

# IRU 2014

Impulsando el progreso desde 1948



## Cómo leer este informe anual

En primer lugar, queremos agradecerle su interés en leer nuestro informe anual. Entendemos que estos informes pueden resultar largos y densos, por lo que hemos decidido hacer el proceso lo más ameno posible.

He aquí algunas cosas que usted debería saber antes de continuar leyendo:

### ¡Amamos el transporte por carretera!

Puede sonar extraño, pero es verdad. De lo contrario, no estaríamos aquí. Pensamos que el transporte por carretera ofrece beneficios increíbles en todo el mundo y que realmente puede ofrecer soluciones viables a todos los problemas mundiales. ¿No nos cree? Pase las páginas y descubra ejemplos concretos de cómo el transporte por carretera puede contribuir a un futuro mejor.

### Utilizamos mucho la palabra “facilitar”

Facilitar es otra forma de decir “que intentamos que las cosas sean más sencillas”.

Por favor, téngalo en cuenta cuando lea, por ejemplo:

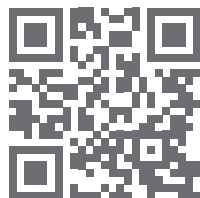
- El transporte por carretera facilita el comercio.
- Trabajamos para facilitar el comercio y el transporte internacional por carretera.
- Facilitando los procedimientos para el paso de fronteras.

### Puede interactuar con este informe

Queremos que su experiencia lectora no sea unidimensional, por lo que hemos añadido algunos códigos QR para ayudarle a conectar con nuestro contenido online. No se pierda nuestras exclusivas animaciones y entrevistas en vídeo.



¡Escanee este código QR para acceder a la versión electrónica del informe, compatible con móviles y tabletas



#### Créditos fotográficos

pág. 6: Yagi Studio ©Getty Images  
pág. 26: Taira Kurihara ©Getty Images  
pág. 34: Kirill Makarov ©123RF  
pág. 42: Rodolfo Velasco ©Getty Images  
pág. 50: Michał Nowosielski ©123RF  
pág. 60: ©Slinkachu - www.slinkachu.com  
pág. 70: Calvste ©123RF  
pág. 86: Michał Nowosielski ©123RF  
Todas las demás fotografías: ©2013 Unión Internacional de Transporte por Carretera

# Índice

Prólogo del Presidente de la IRU

PÁGINA 5

La IRU de un vistazo

La IRU en 2013, agenda, Miembros, colaboradores, estructura, nuevo liderazgo. PÁGINA 7

01

Transporte por carretera sostenible

Índices, pesos y dimensiones, estiba de las cargas, idoneidad para la circulación por carretera, seguridad. PÁGINA 27

02

Acerca del mundo árabe

Proyecto conjunto IDB-AULT-IRU: hoja de ruta para la facilitación, formación, seguridad y prosperidad. PÁGINA 35

03

Formación

La Academia de la IRU, TAXIstars, formación para conductores, perspectivas para África. PÁGINA 43

04

Eficiencia

IRU Projects, sanciones justas, plataformas de carga, conexión entre modos. PÁGINA 51

05

Transporte de viajeros

Derechos de los viajeros, movilidad urbana, restricciones de acceso, buenas prácticas políticas. PÁGINA 61

06

Transporte de mercancías por carretera

TIR, gestión de riesgos, TRANSPark, mercado del transporte de mercancías por carretera de la UE, Iniciativa de "autopista modelo". PÁGINA 71

07

Premios IRU

Gran Premio de Honor, Mejor director, Diploma de Honor, Mejor compañía de transportes euroasiática del año, Premios Smart. PÁGINA 87

08

Conclusión del Secretario General de la IRU

PÁGINA 93



# Prólogo del Presidente de la IRU

**D**espués de haber completado con orgullo tres mandatos como Presidente de la IRU, me siento feliz y profundamente honrado por el hecho de que mis homólogos hayan decidido por unanimidad ampliar mi mandato una vez más para el periodo 2014-2015. Ha sido un viaje increíble con colaboraciones nuevas y reforzadas en África, América, Oriente Medio y Extremo Oriente, pero todavía queda mucho por hacer.

En efecto, muchos gobiernos y empresas de todo el mundo continúan afrontando desafíos cada día debido a las constantes tensiones políticas y económicas globales. Para complicar aún más las cosas, otros afrontan desafíos resultantes de decisiones ilegales e infundadas adoptadas por las autoridades públicas. Con independencia del origen de estos desafíos, nuestro papel como portavoz mundial del sector del transporte por carretera es crear y reforzar nuestras colaboraciones con partes interesadas a todos los niveles, para que todos se puedan beneficiar de las soluciones prácticas que ofrece el transporte por carretera.

Durante los dos últimos años, los gobiernos e instituciones públicas de más alto nivel han continuado acudiendo a la IRU para crear nuevas y sólidas colaboraciones público-privadas que contribuyan a materializar ambiciosos objetivos económicos, comerciales y de desarrollo del transporte por carretera. Recientemente hemos conseguido progresos significativos, lo que demuestra que nuestros 65 años de experiencia facilitando y garantizando el comercio no han pasado inadvertidos.

Entre nuestros logros recientes se encuentra la inauguración oficial de la Delegación permanente de la IRU ante Naciones Unidas en Nueva York y la firma de un MoU con el Pacto Mundial de la ONU (Global Compact) para promover el TIR como un elemento esencial para una cadena de suministro segura y sostenible. Por otra parte, el ECOSOC de las Naciones

Unidas aprobó un cambio en el estatuto consultivo de la IRU, que nos permitirá participar en los procesos políticos de más alto nivel de esta organización.

## **Nuestros 65 años de experiencia facilitando y garantizando el comercio no han pasado inadvertidos.**

Establecimos nuevas colaboraciones con el CIDC, la UNECA, la Unión Africana y reforzamos otras con la UNECE, la CE, la OMA, el TRACECA, la OCE, la FIT, la UICR, el CIT y la Secretaría de la UPM, entre otras. También dimos la bienvenida a CANACAR, nuestro nuevo Miembro en México, que pretende aplicar el TIR, en primer lugar para facilitar el comercio con los Estados Unidos, Canadá y Chile, que ya son partes contratantes, pero también para acceder a importantes mercados de Sudamérica, como Brasil y Argentina, que también van camino de aplicar el Sistema TIR.

Nuestro duro trabajo en Afganistán está dando sus frutos y el 4 de septiembre de 2013 se reactivó el sistema TIR, tras más de 30 años de interrupción. Este avance positivo impulsará considerablemente el desarrollo económico y el comercio regional, abriendo el comercio mundial a países de Asia Central sin litoral, a través de un transporte internacional por carretera fiable y seguro.

La campaña Smart Move, que pretende duplicar el uso del transporte en autobús y autocar como parte de la estrategia de la IRU para favorecer el crecimiento de la UE, se ha reforzado. De hecho, una de las 16 Recomendaciones realizadas por el Grupo de Alto Nivel de carácter público-privado de la UE "Smart Move" en mayo de 2013 se aplicó en el Busworld de Courtrai con la creación del Foro de la Movilidad de los ciudadanos europeos. Los objetivos del Foro consisten en respaldar la aplicación práctica de las Recomendaciones del Grupo de Alto Nivel y presentar nuevas propuestas concretas para duplicar el uso y la cuota de mercado del transporte colectivo de viajeros en la UE para 2025.

Por otra parte, firmamos un MoU con Busworld International y acordamos redoblar nuestros esfuerzos conjuntos para promocionar la imagen del sector del autobús y el autocar, así como el uso de sus servicios, a nivel mundial, conforme a los objetivos y valores de la campaña Smart Move.

Ha sido un año repleto de eventos, con nuestra 1ª Reunión del Diálogo Interparlamentario sobre el transporte por carretera en Eurasia y la 9ª Conferencia Internacional sobre transporte por carretera de la IRU, ambas celebradas en Moscú, la 7ª Conferencia euroasiática sobre transporte por carretera de la IRU, en Amán, la 3ª Conferencia IRU/UE sobre transporte por carretera, en Vilna, una Conferencia internacional de alto nivel en Dusambé, el 8º Foro europeo del autobús y el autocar de la IRU en Courtrai, y la organización de un Evento especial en Riad para presentar los resultados del Proyecto conjunto IDB-AULT-IRU orientado a facilitar el comercio y mejorar la seguridad de las carreteras en el mundo árabe.

## **"Trabajando juntos por un futuro mejor" no es un eslogan vacío. Es una consigna que debemos cumplir si queremos estar a la altura de todos nuestros desafíos actuales y futuros.**

Con todos estos éxitos en todas las regiones del mundo, podemos decir convencidos que la IRU es una organización realmente global. La unidad es nuestro punto fuerte y nunca antes ha sido tan fundamental que permanezcamos unidos. Debemos demostrar efectivamente al mundo que ningún desafío —por grande que sea— puede dividirnos, porque eso supondría nuestro fracaso. "Trabajando juntos por un futuro mejor" no es un eslogan vacío. Es una consigna que debemos cumplir si queremos estar a la altura de todos nuestros desafíos actuales y futuros.



Janusz Lacny





# 01

## La IRU de un vistazo

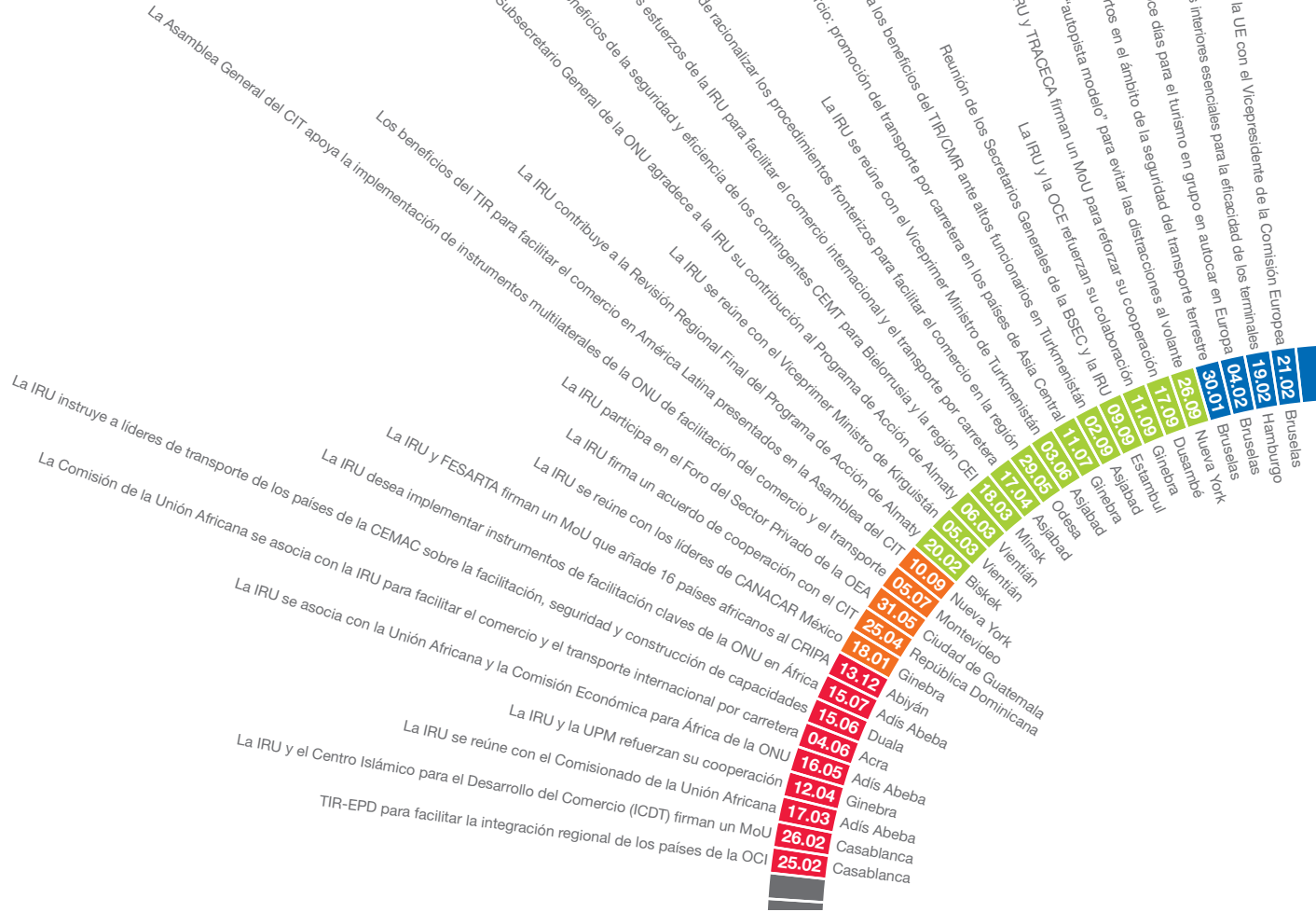
El portavoz mundial del  
sector del transporte  
por carretera



# La IRU en 2013

Como organización internacional, trabajamos de forma activa para crear y reforzar colaboraciones con partes interesadas a todos los niveles, en todo el mundo. Por supuesto, toda esta actividad genera una cantidad importante de información.

Entendemos que no todos tienen tiempo de leer todas y cada una de nuestras informaciones, así que hemos seleccionado algunos titulares para ofrecer una visión general para cada región.



## África

África se beneficiaría en gran medida del comercio regional integrado, que se consigue efectivamente permitiendo que el transporte por carretera impulse el comercio y el turismo, interconectando así las empresas con los mercados. Para conseguir este objetivo, trabajamos con socios estratégicos como la Comisión de la Unión Africana, el Centro Islámico para el Desarrollo del Comercio (ICDT), la Comisión Económica para África de la ONU (UNECA) y la Unión por el Mediterráneo (UPM). También trabajamos para aumentar la seguridad de las carreteras y la profesionalidad en África, ofreciendo programas de formación de alta calidad de la Academia de la IRU.

## América

Trabajamos con diversos socios y partes interesadas en América, como la Organización de los Estados Americanos (OEA) y la Cámara Interamericana de Transportes (CIT) para promover instrumentos de facilitación testados y probados, como el Sistema TIR y proyectos innovadores como la campaña Smart Move, con el objetivo de eliminar barreras administrativas para el comercio y el turismo a través del transporte internacional por carretera. También estamos desarrollando la excelencia profesional dentro del sector en todo el continente, a través de los programas de formación de la Academia de la IRU.

## Eurasia

Tenemos diversos proyectos, incluyendo la Iniciativa de "autopista modelo" (MHI), para garantizar que los gobiernos implementen los instrumentos de facilitación de la ONU, como condición previa para desarrollar una infraestructura de carreteras secundarias, incluyendo aparcamientos seguros para los vehículos comerciales. También trabajamos en el Programa de Acción de Almaty para que los países en desarrollo sin litoral (PDSL) pasen a ser países "conectados por tierra" a través del transporte por carretera. Reforzamos nuestras colaboraciones con el Corredor de transporte Europa-Cáucaso-Asia (TRACECA), la Organización para la Cooperación Económica (OCE) y la Organización de Cooperación Económica del Mar Negro (BSEC) para racionalizar los procedimientos en los pasos fronterizos y facilitar el comercio en la región.



- Bruselas 28.02 El servicio de reclamaciones de sanciones imprevistas IRU-ECR disponible en 10 idiomas
- Bruselas 05.03 Cóctel de primavera anual de la IRU
- Bruselas 17.05 La IRU acoge con satisfacción las nuevas revisiones por parte de la UE de la reglamentación del tacógrafo digital
- Belgrade 03.07 La IRU firma un MoU con el Ministro serbio de Transportes
- Skopje 05.07 La IRU firma un llamamiento a los gobiernos de la OSCE para garantizar la continuidad del TIR para proteger y facilitar el comercio
- Viena 18.09 La IRU hace un llamamiento a los gobiernos de la OSCE para garantizar la continuidad del TIR para proteger y facilitar el comercio
- Ramala 15.05 La IRU hace un llamamiento a los gobiernos de la OSCE para garantizar la continuidad del TIR para proteger y facilitar el comercio
- Beirut 28.05 La IRU presenta los beneficios del TIR para facilitar el crecimiento y la prosperidad en el mundo árabe
- Amán 29.05 La IRU hace un llamamiento a Jordania para implementar más instrumentos de facilitación multilaterales clave de la ONU
- Amán 13.06 El Banco Islámico de Desarrollo, Comercio regional e intercontinental por carretera en el mundo árabe
- Amán 13.06 Ministros, organismos internacionales e instituciones financieras unen sus fuerzas con la IRU para impulsar el comercio regional e intercontinental en el mundo árabe
- Amán 14.06 Transporte por carretera: Comercio regional e intercontinental por carretera en el mundo árabe
- Estambul 10.09 Subsecretario del Ministerio turco de Aduanas y Comercio elogia la colaboración con la IRU
- Riad 10.09 La IRU lleva a cabo el discurso de apertura en la reunión de ministros UNECE ITC
- Ginebra 01.02 La IRU actualiza el folleto: "Cómo rellenar un Cuaderno TIR"
- Ginebra 26.02 La IRU y la UIT refuerzan su cooperación
- Ginebra 12.03 La IRU lleva a cabo el discurso de apertura en la reunión de ministros UNECE ITC
- Ginebra 11.04 La IRU actualiza el folleto: "Cómo rellenar un Cuaderno TIR"
- Ginebra 12.04 La IRU y la UIT refuerzan su cooperación
- Ginebra 12.04 El Secretario Ejecutivo de la UNECE alaba la labor del transporte en la mejora del desarrollo económico
- Ginebra 07.05 La IRU destaca la importancia de facilitar el comercio y el transporte internacional por carretera en la cumbre anual de la ITF
- Leipzig 23.05 La IRU se reúne con la ITF para explorar sinergias en actividades globales
- Ginebra 27.05 La IRU presenta iniciativas de facilitación del transporte por carretera para los PDSL africanos en la Conferencia UN-OHRLS/BM
- Washington DC 13.06 La IRU y la OMA refuerzan su colaboración
- Bruselas 27.06 La IRU se reúne con la ITF para explorar sinergias en actividades globales
- Ginebra 27.06 Se publica la ficha de seguridad de la IRU sobre teléfonos móviles
- Ginebra 09.07 La IRU interviene en el Cuarto Examen Mundial de la Ayuda para el Comercio de la OMC
- Adis Abeba 16.07 El Subsecretario General de la ONU firman un MoU para reforzar su cooperación
- Nueva York 19.09 La IRU y el Pacto Mundial de la ONU firman un MoU para reforzar su cooperación
- Nueva York 10.12 La IRU y el Pacto Mundial unen sus fuerzas para luchar contra la corrupción y asegurar las cadenas de suministro mundiales



Si quiere ver la colección completa de noticias, escanee el código QR para acceder a ellas



## Europa

Hemos trabajado de forma activa con la Comisión Europea y el Parlamento Europeo para mejorar la derogación de 12 días para el turismo en grupo en autocar, comunicar las ventajas del Sistema Modular Europeo y mejorar la aerodinámica de los camiones, por nombrar algunas iniciativas. También tenemos proyectos innovadores, como ECOeffect, TAXIstars, Compass4D, MOBiNet, Smartfusion y nuestra campaña Smart Move para duplicar el uso del transporte colectivo de viajeros.

## Oriente Medio

Nuestro principal objetivo en el mundo árabe ha sido facilitar y garantizar el comercio y el turismo a través del transporte internacional por carretera, y proponer una estrategia que traiga crecimiento y prosperidad. Organizamos la 7ª Conferencia Euroasiática del Transporte por Carretera en Amán y pedimos a todos los países árabes que pongan en marcha más instrumentos de facilitación multilaterales claves de la ONU. También hemos trabajado en un proyecto conjunto con el Banco Islámico de Desarrollo (IDB) y con la Unión Árabe del Transporte por Carretera (AULT) para dotar de una mayor seguridad y eficiencia al transporte por carretera, mediante la implementación de un estudio sobre la Causalidad de los accidentes de camión en la Liga de los Estados Árabes (LASTAC) y la formación profesional de la Academia de la IRU.

## Mundo

Nuestra función como voz global del sector del transporte por carretera consiste en generar diálogo y reforzar colaboraciones, de forma que todos se beneficien de un transporte por carretera eficiente y sostenible. Establecimos una Delegación ante Naciones Unidas en Nueva York y trabajamos con diversas de sus agencias (UNCTAD, PNUD, UNEP, OMT, OHRLS, UNMAS, el Pacto Mundial de la ONU), y la OIT, la OMA, la OMC y el Banco Mundial, en materia de desarrollo, comercio, medio ambiente, seguridad y asuntos sociales. También abordamos la seguridad vial a través de formación profesional adaptada a regiones concretas del mundo, nuevas listas de verificación para los conductores en hindi y árabe, y una ficha de seguridad sobre teléfonos móviles.

# La agenda de la IRU en 2013



Apunte la **fecha** en su agenda de **2014**

Berna, Suiza

**5 de septiembre, 2013**Conferencia conjunta IRU-CIT:  
"Multimodalidad"

Riga, Letonia

**5 de septiembre, 2013**Taller sobre terminales de viajeros:  
"El papel y el lugar de las terminales del transporte de viajeros en la cadena de transporte intermodal para facilitar el acceso de las empresas y mejorar la calidad de la atención al cliente"

Yalta, Ucrania

**6 de septiembre, 2013**

14ª Conferencia conjunta ASMAP-IRU sobre transporte internacional por carretera

Vilna, Lituania

**16 de septiembre, 2013**

3ª Conferencia IRU/UE sobre transporte por carretera: "La colaboración y competitividad del mercado del transporte por carretera: transformando los desafíos en soluciones efectivas para el crecimiento"

Courtrai, Bélgica

**17 de octubre, 2013**

8º Foro europeo del autobús y el autocar de la IRU: "Turismo en grupo en autocar en Europa: Impulsando el turismo de las personas mayores y en temporada baja"

Micevec, Croacia

**6 de junio, 2013**

Seminario y talleres de la Academia de la IRU: "Personal y prácticas inteligentes para empresas inteligentes"

Vilna, Lituania

**17 de septiembre, 2013**

Seminario de la Academia de la IRU sobre conducción ecológica

Nueva York, EE.UU.

**23 de octubre, 2013**

Inauguración de la Delegación permanente de la IRU para las Naciones Unidas

Amán, Jordania

**12-13 de junio, 2013**

7ª Conferencia euroasiática sobre transporte por carretera: "Transporte por carretera; impulsando el comercio regional e intercontinental"

Dusambé, Tayikistán

**18 de septiembre, 2013**

Conferencia internacional de alto nivel sobre el "desarrollo del transporte por carretera en Asia Central y el potencial de tránsito hasta 2023"

Ámsterdam, Países Bajos

**24 de octubre, 2013**

Conferencia internacional del taxi: "Nueva movilidad: Oportunidades para el taxi y para el sector de los vehículos de alquiler"

Riad, Reino de Arabia Saudí

**13 de noviembre, 2013**

Evento especial IRU-AULT "Facilitando el transporte por carretera para favorecer el crecimiento y la prosperidad en el mundo árabe"

Yalta, Ucrania

**Septiembre de 2014**

2ª Reunión del diálogo interparlamentario sobre el transporte por carretera en Eurasia

Colonia, Alemania

**7-8 de noviembre, 2014**

6º Foro internacional del taxi de la IRU

Yalta, Ucrania

**Septiembre de 2014**

15ª Conferencia conjunta ASMAP-IRU sobre transporte internacional por carretera

Bruselas, Bélgica

**Septiembre de 2014**

Cóctel de bienvenida a los eurodiputados y presentación de los Premios "Mejor Transportista por Carretera de la UE"

Nueva York, EE.UU.

**Septiembre de 2014**

Conferencia IRU-Pacto Mundial de la ONU sobre transporte por carretera

Södertälje, Suecia

**Septiembre de 2014**

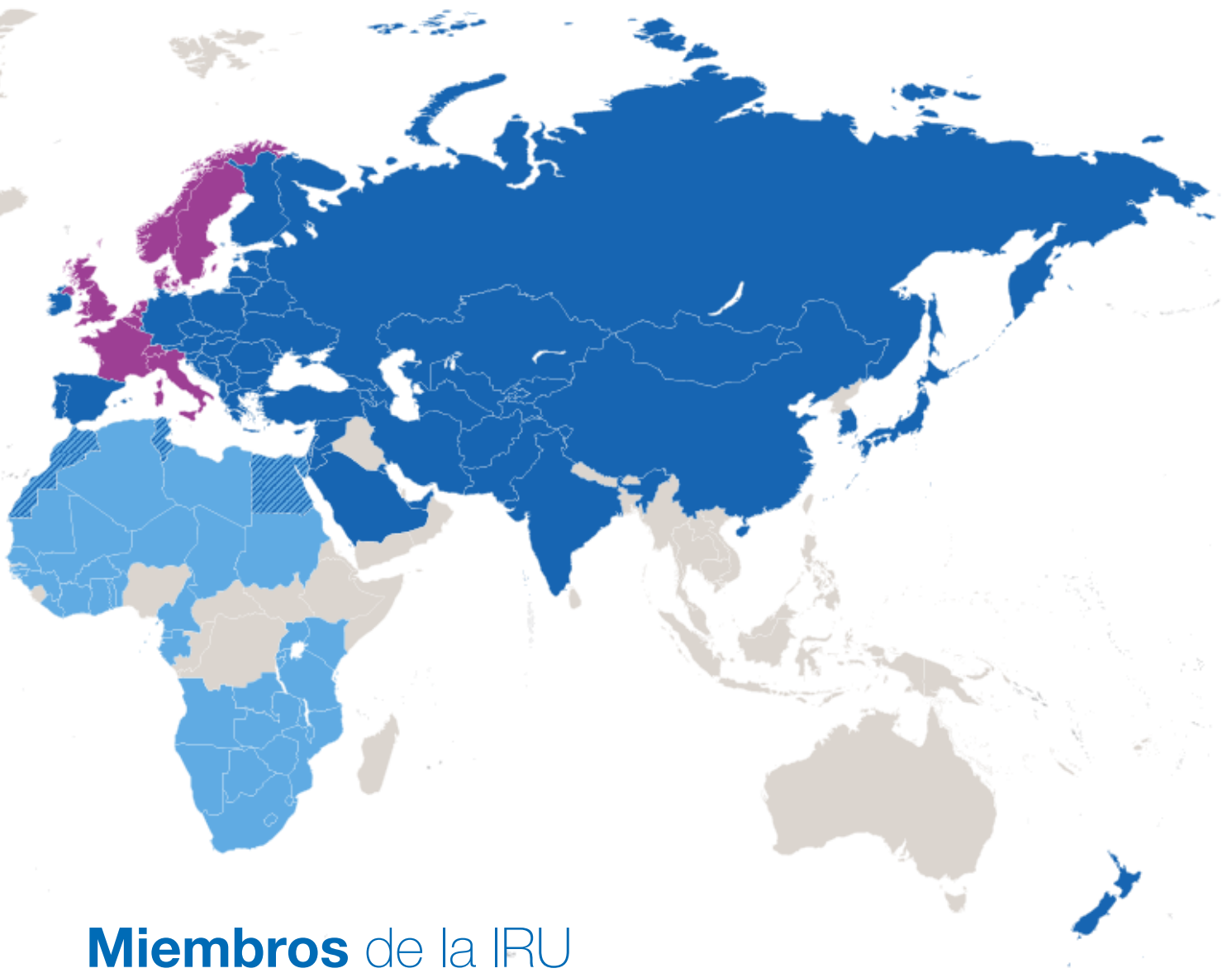
Seminario y talleres prácticos de la Academia de la IRU



## Quiénes somos

La Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU), fundada en Ginebra, Suiza, el 23 de marzo de 1948, es el portavoz mundial del sector del transporte por carretera.

