equipos, que tienen un parque vehicular de edad promedio de más de 20 años. Para lograr la renovación del parque vehicular, hay que haber un mecanismo de regulación y requisito para que los dueños de camiones puedan ingresar en la actividad. No se trata de impedir la entrada, sino reglamentar para darle dignidad al sector de transporte. Mencionó la doble tributación – pagan peajes y impuesto sobre el combustible, teóricamente destinado a financiar las carreteras. Sobre eso se está ingiriendo con el gobierno.

BRASIL (ABCAM – José da Fonseca) – Dijo que la renovación de flota también preocupa, como también la mala infraestructura, y además la situación de los camioneros, que son forzados a trabajar a veces 20 horas por día para cumplir los contratos con las empresas de transporte. Se lanzó un proyecto de disciplinamiento del sector en Brasil, de relevancia, pero todavía en sus primeros pasos. Otra preocupación es la seguridad debido a perjuicios de hasta 1 millón de millones de reales en carga robada.

BRASIL (FETRANDESC – Pedro Lopes) – Saludó a los presentes, participando por primera vez en CIT, y habló de la importancia de la relación de fronteras, entre Brasil-Argentina-Uruguay-Paraguay-Chile. Con respecto a la ruta 7 en Argentina, un levantamiento del gobierno argentino, debido al invierno riguroso en la montaña de conexión con Chile, 26 conductores de camiones perdieron la vida y de estos 7 brasileños. De parte del gobierno de Mendoza, la asistencia es precaria a los argentinos y ninguna a los brasileños. En las fronteras (Posadas-Paso de los Libres), hay muchos problemas. La CNT (Brasil) tiene el SEST-SENAT, el cual ofrece servicio médico-odontológico a los conductores en las fronteras, con instalaciones adecuadas. Los conductores extranjeros también usan las instalaciones. La CNT lanzó un Plano Nacional de Logística (hasta 2023) para atender plenamente las necesidades del sector. Fue constatado en el Plano que la mala condición de los puertos no facilita la utilización plena del potencial del sector marítimo y penaliza el transporte terrestre. Dijo que el Plano de la CNT tiene mucho más practicidad que el Plano Nacional de Logística y Transportes del gobierno, una vez que hace una investigación práctica de la condición de las carreteras y necesidades del sector de transportes. Además la CIDE (impuesto sobre el combustible) penaliza también el transportador, quien no tiene ninguna inversión resultante de esa recaudación y cada estado tiene su propia política tributaria para aprovechar dichos recursos. Mencionó la situación de los peajes, y el alto costo con el que tienen que arcar los transportadores, con un recién aumento de 260% debido a las nuevas concesiones. Acerca del transporte transfronterizo opinó que la CIT debe encaminar una solución de integración de fronteras para establecer una relación de leyes que facilite las relaciones de trabajo en el transporte.

MÉXICO (CANACAR – Leopoldo Almanza) – Saludó a los presentes, a la mesa directiva, a la delegación de Guatemala que recibió a todos en la última Asamblea, y a las delegaciones argentina y otras. Remitió al problema de transporte transfronterizo, en el que el transporte entre EE.UU. y México está siendo tratado por medio de un Proyecto Demonstrativo, para intentar legitimar el trato desigual que se da a los transportistas mexicanos en relación a los americanos. El Congreso americano, con el apoyo de los Teamsters, están tratando de aprobar el proyecto en trámite de legislación. Acerca del tema chatarrización, en Perú presenciaron el resultado de la importación indiscriminada de vehículos, que victimó al sector. A partir del 2009, México recibirá las unidades viejas de EE.UU. y Canadá, y esa invasión de chatarra va a ser un golpe para el sector de transporte. Están buscando apoyo con los legisladores e industria mecanismos para frenar y condicionar este flujo de chatarra. Dentro de la problemática de peajes, México tiene serios problemas, pues tiene los peajes más caros del mundo, y por un trato fiscal diferenciado, se debe intentar un aumento de la competitividad. Agradeció a los países visitados, por ayudar México a conocer otras visiones de los mismos problemas. Felicitó a Argentina, por el RUTA, a FPT, que completa 15 años, y a los logros de exención de peaje, gracias a los esfuerzos del sector transportador. Preguntó a Argentina si reitera el ofrecimiento para ser sede de la Asamblea de CIT en el primer semestre de 2009. Dijo que en la CIT se trata de integrar soluciones.

PANAMÁ (ATCC – Oscar Grenald) – Dijo que están en contacto con las autoridades para definir un proyecto de reglamentación para el sector de transporte de carga. Se enfatizaría entonces la capacitación y un mecanismo para que los fletes suban juntamente con el aumento del combustible. Con respecto al transporte colectivo, el problema es la concesión de rutas. Quizá en la reunión de Panamá se pueda apoyar el frenar del aumento de los peajes que penalizan los conductores. Y también hay una falta de conductores capacitados.

SECRETARIO-GENERAL – Comentó acerca de las ponencias, por parte de México, se está logrando un intercambio de informaciones entre los países; en Panamá, el alto precio de peajes y la capacitación son necesidades. Confirmó con los países que la 9ª. Asamblea (abril 2008) será realizada en Panamá, la 10ª en Ecuador (octubre de 2009) y la 11ª en Argentina (marzo de 2009). Comunicó que fue recibida del Parlamento Andino una delegación para el Sr. Nelson Chavez, de CANATRANSPE de Ecuador, para representación, y también como delegado del Presidente de CIT Capítulo BOLIVIA, para representar aquel país. Pasó entonces la palabra al Ing. Nestor Luraschi, de ALADI, para hablar del siguiente tema.

4) LIBRE FLUJO DE MERCANCÍAS Y PERSONAS

ALADI (Nestor Hugo Luraschi) – Reconoció la importancia y convergencia de objetivos e integración entre CIT y ALADI. El transporte es el conector de la integración. Que a través de la CIT, se pudiera conocer la opinión de los países acerca del tema. Solo se puede lograr un libre flujo con solo con un transporte con base a interconexión de redes, políticas comunes, planificación racional y marco normativo armonizado, y que además tenga prestaciones eficientes de servicio y con infraestructura relativamente adecuada. En el tema de interconexión de redes, se entiende también redes de transporte. La realidad hoy vigente no favorece el libre tránsito. Informó que acerca de políticas, hay coincidencias y divergencias, y enfatizó la seguridad, no solo vial, como también la seguridad en las operaciones de comercio. Acerca de planificación racional, dijo que hay que hacerse un estudio de acciones y omisiones, con las preguntas Qué hay que hacer, Cómo deberá hacerse y Quien tiene que hacerlo. Opinó que la CIT puede colaborar a responder estas preguntas. Con respecto al marco normativo, diversamente del sector de transporte aéreo y el marítimo, no hay marcos armonizados en el transporte de carga por carretera. Otro complicador es que las armonizaciones subregionales no son armonizadas entre ellas. No existe un foro de negociación de todos los bloques regionales. Mencionó la prestación de servicios como factor fundamental para la competitividad del sector y para la integración, pues la prestación de servicio que no sea eficiente afecta a la integración. También con respecto a la prestación de servicios, mencionó la concepción empresarial inadecuada, fuerte discriminación a los límites de responsabilidad del transportista. Mencionó que no hay en la región norma acerca del transporte ferroviario. Acerca del transporte aéreo, es un mercado casi monopolístico, y hay que trabajar en los ámbitos nacionales y después en los ámbitos internacionales para tener una armonización. Reconoció que los modos compiten entre ellos, y la región carece de un sistema o método para corregir los errores para prestar un servicio mucho más eficiente. En todos los modos de transporte, hay fuerte carga tributaria y fiscal, poco nivel de capacitación y difusión, escasa rentabilidad y restricciones de acceso al mercado de transportes regional. El transporte siempre se ha manejado como un producto circunscrito a un ámbito restringido, y al usuario, gobierno y transportador se debería dar a conocer los detalles del sector. Mencionó el IIRSA – iniciativa en los moldes del Plan Puebla Panamá – para realizar obras de infraestructura de integración, por 10 ejes en toda Suramérica. Todos los procesos sectoriales de integración tienen directa relación con el transporte. La mayoría de las obras son relacionadas al transporte. Y la naturaleza de las inversiones son privadas, públicas y mixtas. Acerca de las debilidades de la Iniciativa, mencionó que en reuniones de IIRSA solamente participan representantes de Ministerios y no del sector de transporte. En muchas ocasiones, los países no tienen entre los representantes ministerios exclusivos del transporte, sino de planificación y obras públicas. Al fin, sintetizó su charla de manera optimista con respecto al logro de los objetivos, e invitó a todos a participar del Foro Multimodal Virtual que está conduciendo ALADI, donde se puede delinear un marco jurídico en el área de multimodalidad. Mencionó algunas herramientas, como el glosario de términos logísticos, sistema de información de transporte, mapa logístico, índice de competitividad en transporte y logística, etc. Informó acerca del Acuerdo de Cabotaje Regional sobre transporte marítimo, y la norma regional sobre transporte de pasajeros por carretera, que se pretende delinear