Representamos a los operadores de autobuses, autocares, taxis y camiones, desde las grandes flotas hasta los operadores o propietarios individuales, y defendemos los intereses del sector en todo el mundo frente a autoridades públicas, entidades privadas y medios de comunicación.



## Miembros de la IRU

**S**omos una red mundial de asociaciones miembros nacionales, incluyendo:

- **Miembros Activos:**  
Las asociaciones del transporte por carretera más representativas de cada país.
- **Miembros Asociados:**  
Empresas estrechamente relacionadas con el transporte por carretera, como por ejemplo los fabricantes.

Los Miembros de la IRU aportan conocimientos técnicos, experiencia y peso político a la red global de la IRU y nos permiten actuar en el plano mundial, regional, nacional e incluso local. La diversidad, y a la vez la unidad, de los miembros de la IRU aportan autoridad, credibilidad y fuerza al sector, a la hora de dirigirse a los gobiernos, organismos intergubernamentales, otros sectores de la industria y la sociedad civil.

- Países Miembros Fundadores de la IRU
- Países Miembros de la IRU
- Comité Regional de la IRU para África, incluyendo miembros de FESARTA

**170** miembros  
**75** países









**IRU** WORKING TOGETHER FOR A BETTER FUTURE since 1948





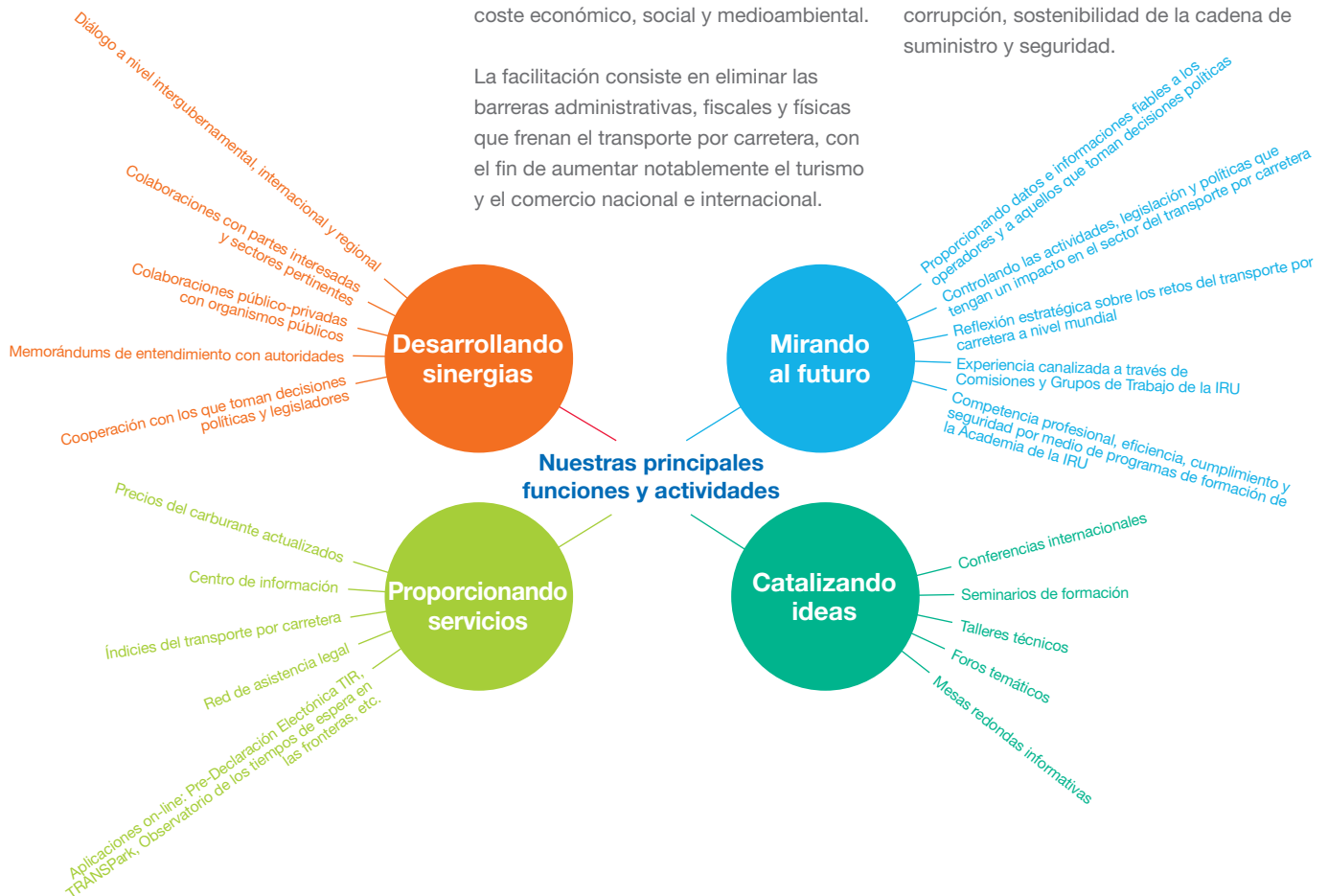
# Nuestra **misión**

**T**rabajamos para garantizar el desarrollo sostenible y la facilitación del transporte por carretera en todo el mundo.

Para el sector del transporte por carretera, alcanzar un desarrollo sostenible se traduce en el desafío de satisfacer las demandas del mercado, con el menor coste económico, social y medioambiental.

La facilitación consiste en eliminar las barreras administrativas, fiscales y físicas que frenan el transporte por carretera, con el fin de aumentar notablemente el turismo y el comercio nacional e internacional.

La IRU es parte interesada del Pacto Mundial de la ONU, la iniciativa de responsabilidad corporativa más importante del mundo. Este año marcó el comienzo de una fase más intensa de cooperación bilateral, dado que firmamos un Memorándum de entendimiento (MoU) sobre una serie de proyectos conjuntos concretos en materia de lucha contra la corrupción, sostenibilidad de la cadena de suministro y seguridad.



# Nuestros socios

## Mundo

- Naciones Unidas (ONU)
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD)
- Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (UNEP)
- Servicio de las Naciones Unidas de Actividades Antiminas (UNMAS)
- Oficina del Alto Representante de las Naciones Unidas para los países menos desarrollados, países en desarrollo sin litoral y pequeños estados insulares en desarrollo (UN-OHRLS)
- Organización Mundial del Turismo de las Naciones Unidas (OMT)
- Pacto Mundial de las Naciones Unidas
- Organización Internacional de Trabajo (OIT)
- Organización Marítima Internacional (OMI)
- Foro Internacional del Transporte (FIT)
- Organización Mundial de Aduanas (OMA)
- Organización Mundial de la Salud (OMS)
- Organización Mundial del Comercio (OMC)
- Banco Mundial

## África

- Unión Africana (UA)
- Comisión Económica para África de las Naciones Unidas (UNECA)

- Unión para el Mediterráneo (UPM)
- Banco Africano de Desarrollo (AFDB)
- Comunidad Económica y Monetaria de África Central (CEMAC)
- Centro Islámico para el Desarrollo del Comercio (CIDC)
- Federación de las Asociaciones de Transporte por carretera de África Oriental y Meridional (FESARTA)

## América

- Organización de Estados Americanos (OEA)
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe de las Naciones Unidas (UNECLAC)
- Cámara Interamericana de Transporte (CIT)

## Asia

- Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (UNESCAP)
- Comisión Económica y Social para Asia Occidental (UNESCAWA)
- Banco Asiático de Desarrollo (ADB)

## Eurasia

- Cooperación Económica Regional para Asia Central (CAREC)

- Organización para la Cooperación Económica (OCE)
- Organización de Cooperación Económica del Mar Negro (BSEC)
- Comunidad de Estados Independientes (CEI)
- Unión Aduanera
- Comisión Económica Eurasiática (EEC)
- Comunidad Económica Eurasiática (EurAsEC)
- Organización para la Democracia y el Desarrollo Económico (GUAM)
- Organización de Cooperación de Shanghai (OCS)
- Corredor de transporte Europa-Cáucaso-Asia (TRACECA)

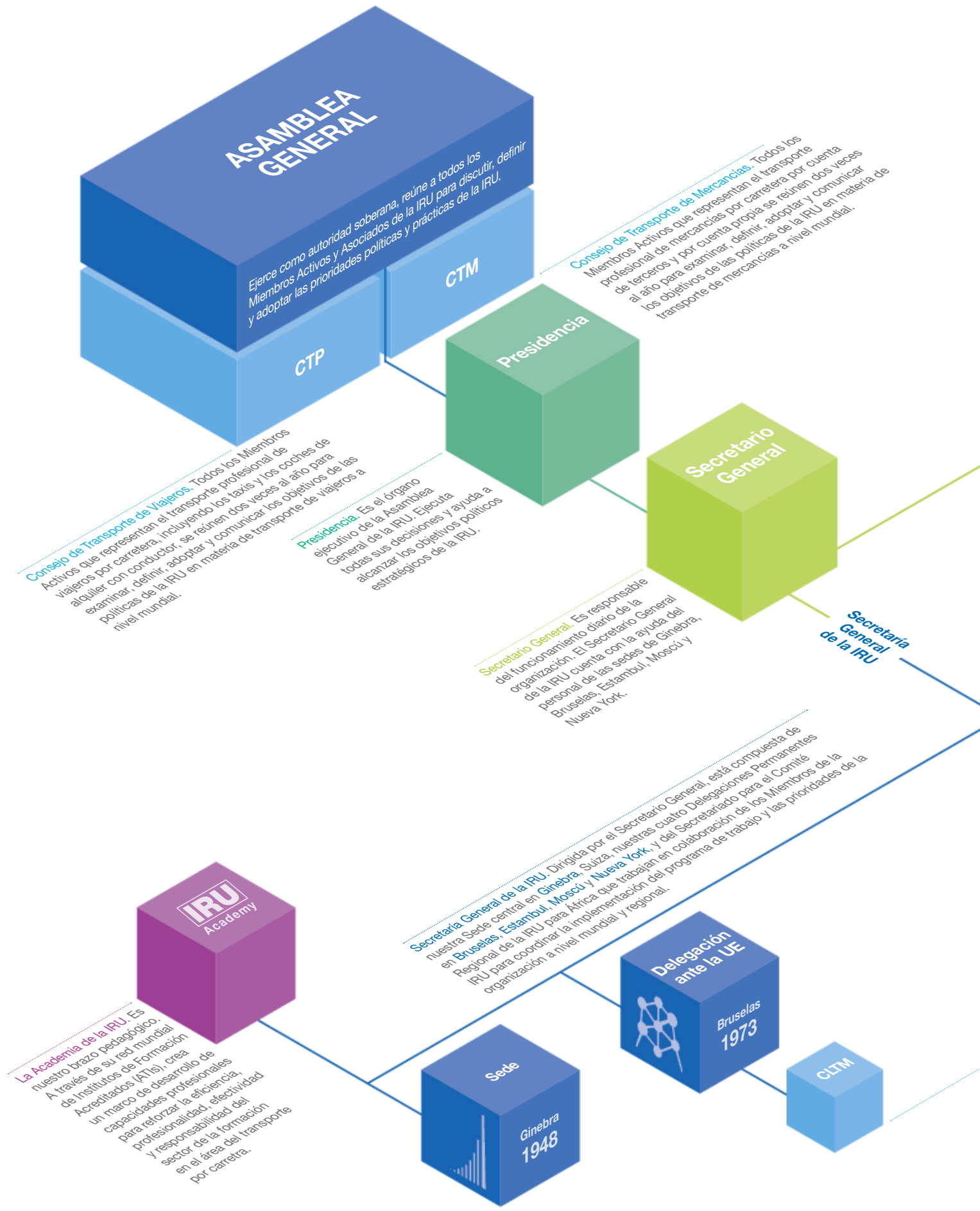
## Europa

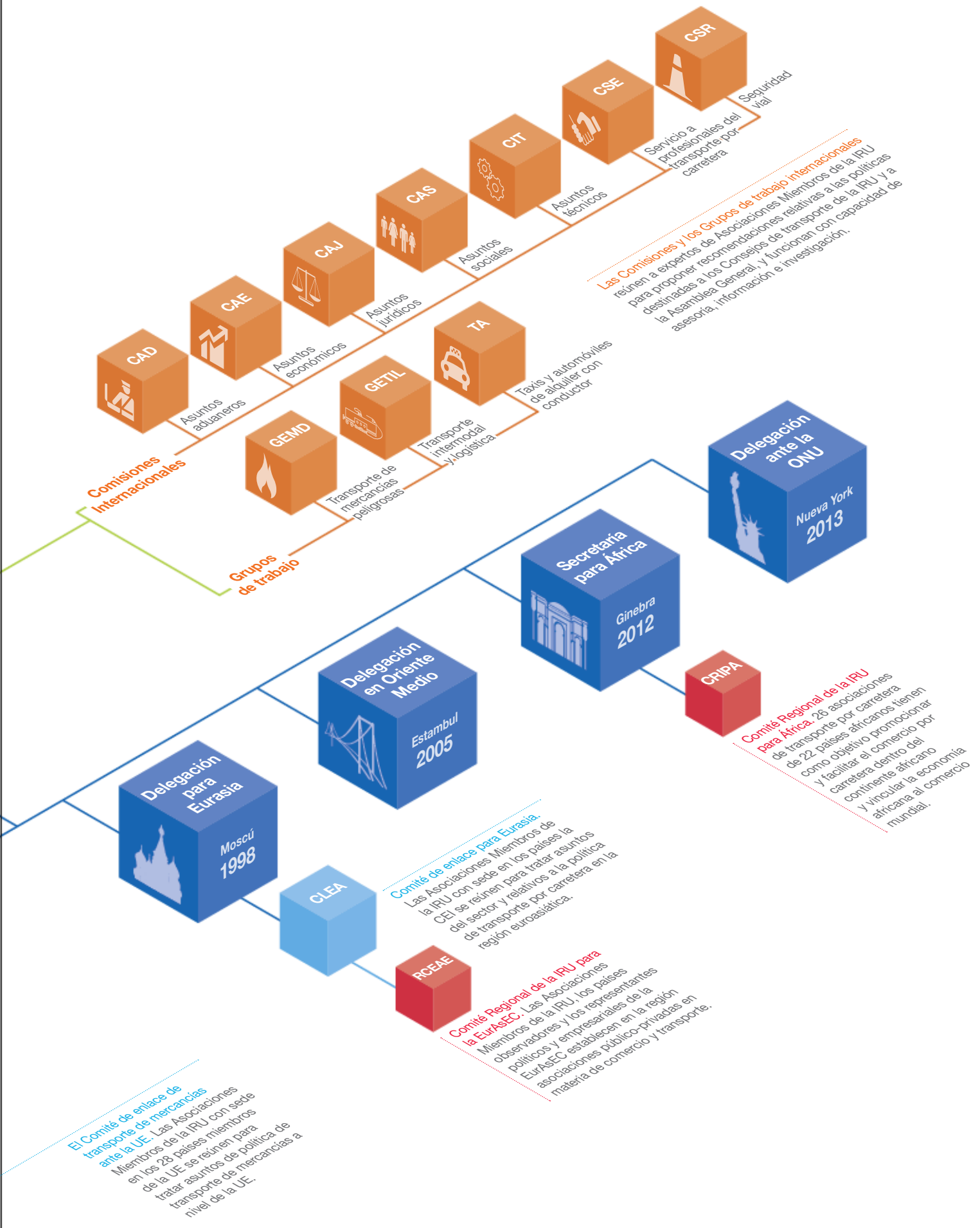
- Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (UNECE)
- Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE)
- Consejo Europeo
- Comisión Europea
- Parlamento Europeo

## Oriente Medio

- Unión Árabe del Transporte por Carretera (AULT)
- Banco Islámico de Desarrollo (IDB)
- Liga de Estados Árabes (LEA)

# Nuestra estructura





Las Comisiones y los Grupos de trabajo internacionales reúnen a expertos de Asociaciones Miembros de la IRU para proponer recomendaciones relativas a las políticas destinadas a los Consejos de transporte de la IRU y a la Asamblea General, y funcionan con capacidad de asesoría, información e investigación.

26 asociaciones de transporte por carretera de 22 países africanos tienen como objetivo promocionar y facilitar el comercio por carretera dentro del continente africano y vincular la economía africana al comercio mundial.

El Comité de enlace de transporte de mercancías ante la UE. Las Asociaciones Miembros de la IRU con sede en los 28 países miembros de la UE se reúnen para tratar asuntos de política de transporte de mercancías a nivel de la UE.

Las Asociaciones Miembros de la IRU con sede en los países la CEI se reúnen para tratar asuntos del sector y relativos a la política de transporte por carretera en la región euroasiática.

Las Asociaciones Miembros de la IRU, los países observadores y los representantes políticos y empresariales de la EurASEC establecen en la región asociaciones público-privadas en materia de comercio y transporte.









# Nuestra **nueva** directiva

## Secretario General de la IRU

**E**n abril de 2013, la Asamblea General designó a Umberto de Pretto nuevo Secretario General de la IRU.

El Señor de Pretto se incorporó a la IRU en 1995 y fue designado Secretario General Adjunto en 2002. Anteriormente había trabajado para la Cámara de Comercio Internacional (CCI) de París y en el Parlamento de Canadá, en Ottawa. Nacido en Ottawa en 1961, el Señor de Pretto tiene doble nacionalidad canadiense e italiana, está felizmente casado y es el orgulloso padre de dos chicos.



Secretario General de la IRU, Umberto de Pretto

## Presidente y Consejos de la IRU

**J**anusz Lacny ha sido reelegido Presidente de la IRU por la Asamblea General, para un nuevo mandato 2014-2015.



Presidente de la IRU, Janusz Lacny



Presidencia de la IRU. De izquierda a derecha (de pie): Radu Dinescu, UNTRR, Rumanía, Toivo Kuldkepp, ERAA, Estonia, Algimantas Kondrusevicius, LINAVA, Lituania, Umberto de Pretto, Secretario General de la IRU, Jan Buczek, ZMPD, Polonia, Vladimir Florea, AITA, Moldavia, Christian Labrot, BWVL, Alemania y Izzet Salah, UND, Turquía

De izquierda a derecha (sentados): Yurii Sukhin, ASMAP, Federación Rusa, Yves Mannaerts, Vicepresidente de la IRU, FBAA, Bélgica, Janusz Lacny, Presidente de la IRU, ZMPD, Polonia, Pere Padrosa, Vicepresidente de la IRU, ASTIC, España y Leonid Kostyuchenko, ASMAP UA, Ucrania



Consejo de Transporte de Mercancías. De izquierda a derecha: Peter Cullum (RHA, Reino Unido), Pere Padrosa (ASTIC, España) y Huda Qasim (RACJ, Jordania)



Consejo de Transporte de Pasajeros. De izquierda a derecha: Steven Salmon (CPT, Reino Unido), Yves Mannaerts (FBAA, Bélgica) y Hubert Andela (KNV, Países Bajos)





EVENTO IRU

Nuestra **nueva** Delegación permanente ante Naciones Unidas

La Delegación permanente de la IRU ante Naciones Unidas se inauguró oficialmente el 23 de octubre de 2013 en Nueva York. La reciente aprobación por parte del ECOSOC de la reclasificación del estatuto consultivo de la IRU, de especial a general, ha brindado a la IRU la oportunidad de iniciar una participación sistemática en cada fase de los procesos políticos de más

alto nivel de las Naciones Unidas. La creación de la Delegación permanente en Nueva York ayudará asimismo a todas las demás Delegaciones permanentes de la IRU a implementar iniciativas y proyectos específicos de carácter interregional o mundial.

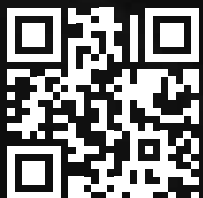
**Martin Marmy es nombrado Secretario General Emérito de la IRU**

La Asamblea General de la IRU honró al Señor Martin Marmy designándolo Secretario General Emérito por su destacada contribución al servicio de los Miembros de la IRU y del sector del transporte por carretera durante sus 35 años de carrera en la IRU, incluyendo sus 20 años como Secretario General de la IRU.



El Secretario General Emérito de la IRU, Martin Marmy, y el Secretario General de la IRU, Umberto de Pretto





Acceda a la  
entrevista  
completa

## **P**or qué ha abierto la IRU una Delegación ante la ONU?

*“El desafío de la IRU y su papel como portavoz mundial del sector del transporte por carretera consiste en establecer y reforzar colaboraciones con otras partes interesadas a todos los niveles, para que todos resulten beneficiados. Las Naciones Unidas realizan una búsqueda activa de soluciones globales para problemas globales. Nos gustaría compartir con esta organización y, a través de ella, con todas las regiones del mundo, los 65 años de experiencia y conocimientos técnicos de la IRU en materia de facilitación y garantía del comercio y el transporte internacional por carretera, con el fin de que el transporte por carretera pueda impulsar el desarrollo económico y social, el progreso, la prosperidad y, en última instancia, la paz”.*

*Unidas. Otras organizaciones, como la FIATA, solamente disfrutaban de un estatuto consultivo con el ECOSOC, y su oficina regional para América se encuentra en Florida. Por tanto, esto nos brinda una excelente oportunidad de compartir nuestra experiencia en materia de transporte y establecer un diálogo constructivo e intercambios de opiniones con los responsables de la toma de decisiones. Es una enorme responsabilidad, pero estamos dispuestos a asumirla”.*

### **¿Cuáles son los principales objetivos de esta delegación para 2014?**

*“Dado que somos nuevos en la ciudad, comenzaremos por aumentar la visibilidad de la IRU en el panorama político de las Naciones Unidas. Para ello, también comenzaremos a comunicar el papel fundamental que desempeña el transporte por carretera para afrontar cuestiones*

*“autopista modelo” para desarrollar la infraestructura secundaria, nuestra campaña Smart Move para duplicar el uso del transporte colectivo de viajeros y otras iniciativas orientadas a mejorar la seguridad de las carreteras y combatir eficazmente la corrupción”.*

### **¿Cuáles son los cambios fundamentales que desea que se produzcan en la ONU por lo que respecta al transporte y la logística?**

*“Nos gustaría que se produjese un cambio en la perspectiva de las gente y en su percepción del papel del transporte por carretera para afrontar cuestiones globales. El transporte por carretera se considera parte del problema, cuando lo cierto es que constituye una parte irremplazable de la solución para prácticamente todos los desafíos globales que afronta la ONU. Trabajaremos para ayudar a los*

Entrevista con Igor Runov, Subsecretario General de la IRU y Delegado General ante las Naciones Unidas

# Los desafíos globales exigen soluciones globales

### **¿Qué lugar ocupa en estos momentos el transporte por carretera y la logística en los debates y las agendas de la ONU?**

*“En estos momentos, la organización subestima su papel y se contempla prácticamente de manera exclusiva en el plano regional, concentrándose sobre todo en la seguridad, en el marco de la Década de Acción para la Seguridad Vial de Naciones Unidas, y en la sostenibilidad de las cadenas de suministro. Sin embargo, el transporte por carretera es el sustento de todas las economías y una herramienta de producción vital que, si se facilita, puede impulsar el progreso económico, social y medioambiental en todas las regiones. Ese es el mensaje que queremos transmitir”.*

### **¿Hay otras organizaciones de transporte con representación ante la ONU en Nueva York con las que la IRU podría trabajar?**

*“No por el momento, lamentablemente. ¡Eso nos convierte en pioneros! Somos la única organización de transporte reconocida como entidad de carácter consultivo general por las Naciones*

*globales, de forma que se pueda incluir en el proceso de toma de decisiones. Por último, trabajaremos en colaboraciones público-privadas con socios fundamentales de las Naciones Unidas, con el objeto de facilitar y garantizar el comercio y el transporte internacional por carretera en beneficio de todos”.*

### **¿Cuáles son los objetivos a medio plazo de la Delegación permanente de la IRU ante las Naciones Unidas?**

*“Fieles al lema de la IRU, “Trabajando juntos por un futuro mejor”, trabajaremos para conseguirlo estableciendo sólidas colaboraciones con misiones nacionales ante la ONU, la Secretaría de la ONU y varios otros organismos especializados de esta organización, centrándonos en objetivos económicos, sociales y medioambientales. También participaremos en la formulación del Programa de Acción de Almaty +10 para países en desarrollo sin litoral, así como los Objetivos de Desarrollo Sostenible post-2015. Por otra parte, trabajaremos para promover proyectos de la IRU innovadores, como la Iniciativa*

*responsables de la toma de decisiones a redefinir este papel, de forma que se pueda reflejar en las políticas que apruebe la ONU en los dos próximos años y que definirán la agenda global en materia económica, social y medioambiental de la próxima década. Sin duda, el transporte por carretera se debería encontrar entre las prioridades y objetivos fundamentales de la Agenda de Desarrollo post-2015.*

*Con respecto al Programa de Acción de Almaty +10 para países en desarrollo sin litoral, deberá reflejar los cambios de la economía global, los requisitos y las necesidades reales del transporte por carretera, y contener un conjunto de metas y objetivos concretos a corto, medio y largo plazo, comenzando por el establecimiento de los instrumentos de facilitación globales testados y probados de las Naciones Unidas, tales como las Convenciones de Armonización y TIR. Esto garantizaría una conexión por tierra de todas las economías sin litoral con todas las grandes economías a través del transporte por carretera”.*







# 02

## Transporte por carretera sostenible

Transportar más,  
transportando mejor

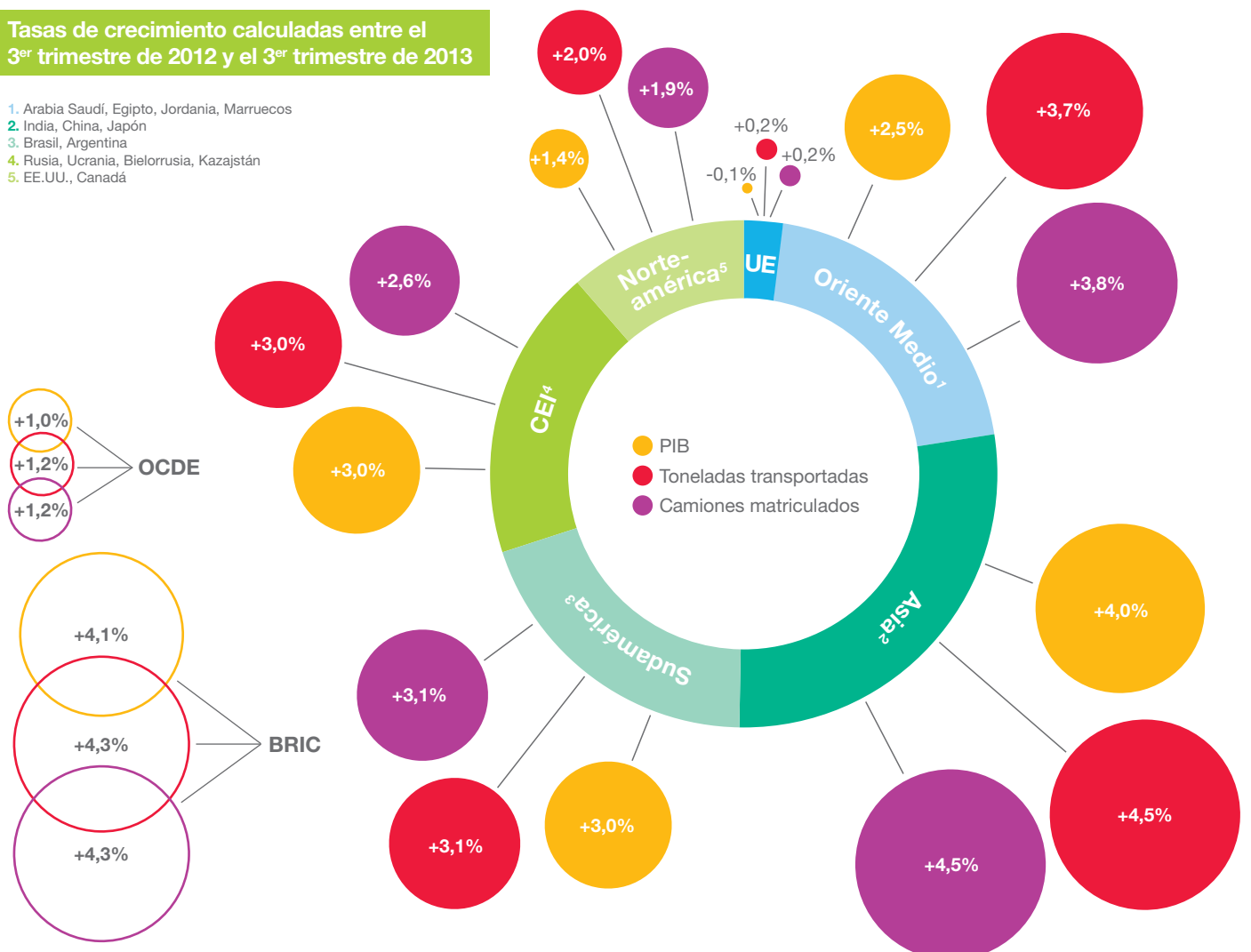


# Índices del transporte por carretera: tomando el pulso a la economía mundial

Los índices del transporte por carretera de la IRU permiten comparar el crecimiento del PIB, los volúmenes de transporte de mercancías por carretera y la matriculación de vehículos nuevos en 58 países. Dado que los volúmenes de transporte por carretera y el crecimiento económico mantienen una fuerte correlación, a continuación se recoge una selección regional de datos comparativos de las tendencias económicas mundiales.

Tasas de crecimiento calculadas entre el 3<sup>er</sup> trimestre de 2012 y el 3<sup>er</sup> trimestre de 2013

- 1. Arabia Saudí, Egipto, Jordania, Marruecos
- 2. India, China, Japón
- 3. Brasil, Argentina
- 4. Rusia, Ucrania, Bielorrusia, Kazajistán
- 5. EE.UU., Canadá



## Pesos y dimensiones: la legislación que marca la diferencia



La seguridad vial es una prioridad fundamental para la IRU y trabajamos constantemente para crear y reforzar colaboraciones con diversas entidades\*, con el fin de garantizar que los transportistas puedan impulsar la economía de la UE en el futuro, de una forma todavía más eficiente, ecológica y segura, gracias a una nueva normativa europea en materia de pesos y dimensiones.

El 15 de abril de 2013, la Comisión Europea aprobó una nueva propuesta para modificar la Directiva 96/53 sobre pesos y dimensiones, cuyo principal objetivo, tal y como solicitamos, consiste en introducir mejoras en la aerodinámica de los conjuntos de vehículos pesados de transporte de mercancías. Los cambios en el diseño de las cabinas aumentarían la comodidad de los conductores y, lo más importante, su visibilidad, mejorando así la seguridad de ciclistas y peatones.

### Aerodinámica para un transporte por carretera más seguro y más ecológico

Recomendamos firmemente a la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo que acoja favorablemente esta propuesta para un diseño más inteligente de las cabinas, y que permita también que las cajas de los camiones y los remolques estén equipadas con dispositivos aerodinámicos lo que les haría más limpios y seguros. La IRU ha solicitado al Parlamento Europeo su apoyo para estas propuestas.

La modificación del diseño de los conjuntos de vehículos europeos supone un paso pequeño pero fundamental para reducir la huella ambiental de los vehículos pesados de transporte de mercancías. Una cabeza tractora ligeramente más larga y aerodinámica reduciría las emisiones de CO<sub>2</sub> entre un 3 y un 5%, lo que se traduciría directamente en un valioso ahorro de combustible más que necesario para los transportistas. Consideramos que la modificación de la Directiva 96/53 representa una señal importante que estimulará a los fabricantes a mejorar la aerodinámica de los camiones y a reducir el consumo de combustible de los vehículos pesados.

Por otra parte, unas cabinas algo más grandes serían también más seguras, al permitir la introducción de zonas de absorción de impactos, la eliminación de ángulos muertos a su alrededor y una cabeza tractora redondeada para reducir, en caso de accidente, la gravedad de sus consecuencias. Esto también mejoraría las condiciones de trabajo de cientos de miles de conductores de camiones europeos.

En la IRU pensamos que se trata de una legislación adecuada que puede producir resultados inmediatos. Estas mejoras no pueden esperar, porque cada aplazamiento de los debates supone un nuevo aplazamiento de la mejora de la seguridad vial y de la llegada de vehículos pesados más ecológicos. Los fabricantes de camiones están dispuestos a mejorar sus productos y es necesario brindarles la oportunidad de hacerlo tan pronto como se promulgue la legislación y no varios años más tarde.



### La Academia de la IRU señala la necesidad de formación profesional para mejorar la seguridad vial y reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>

La Academia de la IRU organizó un seminario el pasado mes de junio en Zagreb titulado "Personal y prácticas inteligentes para empresas inteligentes", en el que unos 100 participantes procedentes de más de 32 países debatieron acerca de la necesidad de concentrarse en la formación de alta calidad sobre transportes por carretera y la aplicación de buenas prácticas para mejorar de forma efectiva la seguridad vial, reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> y aumentar la profesionalidad del sector.

Los participantes coincidieron en que las disparidades existentes en los estándares de formación representa un impedimento para conseguir objetivos ambiciosos en materia de seguridad y protección del medio ambiente. Concluyeron que el sector necesita una formación de alta calidad armonizada, como la que ofrece la Academia de la IRU, para proveer profesionales capaces de hacer frente a aspectos claves de las operaciones de transporte por carretera, en beneficio, en última instancia, de la seguridad vial, la eficiencia del transporte y el conjunto de la sociedad.

\* Transporte y Medioambiente (T&E), Federación Europea de Asociaciones de Peatones, Federación Europea de Trabajadores del Transporte, Federación Europea de Ciclistas, Federación Europea de Víctimas de Accidentes de Tráfico





### Una cuestión delicada... para una política ambiciosa y unos resultados tangibles

**C**onfiamos en que la adopción de una postura favorable firme en el Parlamento contribuirá de forma constructiva a alcanzar los objetivos del Libro Blanco de 2011 sobre la política de transportes y transmitirá un mensaje positivo a los Estados miembros de la UE para que ayuden a avanzar en esta cuestión.

En efecto, somos conscientes de la dificultad de los actuales debates políticos sobre el uso transfronterizo de vehículos más largos, el denominado Sistema Modular Europeo (EMS) y entendemos que se trata de un asunto político delicado e importante que, en nuestra opinión, no debería afectar a la posibilidad de introducir mejoras aerodinámicas en los camiones. Sin embargo, estos conjuntos se deberían utilizar siempre que sea posible, porque permiten transportar más mercancías, desde y hacia los puertos de la UE, de las plataformas de distribución y terminales ferroviarias, con menos camiones, contribuyendo de forma importante a los objetivos medioambientales de la UE y aliviando, al mismo tiempo, la congestión en las carreteras europeas.

**E**n el verano de 2012, la Comisión Europea presentó dos nuevas propuestas para actualizar las Directivas 2009/40 relativa a la inspección técnica periódica de los vehículos a motor y de sus remolques y 2000/30 relativa a las inspecciones técnicas en carretera. Estas nuevas propuestas tienen por objeto reducir los accidentes, mejorar el rendimiento medioambiental de los vehículos, reducir las distorsiones de la competencia y favorecer una mayor cooperación e intercambio de información entre los Estados miembros de la UE.

Por supuesto, todos los vehículos del transporte por carretera deben someterse a los programas de mantenimiento y reparación adecuados, a fin de mejorar eficazmente la seguridad vial y su rendimiento medioambiental. Para el sector del transporte por carretera, la seguridad vial ha sido y seguirá siendo una prioridad fundamental, dado que, como diría cualquier profesional, cada accidente de tráfico es uno de más. Por este motivo, trabajamos para conseguir un marco jurídico europeo moderno para las inspecciones técnicas periódicas y en carretera. Pretendemos una mayor armonización y normalización de las normativas nacionales ya existentes, sin perjudicar al progreso técnico ni a los elevados estándares existentes para las inspecciones técnicas periódicas en los Estados miembros.

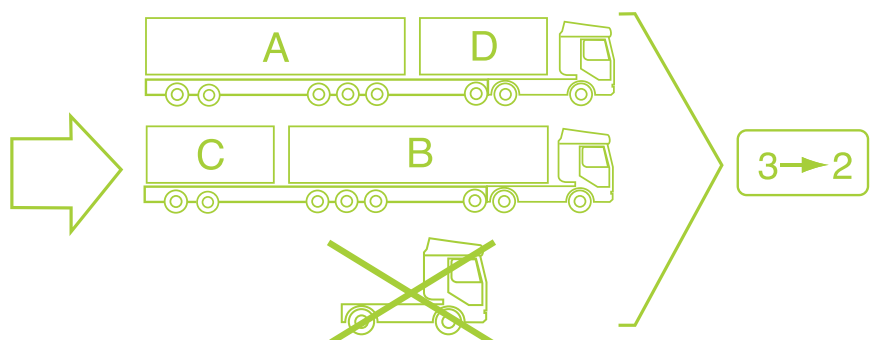
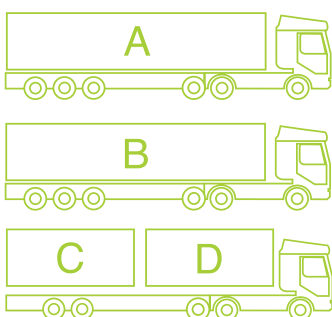


#### Transporte seguro con cargas bien estibadas

Hemos desarrollado las Directrices internacionales para la estiba segura de la carga para el transporte por carretera, con el fin de responder eficazmente al vacío existente en las directrices globales para los profesionales de transporte de mercancías por carretera. Este valioso documento tiene por objeto garantizar que la seguridad sea lo primero, proporcionando directrices globales a todas las personas que participan en la carga/descarga y estiba de las mercancías en los vehículos, incluyendo a los transportistas y expedidores, para todas las situaciones que se puedan dar en condiciones de tráfico normales.

Estas directrices de la IRU proporcionan consejos prácticos básicos e instrucciones para contribuir a la formación sobre estiba segura que ofrece la Academia de la IRU a los transportistas. También resultarán útiles para los órganos encargados de velar por el cumplimiento de la ley y para los tribunales, como base común para la aplicación práctica de las disposiciones relativas a la estiba de las cargas.

#### Sistema Modular Europeo (EMS)



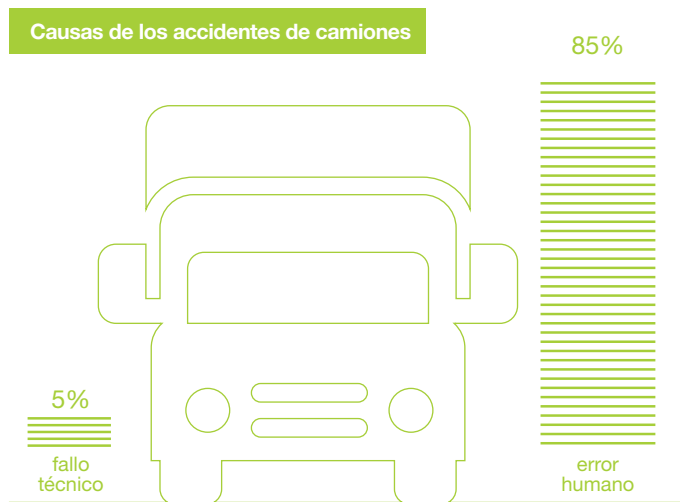
## Ventajas cuestionables para la seguridad y la sociedad

Conviene destacar que, estudios científicos, como el ETAC (estudio europeo sobre las causas de los accidentes en los que están implicados vehículos pesados), han puesto de manifiesto que los fallos técnicos son la principal causa de los accidentes en solo el 5% de los casos. La Comisión Europea estima que el coste del cumplimiento de las nuevas normas propuestas asciende a 3.500 millones de euros, lo que supone una cantidad importante, teniendo en cuenta los escasos resultados a conseguir y las ventajas altamente cuestionables para la seguridad y la sociedad.

Por lo contrario, el sector solicita una revisión radical de las propuestas para el paquete actual de control técnico, incluyendo una hoja de ruta vinculante para una mayor armonización y normalización de los procedimientos de inspección y de la frecuencia de las inspecciones técnicas, los equipos de inspección, sus resultados, la formación de los inspectores y la aplicación de las normas.

## Normalización y reconocimiento mutuo

El objetivo último debe consistir en la creación de un sistema de reconocimiento mutuo de los certificados de aptitud técnica de los vehículos. El nuevo paquete deberá garantizar que las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos en los centros de inspección sigan siendo la herramienta más importante para controlar su aptitud técnica. También deberá garantizar la compatibilidad de las dos propuestas por lo que respecta a su ámbito de aplicación, clases de vehículos incluyendo tractores, formación de los inspectores, documentos de control y requisitos técnicos de los centros de inspección técnica, y equipos móviles y no móviles, a fin de evitar la distorsión de la competencia.



Fuente: Estudio ETAC

Una mayor armonización y normalización de los procedimientos de ejecución es igualmente esencial, al igual que el hecho de que se establezcan objetivos realistas para las inspecciones técnicas en carretera, tales como:

- Controlar como máximo un 2% de los vehículos matriculados en un determinado Estado miembro;
- Minimizar la pérdida de tiempo, realizar la inspección en un lugar seguro, y evitar molestias a los pasajeros de autobuses y autocares;
- Evitar la creación de nuevas bases de datos o registros electrónicos, y favorecer soluciones probadas y establecidas;
- Permitir que los operadores realicen inspecciones técnicas periódicas de sus propios vehículos o de otros a través de un programa de acreditación armonizado;

- Promover la innovación en los sistemas, procedimientos y equipos de inspección técnica con el fin de reducir todavía más los costes y optimizar los beneficios.

Por último, el sector del transporte por carretera rechaza la propuesta de que la normativa de la UE en materia de inspecciones técnicas en carretera sirva como base para un planteamiento europeo armonizado para la clasificación de las deficiencias relativas a la estiba de las cargas. Estas dos cuestiones se deberán abordar por separado, dado que en la actualidad no existe ninguna norma oficial en la UE que especifique cómo se deben estibar las cargas.

# Manual y carta de **seguridad** para el sector de los **autobuses y autocares**



## La IRU crea el primer Diálogo interparlamentario sobre el transporte por carretera en Eurasia

En marzo de 2013, con el apoyo de la Duma rusa, creamos el primer Diálogo interparlamentario sobre el transporte por carretera, reuniendo a parlamentarios de nueve países eurasiáticos. Junto con los líderes de asociaciones euroasiáticas miembros de la IRU, los parlamentarios abordaron cuestiones fundamentales sobre el sector y la política de transportes, incluyendo la colaboración en materia de reglamentación del transporte, la aplicación de instrumentos de facilitación de las Naciones Unidas, en particular los Convenios de Armonización y TIR, y la nueva legislación internacional para el transporte de viajeros por carretera.

Los legisladores intercambiaron opiniones, experiencias y buenas prácticas con los colegas y representantes de la comunidad empresarial, con el fin de mejorar la legislación necesaria para que las economías eurasiáticas se puedan beneficiar plenamente de unos servicios internacionales de transporte por carretera de alta calidad y competitivos. Los parlamentarios terminaron adoptando una declaración conjunta sobre acciones y pasos concretos para una mayor promoción del transporte internacional de mercancías y viajeros por carretera en Eurasia.

**E**n el marco de la Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, el sector del autobús y el autocar dió un paso fundamental para mejorar su ya ejemplar historial de seguridad vial, adoptando el Manual y la Carta de Seguridad Vial en Autobús y Autocar “Smart Move” de la IRU, dirigido a empresas, conductores y autoridades, como compromiso para continuar mejorando sus niveles de seguridad ya ejemplares.

El Manual de Seguridad Vial “Smart Move” se centra en tres cuestiones principales: vehículos seguros, conductores seguros y empresas seguras. Se invita a las empresas de autobuses y autocares a firmar una Carta de Seguridad Vial, al tiempo que se facilita a los conductores un conjunto de listas de verificación de seguridad muy prácticas y fáciles de usar. También se ofrecen recomendaciones a los políticos y fabricantes para el desarrollo de autobuses y autocares aún más seguros.

Los autobuses y autocares se han mantenido como líderes indiscutibles de seguridad vial entre todos los modos de transporte por carretera durante muchos años. Las estadísticas muestran que es

siete veces más seguro ir al colegio en autobús que en vehículo particular.

En la UE, los autobuses y autocares siempre han demostrado niveles de seguridad excelentes, igualando a los de los trenes, a pesar de compartir la carretera con otros usuarios menos capacitados, gracias a iniciativas del sector para mejorar constantemente la seguridad. Se espera que el objetivo del Grupo de alto Nivel de duplicar el uso de autobuses y autocares en la UE, consiga reducir, por sí solo, en 1.500 personas al año el número de víctimas mortales en las carreteras europeas. Esta cifra podría ser incluso superior con una mayor inversión en una infraestructura más segura y con una mejor formación profesional.

Al adoptar y hacer un esfuerzo por difundir ampliamente este manual entre todas las empresas y todos los conductores, queremos realizar una contribución concreta para mejorar la seguridad vial, concienciando y divulgando las buenas prácticas en nuestro sector. De este modo pretendemos mantener el liderazgo del sector del autobús y autocar respecto de los demás modos de transporte en materia de seguridad vial.

## Ficha de seguridad sobre el uso del teléfono móvil



**E**n el Taller conjunto UTI/UNECE sobre “Sistemas inteligentes de transporte en los mercados emergentes – factores de crecimiento seguro y sostenible”, presentamos nuestra nueva “Ficha de seguridad vial sobre el uso del teléfono móvil”, una guía en formato bolsillo. La ficha de seguridad proporciona consejos básicos y buenas prácticas para concienciar a los conductores profesionales de los peligros de utilizar el teléfono móvil mientras se conduce, con el objeto de mejorar la seguridad en las carreteras para todos los usuarios.



¡Lléveme con usted!

### Mobile Phone Road Safety Card



For true road transport professionals, every road accident is one too many and the road transport industry has always been and will continue to be committed to reducing the number and severity of accidents involving heavy commercial road vehicles by promoting a culture of road safety within the sector.

Nowadays, mobile telephones have become a main source of communication, but, using a mobile phone is a major cause of both physical and mental distraction, impairing driving performance and increasing the risk of vehicles being involved in accidents.



Escanee este código para descargar más listas de verificación de la IRU









# 03

## Acercas del mundo árabe

Unimos fuerzas con el Banco Islámico de Desarrollo y el sector del transporte árabe



## Proyecto conjunto IDB-AULT-IRU

**E**n 2010, el Consejo de Ministros de Transporte de la Liga de los Estados Árabes (LEA) realizó un llamamiento a las autoridades de todos los Estados Árabes para que incrementen la eficiencia de sus sectores nacionales de transporte por carretera, así como para la profesionalización del sector, al tiempo que mejoren la seguridad vial. En 2011 reiteraron este llamamiento, tras reconocer el papel fundamental del transporte por carretera para impulsar el crecimiento económico.

Nosotros respondimos aplicando la subvención de “asistencia técnica” del Banco Islámico de Desarrollo (IDB) a la Unión Árabe del Transporte por Carretera (AULT), a través de un proyecto conjunto de 18 meses de duración. El proyecto tenía por objeto aumentar el comercio, la rentabilidad y la seguridad en las carreteras y establecer procedimientos de control fronterizo más rápidos, con el fin de contribuir a la integración económica del mundo árabe en el plano regional y mundial.

### Objetivos del proyecto

**S**e espera que el proyecto conjunto IDB-AULT-IRU:

- a. mejore la competencia profesional de los gestores de flotas y conductores;
- b. mejore la seguridad vial a través de la investigación científica, identificando las principales causas de los accidentes; y
- c. optimice las estrategias de facilitación del transporte por carretera.

Esto, a su vez, debería ayudar a conseguir:

- a. servicios profesionales eficientes que aumenten el comercio y la rentabilidad;
- b. acciones de los gobiernos sobre la principal causa de los accidentes, reforzando la seguridad en las carreteras
- c. procedimientos armonizados y rápidos en las fronteras que reduzcan los tiempos de espera.

### Estrategia de facilitación del comercio y el transporte por carretera

**S**e realizaron dos estudios durante seis meses para ayudar a la elaboración de una estrategia y un plan de acción para la facilitación del comercio y el transporte por carretera en los países de la LEA.

Analizaron la situación de las principales convenciones de transporte de las Naciones Unidas en los países de la LEA, recopilaron datos sobre los obstáculos más importantes para el transporte internacional por carretera en la región, identificaron las ventajas del Sistema TIR para la facilitación del comercio en los países de la LEA y su integración económica en los mercados mundiales, y formularon un Plan de acción en los países de la LEA, para la adhesión y la aplicación del Convenio TIR de la ONU.

### Seguridad vial

**L**as estadísticas disponibles sobre las causas de los accidentes con camiones implicados ocurridos en la región son limitadas, casi inexistentes.

Por este motivo, se realizó un estudio de viabilidad para analizar la posibilidad de aplicar el modelo científico del ETAC (estudio europeo sobre las causas de los accidentes con vehículos pesados implicados) a los países de la LEA (el LASTAC), con vistas a identificar y abordar

35 instructores formados

5 talleres nacionales

7 países árabes

18 meses

El proyecto en cifras

3 puntos clave

9 programas de formación

35





*El objetivo final es el crecimiento económico. El comercio es el mejor método para conseguir el crecimiento y mejorar la calidad de vida de las personas en el mundo árabe, aunque resulta imposible sin un transporte por carretera eficiente.*

Birama Boubacar Sidibe, Vicepresidente, Banco Islámico de Desarrollo

de forma efectiva las principales causas de los accidentes en los que hay camiones implicados y, en concreto, a mejorar la seguridad vial para todos los usuarios de las carreteras.

### Formación profesional

**E**l factor humano es fundamental para mejorar de forma efectiva la eficiencia del transporte por carretera y la seguridad. Los profesionales deben recibir una formación apropiada para cumplir de forma segura

sus obligaciones. Por esta razón, se han identificado centros de formación específica en los países de la LEA especialmente seleccionados para beneficiarse de los programas de la Academia de la IRU.

Expertos en la materia han transferido los conocimientos y las aptitudes necesarios para aplicar e impartir convenientemente los programas de formación profesional de la Academia de la IRU sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR) y sobre el Certificado de capacitación profesional para Directivos (CAP).



En el mundo árabe,  
hasta el **57%** del  
**tiempo de transporte se  
pierde** en las fronteras



**E**l proyecto conjunto IRU-IDB-AULT identificó los obstáculos físicos y no físicos para el comercio y el transporte internacional por carretera en el mundo árabe, mediante 62 viajes entre siete países árabes a través de 14 rutas diferentes.

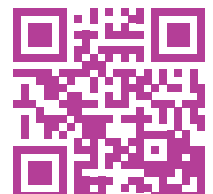
Los resultados revelaron un dato impresionante: hasta el 57% del tiempo de transporte se pierde en las fronteras y algunos conductores tienen que esperar hasta dos semanas. Esto se debe a procedimientos inadecuados en los pasos fronterizos, que son el principal impedimento para la libre circulación del comercio por carretera en la región. A pesar de esto, los resultados demostraron también un verdadero potencial para intercambios comerciales, con un volumen de cargas totales superior a 1.035 toneladas transportadas y una media de 2.171 km por viaje de ida y vuelta.