por medio de la ALADI. La capacitación fue otro punto resaltado, que favorece eficacia, investigación, correcto cumplimiento de las normas, gestión logística, entre otros aspectos. Concluyendo, el libre flujo de personas y bienes puede ser posible con transporte adecuado, y en el ámbito de CIT se puede tratar de todos estos temas.

SECRETARIO-GENERAL – Subrayó que ahora hay la intención de que los países se conozcan y se agreguen las personas con los mismos objetivos políticos. Siempre que se hayan intereses comunes y de nivelar conocimientos por el intercambio de informaciones, será posible con unión e igualdad tomar asiento en los foros internacionales como OEA, ONU, ALADI y otros para hablar la misma lengua. Cuando eso se logre, la CIT entonces podrá solicitar a ALADI que la CIT realice sus reuniones en el seno de ALADI. Y la intención de tener de la presencia de ALADI es promover ese espíritu de integración.

ALADI (Nestor Luraschi) – Sugirió que la CIT tenga presencia firme, con proyectos concretos e instrumentos claros pueda participar de los foros. En la CIT hay un ámbito de trabajo muy importante, y la presencia del sector privado tiene que ser considerada. Mencionó que están con un proyecto de certificación digital en el comercio, y que el paso siguiente va a ser la discusión de la documentación de transporte. La CIT entonces no podría estar ajena de las discusiones.

ECUADOR (CANATRANSPE – Nelson Chávez) – Llamó la atención para la globalización del transporte y consecuencias para las empresas. Dijo que lo que se tiene que hacer es buscar mecanismos para que las empresas tengan acceso a estos grandes mercados. Los empresarios en la CIT tienen que unificarse y planificar que cuales temas van a priorizar en el contexto de la globalización. Propuso que se crea una comisión interinstitucional para tratar de temas como la interconexión entre los países, como el caso del eje amazónico. La CIT debe apoyar el trabajo de esa comisión con miembros de Brasil y Ecuador, para así planificar las acciones. Dijo que hay un representante presente de la región del puerto de Manta (Sr. Sixto Moreno) y al Sr. Macías de Manta, que pueden sumarse a esa comisión. Solicitó al SG que se de paso a la proposición.

ECUADOR (ANDINATIC – Vizcaíno) – Reconoció que hay desunión en el sector privado y también en ALADI con otros bloques, como Comunidad Andina y Unión Europea. Propuso que CIT urja a los organismos que se armonicen entre sí, y que los países miembros también definan una política común de transporte. Cree que la CIT puede ser un foro interesante para crear un borrador de una política común de transporte.

SECRETARIO-GENERAL – Mencionó 2 condiciones: 1) Para que un organismo como la CIT sea reconocido por gobiernos y otros organismos internacionales, son necesarios 5 años de existencia. La cooperación con ALADI fue una excepción. 2) Para tratar de una política común, hay que tratar de unir el sector internamente para igualarse antes de manifestarse a los foros. Mencionó haber sido testigo de acuerdos de reserva de mercado por 2 veces desde la creación de la CIT, y eso traduce que los países no están unidos por igualdades y no por divergencias. Estamos compilando todo lo que es igual entre los países para después formular una política. Consideró oportuna la sugerencia de ANDINATIC.

5) COMBUSTIBLES ORGÁNICOS Y ALTERNATIVOS

SECRETARIO-GENERAL – Acordó a los presentes la necesidad de conocer más acerca de los combustibles orgánicos y alternativos, para hacer frente a la escasez de combustibles fósiles. Pasó entonces la palabra al Señor Roberto Sadao Shiraishi, del Departamento de la Industria de Transporte del Ministerio de la Industria, Desarrollo y Comercio Exterior, para presentar datos acerca de los combustibles orgánicos y los programas del gobierno brasileño.

ROBERTO S. SHIRAISHI– Saludó a los presentes y inició su presentación haciendo una retrospectiva del desarrollo de la industria del alcohol como combustible vehicular. También presentó datos de la rentabilidad del alcohol como combustible y comparaciones de costos de producción entre Brasil, EE.UU. y Europa, enseñando que Brasil sigue manteniendo el menor costo

de producción. Resaltó que la industria del alcohol en Brasil estimula una gran cadena de producción. En términos de motores, el Brasil ha mejorado la tecnología de motores Flex Fuel, que fue desarrollada por los EE.UU. Hoy ya hay en Brasil proyectos de aviones movidos a alcohol, como el fabricado por la empresa NEIVA, subsidiaria de la EMBRAER, y también tecnologías de producción de hidrogeno a partir del alcohol. El desarrollo de los combustibles tiene creciente destaque debido al escenario de cambio climático que se presenta. Presentó un listado de países que utilizan etanol en la composición y el porcentaje de alcohol mezclado a otros combustibles. En Suecia ya hay buses que funcionan con 95% de alcohol y 5% de un aditivo que permite la explosión. En Brasil, Scania ya empieza testes con autobuses movidos a alcohol. Ya en la década de 80 empezaron los estudios de alcohol en camiones, los cuales fueron exitosos, pero descontinuados, debido al término del uso del alcohol en aquella época. Ya ha habido visitas del gobierno brasileño a países de Centroamérica para difundir el uso del etanol. El etanol en EE.UU. es utilizado como sustituto del NTBE, un compuesto muy tóxico presente en los combustibles fósiles. Brasil exporta alcohol a Centroamérica y lo mismo es reexportado a los EE.UU. deshidratado, sin impuestos bajo el CAFTA. La demanda por el alcohol sigue creciendo en todos los países, y el gobierno brasileño viene promoviendo políticas públicas para apoyar la exportación del alcohol. Se destacan el desarrollo de investigaciones para la producción del alcohol de segunda generación (vía celulosa).

SECRETARIO-GENERAL – El BNDES financia refinerías completas en el exterior. No que el Brasil sea el proveedor de la tecnología, sino que cada país tenga su producción propia.

ROBERTO S. SHIRAIISHI – Ratificó lo que el Secretario-General dijo, informando que es del interés del gobierno brasileño que los demás países también tengan producción.

SECRETARIO-GENERAL – Las industrias de refinerías (como la Engevix, en Brasil), producen y venden pequeñas refinerías con financiamiento internacional.