Por otra parte, proyectos piloto de formación, talleres nacionales, análisis científicos y de recopilación de datos de campo relativos a los estados de la LEA de Jordania, Kuwait, Marruecos, Omán, Qatar, Túnez y los Emiratos Árabes Unidos, apuntan todos hacia ese mismo potencial.

En efecto, la gran “zona árabe de libre comercio”, con sus 367 millones de consumidores, ofrece enormes oportunidades de crecimiento. Sin embargo, esto solamente se puede fomentar a través de servicios de transporte por carretera profesionales, fiables y eficientes, incluyendo los servicios al interior del territorio desde los puertos, interconectando todas las empresas y todos los modos de transporte de la región con todos los principales mercados internacionales.



Escanee este código para acceder al video del proyecto



### Próximos pasos

**A** fin de mejorar la eficiencia de los servicios de transporte por carretera en la región panárabe, se pueden conseguir la facilitación del comercio y el transporte por carretera, la mejora de la seguridad vial y una mayor profesionalidad de las operaciones de transporte por carretera mediante la aplicación de las siguientes recomendaciones fundamentales:

- Las partes interesadas del sector deben desarrollar e incrementar la cooperación en materia de transporte de mercancías y viajeros a través de colaboraciones de tipo público-privado;
- Las partes interesadas del sector del transporte deben trabajar en colaboración para reducir la burocracia, y armonizar los procedimientos aduaneros y otros procedimientos de inspección en los pasos fronterizos;
- Los Estados miembros de la LEA deberán adherirse a los siete principales instrumentos internacionales de facilitación del transporte por carretera y del comercio de las Naciones Unidas,

como el Convenio TIR, el Convenio Internacional sobre la Armonización de los Controles de Mercancías en las Fronteras, el ADR o el ATP como medio fundamental para eliminar las barreras no físicas y reducir los costes de transporte y facilitar la integración económica;

- Crear infraestructuras auxiliares para conductores de camiones y autobuses a lo largo de los corredores internacionales de transporte por carretera en los países de la LEA, en particular cerca de los pasos fronterizos;
- Garantizar la viabilidad del sector del transporte por carretera mediante la adopción y puesta en práctica de normas armonizadas para el acceso a la profesión de transportista, sobre la base de normas internacionales existentes;
- Establecer marcos de cualificación profesional armonizados para directivos y conductores profesionales, y poner en práctica métodos de formación de alta calidad reconocidos a nivel internacional;
- Es necesario y viable realizar un estudio sobre la causalidad de los accidentes que involucren camiones en la LEA.

“

*Disponer de un transporte más seguro en nuestras carreteras se considera una de las características más importantes de la estabilidad económica; deseamos seguridad y estabilidad para nuestra región y la prosperidad del transporte y del comercio en nuestros países árabes.*

Dr Mohammed Ben Ibrahim At-Twajiri, Secretario General Adjunto de Asuntos Económicos, Liga de los Estados Árabes

”

EVENTO IRU

## Favorecer el crecimiento y la prosperidad en el mundo árabe



“

*Trabajamos no solamente para identificar los problemas del sector del transporte por carretera, sino también para buscar soluciones. Estas decisiones se deben adoptar en un plano político, para poner en práctica estas soluciones y garantizar así un sector del transporte más eficaz y un futuro mejor.*

Dr Mahmoud H. Abdallatt, Secretario General, Unión Árabe del Transporte por Carretera

”

**C**elebramos un Acto de clausura junto con el IDB y la AULT, para presentar el Plan de acción orientado a contribuir a la integración económica del mundo árabe en el plano regional e internacional.

Los resultados del proyecto han demostrado que el tremendo crecimiento desplegado por la Gran Zona Árabe de Libre comercio, con 357 millones de consumidores, debe ir acompañado de unos servicios de transporte por carretera profesionales, eficientes y fiables que interconecten, incluyendo los servicios al interior del territorio desde los puertos, a todas las empresas y a todos los modos de transporte de la región con todos los principales mercados internacionales.

El desarrollo de la formación profesional para gerentes y conductores conforme a los estándares internacionales, proporcionada por la Academia de la IRU, también se identificó como un factor fundamental para incrementar de forma eficaz la eficiencia y seguridad del sector.

El acto, al que asistieron unos 80 participantes de ministerios responsables del transporte, la seguridad, las aduanas y el comercio, además de numerosas organizaciones regionales, nacionales e internacionales, representó una oportunidad inmejorable para informar acerca del estado actual del transporte por carretera en la región, y llamó la atención sobre el estado de los principales instrumentos de facilitación multilaterales de las Naciones Unidas.



Escanee este código para acceder a las presentaciones, discursos y fotografías del evento





Acceda a la  
entrevista  
completa





**S**u sede se encuentra en Estambul y sus actividades se extienden al Mar Negro, Oriente Medio y las regiones de Asia Central. Diferentes prioridades, diferentes culturas... ¿cómo lo concilia en su trabajo?

“La delegación se estableció en 2005, como respuesta de la IRU a los acontecimientos mundiales, los cambios y las nuevas necesidades internacionales de un transporte por carretera más eficiente en todo el mundo. Dado que Estambul es un punto de convergencia entre diferentes continentes y regiones, nos ofrecía perspectivas óptimas con respecto a las diferentes prioridades y necesidades. El mundo árabe se concentra en la creación de capacidades y en la aplicación de los convenios de las Naciones Unidas para la facilitación del transporte y el comercio. La región del Mar Negro necesita nuevas herramientas de facilitación para eliminar las barreras al comercio internacional. En Asia Central, el impacto de las economías indochinas genera un gran interés por conectar e interrelacionar los mercados.

Georgia, Moldavia, Rumanía, Serbia y Turquía. Sin embargo, en la actualidad está creciendo. Las cifras de permisos están aumentando y hay nuevos países, como Ucrania, interesados en unirse al sistema de permisos de la BSEC. Nos gustaría eliminar los contingentes, pero la plena liberalización exige instrumentos de control para los gobiernos, antes de que puedan abrir sus mercados.

También trabajamos con los gobiernos para promover la aplicación de herramientas de facilitación de la ONU, en particular el Convenio de Armonización, que prevé un certificado del peso de los vehículos reconocido a nivel internacional, de forma que se puedan controlar en el punto de partida sin necesidad de controles adicionales en carretera. Lamentablemente, demasiadas partes contratantes no están todavía preparadas para aplicarlo, pero estamos trabajando en ello”.

**¿Cuáles son sus proyectos con los Estados miembros de la OCE en Asia Central?**

del comercio internacional. Debemos encontrar soluciones para reducir el tiempo de espera perdido en las fronteras sin perjudicar a la seguridad. Si es posible en Europa, ¿por qué no en el mundo árabe? La región del Golfo es importante para el tráfico multimodal, con el puerto de Dubai, entre otros, parte fundamental del abastecimiento del mercado mundial. Nos alegramos de que los Emiratos Árabes hayan adoptado medidas que les acercan a unirse al TIR y les estamos ayudando a ponerlas en práctica. Otros países, como Arabia Saudí y Egipto, son socios con una ubicación estratégica para el éxito del TIR en el mundo árabe y su cooperación ha sido extremadamente positiva”.

**¿Esta es la razón por la que ahora la IRU se concentra más en Oriente Medio?**

“Oriente Medio no es solo muy importante para el mundo árabe sino también a nivel mundial, dado que es el centro de numerosas actividades económicas además del suministro de energía. Pero existe una necesidad inmediata de carreteras más seguras y servicios de transporte más

Entrevista a Haydar Özkan, Delegado General de la IRU para la región de Oriente Medio

## Monitorizamos y transferimos nuestro conocimiento y buenas prácticas en los tres continentes, no es necesario reinventar la rueda

Gobiernos y procesos de cooperación ofrecen soluciones para afrontar los desafíos en el transporte por carretera. En Estambul, seguimos estas evoluciones y compartimos nuestro conocimiento y buenas prácticas en la región para no tener que reinventar la rueda”.

**Cite tres prioridades para las regiones que controla.**

“Mejorar la seguridad vial afrontando las principales causas de los accidentes, ayudar a los gobiernos en la aplicación de instrumentos claves de facilitación de las Naciones Unidas y extender la red de Centros de Formación Acreditados de la Academia de la IRU para ofrecer al sector formación profesional de alta calidad”.

**¿Cómo se traduce esto en la región del Mar Negro?**

“Hemos trabajado en estrecha colaboración con los gobiernos y la BSEC-URTA desde 2010 para crear un sistema de permisos para siete Estados miembros de la BSEC. Originalmente, se trataba simplemente de un documento que facilitaba el tránsito de camiones por Albania, Armenia,

“A petición de la Organización para la Cooperación Económica, desde 2012 apoyamos la puesta en práctica, el funcionamiento, la potenciación y la facilitación de los principales ejes comerciales en esta región. Los Estados miembros de la OCE están interesados en desarrollar un corredor comercial Islamabad-Teherán-Estambul (ITE) y un corredor Kirguistán-Tayikistán-Afganistán-Irán (KTAI). Les ayudamos a aplicar los principios de la Iniciativa “autopista modelo” en ambos corredores y buscamos soluciones para aplicar un sistema regional de permisos que abra los mercados al sector de una forma controlada”.

**¿Cuál es la situación del transporte internacional por carretera y del comercio en el mundo árabe?**

“Los países árabes tienen un gran potencial para contribuir en gran manera al desarrollo del comercio internacional en sus territorios. Sin embargo, si sus fronteras están bloqueadas, ¿cómo pueden ayudarse a sí mismos y a los demás? Esa es la razón por la que esta región necesita el Convenio TIR, que incrementará notablemente la eficiencia

eficientes. De aquí la razón por la que nuestras prioridades para Oriente Medio son diferentes a las de otras regiones. Nos gustaría incrementar el compromiso político y sensibilizar a los gobiernos para que emprendan acciones. Hemos unido fuerzas con el IDB para crear programas, recursos y fondos regionales específicos, a disposición de los gobiernos interesados”.

**¿Qué espera de este 2014?**

“Nos gustaría ver resultados concretos por lo que respecta a la reducción de los tiempos de espera en las fronteras, la armonización de los procedimientos en los pasos fronterizos y la formación para conductores y gerentes. También quisiéramos ver carreteras más seguras, corredores comerciales operativos entre Europa y Asia Central, y que algunos países claves del mundo árabe implementen los instrumentos de facilitación de la ONU, liderando su expansión en la región. Por último, nos gustaría que el sistema de permisos de la BSEC se globalizase — alcanzando nivel eurasiático— y ver a la Academia de la IRU expandirse en todo el mundo, como símbolo de excelencia en nuestra profesión”.



A miniature figure of a person in a blue suit and red pants stands on a wooden surface next to a pair of glasses. The figure is positioned on the left side of the frame, looking towards the right. The glasses are partially visible, with the frame and one lens in focus. The background is a warm, textured wooden surface.

# 04

## Formación

Competencia,  
conformidad,  
rendimiento,  
excelencia



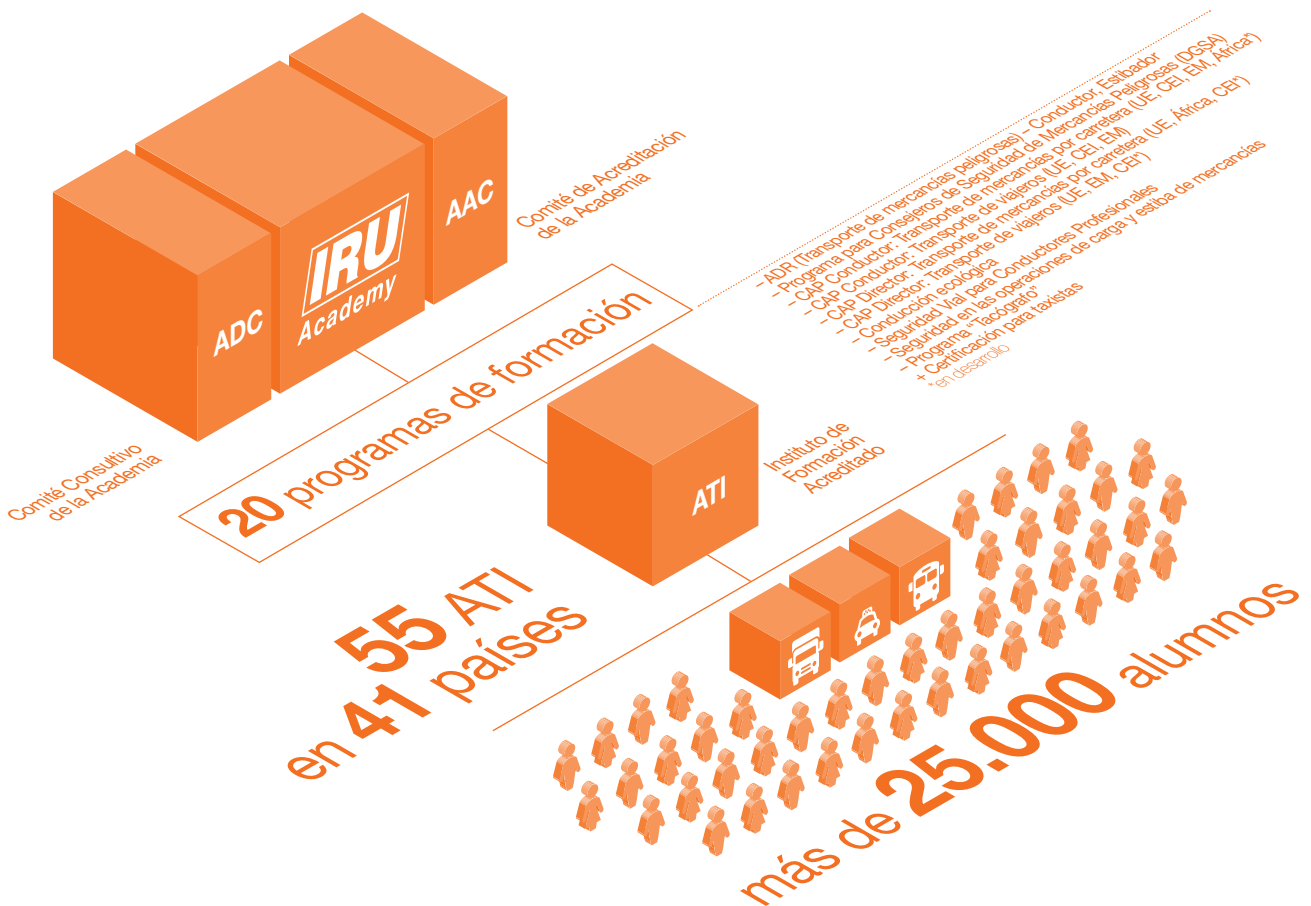
**N**uestra Academia opera en todo el mundo con colaboradores y grupos de expertos para proporcionar un marco para la formación profesional en el sector del transporte por carretera. Sus programas de formación y su red de Institutos de Formación Acreditados (ATI) gozan de reconocimiento internacional gracias al apoyo de su Comité Consultivo de alto nivel (ADC).

El ADC se compone de representantes del Banco Mundial, de la Comisión Económica para Europa de la ONU (UNECE), del Foro Internacional del Transporte (FIT), de la Comisión Europea (CE) y de la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (FET).

Todos los programas de la Academia de la IRU están diseñados por expertos internacionalmente reconocidos bajo la supervisión del ADC. Se centran en desarrollar las aptitudes y los conocimientos de los profesionales del transporte por carretera, mejorando su capacidad para afrontar los aspectos claves de las operaciones de transporte por carretera. Los programas se actualizan constantemente para integrar buenas prácticas y garantizar el cumplimiento de las normas regionales, nacionales e internacionales vigentes.

Nuestros alumnos, sean directores, conductores, asociaciones miembros o autoridades aduaneras, se benefician de un acceso exclusivo a medios de formación interactivos y a herramientas efectivas para la gestión de la formación.

Estructura de la Academia de la IRU





## ECOeffect en cifras

**9** socios  
**7** países  
**1.600** conductores  
**80** instructores

### Nuevos programas de formación

La academia de la IRU trabaja constantemente para garantizar que todos sus programas de formación estén siempre actualizados. Así pues, se ha prestado especial atención a una revisión específica de los programas de formación para conductores y estibadores que participan en el transporte de mercancías peligrosas por carretera (ADR Conductor y Estibador) para cumplir todas las disposiciones del Acuerdo ADR de 2013.

Con el fin de continuar aumentando la seguridad del transporte de mercancías peligrosas, la Academia ha presentado este año un Programa para “Consejeros de Seguridad para el transporte de Mercancías Peligrosas” (DGSA), para adaptar las normas y la calidad de la formación del Consejero de Seguridad para el transporte de mercancías peligrosas.

Actualmente nuestra Academia también está desarrollando un Programa de Formación interactivo de “Seguridad Vial para Conductores Profesionales”, que se centrará en situaciones de seguridad críticas que los conductores profesionales pueden encontrarse en sus operaciones diarias. Mediante el uso de simulaciones y animaciones interactivas, los conductores se verán ante situaciones de la vida real y aprenderán cómo deben actuar al enfrentarse a estos riesgos. La concentración en el plano regional de los programas de formación sigue siendo una prioridad, por lo que el desarrollo del Programa Internacional CAP para Directores para la región CEI se completará en 2014. Esto resulta particularmente importante dado el creciente interés de transportistas y conductores por la calidad del transporte.

### El ECOeffect

Presentado en 2011, ECOeffect es un proyecto internacional puesto en práctica por la Academia de la IRU y nueve socios de siete países diferentes que enseña a los conductores profesionales a conducir de forma más eficiente y así reducir el consumo de combustible. Como resultado, más de 1.600 conductores y 80 instructores han completado este programa con un ahorro medio del 12% en consumo de combustible.

ECOeffect está cofinanciado por la CE en el marco del programa de Energía Inteligente Europea (EIE) y está disponible en la República Checa, Polonia y Rumanía. El proyecto ha ayudado claramente a los transportistas a reducir el consumo de combustible y, en consecuencia, las emisiones de CO<sub>2</sub>. También tiene un impacto positivo sobre la seguridad vial, con una reducción de los incidentes y accidentes ocurridos en las empresas participantes. Dado que la seguridad vial es una prioridad máxima para la IRU, sobra decir que nuestra Academia continuará ofreciendo en el futuro este programa a todas las empresas de transporte e institutos de formación interesados.



#### Seminario sobre conducción ecológica

Organizamos un seminario en Vilna, Lituania, al que asistieron 80 participantes de 17 países en representación del sector del transporte por carretera, las autoridades públicas y la prensa autorizada. La Academia de la IRU presentó las principales ventajas del proyecto ECOeffect, poniendo de relieve cómo técnicas de conducción profesionales respetuosas con el medio ambiente pueden optimizar el consumo de combustible, reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> y los costes para los transportistas.



Escanee este código para descargar las presentaciones del seminario

## Acreditaciones recientes

La Academia de la IRU ha acreditado a numerosos institutos de formación que ya están autorizados para impartir sus programas de formación de alta calidad a futuros graduados de la Academia de la IRU.

Todos los institutos de formación recién acreditados habían seguido con anterioridad sesiones de “Formación de formadores”, antes de impartir programas de formación piloto, con vistas a desarrollar la capacidad de formación en todo el mundo y garantizar los estándares de calidad internacionales.

Estas sesiones se concentran en transferir la metodología de formación, presentar el material formativo y compartir buenas prácticas mediante actividades de grupo, simulaciones y ejercicios prácticos. Las sesiones interactivas están diseñadas para dotar a los instructores de las herramientas y los conocimientos necesarios para impartir formación de alta calidad a los instructores profesionales. El objetivo consiste en conseguir una capacidad formadora de alto nivel, en beneficio de la seguridad vial, la eficiencia del transporte y la sociedad en su conjunto.

La Academia de la IRU ha premiado a los mejores Institutos de Formación Acreditados (ATI) de 2013 (AIRCU-TCC, BAMAP-VEDY, BILIMINTERTRANS, CIPTI, COB, ITLB, KTTDC y RACJ) por sus excelentes aportaciones y los incansables esfuerzos dedicados a las iniciativas de desarrollo y aprendizaje en materia de conducción. Su trabajo resulta fundamental para inculcar el liderazgo y las aptitudes necesarias para un sector del transporte por carretera sostenible, seguro y eficiente.

Los mejores ATI se evalúan en función del número de alumnos formados, la diversidad y calidad de los programas de formación impartidos, la organización y participación en eventos de “Formación de formadores” y otros seminarios de la Academia de la IRU, así como de su implicación y promoción de iniciativas y proyectos de la Academia.

**TAXIstars:**  
¿Quién dijo que las estrellas sólo están en el cielo?

El proyecto TAXIstars, cofinanciado por la Unión Europea, tiene por objeto formar a los conductores de taxis para aumentar la seguridad y competitividad de una profesión que se ejerce en la carretera, las 24 horas del día. La formación se centra en equipar a los taxistas con las herramientas necesarias, tales como la gestión de emergencias, relaciones con el cliente, calidad del servicio y seguridad vial, para que actúen con profesionalidad y eficiencia.

TAXIstars diseña y desarrolla material didáctico innovador basado en las Tecnologías de la Información y las Telecomunicaciones (TIC) para taxistas

Instituto de formación	Acreditación recibida
ORYX Grupa D.O.O. – Croacia	Programa de Conducción Ecológica
AASTMT-CITL – Egipto	Programa CAP para conductores (Oriente Medio)
Gills Driving School – Irlanda	Seguridad en las operaciones de carga y estiba de la mercancía
NAPESCO – Kuwait	Programa ADR
AIRTO-KR's Training Centre – Kirguistán	Programa CAP para conductores
Linavos Mokymo Centras – LINAVA – Lituania	Programas “Tacógrafo” y Seguridad en las operaciones de carga y estiba de la mercancía
SIZ Makedonja Soobrakaj – AMERIT – Macedonia	Seguridad en las operaciones de carga y estiba de la mercancía
Institut Supérieur du Transport et de la Logistique (ISTL) – Marruecos	Programa CAP para directores
Hi-Tech Projects – Sultanato de Omán	Programa CAP para directores
ECO Driving Academy – Polonia	Programa de Conducción Ecológica
Karwa Transportation Training & Development Centre (KTTDC) – Qatar	Programas CAP para directores, Taxi, Seguridad en las operaciones de carga y estiba de la mercancía y “Tacógrafo”
RICO Training – Serbia	Programa de Conducción Ecológica
SCC-ATT – Serbia	Seguridad en las operaciones de carga y estiba de la mercancía

profesionales, teniendo en cuenta las necesidades de formación y las características especiales de la profesión.

En efecto, el papel del taxi en el entorno urbano y semiurbano europeo es fundamental: se trata de un modo de transporte rápido y flexible que favorece la movilidad de los ciudadanos. La profesión de taxista se ejerce 24 horas al día en la carreteras, mientras que el sector del taxi en sí se caracteriza por una mano de obra cada vez más diversificada.

Este proyecto tiene por objeto mejorar la formación profesional, trabajando por un sector del taxi más seguro, eficiente y competitivo, que permita a los taxistas profesionales ofrecer servicios de alta calidad.

Puesto en práctica por un consorcio compuesto de expertos internacionales, incluyendo a nuestra Academia, TAXIstars pretende favorecer sinergias duraderas y efectivas, preparando el terreno para un planteamiento innovador en el campo de la formación profesional en el sector del transporte por carretera a gran escala, mediante la introducción de nuevas herramientas de formación, tales como aplicaciones para teléfonos inteligentes y tabletas.

La versatilidad del consorcio garantiza un vínculo sólido y estrecho entre la realidad de la profesión y la formación profesional, a fin de ayudar a desarrollar un material de formación de calidad específico al sector al que se dirige.

TAXIstars apoya nuestras políticas en materia de acceso a la profesión, formación de conductores, sostenibilidad y seguridad vial, así como las recomendaciones del Grupo de Alto Nivel de carácter público-privado de Smart Move, la campaña Smart Move y la iniciativa "Taxi: ¡En cualquier parte a cualquier hora!".

## Revisión de los requisitos para la formación de conductores profesionales en la UE

Una mano de obra altamente cualificada es la piedra angular de la profesionalización del transporte por carretera. Por tanto, respaldamos el proyecto de la CE para revisar la Directiva 2003/59 relativa a la formación de los conductores y participaremos de forma activa en el proceso de revisión. En nuestra opinión, los programas de formación deben representar un claro valor añadido tanto para los conductores como para las empresas y no deben suponer una mayor carga burocrática y financiera para los operadores del transporte por carretera.

Trabajaremos duro para garantizar que el futuro marco legislativo de la UE alcance el equilibrio adecuado entre la armonización necesaria de los requisitos de formación y la conservación de la flexibilidad para los Estados miembros y las empresas que son las que mejor conocen sus necesidades de formación.

También apoyamos el establecimiento de un marco común para la formación y los exámenes, así como requisitos armonizados para centros de formación e instructores. La atención se centraría, sobre todo, en las políticas de apoyo y requisitos del sector, tales como los recogidos en el Libro Blanco de la Comisión Europea sobre la política de transportes, y en las Resoluciones de la IRU de Seguridad Vial y "30 por 30".



### Mejorando la seguridad vial en el mundo árabe

En un marco de colaboración público-privada entre el Banco Islámico de Desarrollo (IDB), la Unión Árabe del Transporte por Carretera (AULT) y la IRU, orientada a desarrollar servicios de transporte por carretera más seguros y eficientes en el mundo árabe, los gestores de flotas y conductores podrán ahora beneficiarse de los programas de formación de la Academia de la IRU, diseñados para aumentar su profesionalidad y su capacidad para aplicar medidas que mejoren su rendimiento en materia de seguridad vial.

Durante los últimos 18 meses, expertos de la IRU han transferido los conocimientos y aptitudes necesarias a instructores árabes, con el fin de que dirijan e impartan convenientemente los programas de formación CAP para directivos (certificado de aptitud profesional para directivos) y ADR (transporte de mercancías peligrosas) conforme a los estándares internacionales, y se han traducido al árabe las listas de verificación para conductores de la Academia de la IRU. También se organizaron talleres nacionales para sensibilizar a las partes interesadas públicas y privadas sobre la disponibilidad de marcos de cualificación profesional para el transporte por carretera.