ROBERTO S. SHIRAIISHI – Hoy hay muchas industrias especializadas en producción de refinerías, que venden proyectos completos y customizados.

CHILE (AGETICH – Max Mosquera) – Preguntó que cuales materias primas son más utilizadas en mezclas de combustibles alternativos.

ROBERTO S. SHIRAIISHI – En Brasil se utiliza 2% de biodiesel al diesel mineral, y hay una ley que posibilita 5% de biodiesel en el gasoil. Ya hay experiencias de 20% de biodiesel en motores agrícolas, pero para vehículos, las montadoras permiten tan solo un 2% de biodiesel. Hay casos de ferrocarriles que utilizan en Brasil hasta 30% de biodiesel. Mencionó que para países de Centroamérica hay oportunidades dentro de la Cooperación Brasil-EE.UU. para la producción interna. También para la creación de estándares de calidad técnica hay incentivos, además de incentivos para las investigaciones de combustibles orgánicos. Informó que se está llevando a cabo un Foro Internacional de Biocombustibles, del cual participan Brasil, EE.UU., China, India y Unión Europea, y ese foro tendrá un evento en Brasil en 2008. Enumeró también oportunidades de exportación en el área de producción y desarrollo de los biocombustibles. Dijo que hoy un 2% de biodiesel en el diesel mineral es autoritativo, de 2008 a 2012 será obligatorio, y a partir de 2013, será obligatorio el percentual de 5% en el diesel mineral. Mencionó la carga tributaria, en 2 alíquotas, dependiendo de la condición económica del estado. En Brasil hoy, solamente la mezcla B2 está reglamentada y autorizada.

CHILE (AGETICH) – Preguntó por qué se usa el alcohol hidratado en Brasil.

ROBERTO S. SHIRAIISHI – Desde el inicio del programa del alcohol, se utiliza este alcohol debido al costo de producción.

ARGENTINA (CELADI) – Cual es la diferencia entre etanol y alcohol

ROBERTO S. SHIRAIISHI – El etanol es extraído de la madera, y el alcohol de otras materias primas.

SECRETARIO-GENERAL – Agradeció la participación del Ingeniero Shiraishi, quien fue aplaudido por todos y alertó que el tema suscita oportunidades. Pasando el siguiente punto, presentó

el consultor Marco António Oliveira Neves, Director de Tigerlog Consultoría, para hablar acerca del proceso de transición “de Transportador a Operador Logístico”.

6) DE TRANSPORTADOR A OPERADOR LOGÍSTICO

MARCO ANTONIO O. NEVES – El consultor Marco Antonio empezó dando un panorama de los problemas a los que hacen frente los transportistas. Resaltó aspectos importantes para los transportistas que desean sobrevivir en el mercado. Mencionó que los buenos profesionales están dejando las empresas, saliendo para las consultorías, hecho que refleja una escasez de mano de obra calificada en el sector. Enseñó estadísticas acerca de la percepción de los precios practicados por los transportadores en la visión de los embarcadores, mayores problemas enfrentados por las empresas de logística y transportes, número de empresas y flota en el transporte de carga por carretera, y comentó el panorama en EE.UU., donde hay un acuerdo tácito entre los transportistas para no aumentar la flota de camiones y con eso aumentar los fletes. Aconsejó a los presentes acerca de lo que los transportadores pueden hacer para sobrevivir en el mercado. También proporcionó informaciones acerca de las características de los proveedores de servicios logísticos (PSL), en comparación con los operadores logísticos, la evolución del mercado hasta el 2020, las tendencias de mercado, con base en datos y proyecciones futuras, y datos de estudios de varias características del transportador pequeño, en expansión, consolidado y el operador logístico, como también los pasos para el éxito en la transición para operador logístico.

SECRETARIO – GENERAL – Conclamó a los países que contraten consultores como Marco Antonio para nivelarse por arriba, aumentar su conocimiento técnico. Abriendo para la preguntas, pasó la palabra a Ecuador.

ECUADOR (CANATRANSPE – Nelson Chávez) – Solicitó la ley que reglamenta el sector en Estados Unidos, preguntó si pueden tener una consultoría de Tigerlog por 2 días en Ecuador. Preguntó acerca de la manera de conocer el trabajo de los operadores logísticos.

MARCO ANTONIO – Dijo que se puede obtener la reglamentación con la American Trucking Association (ATA), pero lo que más hay que tener en cuenta es la unión del sector de transportes. Sin la unión de los transportadores, nada se puede lograr. Dijo acerca de la aproximación con los operadores que son desconfiados y para acercarse de ellos hay que buscar a un sindicato que los tenga organizados.

MÉXICO (CANACAR – Enrique Rustrián) – Los operadores en México fuerzan los precios para abajo, pues tienen control de la carga marítima y conexiones con navieras.

MÉXICO (CANACAR – Leopoldo Almanza) – Los operadores tienen la ventaja de detener la carga. Preguntó qué cuantas empresas de transporte pueden llegar a ser operadores multimodales. Reconoció que hay empresas que pueden llegar a ser operadores logísticos y otros multimodales. Como se diferencian?

MARCO ANTONIO – El mejor camino es que el gobierno reglamente una parte del mercado.

MÉXICO (CANACAR – Leopoldo Almanza) – En México se está haciendo un esfuerzo para que el tema sea legislado.

CHILE (CNDC – Mauricio Cordaro) – Saludó a Marco Antonio por las brillantes informaciones e informó que Chile sigue permitiendo la importación de partes y piezas usados, bajo dispositivos legales. Acerca de la transición para operador logístico, la enorme mayoría de los transportistas chilenos seguirán siendo choferes, aunque las sugerencias sean muy pertinentes e importantes. En Chile está creciendo el número de jóvenes empresarios transportistas y de la mujer transportistas. Felicitó a Marco Antonio y lo invitó a una visita profesional a la brevedad posible en Chile.

ARGENTINA (FADEEAC – Argentina) – Felicitó a Marco Antonio por la charla, y dijo que en Argentina muchos transportistas son proveedores de operadores logísticos. En Europa eso está cambiando, ya no hay fidelidad total del transportistas a los operadores.

MARCO ANTONIO – Comentó que esa visión es nueva en Latinoamérica. Cada vez más transportistas se están especializando y teniendo sus propias operaciones logísticas. La cuestión de incapacidad logística reside en el hecho de que los proveedores logísticos a veces no cumplen las promesas y el cliente se vuelve a los transportistas. En el futuro los operadores tendrán dificultad en conseguir camiones. Esa es una tendencia. Cabe a los transportistas la decisión por el trade-off de técnica por flota.

7) ASOCIACIONES PÚBLICO-PRIVADAS

SECRETARIO-GENERAL – Convocó al Sr. Roberto Galhardo, Director Consultivo de la CIT, para que hiciera una presentación introductoria del panorama de asociaciones (parcerías) público-privadas.

ROBERTO GALHARDO – Presentó informaciones de asociaciones público-privadas en Brasil y México, y al final llamó a la reflexión con las siguientes preguntas: ¿La infraestructura precaria sería un problema solamente de los gobiernos? ¿La iniciativa privada debe o no participar de esta forma de inversión? ¿Las garantías ofrecidas por los gobiernos son suficientes? ¿Los incentivos fiscales son necesarios? ¿Cuál es la posición de los transportistas?

SECRETARIO-GENERAL – Todos los transportistas reclaman de la mala infraestructura, pero los ejemplos son los más diversos: en Brasil, las concesiones funcionan bien, pero en otros estados como en Rio Grande del Sur, ese éxito no se ha logrado. Se logró en una ocasión frenar el edital de concesiones que tenían altos costos de peaje. En una concurrencia pública, un grupo español ofreció 1/3 del peaje cobrado en Río Grande del Sur. Hay que pensar que en algunos casos la parcería público-privada se logra con buenos resultados.

MÉXICO (CANACAR – Enrique Rustrián) – Cuando el gobierno no es capaz de hacer una buena licitación y garantizar una buena obra, a veces la carretera concesionada está en peores condiciones. En el caso de México-Acapulco, el peaje representa 26% del ingreso. Recomendó que las empresas estén atentas a los procesos, para que garanticen una buena carretera.

MÉXICO (CANACAR – Leopoldo Almanza) – Los casos que no lograron éxito son de justo de empresas mexicanas, por eso se incentiva empresas de fuera.

COLOMBIA (ATC – Orlando Ramirez) – Relató que en Colombia el gobierno nacional monta los peajes y después define la estructura a la que se destinan. Solicitaron por escrito al Ministro de Transporte que el sector de transportes tenga acceso a la planificación estratégica del asunto.

CHILE (CNDC – Mauricio Cordaro) – Hay buenos ejemplos como la Ruta Panamericana, entregue primeramente a una empresa mexicana y después a una empresa española. El diseño de las rutas es fundamental y los transportistas han que tener ingerencia en su definición. En las vías concesionadas no hay paradores para los camiones para cumplir con la norma laboral. En este caso, habría que haber zonas de descanso, iluminadas y con seguridad. Hay tramos como el túnel a Valparaíso, que tienen malo diseño y eso sumado a la antigüedad de la flota, pueden resultar en inseguridad. El estado chileno se había comprometido a invertir en las rutas concesionadas, pero tiene problemas para cumplirlo. Hay también doble tributación embutido en los peajes.

SECRETARÍA GENERAL – Preguntó si hay impuesto embutido en los peajes.

CHILE (CNDC – Mauricio Cordaro) – las concesionarias usan un índice que es arredondado siempre hacia abajo, causando perjuicios.

NICARAGUA (FETRACANIC – José Guerra) – Los transportistas deberían opinar sobre los diseños de los tramos de carretera cuando los mismos sean proyectados. Hubo un caso en el que el diseño de una carretera quedó tan malo que ocasiona también mucho perjuicio. El material licitado es de clase C, aunque el pago es clase A.

ECUADOR (FENATRAPE – Carlos Jiménez) – Sugirió crear generalidades que sean comunes a todos los países, como base a políticas comunes. Y en estos puntos comunes, está el alto costo de los peajes. Dijo ser necesario a los transportistas supervisar los contratos de concesión, y otro

problema son las distancias discordantes de un peaje a otro. No hay un criterio unificado. Es necesario tener mucha atención a este tema.

ECUADOR (ANDINATIC – Harrison Vizcaíno) – El gobierno colombiano le puso un peaje al puente transfronterizo entre Colombia y Venezuela (Cúcuta), lo que causó un rechazo por parte de ambos países en las regiones limítrofes. Sugirió que la CIT haga un manifiesto a que no se concesionen puentes internacionales fronterizos y carreteras afines, sino se invierta en el refuerzo de su infraestructura sin costo para todos. No es lógico que haya colas de 200, 300 camiones para poder pasar un kilómetro de puente, tardando el comercio y la integración.

ARGENTINA (FADEEAC – Daniel Indart) – También en Argentina no ha habido control de fiscalización de las concesiones. Los concesionarios han quedado como un simple recaudador de peajes. FADEEAC tiene convenio con el órgano de control de concesiones viales, con la oportunidad de opinar sobre la prioridad de una obra sobre otra. En un Consejo Federal que se revisa a cada 45 días, se planteó rever la situación de la falta de infraestructura y disipación de nieve del paso fronterizo de Mendoza. El gobierno está con proyectos de mejoría que están siendo acompañados y habrá maquinaria nueva para esas rutas. Lograron con el Estado que el transporte organizado no pague el peaje. El impuesto del gasoil hoy es dedicado al transporte de pasajeros y para inversión en el sector. Hoy todos los transportistas inscritos en el RUTA son exentos de peaje.

SECRETARIO GENERAL – Hay que pensar en formas y maneras de hacer parcerías público-privados para lograr los objetivos. En Rio Grande do Sul, los peajes están tan altos que están llevando las mercancías a otro estado que no tenga tan altos costos, a otro puerto. Se va a tratar de la competencia entre modos de transporte en más profundidad, pero hay que reflexionar a quien interesa mantener altos los costos de peaje. Enseguida, hizo informes acerca de las actividades sociales de la noche y del día siguiente. Además, justificó a Ecuador la errata en la sección de países de la Revista Interamericas número 1, donde por un error gráfico no figuró Ecuador en esa sección. Ofreció a Ecuador un destaque especial en el próximo número de la Revista, lo que fue aceptado por la CIT Capítulo Ecuador.

8) MEDIO AMBIENTE – PROYECTO DESPOLUIR (BRASIL)

SECRETARIO GENERAL – Presentando el tema, dijo que los transportistas llevan la culpa por la polución pero los vehículos individuales en cantidad también poluyen. Dijo que, sin embargo, la concienciación ambiental es esencial para la preservación del medio ambiente y acerca de eso, la Confederación Nacional del Transporte de Brasil tiene un proyecto muy eficiente e interesante para el sector, que ya está logrando buenos resultados y ampliando la conciencia del transportador. Para presentar este proyecto exitoso, invito al Ingeniero Gustavo Filice Barros, de la Coordinación del Proyecto, para proporcionar el detallamiento del mismo para conocimiento de los países.

GUSTAVO BARROS – Saludó a los presentes y presentó el Proyecto Despoluir, lanzado en 2007 por la Confederación Nacional del Transporte, que viene teniendo muy buenos resultados. Presentó un video institucional alertando por la importancia de la preservación del medio ambiente. Acto continuo, presentó las causas y consecuencias de los problemas ambientales. Enseñó estadísticas de los países más poluyentes. Un estudio mostró que un 75% de la polución en Brasil proviene de las quemadas forestales. En el sector de transporte, el segmento carretero responde por 66% de la polución. En el sector carretero, vehículos leves son los responsables por la mayor parte de la polución. Explicó que el Proyecto Despoluir fue concebido junto con el IBAMA y el CETESB, órganos de control ambiental, para auferir los niveles de contaminación de los motores de los vehículos, por medio de un equipo de auferición certificado con base en los niveles mínimos aceptables. Los datos auferidos van hacer parte de un banco de datos en la CNT para que sean

realizados estudios de gestión ambiental. Están siendo elaborados 6 manuales teniendo enfoque ambiental para mantenimiento de neumáticos, combustible y otros puntos involucrados en el transporte. Con eso se gestiona un mejor uso de recursos, insumos y energía dedicados a la actividad transportadora. Se pretende incentivar el uso de la ISO 14000, de producción más limpia, responsabilidad social y ciclo de vida. Detalló también el Programa Camionero Amigo del Medio Ambiente, donde entre otras medidas se creó un número 08007282001, 24 horas para que el camionero reporte daños al medio ambiente. Otro Proyecto, Taxista Amigo del Medio Ambiente y Empleado del Transporte Amigo del Medio Ambiente incentivan la concienciación ambiental y también cursos presenciales para tal. Desde el programa EconomizAR, primero programa ambiental destinado al transporte, ya se han hecho 1 millón de aufericiones.

SECRETARIO GENERAL – El Programa Despoluir puede ser adoptado por todos los países y puede ser hecho en pequeña escala, pues da a la oportunidad de preservar el medio ambiente y aumentar el nivel de conciencia ambiental de los operadores.