Acceda a la  
entrevista  
completa





## Cuál es la situación del transporte en África?

“El comercio intra-africano es extremadamente limitado —menos del 10%— y el objetivo de los Estados africanos es de incrementar esta cuota al 25% en los próximos años. La ausencia de un sistema de transporte integrado en África genera tiempos de transporte considerables, en particular debido a los tiempos de espera en puertos y fronteras. Por ejemplo, en el puerto de Duala, los contenedores pueden permanecer entre 15 y 19 días antes de salir para la República Centroafricana o el Chad, además de los retrasos en las fronteras! El transporte en África sufre por la carencia de prácticas y legislaciones armonizadas”.

### ¿Cómo pueden contribuir los Convenios de las Naciones Unidas a la integración económica de África?

“El desafío para África consiste en desarrollar el comercio interior y exterior, mejorando el rendimiento de la cadena

Estamos trabajando con Camerún y Costa de Marfil, cuyos países vecinos, como Burkina Faso, Mali y Níger están muy interesados en tener acceso al mar a través de Abiyán y, por tanto, en utilizar los instrumentos de facilitación internacionales. También estamos trabajando con Senegal y Mauritania, que desean tener una conexión de norte-sur con Marruecos, a las puertas de Europa. Es por esto que en 2014 desarrollaremos colaboraciones con instituciones regionales y financieras para integrar la facilitación de proyectos de infraestructuras y asistencia técnica para estos países”.

### ¿La corrupción o el acceso a Internet limitado suponen un obstáculo para la correcta implantación de estos Convenios en África?

“Algunos grupos de presión desearían conservar procedimientos complejos en los pasos fronterizos, dado que estas fuentes de ingresos desaparecerían con la aplicación de instrumentos de facilitación. El Convenio TIR podría contribuir de forma efectiva a eliminar este tipo de corrupción, como ya ha sucedido en otras

ocupa un lugar prioritario en la agenda política africana. La formación también repercute en los resultados de las empresas, la satisfacción del cliente, la seguridad del comercio, etc. A través de la Academia de la IRU, hemos intentado satisfacer esta demanda y promover estándares y prácticas internacionales ya existentes”.

### Hasta qué punto se ha progresado en la utilización de las herramientas de facilitación de la ONU en África durante este año?

“La UNECA, la OCI, el CIDC y la CEMAC han adoptado resoluciones en las que se insta a los Estados miembros a adoptar los principales convenios de facilitación. La Conferencia de Ministros de Transporte de la UPM también ha incluido la adhesión a estos convenios por parte de los países mediterráneos del continente africano en su programa para 2014-2020. Por tanto, hemos desarrollado un marco de referencia de incentivos para garantizar que estos países se planteen estos instrumentos como parte integral de su estrategia de desarrollo.

Entrevista a Jean Acri, responsable del Comité Regional de la IRU para África

## Hemos creado un marco favorable. Ahora los gobiernos africanos deben hacer propios estos instrumentos y pasar a la acción

de suministro mediante la reducción de los costes de transporte y logística. Instrumentos internacionales como los Convenios sobre armonización de los controles en frontera y TIR ofrecen soluciones clave. Tanto el Convenio ADR para mercancías peligrosas como el Convenio ATP para el transporte de mercancías perecederas, o el Convenio CMR relativo al contrato de transporte son igualmente relevantes. Estos convenios de la ONU son todos multimodales y, por tanto, representan activos considerables para el desarrollo de servicios de transporte eficientes. La mejora de los sistemas de transporte y la facilitación de los pasos de fronteras conforme a estándares internacionales repercutirán directamente en la economía y el acceso a los mercados locales”.

### ¿Cuál ha sido la acogida de los gobiernos africanos a estas propuestas de la IRU?

“Algunos están muy interesados porque son conscientes de la necesidad de beneficiarse de estos instrumentos internacionales globales.

regiones. El desafío consiste en transformar la economía paralela, basándose en la formación profesional para crear puestos de trabajo estables y sostenibles a través de un sistema de transporte eficiente.

Con respecto al uso de aplicaciones online relacionadas con el TIR, como TIR-EPD, todas las aduanas africanas ya disponen de sistemas informáticos para sus procedimientos. Sistemas como el SIDUNEA de UNCTAD están relativamente extendidos, y la infraestructura está ahí. La IRU proporciona asistencia técnica para la puesta en práctica, por lo que esto ya no representa un obstáculo importante”.

### Este año la IRU y el CRIPA se han centrado sobre todo en la formación.

#### ¿Por qué?

“La seguridad vial representa un problema importante en África. Los gobiernos e instituciones del país han puesto en marcha una política firme a este respecto. En el transporte por carretera, la formación de conductores profesionales es obviamente un aspecto fundamental y, por tanto,

En el plano panafricano, la IRU ha participado en la revisión del Programa de Acción de Almaty para países sin litoral, que son muchos en África, y esta revisión africana también recomendará la adhesión a convenios internacionales como prioridad para los programas de desarrollo post-2015”.

### ¿Cuál es su último mensaje a las partes interesadas africanas?

“La IRU aporta conocimientos técnicos en materia de instrumentos internacionales que ahora los gobiernos africanos podrán adaptar, integrar y gestionar de forma independiente. Estas herramientas serán parte de sus propias políticas orientadas al desarrollo económico regional, que las propias autoridades podrán supervisar. Estos instrumentos, aunque internacionales en la práctica, se aplicarán en el plano nacional por parte de los respectivos gobiernos y de sus socios locales del sector privado, de forma que se convertirán en un privilegio de su propiedad. El objetivo consiste en pasar de la recomendación a la acción”.





# 05

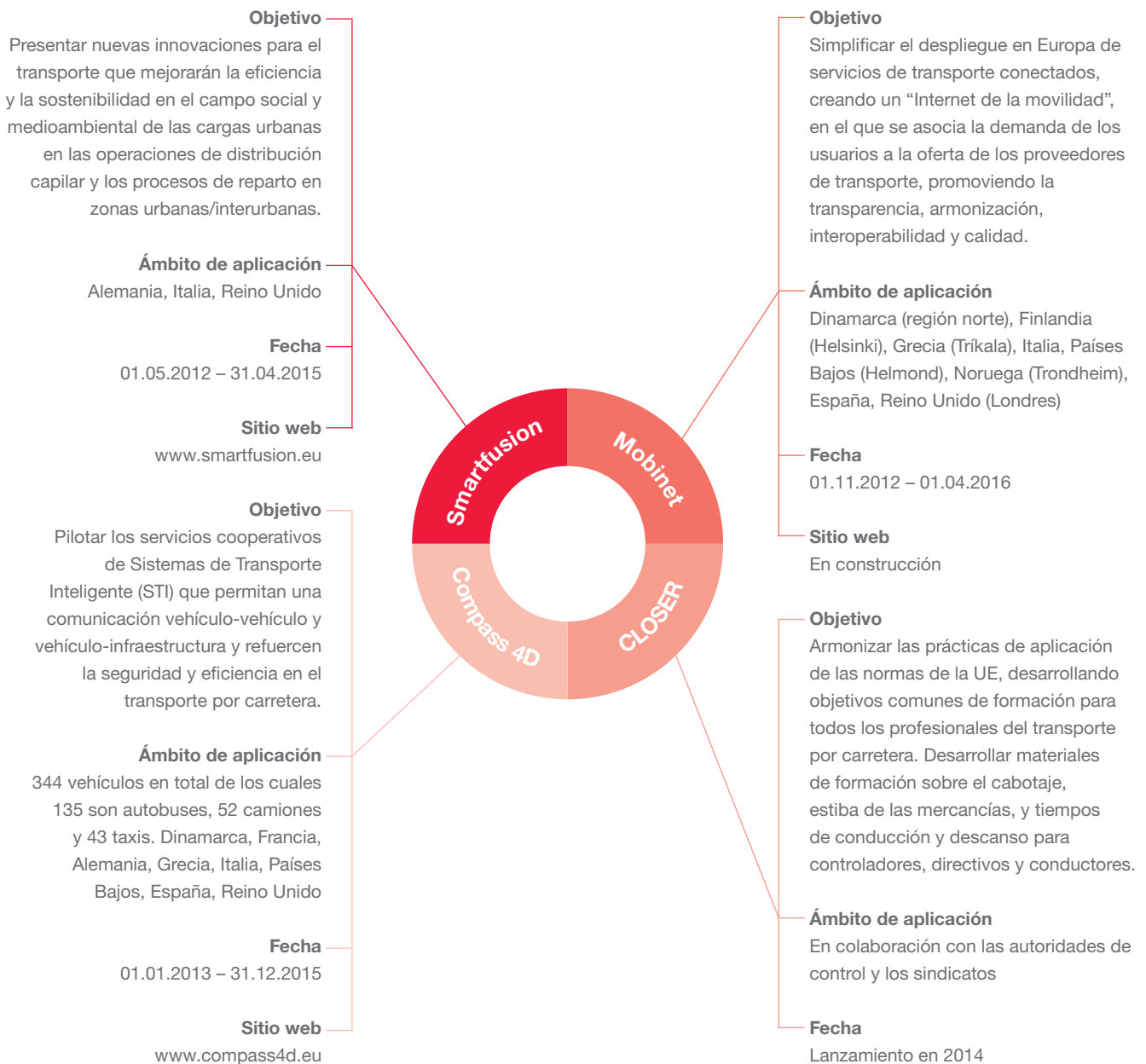
## Eficiencia

Creando soluciones  
para impulsar el  
crecimiento

# IRU Projects: guiando el progreso

IRU Projects se creó para ayudar a la IRU y a sus Miembros a participar en actividades cofinanciadas por la Unión Europea. Proporciona apoyo

en los largos y complejos procedimientos administrativos y ofrece oportunidades para la cooperación. El objetivo último consiste en que los operadores de flotas comerciales adquieran un mayor peso en los proyectos cofinanciados por la Comisión Europea y continuar ofreciendo soluciones para los problemas de la vida real que los operadores de autobuses, autocares, taxis y camiones afrontan cada día.





## Sanciones justas para una mayor eficiencia



**E**l Servicio de reclamaciones por multas y sanciones injustas que creamos junto con Euro Contrôle Route (ECR) está ahora disponible en inglés, francés, holandés, alemán, húngaro, lituano, polaco, rumano, eslovaco y sueco.

También se organizó una reunión del grupo conjunto de armonización sobre las inspecciones en carretera para autobuses y autocares, a fin de examinar las buenas prácticas nacionales existentes que tienen en cuenta la naturaleza específica del transporte por carretera de viajeros, incluyendo la duración y el lugar de los controles.

Ambas partes han acordado líneas directrices voluntarias conjuntas IRU-ECR sobre cómo rellenar, utilizar y controlar la hoja de ruta para el transporte internacional discrecional en la UE. Estas directrices prácticas tienen por objeto ayudar a los directivos y conductores de autobuses y autocares a utilizar este documento, así como facilitar las inspecciones en carretera y las inspecciones en las instalaciones de la empresa, permitiendo una interpretación común de las normas por parte de los operadores de autocares y las autoridades de control.

También nos reunimos con las autoridades responsables del control del transporte por carretera en la región de Cataluña, España, para buscar soluciones a los problemas prácticos que surgen en las inspecciones en carretera del transporte de

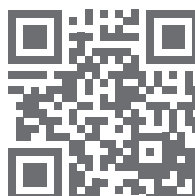
viajeros y mercancías, debido al aumento de la preocupación existente con respecto a la frecuencia de las inspecciones en carretera expresada por los operadores de transporte de varios países europeos.

Acordamos intensificar nuestra cooperación para mejorar el intercambio de información sobre infracciones frecuentes, así como incrementar la coordinación en el caso de problemas específicos relacionados con las inspecciones en carretera.

Si bien el Servicio de reclamaciones por multas y sanciones injustas no es un procedimiento de apelación, los conductores que comunican sus experiencias ayudan a la IRU y ECR a entender mejor el desarrollo de los controles, así como las experiencias vividas por empresas y conductores en dichos controles, con el objetivo de evitar sanciones o multas abusivas y de mejorar la aplicación general a través del intercambio de información sobre sanciones injustas.



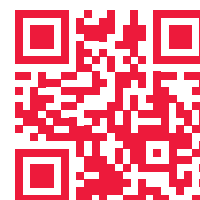
Escanee este código para acceder a la aplicación del Servicio de reclamaciones por multas y sanciones injustas



### La IRU actualiza su Red de Asistencia Jurídica, para facilitar las operaciones diarias de transporte por carretera

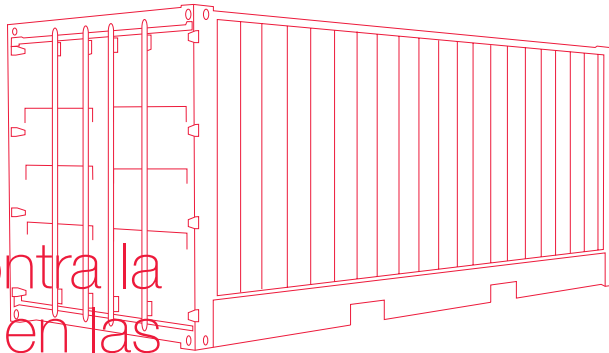
Nuestra Red de Asistencia Jurídica (LAN) se ha mejorado para ofrecer una aplicación web atractiva e intuitiva que proporciona a los operadores de transporte que necesitan asistencia jurídica especializada un acceso rápido y sencillo a los datos de contacto de más de 100 juristas profesionales de todo el mundo especializados en legislación de transporte y/o que ejercen en diferentes campos jurídicos relevantes para el transporte internacional por carretera, tales como derecho fiscal, administrativo, comunitario, civil y comercial, penal y procesal relativo al transporte.

Esta red está diseñada para que los usuarios puedan encontrar rápidamente un abogado competente en cualquier país del mundo y solicitar asesoramiento o asistencia pagando los correspondientes honorarios.



Escanee este código para acceder a la aplicación

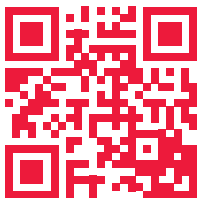
## Contra la ineficacia en las plataformas de carga y descarga



### La IRU debate sobre la multimodalidad con el ferrocarril

Organizamos una conferencia conjunta con el Comité Internacional de Transportes Ferroviarios (CIT), reuniendo a unos 60 representantes de diversos modos de transporte, incluyendo aseguradoras y abogados, para examinar las condiciones legales aplicables en el entorno del transporte multimodal y las cuestiones que afectan hoy en día a estas operaciones de transporte.

La conferencia brindó la oportunidad a diversos profesionales de debatir soluciones concretas y prácticas que servirán de ayuda a operadores del transporte, incluyendo transportistas por carretera que participan en el transporte multimodal.



Escanee este código para descargar las presentaciones de la conferencia

**N**uestro Consejo del Transporte de Mercancías ha desarrollado directrices sobre las operaciones en los muelles de carga y descarga, a fin de resolver las ineficacias actuales: tiempos de espera de varias horas, conductores que participan en la carga/descarga a instancias del personal de rampa y otras actividades secundarias que perjudican gravemente al transporte puntual o a la secuencia de las entregas.

Estas situaciones son incompatibles con los tiempos de conducción y descanso de los conductores y han puesto de manifiesto la necesidad de diferenciar entre la tarea de la conducción y la prestación de estos servicios logísticos. Nuestras directrices establecen:

- un código de conducta voluntario relativo al buen comportamiento en el caso de que surja un conflicto entre el conductor y el personal de la plataforma de carga y descarga;
- la inclusión de cláusulas específicas en los contratos de transporte, especificando las responsabilidades de cada parte en la carga y descarga, así como para el control de los tiempos de espera.

Las directrices de la IRU recomiendan también el uso de aplicaciones informáticas que permitan a los operadores del transporte reservar muelles de carga y descarga, cuando resulte factible.

## Conexión intermodal

**S**ervicios de transporte eficientes en toda la cadena de suministro son un requisito indispensable para la prosperidad del comercio y la economía. En efecto, el transporte intermodal puede mejorar notablemente la eficiencia general de la cadena de logística, siempre que todos los modos de transporte se empleen de forma óptima donde obtienen mejores resultados.

Para que el transporte intermodal resulte económicamente atractivo, es indispensable realizar inversiones importantes en infraestructura de plataformas de transbordo, así como la normalización de las unidades de carga para obtener operaciones más eficaces y rápidas mediante técnicas de transferencia horizontal. Resulta igualmente importante aclarar los diferentes niveles de responsabilidad con respecto a la entrega de la carga en su destino, en condiciones seguras y conforme a los plazos acordados.

### Terminales de viajeros multimodales para una movilidad sostenible

**N**uestro taller Smart Move sobre terminales para el transporte de viajeros, celebrado en Letonia, puso de manifiesto la necesidad de que los operadores de autobuses y autocares dispongan de pleno y libre acceso a la infraestructura de terminales, incluyendo las de otros modos de transporte, para contribuir a la creación de una red de transporte de viajeros europea integrada, eficiente y sostenible, y para proporcionar a los clientes viajes multimodales fluidos y sostenibles.

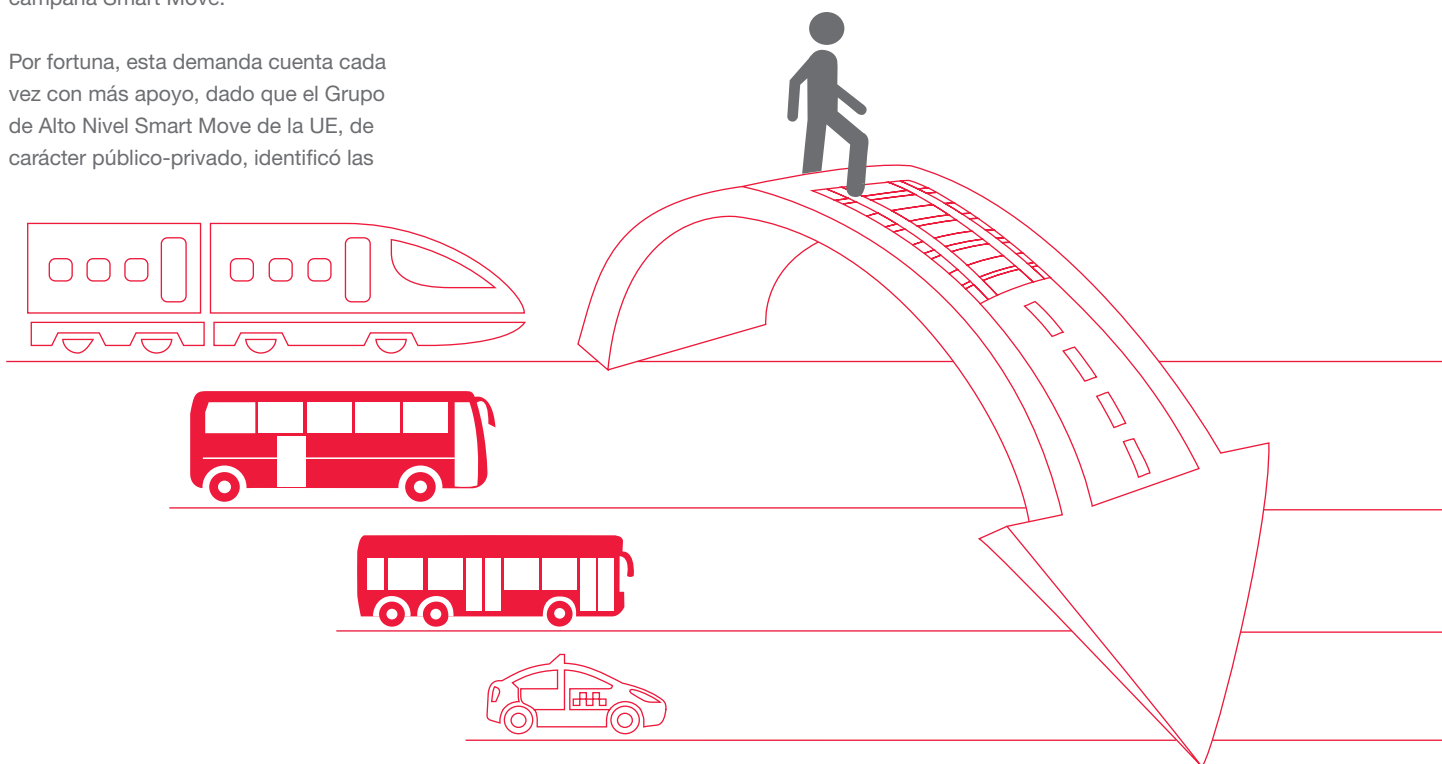
De hecho, en la actualidad se impide sistemáticamente el acceso de autobuses y autocares a las terminales de otros modos, mientras que en muchos países europeos simplemente no existen terminales para los autobuses y autocares. Se trata de una situación inaceptable para los millones de personas que utilizan los autobuses y autocares cada año.

El acceso de autobuses y autocares a toda la infraestructura de las terminales de transporte resulta fundamental para garantizar una solución de transporte de puerta a puerta atractiva, que consiga competir con el rendimiento y la flexibilidad del vehículo privado, si queremos promover que los usuarios del vehículo privado utilicen formas de movilidad más sostenibles, tal y como recomienda nuestra campaña Smart Move.

Por fortuna, esta demanda cuenta cada vez con más apoyo, dado que el Grupo de Alto Nivel Smart Move de la UE, de carácter público-privado, identificó las

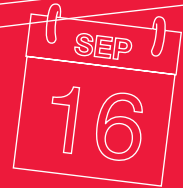
terminales como uno de los componentes fundamentales de la cadena del transporte colectivo y ha recomendado medidas concretas en su apoyo, tales como la creación de una base de datos de la situación de las terminales de autocares y sus instalaciones en toda la UE, así como que puedan beneficiarse de los fondos comunitarios de la red TEN-T de la UE.

Sin embargo, la multimodalidad exigirá nuevas formas de colaboración y cooperación entre operadores y modos de transporte. Estamos dispuestos a cooperar con otros modos de transporte y a poner todo de nuestra parte para ofrecer un sistema de transporte de viajeros integrado. Instamos a todos los demás modos de transporte a unirse a este reto.



## EVENTO IRU

# “El mercado del transporte por carretera, competitividad y cooperación: transformando desafíos en soluciones eficaces de crecimiento”



**E**n septiembre de 2013, organizamos la 3ª Conferencia IRU-UE sobre transporte por carretera en Vilna, Lituania, en colaboración con la Presidencia lituana de la UE y la Comisión Europea. La conferencia reunió a 250 líderes políticos del transporte y el comercio, de los 28 Estados miembros de la Unión Europea, incluyendo al Ministro de Transportes lituano, Rimantas Sinkevičius, el Vicepresidente de la Comisión Europea y Comisario de transportes, Sim Kallas, el Director General de la DG MOVE, Matthias Ruete, y numerosos representantes de Estados colaboradores del Este.

Los debates se centraron en los principales desafíos que afronta el sector del transporte por carretera y en cómo transformar estos desafíos en soluciones efectivas para el crecimiento, mediante acciones coordinadas y colaboraciones reforzadas entre los políticos y el sector.

Los participantes de la conferencia estuvieron de acuerdo en que un aumento de la cooperación resultará fundamental para afrontar los actuales desafíos que afronta el sector; estimulando así el crecimiento en la UE y garantizando, al mismo tiempo, un sector del transporte por carretera más eficiente.

También se confirmó la importancia del transporte de mercancías por carretera como una herramienta vital de producción, distribución y movilidad para el crecimiento y para satisfacer las necesidades sociales de movilidad sostenible de las empresas y los ciudadanos de la UE. Los participantes expresaron su voluntad común de continuar mejorando la seguridad vial y la seguridad de la cadena de transporte mediante los sistemas de información y la aplicación de las leyes armonizadas en toda Europa.





Se puso de manifiesto la necesidad de respetar plenamente los convenios internacionales, facilitando así el paso en las fronteras exteriores, al tiempo que se mejoran constantemente los flujos de transporte y se garantiza una movilidad sostenible mediante el aprovechamiento óptimo de las infraestructuras existentes y el desarrollo de los enlaces que faltan.

Finalmente se concluyó la urgencia de acuerdos sobre transporte internacional de viajeros que garanticen la libre circulación de los ciudadanos europeos en el continente.

### La CE, la Presidencia lituana de la UE y la IRU acuerdan afrontar conjuntamente los desafíos y mejorar la eficiencia del transporte por carretera y así fomentar el crecimiento

Con vistas a conseguir un sector del transporte por carretera más eficiente que fomente el crecimiento y satisfaga las necesidades de movilidad en la UE, la conferencia definió las siguientes prioridades:

- concentrarse en la modificación de la normativa sobre pesos y dimensiones afín de permitir mejoras aerodinámicas, de eficiencia y seguridad vial de vehículos y equipamientos, así como promover conexiones eficientes entre modos;
- garantizar condiciones sociales acordes con el sector del transporte por carretera y la puesta en práctica de procesos de inspección más armonizados y coordinados por lo que respecta, por ejemplo, al control técnico, así como una gestión más homogénea de las infracciones, incluyendo el importe de las sanciones;
- fomentar un mayor uso del transporte colectivo de viajeros en autobús, autocar y taxi.



Dado que el transporte de mercancías por carretera es el único modo de transporte que ofrece un servicio de puerta a puerta y complementa a todos los demás modos de transporte, acogimos con satisfacción el reconocimiento de la necesidad de colaboraciones más estrechas con el sector del transporte por carretera para afrontar los desafíos actuales y futuros.

Solamente trabajando juntos podremos garantizar que se ponga fin a medidas adoptadas unilateralmente y de este modo evitar obstáculos para el comercio internacional y el desarrollo económico. La IRU trabaja para aumentar la cooperación y evitar situaciones en las que un aumento de las restricciones y los costes elevados o la limitación de las posibilidades de innovación de los operadores del transporte por carretera reduzcan la competitividad y la viabilidad económica de muchas pequeñas y medianas empresas de transporte por carretera.