SEGUNDO DÍA – 18 DE OCTUBRE DE 2007

Retomando los trabajos de la Asamblea a las 09:15 del día 18 de octubre, en el mismo recinto, el Secretario-General reinstaló el Consejo, pasando al siguiente punto de pauta.

9) ESTRUCTURACIÓN DE LA CIT

SECRETARIO GENERAL – Empezó explicando que en el caso de la representación de Aruba en la CIT, el Embajador en Brasil cambió y los contactos con Aruba no vienen siendo fructíferos para enviar representantes a las reuniones de CIT, posiblemente debido a que en materia de transporte Aruba tiene una prioridad más turística. En el caso de Cuba, el representante del Ministerio desapareció - fue afastado de sus funciones, y por eso fue contactada una empresa privada, pero la misma no está muy segura de venir. Cuando la CIT fue creada se visitó los EE.UU. y en contactos con el Senador Canary dijo que si estuviera Cuba en la CIT, los EE.UU. no podrían tomar asiento en la CIT. Acerca de Venezuela, la invitación inicial de representación fue hecha a Fedecamaras, la cual aceptó, pero el Presidente de Fedecamaras fue el que asumió el gobierno de Venezuela por un día, y enseguida fue destituido. Y los directivos Celia Benchimol y Luis Serao, especialistas y empresarios del sector que llegaron a representar Venezuela en asambleas anteriores, también debido a problemas con el Gobierno Chávez están teniendo dificultades. Debido a eso, no se sabe con respecto a la reactivación de los capítulos CIT en estos países qué cual camino tomar, si con el gobierno o con la iniciativa privada. También con el Caribe, que tiene estructura de transporte más incipiente, hay que saber que posición tomar. Preguntó a los presentes lo que pensaban y sus comentarios acerca del tema. Pasó entonces la palabra a Ecuador, para manifestarse.

ECUADOR (CANATRANSPE – Nelson Chavez) – Como parlamentario andino, se ofreció para hacer contactos en Venezuela para ver si se logra representación. Acerca de Cuba, ya queda más difícil debido a la conyuntura de gobierno.

MÉXICO (CANACAR – Leopoldo Almanza) – Preguntó si ha vuelto a intentar la representación en Estados Unidos.

SECRETARIO-GENERAL – Dijo que sí, en el sector privado de Canadá, que dijo que su participación estaría condicionada a la de los EE.UU. Después se pensó en un contacto con el Sr. James Hoffa, pero debido a los problemas con México, se decidió esperar un poco.

MÉXICO (CANACAR – Leopoldo Almanza) – Cree que ATA (American Trucking Association) sería la entidad más indicada. Pero México está restableciendo las relaciones con Cuba y por eso sería posible intentar una nueva representación con el apoyo de CIT México.

SECRETARIO-GENERAL – Acerca de la estructuración de la CIT dentro de los países, la CIT existe con Sede Permanente en Brasilia, pero no está clara la dirección de la CIT dentro de cada país, para darle un apoyo logístico a los miembros de la CIT. Conclamó a los países que cada país tenga cierta la sede, y que cuando se cambie el Directorio en cada país, se traslade la placa y la bandera para la nueva sede, y se de ciencia a todos los demás países y a la Secretaría-General.

ECUADOR – Pidió a la SG que se exhorte al Sr. Jorge Calderón que se de los símbolos de la CIT a la nueva sede de CIT Ecuador.

SECRETARIO-GENERAL – Dijo que apoyará eso en su próxima visita a Ecuador.

COLOMBIA (Orlando Ramirez – ATC) – Como hay muchos gremios, que se haga una reunión preliminar para definir los temas a sugerir a la SG para la próxima asamblea.

HONDURAS (Benjamín Castro – CATRACHO) – La CIT no es una institución de maleta, por eso cada país tendría que tener una sede jurídica, y hoy en Honduras, la sede de CIT estará en CATRACHO.

BRASIL (Thiers Fattori Costa – CNT) – Se debe hacer un estudio jurídico de todos los aspectos de organización de CIT para que todos sean contemplados. Y así mejorar la estructuración de CIT.

SECRETARIO-GENERAL – Propuso que antes la reunión de Panamá se visite todos los Capítulos CIT para ver donde está la dirección física y los símbolos de CIT en cada país. Aprobado por unanimidad.

NICARAGUA (FETRACANIC – José Guerra) – Don Rafael Quinto tiene la presidencia, pero no tiene símbolos de la CIT.

SECRETARIO-GENERAL – Dijo que se providenciará nuevos símbolos para Nicaragua.

HONDURAS (CATRACHO - Benjamín Castro) – Hay representantes como el de Nicaragua, y otros, fueron nombrados y no volvieron a aparecer en la CIT. Es interesante la participación de CIT en cada país para saber donde está la CIT. El representante de CIT en cada país debe de estar presente en las asambleas.

SECRETARIO-GENERAL – En Panamá se tratará del tema en más profundidad, con la propuesta de un reglamento para normalizar eso. Mencionó la decisión del Consejo de Representantes reunido en Bogotá en 2005, cuando se decidió que estando el país ausente de Asambleas por 2 veces, se dá a la SG el derecho de nombrar a otros representantes.

ARGENTINA (CATAC – Ruben Agugliaro) – Lo que se discute en CIT es llevado al consejo del gremio para conocimiento general. Si un persona o dos no transmite o difunde los problemas tratados en CIT, no hay resultados prácticos. Estamos atrasados 25 anos con relación a Europa en el sector de transporte. El rodotren no es bien visto por las autoridades y los transportistas, pues si se carga más, a veces el flete no acompaña ese aumento, solo beneficiando el cliente. En la CIT estos problemas son tratados y de ahí la importancia de reuniones como esa. Lo que se discute en CIT debe de ser difundido.

SECRETARIO-GENERAL – Aclaró que la representación no es de una persona, sino de la entidad.

10) TECNOLOGÍAS DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE DE CARGAS Y PASAJEROS

SECRETARIO-GENERAL – Presentó el tema, mencionando la importancia de conocer las tecnologías adoptadas para la seguridad del transporte, en mayoría desarrolladas por empresas privadas. Enseguida, pasó la palabra al Sr. Marcio Toscano de la empresa AUTOTRAC, para que presentara las tecnologías consagradas utilizadas en Brasil en varios modos de transporte.

MARCIO TOSCANO – Presentó la empresa AUTOTRAC, diciendo que la misma diversificó su foco para la seguridad por una demanda del propio sector de transporte. Enseguida presentó la empresa, sus instalaciones, equipos y servicios, cubriendo todo el ciclo operacional del vehículo. Mencionó que hay condiciones de atender toda Suramérica, pero las operaciones comerciales quedan concentradas en Brasil.

SECRETARIO-GENERAL – Preguntó a los países quienes tenían rastreo satelital y todos dijeron que sí tenían, entonces el SG dijo que en este caso sería una comparación de lo que hay de mejor en Brasil.

ARGENTINA (CATAC) – Preguntó qué costo tiene el rastreo satelital, pues en Argentina es muy caro y solo hay rastreo por celular.

ECUADOR (FENATRAPE – Carlos Jiménez) – Preguntó si el sistema de rastreo satelital tiene conexión con la red de celular o es directo y si la Autotrac de Ecuador es la misma Autotrac de Brasil.

MARCIO TOSCANO – Dijo que presentaría un comparativo técnico de los 2 sistemas, y que la Autotrac de Ecuador no es la misma de Brasil. Presentó el sistema de celular, con costo más bajo, pero con la diferencia que la red de comunicación es la del celular, sujeta a intemperies y desconexión. Para minimizar eso, las informaciones del vehículo son almacenadas en el computador de bordo, y si hay alguna alteración, el propio sistema ya toma providencias. Esas providencias son determinadas por el propio cliente.