“

*El transporte por carretera es un sector clave que marca realmente la diferencia en la eficiencia medioambiental y económica del transporte, tanto en Europa como en el resto del mundo. Sé que la IRU comparte estos objetivos y espero que podamos trabajar juntos por el éxito de nuestras múltiples iniciativas orientadas a preparar a nuestro sector un futuro más sostenible y eficiente.*

*En Europa pretendemos, en primer lugar, luchar contra la contaminación y la congestión, mejorar la calidad de las infraestructuras viales, mantenerlas en buenas condiciones y completar el espacio único europeo de transporte. Como siempre, se presta mucha atención a la investigación y a la innovación, así como a la integración de las carreteras europeas en una red conexa.*

*A pesar de que el transporte por carretera ha progresado muchísimo por lo que respecta a su impacto ambiental, queda mucho por hacer, para lo que espero poder contar con los conocimientos técnicos, las aportaciones valiosas y el apoyo constante por parte de la IRU.*

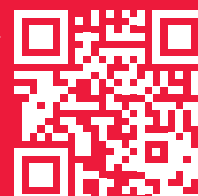
*S. Kallas*

Silm Kallas, Vicepresidente de la Comisión Europea

”



Escanee este código para ver los discursos, presentaciones y fotografías de la conferencia





Acceda a la  
entrevista  
completa



**L**a Comunidad Europea de Ferrocarriles (CER) ha publicado su "Informe 2013 sobre la situación del transporte de mercancías por ferrocarril tras una década de política ferroviaria comunitaria". ¿Qué opinión le merece?

"Europa necesita un sistema de transporte eficiente en el que los modos cooperen para satisfacer la demanda de los ciudadanos, la industria y la economía. Siete de las 17 recomendaciones del informe se refieren a la competencia entre el ferrocarril y la carretera, y otras cinco piden más financiación. Si la estrategia del ferrocarril consiste en ganar cuota de mercado limitando otros modos de transporte, en lugar de mejorar su propia eficiencia y calidad de servicio, impedirá la consecución de un sistema de transporte eficiente en la UE".

**¿No es lo normal limitar otros modos de transporte en un mercado altamente competitivo?**

"El transporte por ferrocarril y por carretera no son competidores, sino que se complementan entre sí. De hecho, el 75% del transporte de mercancías recorre distancias inferiores a 150 km. Un estudio de la CER reconoce que la transferencia de la carretera al ferrocarril

Aun así, el Libro Blanco de la CE de 2011 sobre transportes pretende transferir el 50% del transporte de mercancías por carretera en distancias superiores a 300 km a otros modos, al tiempo que prevé un aumento del 80% de la demanda de transporte para 2050. ¿Para asumir una parte importante de esta transferencia, los ferrocarriles europeos tendrían que incrementar su rendimiento en toneladas-kilómetro de aproximadamente un 300% para 2050 en relación a 2011! ¿Qué garantías hay de que nuevas inversiones en el ferrocarril se traduzcan en mejoras de rendimiento, que los responsables políticos nacionales y europeos lleven esperando durante décadas?"

**¿Qué opina sobre la supuesta superioridad en materia ambiental del ferrocarril?**

**¿No justifica eso la realización de nuevas inversiones?**

"El transporte ecológico no existe. Solamente el 53% de las redes ferroviarias activas tienen tracción eléctrica. Aproximadamente el 40% de la electricidad que consumen los trenes es producida por centrales que funcionan con carbón o petróleo en nueve de los 28 Estados miembros de la UE. No obstante, el transporte por carretera es cada día más respetuoso con el medio ambiente. Si el ferrocarril dejase de obstaculizar las innovaciones ecológicas en

que cuando los ferrocarriles obtienen una ventaja competitiva en materia de costes al incrementarse los costes operativos del transporte de mercancías por carretera, prefieren subir sus propias tarifas en lugar de atraer un mayor volumen de negocio. La inversión masiva en el transporte por carretera por parte de algunas empresas ferroviarias de titularidad pública y el posterior descenso de las actividades de transporte de mercancías por ferrocarril pueden explicar esta tendencia. A pesar de la petición de más fondos públicos por parte de la CER, estas empresas no parecen tener fe en su futuro, dado que continúan invirtiendo en la eficiencia del transporte por carretera para sus negocios".

**¿Cómo explica esta sorprendente tendencia?**

"Es posible que el sector ferroviario simplemente intente proteger su papel marginal actual, incluso bloqueando el aumento de eficiencia de otros modos. Por ejemplo, en 2012 las "autopistas rodantes" representaban el 9,8% de todo el transporte combinado en toneladas-kilómetro y tan solo el 0,15% del total del transporte terrestre en la UE. Aun así, el ferrocarril rechaza sistemáticamente considerar el aumento de eficiencia que ofrece el Sistema Modular Europeo para que es el primer y último tramo del transporte combinado ferrocarril-carretera.

Entrevista a Michael Nielsen, Delegado General de la IRU ante la Unión Europea

solamente resulta viable en distancias superiores a 500 km, por lo que el porcentaje del transporte de mercancías por carretera que puede ser transferido es marginal".

**¿No está usted haciendo lo mismo, al argumentar que el margen de mejora del ferrocarril es limitado?**

"¡Al contrario! Defendemos firmemente un sistema multimodal en el que cada modo se utilice de forma óptima para satisfacer la demanda futura de transporte de Europa. Sin embargo, los servicios ferroviarios multimodales ofrecen un rendimiento poco fiable hoy en día, lo que dificulta la oferta de servicios profesionales y de calidad".

**¿Cuál es la situación actual?**

"A pesar del masivo apoyo político y financiero en el plano nacional y europeo (una proporción de financiación del proyecto TEN-T del 64% para ferrocarriles frente al 4% para carreteras), en 12 años de políticas forzadas de cambio modal, el transporte de mercancías por ferrocarril solamente ha aumentado muy ligeramente pasando de 386.000 millones de toneladas-kilómetro en 1995 a 420.000 millones en 2011. También perdió un 2,8% de cuota de mercado en el mismo periodo.

nuestro sector, como en el dossier sobre pesos y dimensiones, podríamos progresar mucho más rápidamente.

El sector del ferrocarril afirma cubrir plenamente sus costes externos y de infraestructura, pero olvida que la legislación de la UE les protege de pagar más que el transporte por carretera. En 2005, la OCDE demostró que las tasas para infraestructuras ferroviarias cubrían el 100% de los costes de infraestructura tan solo en tres Estados miembros de la UE. En 2007, la AEMA demostró que, en algunos países, solamente se cubría el 50% o menos de los costes de la infraestructura ferroviaria. Los indicadores demuestran, no obstante, que teniendo en cuenta todos los impuestos, tasas y derechos, el transporte por carretera paga mucho más por infraestructuras que sus costes reales".

**¿Está sugiriendo que la legislación de la UE da lugar a una competencia desleal?**

"La legislación de la UE contempla impuestos reducidos, e incluso la exención total, para la electricidad que consumen los ferrocarriles. Los impuestos del combustible para los motores diésel del ferrocarril también son más bajos que los aplicados a los vehículos pesados. Experiencias como la de los peajes Lkw Maut en Alemania nos demuestran

Del mismo modo, los ferrocarriles solicitan condicionar el uso de dispositivos aerodinámicos multimodales para los camiones, a pesar de que solamente 2.000 vagones se verían afectados, limitando así los beneficios medioambientales para cientos de miles de vehículos de carretera. ¿Quizás el sector ferroviario esté intentando ocultar que el rendimiento medioambiental del transporte por carretera y del ferrocarril serían comparables si se utilizasen de forma generalizada los dispositivos aerodinámicos?"

**¿Algún consejo para el futuro?**

"Los responsables políticos deberían reflexionar acerca de la utilidad de prestar un apoyo incondicional al ferrocarril y plantearse la posibilidad de asignar los recursos de forma que se beneficie el conjunto de la economía y del sistema de transporte de la UE.

No me malinterprete, no pretendo que el transporte de mercancías por ferrocarril desaparezca. Simplemente pedimos el reconocimiento de planteamientos diferentes a los que sugiere el informe de la CER".





# 06

## Transporte de viajeros

Un simple viaje  
en autobús para  
salvar el planeta

Únase a la comunidad **Smart Move:**  
[www.busandcoach.travel](http://www.busandcoach.travel)



**D**e todas las opciones existentes para desplazarse de un lugar a otro, ninguna es tan segura, ecológica, eficiente y asequible como los autobuses y los autocares, mientras que la flexibilidad de los taxis compite con la de los vehículos particulares... con menos inconvenientes. Por este mismo motivo trabajamos constantemente para contribuir a que las políticas de transporte garanticen la movilidad sostenible de todos, en todo el mundo, y produzcan cambios de conducta.

## Protección de los derechos de los viajeros

**E**n la IRU, estamos convencidos de que proporcionar servicios de transporte de alta calidad es clave para un mejor respeto de los derechos de los viajeros de autobuses y autocares, al tiempo que aumenta el número de usuarios. Por eso se celebró un debate sobre Terminales y derechos de los viajeros en Riga, Letonia, el 5 de septiembre. En esta ocasión proporcionamos al sector manuales y materiales de apoyo para prepararse para aplicar mejor la nueva normativa de la UE.

Esta nueva normativa de la UE en materia de derechos de los viajeros de autobuses y autocares entró en vigor el 1 de marzo de 2013 y supone un paso adelante en la protección jurídica de los viajeros de los servicios regulares y discrecionales de autobús y autocar.

## Paquete “movilidad urbana” y restricciones del acceso al medio urbano

**D**ado que la Comisión Europea tiene previsto proponer un paquete de iniciativas para la movilidad urbana, nosotros lucharemos por promover el papel del sector del transporte comercial por carretera como un factor que contribuye positivamente a las economías locales y un componente clave del turismo, la movilidad y la logística urbana eficiente, y no como una fuente de externalidades negativas.

Nuestra prioridad será la armonización en toda Europa de las condiciones necesarias para el establecimiento y funcionamiento de restricciones de acceso al medio urbano y zonas de bajas emisiones, así como favorecer el intercambio de información y el diálogo entre las autoridades locales y las partes interesadas del transporte comercial por carretera, gracias a una información multilingüe y a una señalización normalizada en toda la UE.

## EVENTO IRU

# Autobús, autocar y taxi: las mejores soluciones de movilidad sostenible para Eurasia



La 9ª Conferencia de la IRU de transporte internacional por carretera sobre “El papel del transporte de viajeros en el desarrollo social de Eurasia” organizada en Moscú con el miembro asociado de la IRU Rosgosstrakh, la Conferencia de Coordinación del Transporte de la CEI y el Consejo Nacional del Taxi, reunió a unos 200 representantes procedentes de 20 países eurasiáticos para debatir los principales desafíos y oportunidades para la promoción, facilitación y desarrollo de la movilidad sostenible mediante la utilización del autobús, el autocar y el taxi en Eurasia.

El objetivo de la conferencia consistía en informar sobre la importancia creciente de Smart Move en la UE, donde la campaña se ha convertido en un nuevo instrumento político, y animar a dirigentes de la esfera política y empresarial eurasiáticos a emular este éxito. También se hizo hincapié en la necesidad de conceder prioridad al sector del taxi y a sus ventajas en la agenda política, ya que son frecuentemente olvidados a pesar de su tremendo potencial (todavía sin explotar) para contribuir a una mayor eficacia de la cadena de transporte público de alta calidad, rivalizando con la flexibilidad del vehículo privado.

Los delegados de la conferencia concluyeron que los autobuses, autocares y taxis desempeñan un importante papel social al ofrecer una movilidad segura, ecológica, flexible y asequible a la población eurasiática. También estuvieron de acuerdo en la necesidad de aplicar una estrategia para que el transporte colectivo de viajeros por carretera mejore la seguridad vial, reduzca la congestión y contaminación, incremente la calidad de los servicios y ofrezca mejores soluciones para una movilidad sostenible para todos los ciudadanos eurasiáticos.

Los delegados coincidieron asimismo en que la mejor forma de promover y desarrollar efectivamente el transporte colectivo de viajeros por carretera, tal y como demuestra la experiencia en Europa, es que el sector y la comunidad empresarial trabajen en una verdadera colaboración de carácter público-privado con los órganos legislativos y ejecutivos.

## Buenas prácticas políticas para autobuses, autocares y taxis: de las recomendaciones a la puesta en práctica

El Grupo de Alto Nivel (GAN) de la UE Smart Move, de carácter público-privado, creado en 2012 para diseñar soluciones concretas orientadas a duplicar el número de usuarios del transporte colectivo de viajeros en autobús, autocar y taxi en la UE en la próxima década, así como para contribuir a la Agenda de Crecimiento de la UE, ha publicado 16 recomendaciones a corto, medio y largo plazo, que proponen una hoja de ruta realista dirigida a los responsables de la toma de decisiones sobre los medios a utilizar para conseguir este objetivo.

Las propuestas, que se centran en los servicios regulares interurbanos de autobús y autocar de larga distancia, el turismo de grupo en autocar, los desplazamientos para ir al trabajo, la movilidad urbana y los taxis, incluyen el establecimiento de una cooperación eficiente y transparente en la UE, directrices para las restricciones de acceso a las ciudades, Zonas de

Bajas Emisiones, el establecimiento de objetivos para incrementar el uso del transporte colectivo dentro de los planes de movilidad urbana, y la creación de un Foro permanente para la movilidad de los ciudadanos europeos.

Estas recomendaciones se presentaron a los dirigentes europeos en un debate público de clausura en el Parlamento Europeo, en el que el GAN instó a la CE a adoptar como objetivo político oficial de la UE para el año 2025 duplicar el uso del transporte colectivo de viajeros y la puesta en práctica de sus propuestas.

También publicamos un folleto basado en dichas recomendaciones dedicado específicamente a los taxis, que subraya la necesidad de reconocer a los taxis y servicios de alquiler de vehículos con conductor como parte de la cadena del transporte público colectivo. El GAN recomendó asimismo que el papel de los taxis sea tenido en cuenta en todas las propuestas políticas sobre movilidad, las dotaciones de fondos para el transporte colectivo, la investigación y, en particular, la planificación de la movilidad urbana.

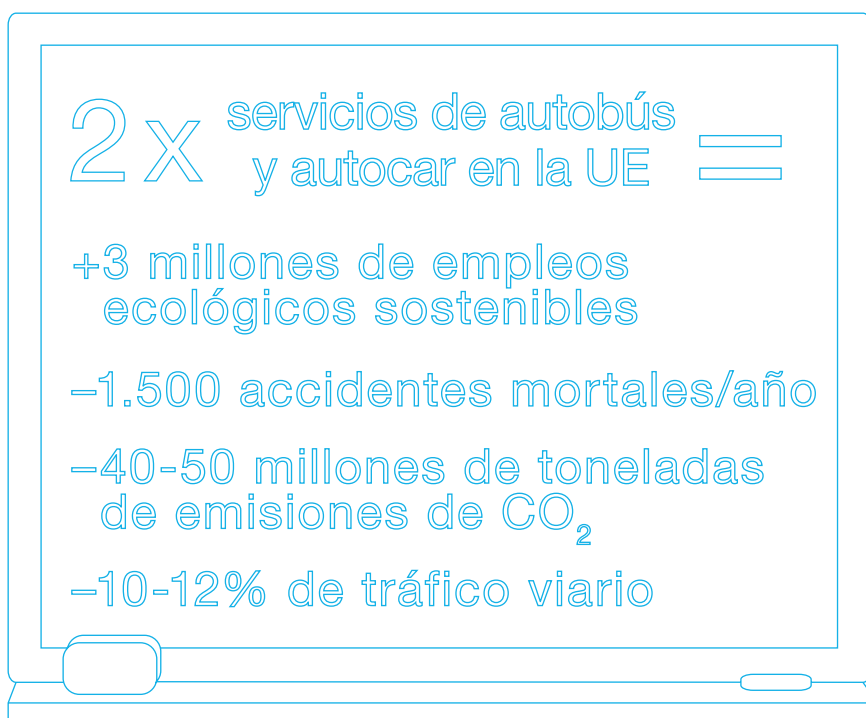


*El Grupo de Alto Nivel Smart Move, de carácter público-privado, fue un importante experimento en el diseño de políticas participativas, cuyo concepto, proceso y objetivo general no puedo sino respaldar. Me satisface observar que sus recomendaciones se debaten públicamente y se trasladan al Vicepresidente de la Comisión Europea, Siim Kallas, y espero debatir nuevas iniciativas y propuestas legislativas resultantes en el Parlamento Europeo.*

Isabelle Durant, eurodiputada (Grupo de los Verdes) y Vicepresidenta del Parlamento Europeo







### Foro para la movilidad de los ciudadanos europeos

Fieles a las recomendaciones del Grupo de Alto Nivel, creamos un Foro permanente para la movilidad de los ciudadanos europeos orientado a promover un debate más amplio y a presentar nuevas propuestas concretas para duplicar el uso y la cuota de mercado del transporte colectivo de viajeros en la UE hasta 2025.

El Foro para movilidad de los ciudadanos cuenta entre sus miembros con eurodiputados, representantes de otras instituciones de la UE, de las ciudades europeas, usuarios, organizaciones de personas con discapacidad, así como líderes del sector del autobús, el autocar y de los viajes. El Foro se reunirá al menos cuatro veces al año y se beneficiará de la experiencia de los grupos de expertos en temas específicos creados ad hoc.

### Conferencia del taxi 2013, celebrada en Ámsterdam

Unos 100 participantes de todo el mundo se reunieron para debatir sobre “Nueva movilidad; oportunidades para el taxi y el sector de vehículos de alquiler”, en la Conferencia Taxi-Expo, celebrada en el marco de la exposición Taxi-Expo en Ámsterdam. Partiendo de nuestro apoyo al acto, animamos al sector a dar ejemplo en el uso de aplicaciones para smartphone dedicadas a los taxis, fáciles de utilizar, a nivel mundial, con el objeto de mejorar los servicios para los clientes y aumentando así el uso de los servicios de taxi en todo el mundo.

La conferencia preparó el terreno para el 6º Foro internacional del taxi de la IRU, que se celebrará en Colonia, Alemania, en 2014, en el marco de la mayor exposición internacional del sector, el Salón Europeo del Taxi.



### Contribuyendo a la agenda de Rio+20

Participamos en un Diálogo de Alto Nivel celebrado en Berlín sobre la “puesta en práctica de las decisiones Rio+20 sobre las ciudades y el transporte urbano sostenible”. Basándose en las recomendaciones y los cálculos del Grupo de Alto Nivel, la IRU instó a las partes interesadas públicas y privadas a conceder un lugar prioritario en la agenda mundial para la movilidad al transporte en autobús, autocar y taxi, a fin de reducir de forma significativa las muertes en carretera, la congestión y las emisiones de CO<sub>2</sub>, consiguiendo al mismo tiempo y de forma efectiva una movilidad sostenible para todos.

Recomendamos la creación de un Grupo de Alto Nivel de Naciones Unidas, de carácter público-privado, con el fin de elaborar propuestas para un marco en la ONU orientado a alcanzar este objetivo, así como el desarrollo de Grupos de Alto Nivel de carácter público-privado similares a nivel regional y nacional para elaborar programas de puesta en práctica específicos, y la implicación activa de los usuarios del sector privado en este proceso.

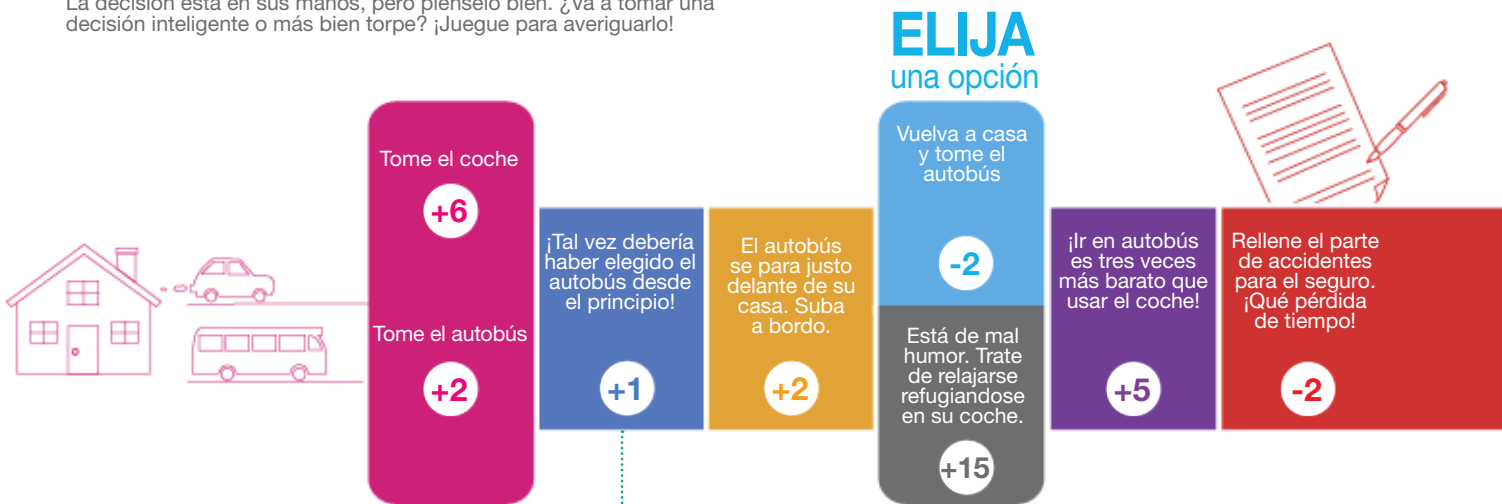
# Smart Move\* o...

\*Movimiento inteligente



Son las ocho de la mañana, hora de ir al trabajo, y tiene que decidir si va a usar su coche o toma el autobús.

La decisión está en sus manos, pero piénselo bien. ¿Va a tomar una decisión inteligente o más bien torpe? ¡Juegue para averiguarlo!



¿Sabía que... uno de cada 10 usuarios tendría que buscar otro empleo si no pudiese utilizar el autobús para ir al trabajo?



¿Sabía que... los usuarios del autobús pueden ahorrar más de 7.000 euros al año por el simple hecho de dejar su vehículo en casa?

¿Sabía que... los conductores se pasan un año de sus vidas buscando aparcamiento?

# o movimiento torpe?

Avance 2 casillas +2

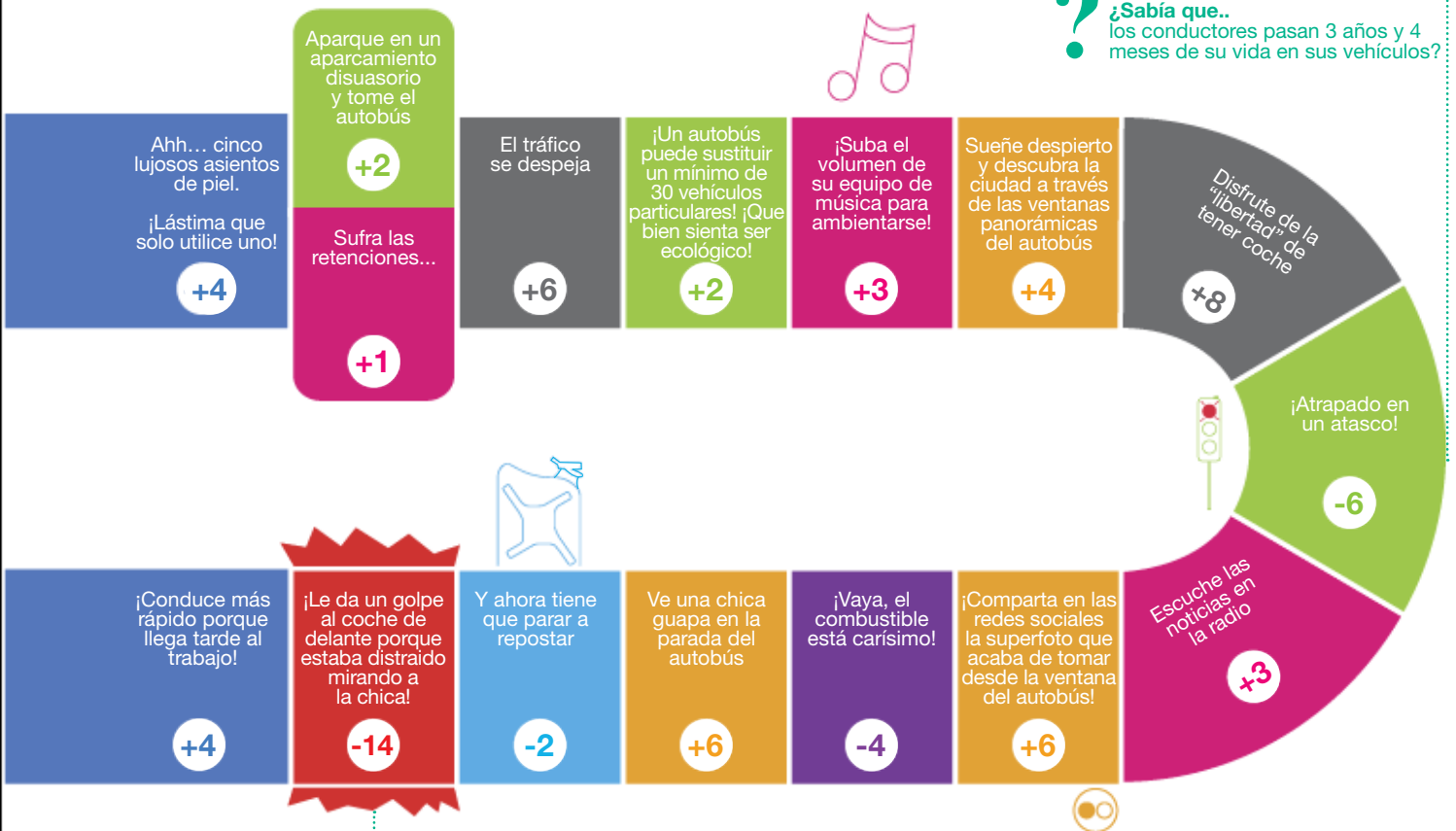
Retroceda 3 casillas -3

Hecho inteligente ?

**¿Sabía que..**  
su huella de carbono es mínima cuando viaja en autobús o autocar, en comparación con cualquier otra forma de transporte?

## ELIJA una opción

**¿Sabía que..**  
los conductores pasan 3 años y 4 meses de su vida en sus vehículos?



**¿Sabía que..**  
viajar en su vehículo particular, en lugar de en el autobús, multiplica por 116 su riesgo de muerte? Distracción al volante



**¿Sabía que..**  
los autobuses ocupan el tercer puesto, por detrás de caminar y la bicicleta, en la clasificación de los medios para acudir al trabajo que más felices hacen a la gente?



## EVENTO IRU

# Impulsando el turismo de las **personas mayores** y en **temporada baja** en Europa

Organizamos el 8º Foro europeo del autobús y el autocar en cooperación con la Organización Internacional del Turismo Social (OITS), la Asociación Europea de Touroperadores (ETOA) y la Federación Belga de Operadores de Autobuses y Autocares (FBAA), en el marco del gran Salón internacional de autobuses y autocares Busworld Courtrai, en Bélgica.

El Foro reunió a unos 120 representantes del sector del turismo y los viajes, políticos, autoridades nacionales competentes, representantes de la Comisión Europea, fabricantes de autobuses y autocares, investigadores y periodistas especializados, para buscar soluciones óptimas para el turismo en grupo en autobús orientadas a impulsar el turismo de las personas mayores y en temporada baja y garantizar que la mejora de los viajes de los ciudadanos mayores contribuya al objetivo general de conseguir una movilidad sostenible para todos, duplicando el uso de autobuses y autocares para 2025 con el fin de apoyar la agenda de crecimiento de la UE.

### Desplegando el potencial

Los debates pusieron de manifiesto que para seguir desplegando el potencial del sector del autobús y el autocar al servicio de estos grupos de usuarios, es fundamental que las ciudades y destinos turísticos garanticen la accesibilidad a los lugares de interés durante todo el año, incluso fuera de temporada alta.

En efecto, los participantes demostraron que este potencial de mercado está





## Los mayores europeos en cifras

**125** millones de ciudadanos mayores en Europa  
**25%** de la población de la UE  
**60%** practica actividades físicas y deportivas  
**50%** no dispone de vehículo o no puede conducir

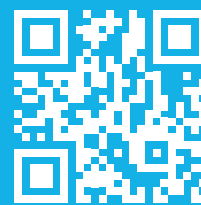
desaprovechado, dado que tan solo el 41% de las personas mayores viaja en Europa, a pesar de que disponen de más tiempo libre, una mayor esperanza de vida, mejor salud y un mayor poder adquisitivo que las generaciones precedentes. Por otra parte, el fomento del turismo en temporada baja supondría la creación de empleo y crecimiento.

Los participantes subrayaron asimismo la necesidad de tener en cuenta las condiciones específicas del sector del autobús y el autocar en las políticas de transporte a nivel local, nacional y europeo, de forma que las autoridades, los complejos turísticos y hoteles colaboren

para proporcionar la infraestructura necesaria para el turismo en autocar, reconociendo el turismo en autocar como parte integral de la cadena de transporte colectivo multimodal, diseñando un marco de la UE para las restricciones de circulación y las Zonas de Bajas Emisiones en las ciudades europeas, e incrementando el peso máximo autorizado hasta las 19,5 toneladas para los autocares de dos ejes en el tráfico internacional.



Escanee este código para descargar discursos, presentaciones e imágenes



## Los operadores y fabricantes unen fuerzas



**F**irmamos un Memorándum de entendimiento (MoU) con Busworld Internacional (BWI), la plataforma internacional para profesionales y representantes de constructores y operadores de autobuses y autocares de todo el mundo, a fin de contribuir conjuntamente a reforzar el liderazgo del sector privado del autobús y el autocar en todo el mundo, y proporcionar una movilidad sostenible para todos a través de la campaña internacional Smart Move y otras acciones similares.

La IRU y BWI han adoptado un programa de trabajo conjunto detallado para poner en práctica los objetivos de esta colaboración estratégica reforzada, y permitir que las empresas privadas de autobuses y autocares de todo el mundo desarrollen esta iniciativa estratégica en el plano local, en beneficio de los respectivos socios de las organizaciones del sector público y privado, y del conjunto de la sociedad.



# 07

## Transporte de mercancías por carretera

Usted lo compra, los camiones se lo traen

# TIR: facilitando y garantizando el comercio internacional

**68** partes contratantes



El "TIR" (*Transports Internationaux Routiers* o Transporte Internacional por Carretera) es un sistema de tránsito internacional basado en un convenio de las Naciones Unidas aplicado en el plano internacional en una asociación público-privada. El Sistema TIR lleva facilitando y garantizando el comercio y el transporte internacional por carretera más de 60 años, al permitir que los contenedores de mercancías y vehículos sellados por las autoridades aduaneras transiten por los países sin someterse a controles fronterizos.

**58** países operativos

Y 25 países interesados

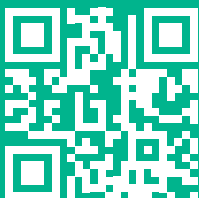
**1.000** millones USD en garantías financieras emitidas cada día

**20 millones** de fronteras cruzadas cada año

**3 millones** de cuadernos TIR emitidos cada año

1 cuaderno TIR permite a un transportista cruzar entre 2 y 10 países.

Representa una garantía de hasta 50.000 USD o 60.000 EUR por transporte TIR; que protege los derechos de aduana e impuestos exigidos.



Acceda al vídeo para obtener información sobre el Sistema TIR



# Reactivación del TIR en Afganistán

**T**ras más de 30 años de interrupción, las operaciones TIR procedentes, en tránsito o dirigidas a Afganistán se reiniciaron el 4 de septiembre de 2013, un hito celebrado con una ceremonia oficial a la que asistieron funcionarios de alto nivel afganos, además de responsables de las misiones diplomáticas. Este paso positivo ofrecerá a la comunidad empresarial afgana un comercio facilitado y seguro, reduciendo así los costes y los tiempos de transporte. También abrirá las puertas de los mercados internacionales a los países de Asia Central sin litoral, generando importantes oportunidades económicas, al permitir el comercio por carretera con todos los países que pertenecen al Sistema TIR y un acceso más fácil a los principales puertos marítimos.

Las autoridades afganas competentes confirmaron a nuestro Miembro, la Cámara de Comercio e Industrias (ACCI) de Afganistán, como asociación emisora y garante de los Cuadernos TIR en el país. Se proporcionó formación sobre el TIR al personal de la ACCI, así como al personal de aduanas y a operadores de transporte del país, con el fin de garantizar su funcionamiento, incluyendo el uso del TIR-EPD de la IRU —nuestra aplicación informática de gestión de riesgos, altamente segura, para enviar información anticipada en soporte electrónico sobre la mercancía transportada—.

Durante más de 60 años, el Sistema TIR ha demostrado promover el crecimiento económico en numerosas regiones de todo el mundo y estamos muy satisfechos de que un país más haya decidido y conseguido aplicar con éxito este instrumento de facilitación del comercio multilateral probado y testado. Felicitamos sinceramente al Gobierno afgano por haber tomado la iniciativa, no solamente de dar un impulso a su economía, sino también a la de toda la región de Asia Central, en beneficio de todos los ciudadanos afganos.

Este nuevo acontecimiento contribuye en gran medida a alcanzar los Objetivos de Desarrollo del Milenio de la ONU y es la consecuencia lógica de nuestra acción

conjunta en 2011, cuando nos sumamos al Servicio de Naciones Unidas de Acción Antiminas (UNMAS) para determinar los principales corredores del transporte por carretera en Afganistán y garantizar un transporte seguro en el país.

## Gestión del riesgo informatizada

### La nueva aplicación TIR-EPD mejora la interfaz de usuario y sus funcionalidades

**H**emos actualizado la aplicación web de la Pre-Declaración Electrónica TIR-EPD de la IRU, que ha tenido una excelente acogida, que permite presentar de forma gratuita y anticipadamente las pre-declaraciones TIR, con una nueva comunicación fácil de utilizar. La actualización simplifica el proceso de envío a las autoridades aduaneras de información TIR electrónica anticipada sobre las mercancías, con independencia del itinerario de transporte, al tiempo que se cumplen perfectamente todos los requisitos aduaneros.

Las nuevas funcionalidades incluyen:

- Cálculo automático de autoridades aduaneras que deben recibir pre-declaraciones, basándose en el itinerario de transporte, así como los campos a cumplimentar que contienen información obligatoria a enviar a las correspondientes autoridades aduaneras;
- Acceso rápido a los códigos y descripciones de las mercancías correspondientes desde las bases de datos TARIC y TN VED, que ayudan a los usuarios a seleccionar rápidamente el código adecuado;
- Posibilidad de añadir descripciones de las mercancías en alfabeto latino y cirílico;
- Función de búsqueda más sencilla, especialmente al seleccionar las terminales aduaneras de una lista que contiene cientos de datos;
- Disponible en árabe y farsi.

10110110100101101110101101  
10110110001101100010101101  
01110100101101010010011010  
10010110001011010010100101  
11010101000110110110110101



#### TIR para la integración del comercio

Aprovechamos numerosas oportunidades para presentar las ventajas de utilizar los principales instrumentos de facilitación multilaterales de Naciones Unidas, en particular los Convenios de Armonización y TIR, a importantes partes interesadas del ámbito comercial, del transporte, político y empresarial del mundo árabe, América Latina y Eurasia. Todos reconocieron la importancia de estos instrumentos para facilitar el crecimiento económico y garantizar la integración económica de sus respectivas regiones.

En efecto, las cifras demuestran que las regiones del mundo que se benefician del Sistema TIR presentan unos índices superiores —hasta un 70%— de comercio intraregional.

## Hechos sobre el TIR-EPD

### Ventajas para los operadores del transporte:

- Gratuito
- Envío de la EPD en un clic a todas las autoridades aduaneras seleccionadas
- Sin necesidad de ningún equipo adicional, basta con una conexión a Internet
- Línea de asistencia sobre el TIR-EPD proporcionada por la IRU
- Mejoras hechas a medida según las necesidades de los usuarios

### Ventajas para las aduanas:

- Desarrollo y puesta en práctica entre 1 y 3 meses
- Información anticipada y análisis de riesgos conforme a las normas SAFE de la OMA
- Sin entrada manual de datos
- Control de seguridad utilizando la base centralizada de datos del Sistema TIR
- Mejoras hechas a medida según las exigencias aduaneras



### La IRU actualiza su popular folleto "Cómo rellenar un Cuaderno TIR"

Actualizamos nuestro práctico folleto "Cómo rellenar un Cuaderno TIR" con un diseño más moderno y adaptado al lector, que incluye los últimos avances legislativos, buenas prácticas y recomendaciones sobre el uso de los Cuadernos TIR. El itinerario de transporte de muestra ha sido modificado para reflejar mejor las realidades operativas del Sistema TIR y los niveles de tráfico, y se han añadido datos de contacto útiles para el TIR-EPD. Actualizamos este folleto en inglés, francés, ruso, árabe, croata, alemán, macedonio, polaco, rumano, esloveno, español y turco.

## El TIR-EPD gana impulso

Como alternativa viable a los servicios de intermediación antes las aduanas, el TIR-EPD ahorra tiempo y dinero, al facilitar el flujo de las mercancías a lo largo de la cadena de suministro, al tiempo que se garantiza la seguridad del transporte. El TIR-EPD está ampliando constantemente su cobertura geográfica y actualmente cumple con los requisitos aduaneros de 27 países, con un aumento mensual medio de usuarios del 7%. Numerosos operadores del transporte también se registraron, para aprovechar sus ventajas, inmediatamente después de los talleres prácticos organizados por la IRU.

Nuestra nueva aplicación del TIR-EPD convenció a los operadores de transporte bielorrusos, checos, estonios, kirguises, lituanos, moldavos, polacos, rusos y turcos, que expresaron la valoración positiva de sus funcionalidades intuitivas. Los transportistas que utilizan el TIR-EPD se benefician de un proceso mucho más sencillo y rápido para la presentación ante las aduanas de información anticipada sobre las mercancías, así como de la posibilidad de crear las correspondientes cartas de porte CMR paralelamente a las Pre-declaraciones electrónicas TIR, lo que se traduce, a su vez, en una mayor eficiencia y competitividad de sus servicios.

En Moldavia, el TIR-EPD forma parte obligatoria del programa de capacitación de directores CAP de directores para los operadores de transporte y resulta particularmente útil, dado que sus itinerarios más comunes incluyen países y uniones aduaneras con diversos requisitos aduaneros. El TIR-EPD también es sumamente apropiado para los operadores de transporte TIR armenios, bielorrusos, checos y estonios, que terminan el 80%, 50%, 90% y 90% respectivamente de todas las operaciones TIR en la Federación Rusa o en la Unión Aduanera rusa, donde las pre-declaraciones electrónicas son obligatorias.

## Los Carriles Verdes TIR-EPD reducen los tiempos de paso de fronteras un 50%

Junto con las autoridades aduaneras turcas y la Cámara de Comercio e Industria de Turquía (TOBB), realizamos una visita al paso fronterizo turco-búlgaro de Kapikule para observar las operaciones de paso en tiempo real a través del Carril Verde TIR-EPD, que está operativo en ambas direcciones desde noviembre de 2012.

Los titulares de Cuadernos TIR utilizaron el TIR-EPD para enviar la información anticipada sobre las mercancías a las autoridades aduaneras de Kapikule y posteriormente se les permitió cruzar la frontera utilizando el Carril Verde. Este procedimiento acelerado y altamente seguro supuso una reducción cercana al 50% del tiempo necesario para los trámites aduaneros. Las autoridades aduaneras elogiaron estos resultados, subrayando las ventajas de realizar una evaluación de riesgos anticipada para cruzar la frontera más rápidamente.

## Desarrollo de SafeTIR en Tiempo Real

El potencial de nuestra aplicación online SafeTIR en Tiempo Real (RTS), que facilita las operaciones rutinarias asociadas al Sistema TIR para los trámites aduaneros, no ha pasado desapercibido.

RTS proporciona a las autoridades aduaneras información actualizada sobre el estado del Cuaderno TIR y su validez para la rápida detección de posibles irregularidades y automatiza la transmisión de datos de SafeTIR, de conformidad con los requisitos del Anexo 10 del Convenio TIR.

En 2013, la RTS se puso en práctica con éxito en Bélgica, Finlandia, Kirguistán y Letonia, lo que suma un total de 17 autoridades aduaneras que ya se benefician de esta herramienta de gestión de riesgos de la IRU.

**¿Se ha preguntado alguna vez  
por qué todos estos camiones  
están en las carreteras?**



Escanee el código  
para obtener la  
respuesta





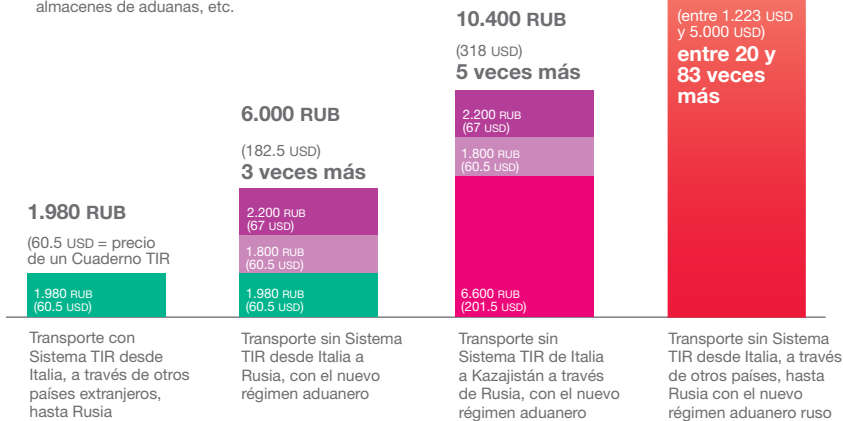
## más del 40%

de las importaciones rusas se efectúan bajo el Sistema TIR

Intercambios anuales por valor de **135.000 millones USD**

### Costes bajo el nuevo régimen aduanero ruso

- precio del Cuaderno TIR
- precio de la garantía nacional en Rusia
- coste de los trámites de seguridad (emisión y registro)
- coste del tránsito nacional a través de Ucrania
- servicios para obtener la garantía rusa, trámites aduaneros, escolta hasta los despachos aduaneros interiores, almacenamiento de mercancías y vehículos en los almacenes de aduanas, etc.



## El TIR en Rusia

El 4 de julio de 2013, el Presidente del servicio aduanero de la Federación Rusa (FCS RF), Andrei Belyaninov, incumplió la legislación nacional e internacional al decidir, unilateralmente y sin previo aviso a las partes interesadas rusas e internacionales del Sistema TIR, tales como los órganos del TIR de las Naciones Unidas, limitar la aplicación del Sistema TIR en Rusia.

En la práctica, esta medida significa que cada Cuaderno TIR utilizado para transportar mercancías hacia o desde Rusia o a través del país está sujeto a una importante garantía aduanera nacional adicional, que no ofrece ningún tipo de seguridad ni para los operadores ni para las autoridades.

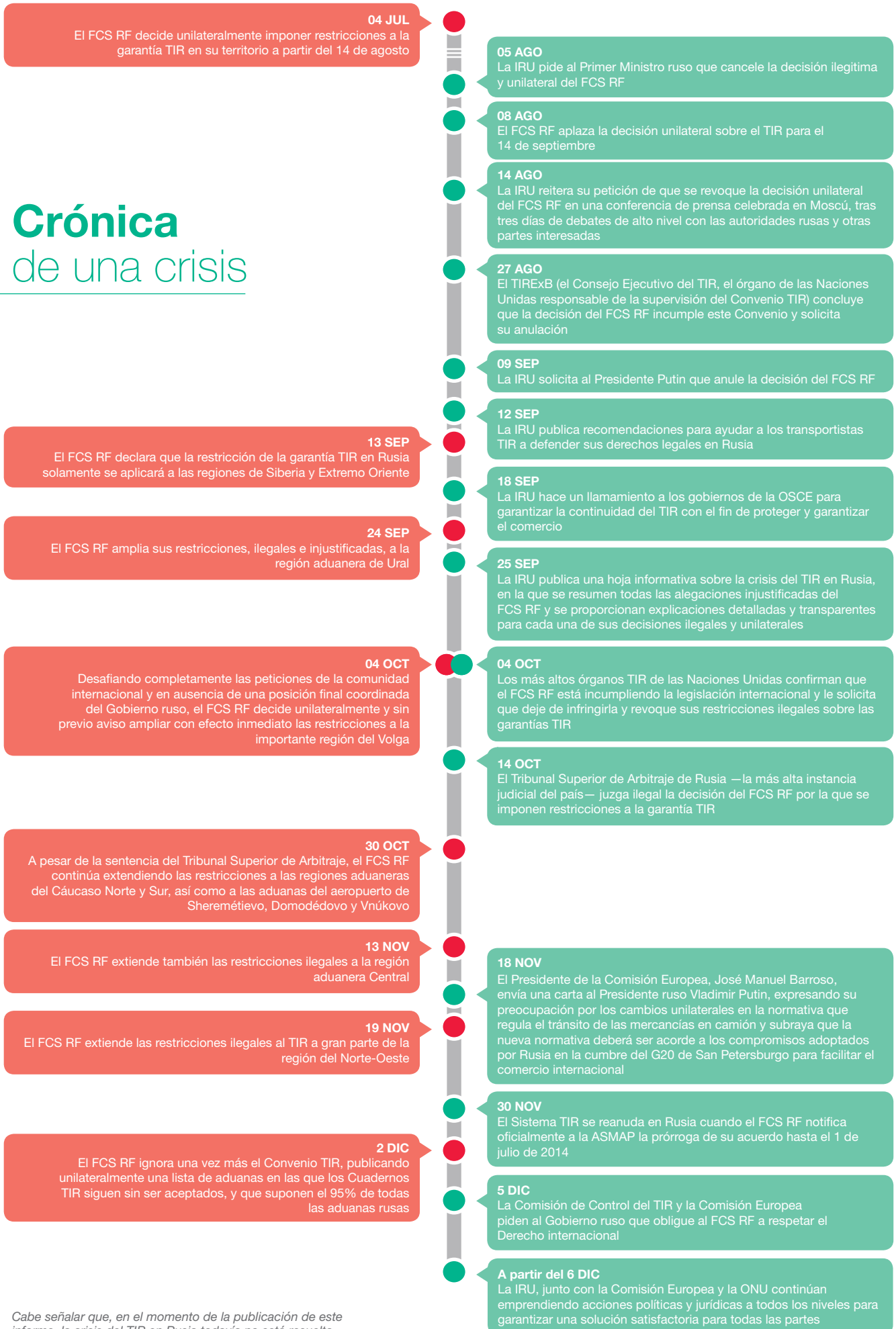
El Servicio aduanero de la Federación Rusa lleva mucho tiempo haciendo oídos sordos a las múltiples peticiones para la retirada de estas medidas realizadas a las más altas autoridades rusas por la IRU, el Presidente de la Comisión Europea, José Manuel Barroso, el Comisario Europeo responsable de la fiscalidad, auditoría y lucha contra el fraude de la Unión Aduanera, Algirdas Šemeta, y el Secretario Ejecutivo de la UNECE, Sven Alkalaj, entre otros, además de numerosos gobiernos nacionales y la comunidad empresarial rusa.

Esta decisión ilegal e ilegítima de dejar de aceptar las garantías del Sistema TIR en territorio ruso estaba prevista que entrase en vigor el 1 de diciembre de 2013, fecha en la que El Servicio de Aduanas de la Federación Rusa tenía previsto anular el acuerdo con ASMAP (asociación rusa Miembro de la IRU), que designa a esta asociación como garante del Sistema TIR en el país.





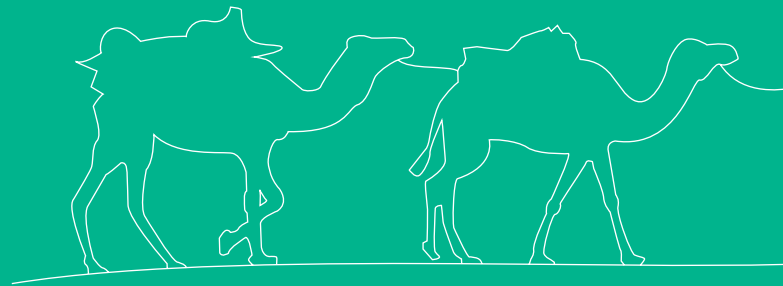
# Crónica de una crisis



Cabe señalar que, en el momento de la publicación de este informe, la crisis del TIR en Rusia todavía no está resuelta.

## EVENTO IRU

# Impulsando el comercio **regional** e **intercontinental** en **Oriente Medio**



**E**l refuerzo de las conexiones del transporte por carretera entre Oriente Medio, Europa, Asia y África es imperativo para el desarrollo efectivo del turismo y del comercio regional e intercontinental. Las soluciones son sencillas y exigen compromiso y voluntad política, más que financiación. Si el objetivo consiste en mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, generar comercio, impulsar el progreso, la prosperidad y, en última instancia, la paz, entonces la facilitación del transporte internacional por carretera es el camino más efectivo a seguir.

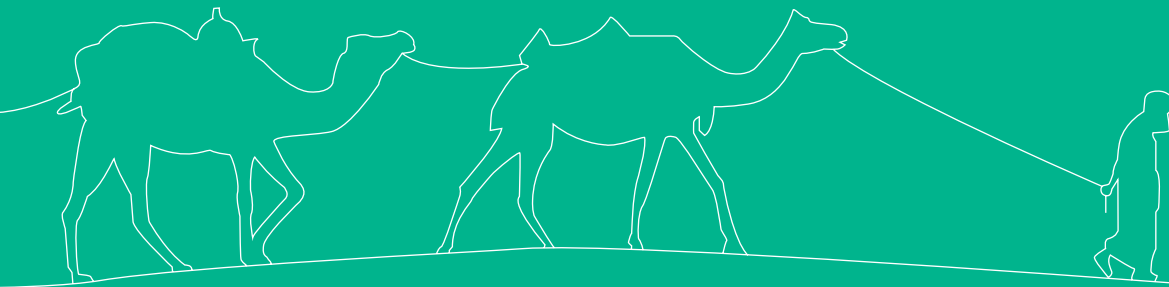
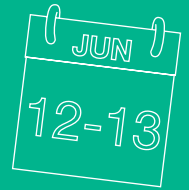


En nuestra 7ª Conferencia IRU-Eurasia sobre transporte por carretera celebrada en Amán, participaron más de 400 representantes de la esfera política y empresarial procedentes de Oriente Medio, Europa y Asia, que se reunieron para identificar y debatir las medidas políticas y operativas que facilitan efectivamente el comercio y el transporte internacional por carretera en el mundo árabe. Paralelamente a la Conferencia, se celebró una reunión ministerial para debatir las medidas necesarias que exigen los gobiernos a fin de alcanzar estos objetivos e impulsar sus economías. También se convocó una reunión de coordinación entre organizaciones internacionales e instituciones financieras a fin de promover y coordinar una acción concertada entre estos actores claves para facilitar el comercio regional e intercontinental.



Organizamos la conferencia bajo el patrocinio de Su Majestad el Rey Abdaláh II bin al-Hussein y en cooperación con el Ministerio de Transportes de Jordania y la Unión Árabe del Transporte por Carretera (AULT), teniendo como anfitrión a nuestro Miembro jordano, el Real Automóvil Club de Jordania (RACJ).





#### La conferencia en cifras

**400** delegados  
**44** países  
**21** ministros de transporte

### Ministros de transporte, organizaciones internacionales e instituciones financieras unen fuerzas con la IRU

Los participantes adoptaron por unanimidad la Declaración de la Conferencia de Amán de la IRU, poniendo de manifiesto que en la actual economía globalizada, el transporte profesional por carretera se ha convertido en una herramienta de producción vital de toda la cadena de suministro y logística, impulsando el progreso económico, social y medioambiental. Pidieron a los gobiernos como prioridad que “pongan en práctica los principales instrumentos de facilitación de la ONU, tales como los Convenios de Armonización y TIR, incluyendo las aplicaciones de gestión de riesgos de la IRU para reducir los tiempos de espera en las fronteras”.