BRASIL (ABCAM – José da Fonseca Lopes) – Preguntó acerca del costo del equipo para el hombre camión. Si el está parado, cuales son las garantías que tiene.

MARCIO TOSCANO – Hay un producto de seguridad específico para el hombre camión. Se vende el equipo subsidiado al hombre camión. La transportadora que lo contrata paga el costo de comunicación con el hombre camión. Hay también descuento en el seguro para el hombre camión. Hoy hay 9000 camioneros trabajando con ese sistema, quienes aumentaron 70% su ganancia. 25% de las ventas de AUTOTRAC son realizadas a camioneros. La familia también puede enviar mensajes al hombre camión donde él esté en America del Sur. El precio es el mismo, pero no paga servicios de comunicación y software. Dijo que cuando él está parado, la empresa hace el monitoreo gratuito.

GUATEMALA (ATI – Julio Artemio Juarez Morán) – Hay un promedio de 7 asaltos por día en un área de 22000 km². Tienen un sistema para la localizar la unidad. Proliferó este tipo de oferta de servicios y hoy es barato (325 dólares y 20 dólares mensuales). Hay varias empresas que lo hacen.

BRASIL (CNT – Thiers Fattori Costa) – Constató eso en Guatemala, y realmente los precios son infinitamente inferiores.

ARGENTINA (CATAC – Oscar Perez) – Preguntó se tienen sensores de asiento, para detectar cambio en el peso, o de apertura de puerta de acompañante.

MARCIO TOSCANO – Las puertas y ventanas son sensorizadas. Y en el Terminal funciona con contraseña. El asiento no es sensorizado, pero eso puede ser hecho fácilmente.

Hubo algunas consideraciones más por parte de otros países acerca de mecanismos de robo y medidas preventivas del sistema presentado por AUTOTRAC, lo que fue respondido por el Sr. Marcio Toscano con propiedad.

11) COMBINACIONES DE VEHÍCULOS DE CARGA – ASPECTOS LEGALES Y CONVENIENCIA ECONÓMICA

Pasando al próximo punto del programa, el Secretario-General pasó la palabra al Señor Juliano Pimentel, representante de la empresa RANDON, para que presentara las distintas modalidades de vehículos combinados con mayor capacidad de carga (bitren, rodotren), bajo el aspecto legal y su conveniencia económica.

El Sr. Juliano Pimentel presentó varios tipos de combinaciones de vehículos, su capacidad de carga, costos, rentabilidad, consumo de combustible, legislación asociada, entre otros aspectos relacionados.

MÉXICO (CANACAR – Leopoldo Almanza) – Hace más de 10 años que la norma acerca de las combinaciones no es actualizada. En México a veces se carga 50 ton de carga útil por remolque. Los dueños de las cargas son los que presionan para que se tenga mayor capacidad de transportación. Hoy se está en una total indefinición acerca del asunto, y la expectativa es que la norma que sea aprobada por el gobierno no sea aceptada y los transportadores vayan a juicio.

ARGENTINA (CATAC – Ruben Agugliaro) – La legislación no permite más que 45 ton pero se carga acoplados aumentando la capacidad hasta más de 50 ton. El sindicato pidió que se ponga en el bitren y rodotren 2 conductores.

SECRETARIO-GENERAL - Agradeció al Ingeniero Julio Pimentel de RANDON, por la excelente exposición técnica y también solicitó que la conferencia pudiera ser divulgada en el sitio de la CIT, lo que fue aceptado por RANDON. Llamó entonces al conferencista siguiente, Sr. Ayrton Amaral, para presentar el Sistema de Transporte de Pasajeros de Curitiba, Brasil.

12) TRANSPORTE DE PASAJEROS – EXPERIENCIA DEL TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS DE LA CIUDAD DE CURITIBA (BRASIL)

AYRTON AMARAL - Presentó un histórico de la evolución del transporte urbano en la ciudad de Curitiba, Brasil, mundialmente conocido como ejemplo de excelencia en el transporte urbano, su estructura y características. Mencionó que se está empezando a utilizar el biodiesel como combustible de autobuses e informó que el Sindicato de las Empresas de Transporte Urbano de Pasajeros (SETRANSP) hace la recaudación y la gestión de las líneas. El organismo gestor gubernamental crea mecanismos de recaudación y políticas y recibe el repase del sindicato. El sindicato también determinó que la antigüedad máxima de los buses es de 10 años.

MÉXICO (CANACAR – Leopoldo Almanza) – El ejemplo de Curitiba se reprodució en México, en la ciudad de Guanajuato, donde el sistema funciona cada día mejor. En la ciudad de México también se está aplicando el sistema de Curitiba. Felicitó al conferencista y reconoció ser un excelente modelo en nivel mundial. Dijo ya haber estado en Curitiba y conocido los detalles del sistema y otras decurrencias sociales muy buenas.

AYRTON AMARAL – El Transmilenio de Bogotá se basó en el sistema de Curitiba, pero es mejorado, con algunas características que no hay en Curitiba. Bogotá es hoy un ejemplo muy interesante y en Curitiba se tiene mucho orgullo, pues personas de Curitiba ayudaron en la implantación de Transmilenio.

COLOMBIA (ATC – Orlando Ramirez) – Preguntó qué como la experiencia de Curitiba se aplica a los transportadores.

AYRTON AMARAL – En Curitiba las cooperativas se desarrollaron en empresas, que buscaron la calidad operacional y eficacia cada vez mayor. La solución de Bogotá de permitir que los autónomos participen de las consorcios del sistema y sacar los buses viejos de circulación. Felicitó a Colombia por ello.

ECUADOR (FENACOTIP – Eddie Pazmiño) – Felicitó y agradeció a la CIT por incluir temas de transporte de pasajeros. Preguntó que como hicieron para fijar la tarifa de un dólar como costo de transporte. En Ecuador se está intentando subir la tarifa, pero se encuentra resistencia por parte de la población.

AYRTON AMARAL – Cada ciudad tiene una situación socioeconómica, pero lo que diferencia es el servicio. Hay que ofrecer un nivel de servicio más alto. En Brasil hay el vale transporte, por medio del cual se saca del empleado 6% de su renta mensual para complementar el subsidio del vale transporte. Un 45% de la ganancia del transporte urbano es proveniente de ese recurso. Hay una gran cantidad de gente que no utiliza el bus por ser la tarifa cara. Sin embargo, hay gente que usa el bus por un trayecto de 40-50 km que paga 1 dólar. El pasajero de 1 dólar subsidia los que pagan tarifa menor.

13) COMPETENCIA ENTRE MODOS DE TRANSPORTE

SECRETARIO GENERAL –La paquetería está siendo realizada por motoboys (delivery), y en Brasil un millón de motos están siendo puestas en circulación por una sola empresa, y los fabricantes de motos están con producción creciente. Hace algunos años atrás, no se creía que el transporte de autobús perdería mercado para el transporte aéreo, no se creía que el camión perdería mercado para el ferrocarril, y ahora eso pasa. Recomendó la lectura del libro “Miopía en marketing”. Llamó entonces al Sr. Roberto Gallardo, de la Secretaría-General de la CIT, a que hiciera una presentación con datos e informaciones acerca de la competencia entre modos de transporte.

ROBERTO GALLARDO – Presentó el escenario actual de intensa competitividad entre los diferentes modos de transporte, las principales cuestiones (disputa por clientes, precios decrecientes, problemas de infraestructura, alta carga tributaria, entre otras), una comparación de fletes aéreo X carretero y motoboy X couriers, y las características de la actual competencia (plazos de entrega menores, mercados cada vez más exigentes, competencia predatoria).

BRASIL (CNT – Thiers Fattori Costa) – Nuevas demandas están creciendo y el empleo disminuyendo. Las empresas aéreas que antes tenían sus tarifas reglamentadas por el gobierno en

todo el mundo, ahora no dependen más del gobierno. Hoy pueden poner las tarifas que quieren. Las empresas que no tienen competencia, cobran mucho más caro, ya las que tiene que competir, tienen tarifas más bajas. La estrategia es de vender boletos por un precio bajo, con tarifas crecientes hasta el día del viaje (de acuerdo con la demanda). Las empresas brasileñas aprendieron con las empresas americanas. Es una tendencia que llegó para quedarse. Donde hay competencia, el precio baja de manera escalonada.

SECRETARIO-GENERAL – Los buses están llevando carga sin tener fiscalización en las carreteras, y tampoco hay fiscalización en los correos. Pidió informaciones acerca del tema a los países miembros, y pidió la palabra Argentina.

ARGENTINA (FADEEAC – Daniel Indart) – Este tema preocupa mucho y un 30% del transporte de pasajeros es carga, y no hay ninguna reglamentación. Y hay también colectivos que se han convertido en furgones de carga. Las empresas de carga, por necesidad urgente, utilizan empresas de pasajeros para hacer un transporte. No perjudica que las empresas de Argentina tengan un gasoil subsidiado, pero sí que secretamente otras se beneficien con eso. No queremos que las empresas de pasajeros transporten carga.

MÉXICO (CANACAR – Leopoldo Almanza) – Son 3 sectores que manejan paquetería: transportes de carga regular; camiones de pasajeros (maleteros); y los couriers. No hay casi buses de pasajeros que transportan paquetería. Los couriers sí. Se está luchando para que los couriers no tengan posibilidad de transportar altos volúmenes de carga.

SECRETARIO-GENERAL – Preguntó si existe transporte aéreo interno de courier, y le fue contestado que sí.

MÉXICO (CANACAR – Leopoldo Almanza) – No se puede evitar que el transporte internacional se pueda dar en diferentes modalidades, pero como cabotaje, no se debe permitir más allá de las 3 y media toneladas.

ARGENTINA (CATAC – Rubén Agugliaro) – En Argentina, los couriers entran dentro del RUTA en las mismas condiciones. Lo que está pasando con los buses, es que están llevando carga peligrosa con pasajeros arriba. Hay que regular eso, los límites de peso y que los buses solamente transporten carga acompañada, declarada y sujeta a los mismos tributos que el transporte de carga.

ECUADOR (ANDINATIC – Harrison Vizcaíno) – Una de las primeras tareas de CIT en el inicio fue el envío de la legislación e intercambio de las mismas. Que realmente la CIT prepare un proyecto de normas generales en las diferentes áreas. Sea cargas generales, cargas peligrosas o mismo un borrador de políticas comunes. Si en ONU y OEA no se presentan propuestas concretas, se queda solamente en el discurso de realización. Propuso la posibilidad de desarrollar proyectos de normas que marquen la pauta de transporte de los modales hacia el futuro.

SECRETARIO-GENERAL – En una de las reuniones se decidió que la CIT enviaría propuestas de legislación de propuestas puntuales discutidas y aprobadas por unanimidad, a los gobiernos. Así enviamos a los gobiernos propuesta de unificación de estándares de permiso de conducción. Otra fue acerca de adopción de requisitos para los conductores de motos, y otra acerca de unificación de currículos de formación de conductores. Resumió el asunto reconociéndole la importancia y nada más habiendo a manifestar, dio por cerrado el tema.

14) CAPACITACIÓN

SECRETARIO-GENERAL – Reconoció la importancia del tema, y que los países están muy adelantados y aclaró que la SG tiene sus iniciativas, pero no existe intención de competir con los países-miembros, que pueden tener sus propias alternativas adecuadas a las demandas nacionales. La SG ofrece cursos internacionales con la Universidad de Miami, y pueden ser administrados por cada país-miembro. Por ejemplo, si Costa Rica tiene interés en formar un grupo para capacitación en nivel de Postgrado, la SG puede darle todo apoyo. Preguntó a los países si tienen experiencias en el tema.

MÉXICO (CANACAR – Leopoldo Almanza) – Relató el intercambio con Argentina, donde los mexicanos fueron recibidos por los representantes de Argentina, e informó que allá 240.000 operadores de transporte fueron capacitados. En México la capacitación está dispersa y al cargo del gobierno. El mejor ejemplo de capacitación de América está siendo hecha por la FPT de Argentina. México está estudiando eso para lograr un acuerdo para tener el modelo y llevarlo a México. En la Asamblea Nacional de Mexico eso ya tuvo acogida. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha escuchado y parece interesada. La Secretaría de Educación tiene sumo interés en incluir una capacitación previa en los currículos de la enseñanza pública. En México hay un déficit de 20% de operadores. Hay muchas unidades paradas. Las empresas estadounidenses están ofreciendo el doble a los operadores y los están sacando del país. El ejemplo exitoso de Argentina es un ejemplo a seguir. En Brasil se está dando la capacitación en alto nivel (gerencial), e ese modelo satisface y el curso en Miami de alta dirección es fabuloso y la SG se propuso a difundirlo en México.

ARGENTINA (FADEEAC – Daniel Indart) – Las empresas reconocieron el valor del capital humano para la eficiencia. En Francia ya hay una tradición de 50 años en capacitación profesional, y ese ejemplo fue considerado. Hoy los conductores, mismo los más experientes, que han hecho el curso, disfrutaron del aprendizaje que se les agregó muchas cosas y la interacción con otros conductores. La FPT realiza el PACE, y cursos de capacitación para jóvenes que terminan la enseñanza secundaria. El próximo paso es no solo capacitar sino crear una nueva federación de choferes jóvenes. Martín Sánchez Zinny estuvo en un encuentro con EE.UU., China y Francia acerca de la capacitación, lo que fue sumamente importante. Otro proyecto es que estudiantes que terminan la enseñanza secundaria puedan hacer un curso de 3 años para ingresar en una actividad rentable, seria y profesional para poner el transporte en el nivel de profesionalismo que lo merece.

ECUADOR (CANATRANSPE – Nelson Chávez) – Tienen interés en eso, pero los criterios que se traen a la CIT se diluyen y no se concretan. Saben que el limitante para ingresar en la formación de conductores es el factor económico, pero el Parlamento Andino se comprometió a ayudar en la creación de un centro de formación con el apoyo de CIT.

SECRETARIO-GENERAL – Sugirió que se haga un convenio de cooperación acerca de eso entre CIT y el Parlamento Andino.

GUATEMALA (CATRANSCA – Héctor Fajardo) – Reconoce capacitación como un de los temas-clave, reiterado hace mucho. En el país no hay escuelas de formación de conductores, los conductores adquieren el permiso por antigüedad en la práctica y de manera empírica. Preguntó que como CIT puede ayudar los países para orientarles.

SECRETARIO-GENERAL – Solicitó ayuda de Argentina acerca de la definición de contenidos mínimos para la formación.

ARGENTINA (CATAC – Rubén Agugliaro) – Muchos choferes muy experientes son capacitados y aprenden mucho con los profesores y los profesores con el conocimiento práctico de ellos.

NICARAGUA (FETRACANIC – José Guerra) – En la ley 431 se contempla curso de 3 meses a los choferes. Los transportistas pesados también tienen capacitación específica.

15) VOTACIÓN DEL DOCUMENTO A LOS GOBIERNOS

ECUADOR (FENATRAPE – Carlos Jiménez) – Solicitó que la CIT defina políticas comunes a ser llevadas a los gobiernos.

ARGENTINA (CATAC – Rubén Agugliaro) – Sugirió que se incluya la cuestión de los combustibles.

NICARAGUA (FETRACANIC – José Guerra) – Sugirió que se encamine las recomendaciones a las Cámaras Legislativas.

SECRETARIO GENERAL – Aclaró que todos los órganos del poder legislativo, ejecutivo y judicial son considerados como “gobierno”, y para todos se puede encaminar recomendaciones. Cada país tiene su forma de administración. Propuso que se colocara la denominación “a los países”.

ECUADOR (FENATRAPE – Carlos Jiménez) – Sugirió la expresión “a las autoridades competentes de los países”

ARGENTINA (FADEEAC – Daniel Indart) – Sugirió que se cambie “reglamentar” por “fiscalizar”, para que se cumpla lo que ya está reglamentado.

MÉXICO (CANACAR – Leopoldo Almanza) – Estuvo de acuerdo con Argentina y sugirió que se busque ser más competitivos.

ECUADOR (ANDINATIC – Harrison Vizcaíno) – De acuerdo, pues lo que más existe son leyes. La CIT debe producir normas que reglamenten la industria. En los países la simple recomendación no ha funcionado. La CIT debe empezar a trabajar para formular propuestas concretas.

SECRETARIO GENERAL – Si la CIT formula una política, estará interfiriendo en la autonomía de cada país? La CIT propone medidas recomendadas para que cada país la adapte a su realidad de acuerdo con la soberanía nacional.

ECUADOR (ANDINATIC – Harrison Vizcaíno) – No sería reformular la normativa interna de los países, sino tener una norma para el transporte internacional, sin afectar las normas de cada país. Serían normas de bloque consensuadas para mejorar relaciones comerciales en los bloques.

PANAMÁ (ATCC – Julio Solís) – En Panamá no hay reglamentación y ve con muy buenos ojos la propuesta, pues con ella las autoridades saben que hay un organismo de divulgación y apoyo a los problemas generales.

NICARAGUA (FETRACANIC – José Guerra) – Tienen problemas con el gobierno, que regulaba las tarifas, y entonces pidieron la liberación del transporte por medio de un paro de 8 días. Están planeando otro paro pues las tarifas de autobuses urbanos tienen las más bajas tarifas del mundo.

HONDURAS (CATRACHO – Benjamín Castro) – La CIT no puede tener ingerencia política en ningún país. Con relación a la competencia desleal, CIT podría orientar con la experiencia homogénea de todos países.

ARGENTINA (CATAC – Rubén Agugliaro) – Cada país tiene que buscar sus propias necesidades. El sector de transportes es una potencia y debe concienciar de su importancia y hablar con el Estado para reglamentar lo que necesite.

COLOMBIA (ATC – Orlando Ramirez) – Sugirió nueva redacción del punto 1 del documento.

BRASIL (CNT – Thiers Fattori Costa) – Desde que los EE.UU. liberalizaron el sector, la palabra reglamentación tiene pésima connotación. Sugirió que se analise más a fondo este asunto y se lo retome en Panamá. Toda experiencia actual demuestra que reglamentar significa crear privilegios. Si se toma una posición precipitada, eso puede causar problemas a la imagen de CIT en el futuro.

ECUADOR (FENATRAPE – Carlos Jimenez) – En todos los países falta reglamentación. El Registro único es un ejemplo a ser seguido.

PANAMÁ (ATCC – Oscar Grenald) – Propuso que se vote las 5 propuestas y que cada país pueda sacar y modificar de acuerdo con sus necesidades nacionales.

SECRETARIO GENERAL – Puso en votación la propuesta de Panamá y fue aprobado por todos, menos Argentina y Ecuador.

ECUADOR (FENATRAPE – Carlos Jimenez) – Con la votación no está cerrado el tema, pero votan a favor.

SECRETARIO GENERAL – Estos son 5 puntos sugeridos, puede haber otros, desde que no afecten nuestros Estatutos, y la CIT referendará las propuestas individualmente a cada país.

BRASIL (FENAMAR – Glen Findlay) y ARGENTINA (FADEEAC – Daniel Indart) - rechazaron la propuesta, exhortando a la Asamblea que tenga una posición unificada.

MÉXICO (CANACAR – Leopoldo Almanza) - estuvo de acuerdo.

SECRETARIO GENERAL – Preguntó a los países si, estando la propuesta aprobada, se pudiera ser modificada por los países, lo que los países no aceptaron, solamente SACAR los puntos que no convienen a los países, siempre que se notifique la Secretaría General de la modificación de cada país. Esa moción sustituyó la propuesta aprobada antes.

ECUADOR (ANDINATIC – Harrison Vizcaíno) – Sigue la pregunta si se puede añadir otros temas a ser considerados.

HONDURAS (CATRACHO – Benjamín Castro) – Propuso que se vote las 5 y 2 más de Ecuador.

ECUADOR (FENATRAPE – Carlos Jimenez) – Solicitó que se incluyera la propuesta de conexión interoceánica.

SECRETARIO GENERAL – Puso en votación si los países están a favor de la interoceánica, y no fue aprobado.

BRASIL (FENAMAR – Glen Gordon Findlay) – Sugirió que se lleve a Panamá la propuesta de Ecuador para que entonces sea aprobado. Todos estuvieron de acuerdo.

ECUADOR (ANDINATIC- Harrison Vizcaíno) – Leyó la segunda proposición, acerca de exhortar a los países que las normas de CAN y MERCOSUR sean unificadas, para mejorar el libre tránsito de mercancías y personas.

ARGENTINA (FADEEAC – Daniel Indart) – Estuvo de acuerdo con todas las normas que tengan el propósito de mejorar el libre tránsito internacional, especialmente en lo que se refiere a la facilitación del transporte transfronterizo.

ARGENTINA (CATAC – Egidio Ricco) – Solicitó al Ing. Luraschi de ALADI, para agregar informaciones al tema.

ALADI (Nestor Luraschi) – Reconoció que hay divergencias entre las normas de CAN y MERCOSUR, pero hay también muchas convergencias. La documentación es casi idéntica. Consideró viable hacer, en un primero escalón una armonización normativa, y en un segundo momento, una norma única.

SECRETARIO GENERAL – Puesta en votación, la propuesta de Ecuador fue aprobada por unanimidad. Siguiendo con los informes, pasó la palabra a Panamá.

PANAMÁ (ATCC – Oscar Grenald) – Invitó a todos a que estuvieron presentes en Panamá, en abril del 2008, para la 9ª Asamblea de la CIT, lo que fue aplaudido por todos.

16) CIERRE DE LA ASAMBLEA

BRASIL (CNT – Thiers Fattori Costa) – Mencionó que todos están satisfechos con el resultado, y los asuntos discutidos fueron extremadamente importantes al futuro del sector. Siempre que se habla de los asuntos de transporte queremos defender nuestros puntos de vista, hay que expresar los intereses del país para lograr éxito. Agradeció a todos por las materias puestas en debate y por la presencia en Sao Paulo. Preconizó que serán realizadas muchas otras reuniones en Brasil tan buenas como esta.

El **SECRETARIO GENERAL** entonces determinó el cierre del acta, la cual firmó y yo, Felicia Vilela, Directora Ejecutiva, la he escrito y la firmo.

São Paulo, Brasil, 18 de octubre del 2007.

(original firmado)

PAULO VICENTE CALEFFI
SECRETARIO GENERAL – CIT

(original firmado)

FELICIA LOUZADA VILELA
DIRECTORA EJECUTIVA - CIT