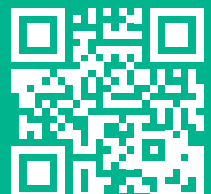
En su Declaración ministerial, los 21 ministros de transporte o sus representantes subrayaron la “necesidad imperativa de alcanzar resultados más tangibles para los ciudadanos a través de una mejor coordinación de los esfuerzos con las organizaciones internacionales e instituciones financieras, para continuar desarrollando

las conexiones del transporte, el turismo y el comercio interregional”. Pusieron de manifiesto que esto se puede conseguir “materializando, de manera coordinada, las reformas administrativas e institucionales necesarias para facilitar y armonizar los controles en las fronteras de las mercancías, los pasajeros y los vehículos, con el fin de reducir considerablemente los tiempos de espera en las fronteras, accediendo a los principales instrumentos multilaterales de facilitación del transporte y el comercio y aplicándolos de forma estricta”.

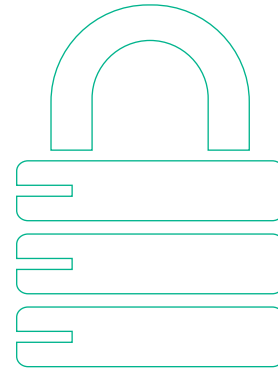
La Declaración conjunta de las organizaciones internacionales e instituciones financieras también puso de manifiesto su voluntad común de “incrementar la cooperación y coordinación y trabajar por un mayor nivel de eficacia y coherencia en todos los aspectos del desarrollo de las conexiones del transporte interregional; y concentrar la atención política y las inversiones en el desarrollo del transporte y las infraestructuras de apoyo auxiliares que ayude a impulsar el transporte internacional por carretera y el comercio a lo largo de las rutas entre Asia, Europa, la región del Mar Negro, Oriente Medio y África, extendiendo los proyectos existentes de asistencia técnica, como la Subvención de asistencia técnica del IDB”.



Escanee este código para acceder a los discursos, presentaciones y fotos



# TRANSPark: áreas de estacionamiento seguras, mercancías seguras



Cifras sobre delitos en las carreteras en Europa

**1/6** conductores atacados

**42%** **68%** de noche en áreas de estacionamiento

**63%** de los vehículos y cargas afectados

**Pérdidas por valor de 7.000 millones de euros**



Acceda al vídeo de presentación de TRANSPark



Escanee este código para acceder a la aplicación

Con el fin de facilitar y aumentar la seguridad de las operaciones diarias de transporte de mercancías, hemos actualizado TRANSPark, nuestra aplicación web gratuita que ayuda a localizar y promover las áreas de estacionamiento seguras. Esto permite a los profesionales de la carretera cumplir con las estrictas normativas sobre tiempos de conducción y descanso, a pesar de la acusada escasez de áreas de estacionamiento para camiones, y conseguir un refuerzo tangible de la seguridad de la cadena de suministro.

Esta nueva aplicación es más fácil de usar y más útil para los conductores profesionales, los gestores de áreas de estacionamiento y operadores del transporte, y está disponible en inglés, francés y ruso. TRANSPark ayuda a los usuarios a localizar más de 4.000 áreas de estacionamiento en más de 40 países de Eurasia y Estados Unidos, a lo largo de rutas planificadas. Los usuarios pueden registrar la localización de nuevas áreas de estacionamiento y calificar los niveles de seguridad y comodidad que ofrecen. Los gestores de estacionamientos pueden promocionar sus propias áreas de estacionamiento y autoevaluar los niveles de seguridad y comodidad o solicitar una certificación.

TRANSPark también ayuda a controlar mejor los costes operativos y evitar los robos de las mercancías y los ataques a los conductores. Por tanto, colaboramos con la UNECE en su Foro de debate sobre la seguridad del transporte interior para abordar la gran demanda de áreas de estacionamiento seguras a lo largo de la red de transporte por carretera y la necesidad de adaptarlas a las necesidades modernas de la logística del transporte, como una fácil ubicación, localización, seguridad, seguridad de la

carga y disponibilidad de instalaciones de descanso adecuadas para los conductores. Representantes al más Alto Nivel de la Interpol, de la Organización Europea de Aparcamientos Seguros y de la División de transportes de la UNECE, por nombrar solo algunos, subrayaron la necesidad de reforzar las iniciativas y colaboraciones público-privadas para continuar promoviendo y desarrollando las áreas de estacionamiento seguras.

Por otra parte, cooperamos estrechamente con la Comisión Europea (CE) para definir cómo garantizar la disponibilidad permanente de información actualizada sobre las áreas de estacionamiento de la UE. La mejor forma de conseguirlo es garantizar que las autoridades responsables de las áreas de estacionamiento, o los gestores de las áreas de aparcamiento pertinentes, proporcionen sistemáticamente en sistemas como TRANSPark de una forma armonizada la información sobre la localización, seguridad y comodidad de las áreas de estacionamiento de los vehículos comerciales.

El Responsable de Inteligencia Criminal de la INTERPOL, Sebastian Schmucker, se sumó a estas conclusiones al poner de manifiesto a nuestro Consejo de Transporte de Mercancías que una de las principales medidas de prevención consiste en estacionar el vehículo en un lugar seguro. Señaló que los gobiernos deben proporcionar áreas de estacionamiento mejores y más seguras, poniendo su localización de forma automática y sistemática a disposición de los transportistas y conductores, a través de plataformas como TRANSPark.

En este sentido, acogimos con satisfacción la adopción por parte de la Comisión Europea del Reglamento delegado



de la CE, que prevé el suministro de información sobre la ubicación de las áreas de estacionamiento seguras para los camiones y los demás vehículos a lo largo de la red TEN-T. Esto nos permitirá continuar desarrollando la aplicación TRANSPark y ayudar a reforzar la lucha del sector contra los robos de las cargas

y los ataques a los conductores. Durante muchos años, los Estados miembros no han proporcionado esta información, pero ahora se verán finalmente obligados a cooperar. Confiamos en que los países no pertenecientes a la UE sigan también el excelente ejemplo de los Estados miembro.

## Mercado del transporte de mercancías por carretera en la UE: clarificación, **armonización**, ejecución

Una mayor apertura del mercado del transporte de mercancías por carretera en la UE sería prematura, en caso de que no reunan las condiciones necesarias. Junto con la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (FET), consideramos que toda liberalización de la normativa de la UE sobre el acceso al mercado, incluyendo los cambios en las normativas sobre cobotaje, deberían estar acompañadas de medidas de armonización, especialmente en materia social, fiscal, seguridad vial y de su aplicación. Sin estas condiciones previas, la espiral descendente de los precios del transporte de mercancías por carretera será más pronunciada, con el consiguiente efecto negativo sobre la calidad del servicio. En la actualidad, una mayor liberalización del mercado del transporte de mercancías por carretera probablemente tendría un impacto negativo sobre la competencia leal y la sostenibilidad del sector del transporte por carretera. Solamente beneficiaría a los operadores del transporte marítimo y expedidores, además de reforzar la posición de mercado de los grandes operadores multimodales de titularidad pública.

Por eso hemos preparado, junto con la FET, un escenario político conjunto basado en tres pilares, que hemos comunicado al Vicepresidente de la CE, el señor Siim Kallas, y a los principales eurodiputados, y que ha tenido una gran acogida

dentro del Parlamento Europeo y los Estados miembros:

- clarificación de las normas existentes, en lugar de una mayor apertura del mercado;
- mayor armonización de la normativa de seguridad vial, técnica, fiscal y social;
- ejecución más eficiente.

Estados miembros de la UE, como la República Checa, Hungría, Polonia y Eslovaquia, han pedido que la CE elabore primero un informe sobre la aplicación del Reglamento vigente, antes de presentar nuevas propuestas para modificar la normativa existente. Otros Estados miembros, entre los que se incluyen Austria, Bélgica, Dinamarca, Francia e Italia, han presentado una resolución que subraya que la situación no está lo suficientemente madura, en estos momentos, para una mayor apertura del mercado del transporte de mercancías por carretera, con la oposición también de los Países Bajos.

Como resultado, acogimos publicar a principios de 2014 con satisfacción varias declaraciones de la CE en contra de la apertura del mercado, además de su decisión de un informe sobre el funcionamiento del mercado del transporte por carretera y la aplicación del Reglamento 1072/2009, que podría acompañarse de nuevas propuestas para mejorar el funcionamiento del mercado a principios de 2014.



### La IRU adopta directrices sobre las bolsas de cargas

Basándose en un análisis de las oportunidades comerciales, los desafíos y las prácticas fraudulentas asociadas a las bolsas de cargas, desarrollamos directrices para el uso seguro de los servicios online de estas bolsas, que representan entre el 10 y el 15% de las operaciones de transporte diarias. Las bolsas de cargas son utilizadas con frecuencia por los pequeños y medianos transportistas para buscar cargas, incrementar el volumen de carga de sus vehículos y reducir los viajes de regreso en vacío —una estrategia fundamental para el ahorro de costes para los operadores del transporte, dado que estos costes operativos rara vez se trasladan a los consumidores—.

Las bolsas de cargas son una realidad, aunque su uso comporta ciertos riesgos y existe una carencia de directrices sobre cómo atajar estos riesgos.

Por tanto, nuestras directrices giran en torno a los cinco ejes siguientes:

- Elegir una bolsa de cargas fiable;
- Comprobar con quién se está trabajando y dar instrucciones a los conductores;
- Evitar las fugas de información;
- Utilizar contratos estándar con cláusulas específicas;
- Informar sobre las actividades fraudulentas.

## Iniciativa “autopista modelo”

Nuestra Iniciativa “autopista modelo” (MHI) tiene por objeto diseñar y construir en una asociación público-privada un eje de carretera ejemplar” con una infraestructura auxiliar, como áreas de estacionamiento seguras, hoteles y estaciones de servicio, mediante unos procedimientos apropiados y armonizados. El objetivo consiste en promover y facilitar el comercio y el transporte a través del continente eurasiático, apoyando el desarrollo coherente de esta infraestructura secundaria, que resulta necesaria para mejorar las condiciones de trabajo de los conductores, la eficiencia y la seguridad de la circulación, a mediante procedimientos armonizados a lo largo de los itinerarios de la Ruta de la Seda.

La Secretaría Técnica del Grupo de Trabajo sobre la creación de la MHI a lo largo de la ruta Bakú-Tiflis-Batumi-Trebisonda (BTBT), celebró su primera reunión con la asistencia de nuestro miembro georgiano, GIRCA, para debatir los aspectos jurídicos, administrativos y financieros de la ejecución de la MHI en el Cáucaso Sur, a fin de promover y facilitar el comercio y el transporte en la región del Mar Negro. El Grupo de Trabajo acordó elaborar un estudio de viabilidad, diseñar un mecanismo de inversión multilateral y preparar un acuerdo intergubernamental trilateral.

Posteriormente, el proyecto de la MHI fue presentado a los líderes de Turkmenistán, que expresaron su convicción de que el proyecto podría ser positivo para el desarrollo del transporte por carretera del país. Su Gobierno tomó la decisión de unirse al tramo del Cáucaso Sur de la MHI y prolongarlo hacia el Mar Caspio hasta el puerto de Turkmenbashi y a continuación hasta la autopista del país Asjabad. Por tanto, la MHI conectaría el Cáucaso con Asia Central y abriría el tráfico regular por

carretera desde la frontera de China hasta Turquía y el sur de Europa.

También presentamos las ventajas de la MHI a las delegaciones de Irán, Pakistán y Turquía, en el marco de la 2ª Reunión del Corredor de transporte por carretera Islamabad-Teherán-Estambul (ITI). En 2014 se presentará un estudio previo de viabilidad para la aplicación de la MHI a lo largo de este corredor, con la ayuda del Banco de Comercio y Desarrollo de la OCE (ETDB), el BID y otras instituciones.

Participamos en la Conferencia del Comité de Transportes Interiores de Naciones Unidas sobre la puesta en funcionamiento de la red de transportes eurasiática, donde la MHI despertó un gran interés entre los asistentes tal y como puso de manifiesto el Ministro de Transportes de la República de Tayikistán, Nizom Khakomov, que pidió a la comunidad internacional que se una al país en su apoyo a la MHI, señalando la necesidad imperativa de desarrollar una infraestructura de carreteras, junto con las carreteras propiamente dichas, a fin de aprovechar al máximo los fondos adjudicados.

Por último, en el marco de nuestra Conferencia Internacional de Alto Nivel organizada en Dusambé sobre el “desarrollo del transporte por carretera y el potencial de tránsito en Asia Central hasta 2023”, los ministros de transportes de Afganistán, Kirguistán y Tayikistán firmaron una declaración conjunta comprometiéndose a trabajar en una colaboración público-privada para aplicar la MHI, y permitir la creación de una infraestructura de carreteras de alta calidad y unos procedimientos aduaneros armonizados, con el fin de aumentar el flujo de mercancías en Asia Central, garantizando al mismo tiempo su seguridad.

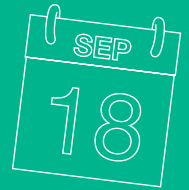


### Los transportistas adoptan una resolución para la integración eurasiática

La 14ª Conferencia internacional sobre transporte por carretera, que celebramos conjuntamente con la Asociación de Transportistas Internacionales por Carretera de Ucrania (ASMAP UA), reunió a unos 150 participantes de 22 países eurasiáticos, que adoptaron una resolución para pedir a los gobiernos, las organizaciones internacionales y todas las partes interesadas que contribuyan al proceso de integración del transporte eurasiático sobre la base del Derecho internacional. La resolución pide la eliminación de tasas e impuestos discriminatorios y de las barreras neoproteccionistas para el transporte internacional por carretera, así como el desarrollo de una cooperación regional, como factor clave en el proceso de integración, aprovechando la experiencia de la IRU y otras organizaciones internacionales.

Los participantes en la Conferencia debatieron sobre el desarrollo futuro de las conexiones del transporte por carretera eurasiático, incluyendo el transporte multimodal en Eurasia, las perspectivas de desarrollo del Sistema TIR y el CEMT, la regulación y el control del transporte internacional por parte de las autoridades competentes, así como la mejora de los procedimientos de paso de fronteras, a fin de garantizar la seguridad del transporte por carretera.

## EVENTO IRU

Incrementando la contribución del transporte por carretera al **desarrollo** de las **economías** de Asia Central

Nuestra Conferencia Internacional de Alto Nivel celebrada en Tayikistán sobre el desarrollo del transporte por carretera y el potencial de tránsito en Asia Central hasta 2023 confirmó el potencial sin explotar del transporte por carretera para contribuir al desarrollo económico de la región de Asia Central. Por otra parte, se adoptó un plan de acción para continuar desarrollando el comercio y el transporte internacional por carretera en los países de la región.

Los debates de la Conferencia pusieron de manifiesto el potencial de la región para promover el desarrollo del comercio y el transporte entre Asia y la CEI, Oriente Medio y Europa, y particularmente entre Asia Central, China y Afganistán. Los debates confirmaron claramente la necesidad de convertir a los países sin litoral en países “conectados por tierra” al comercio, gracias a una mayor facilitación del transporte por carretera. Los participantes acordaron que el desarrollo de conexiones de transporte por carretera entre diferentes regiones del mundo es una cuestión de importancia global, que se puede abordar de forma efectiva a través de la aplicación de los instrumentos multilaterales de facilitación del transporte y el comercio de Naciones Unidas.

Por tanto, los participantes adoptaron una resolución subrayando la necesidad de integrar el transporte regional en las conexiones del transporte terrestre eurasiático y pidieron a los gobiernos de la región que armonicen los procedimientos del transporte internacional por carretera y aduaneros, mediante la plena aplicación de los convenios y acuerdos multilaterales de Naciones Unidas, probados y testados, para la facilitación del transporte y el comercio. También solicitaron la aplicación del “Manual de buenas prácticas en los pasos fronterizos” publicado por la OSCE

en los países de Asia Central, al tiempo que liberalizan progresivamente las operaciones de transporte por carretera bilaterales y multilaterales en la región y facilitan los procedimientos de emisión de visados para los conductores profesionales.

La Conferencia estuvo organizada por el Gobierno de Tayikistán en cooperación con la IRU, la Oficina del Alto Representante de las Naciones Unidas para los Países Menos desarrollados, los Países en Desarrollo sin litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (OHRLLS), la Comisión Intergubernamental para el Corredor de Transporte Europa-Cáucaso-Asia (TRACECA), la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE), y nuestro miembro tayiko, la Asociación de Operadores del Transporte Internacional por Carretera de la República de Tayikistán (ABBAT).



*En la actualidad, se está produciendo un desarrollo activo de la infraestructura de transportes en la República, con el objeto de que el transporte por carretera pueda ayudar a nuestro país a salir del punto muerto en el que se encuentra en materia de transportes y convertirse en un participante activo en la cooperación regional y transcontinental. Solamente un planteamiento coordinado para el desarrollo regional y la armonización de los procedimientos podrán atraer el comercio por carretera a la región de Asia Central.*

Matlubhon Davlatov, Viceprimer Ministro de la República de Tayikistán



## La conferencia en cifras

**150** expertos políticos y empresariales

**16** países

**12** organizaciones internacionales





Acceda a la  
entrevista  
completa





**La región de Asia Central ha adquirido mucha importancia para la IRU y el sector del transporte por carretera ¿Por qué?**

“Según la OMC, la participación de China en las exportaciones mundiales es del 11%, lo que representa más de dos billones de dólares estadounidenses. Como importadora, China ocupa el segundo lugar después de los Estados Unidos. La comunidad internacional ha trabajado para revitalizar la antigua Ruta de la Seda para el transporte de mercancías, no solamente por mar, sino también por carretera, mediante el desarrollo de conexiones de transporte por carretera entre China y Europa. Esta idea ha recibido recientemente el respaldo del Presidente chino, Xi Jinping, que el pasado mes de septiembre se comprometió a intensificar la cooperación en la región mediante la creación de un “cinturón de desarrollo económico” a lo largo de la Ruta de la Seda. Dado que el transporte por carretera domina en la región con casi el 90% de las entregas, existe indudablemente un gran potencial de desarrollo del transporte internacional por carretera en Eurasia”.

carretera en la misma. Estamos trabajando con el TRACECA en mapas digitales para conductores y estamos seguros de que la aplicación del proyecto contribuirá a una mayor eficiencia y seguridad del transporte por carretera en Asia Central. También estamos colaborando con la OHRLLS en el proceso de revisión del Programa de Acción de Almaty, que supervisa y apoya el desarrollo y la cooperación de los países sin litoral, particularmente en Asia Central”.

**Usted presentó la Iniciativa “autopista modelo” (MHI) hace un par de años. ¿En qué punto se encuentra en estos momentos? ¿Existen signos de que vaya a ser realmente construida en un futuro cercano?**

“El proyecto avanza bastante bien. En 2013, Turkmenistán decidió unirse al tramo del Cáucaso Sur de la Iniciativa “autopista modelo”. Este importante paso abre la posibilidad del transporte multimodal a través del Mar Caspio. Ucrania y Moldavia también están pensando en unirse al proyecto. Las decisiones de unirse a la MHI las toman los gobiernos nacionales y, por tanto, una demostración de apoyo es un

A finales de octubre, se produjo una congestión de camiones en la frontera con Azerbaiyán, Georgia y Ucrania, como consecuencia de las restricciones establecidas por el servicio aduanero de la Federación Rusa (FCS RF) en los distritos rusos del Cáucaso Norte y Sur.

Estas medidas ilegales y unilaterales del FCS RF están perjudicando a la economía rusa, así como al comercio internacional y al tránsito de mercancías en Eurasia, por no mencionar las importantes pérdidas que sufrirán las empresas de transporte por carretera tanto rusas como de otros países”.

**¿Cuáles son los principales desafíos para el transporte por carretera en Asia Central?**

“En mi opinión, el principal desafío para la región consiste en establecer un diálogo regional con el objetivo de continuar desarrollando el transporte por carretera en Asia Central en todos los sentidos: legislación, infraestructura, procedimientos aduaneros y fronterizos. El mundo está cada vez más globalizado y para disfrutar de una economía nacional efectiva es necesario formar parte del sistema globalizado, y

Entrevista a  
Dmitry Larionov,  
Delegado General  
de la IRU para  
Eurasia

## Los Gobiernos de toda Eurasia deben **escucharse entre sí**, desarrollar el **diálogo** regional e **integrar** sus economías

**¿Cuáles son las prioridades de la IRU en su región para 2014?**

“Nuestra principal prioridad consiste en crear las condiciones más favorables posibles para el desarrollo sostenible del comercio internacional y el transporte por carretera. Lo conseguiremos armonizando la legislación en materia de transporte por carretera, desarrollando las infraestructuras y facilitando los procedimientos aplicados en los pasos fronterizos”.

**¿Qué espera concretamente de sus socios regionales? ¿Cuáles son los próximos pasos de sus actividades comunes para conseguir sus objetivos prioritarios para 2014?**

“Nuestro mayor deseo y anhelo por lo que respecta a la Organización de Cooperación de Shanghai (OCS) es la adopción de su Acuerdo sobre la facilitación del transporte por la carretera en la región de la OCS, que facilitará e impulsará el transporte por

signo de que estos países entienden los valores y beneficios del proyecto. En estos momentos también estamos negociando con instituciones financieras internacionales para crear Fondos de Infraestructura Regionales, tanto para el tramo de Asia Central como para el del Cáucaso Sur de la Iniciativa “autopista modelo”.

**¿Cuál ha sido el impacto concreto de la crisis del Sistema TIR en Rusia sobre el comercio y las operaciones de transporte en su región?**

“Desde la publicación de la carta de las autoridades aduaneras rusas con fecha de 4 de julio de 2013, la emisión de Cuadernos TIR en Rusia se ha reducido un 20% en comparación con los años anteriores. Por otra parte, los operadores de transporte que utilizaban las garantías nacionales promovidas por el FCS RF en lugar del Sistema TIR han notado un incremento de los costes, que han llegado a triplicar el coste normal para una única entrega.

eso empieza por la integración regional. Sin embargo, el desafío en este diálogo regional consiste en escuchar a los demás, estar dispuesto a comprometerse y seguir la dirección correcta una vez que sea adoptada”.

**¿Cómo ve el futuro papel de la IRU y sus actividades en la región?**

“La IRU es una organización mundial con una amplia experiencia basada en las buenas prácticas de nuestras asociaciones Miembro. Continuaremos al servicio de nuestros Miembros para consolidar el conjunto del sector del transporte internacional por carretera. Como organización global, estamos destinados a dirigir a nuestros Miembros y a encontrar las mejores soluciones para los problemas del sector. En Asia Central, trabajaremos con nuestros aliados en el plano nacional e internacional, con el objeto de seguir desarrollando el transporte por carretera, que desempeña un papel muy importante en esta región”.



# 08

## Premios IRU



Recompensando  
a aquellos que  
construyen un  
futuro mejor

## Recompensando la **profesionalidad**

**N**os gusta pensar que un premio es algo más que una bonita escultura de cristal sobre una estantería del despacho o una pieza de metal elegantemente labrada que cuelga del cuello de alguien. Para nosotros, un premio representa una idea y la confianza en las personas y las empresas de todo el mundo que trabajan para crear un futuro mejor.

Los premios de la IRU sirven de incentivo para recompensar a los mejores conductores, a los mejores gerentes de empresas, así como las buenas prácticas del mundo político y del sector que mejoran el rendimiento del transporte por carretera en materia de seguridad, eficiencia, medio ambiente, compromiso social y empresarial.

Compartimos con orgullo estos logros y resultados en todo el mundo, al objeto de que estas buenas prácticas puedan ser imitadas por el conjunto del sector.



Vea el vídeo de homenaje a Andrey Damirovich Dilmukhametov



Vea el vídeo de homenaje a la Asociación Japonesa de Transporte por Carretera (JTA)

### IRU Grand Prix d'Honneur

**C**reado en 1967, este es el máximo reconocimiento de la IRU concedido, por un jurado internacional, a un conductor, a una personalidad o a una entidad del transporte internacional por carretera que haya realizado un destacado acto de valentía mientras cumplía sus obligaciones profesionales.

Tuvimos el honor de entregar el premio a Andrey Damirovich Dilmukhametov — un conductor profesional de 42 años que trabaja para la empresa de transporte KAB, de la República de Tartaristán, Rusia — por su acto heroico al rescatar a dos personas heridas de una furgoneta que se había incendiado. Cuando le preguntamos si era consciente de los riesgos que había asumido al rescatar a los dos pasajeros de la furgoneta, Andrey simplemente respondió: “Hice lo que cualquiera habría hecho en mi situación. Vi que las personas de la furgoneta necesitaban ayuda y las ayudé”.

También fue un honor galardonar a la Asociación Japonesa de Transporte por Carretera (JTA), por su destacado trabajo liderando las tareas de auxilio tras el tsunami que asoló Japón en 2011 después de un enorme terremoto.

Cuando se les pregunta si alguna vez sintieron que el trabajo les superaba, el Presidente de la JTA, el señor Yoshimi Hoshino, responde: “Se trataba de una cuestión de orgullo nacional ayudar a nuestros compatriotas mientras afrontaban una situación tan extrema”.





## Los Diplomas de honor de la IRU en cifras

**1,085** conductores de  
**27** países **bus/autocar y camión**

**1** millón de kilómetros  
**20** años  
**26** conductores de taxi

### Mejor director de transporte por carretera de la IRU

**C**oncedimos el premio Mejor director de transporte por carretera de la IRU a 70 directores procedentes de 15 países de todo el mundo, dedicados al transporte nacional o internacional de mercancías o viajeros por carretera, incluyendo empresas de taxis, por su promoción de un transporte por carretera seguro, ecológico y eficiente, mediante su competencia profesional y los logros de su gestión.

### Diploma de honor de la IRU

**E**l Diploma de honor de la IRU fue otorgado a 1.085 conductores de autobús/autocar y camión, y a 26 taxistas procedentes de 27 países. Cada galardonado ha conducido como mínimo un millón de kilómetros durante al menos 20 años dedicados al transporte nacional o internacional de mercancías o pasajeros, sin causar ningún accidente ni cometer ninguna infracción grave de la normativa de tráfico, aduanera o administrativa en los últimos cinco años. Esta dedicación merece un reconocimiento y sirve de ejemplo a los conductores más jóvenes, al tiempo que se eleva el perfil de la profesión.

### Mejor transportista por carretera eurasiático

**C**ada año organizamos un premio internacional para ofrecer un reconocimiento a las empresas eurasiáticas de transporte por carretera por su aplicación de buenas prácticas en materia de protección ambiental, responsabilidad social corporativa y rendimiento económico.

En 2013 celebramos la Ceremonia de entrega de premios en el marco de la 14ª Conferencia IRU-ASMAP UA sobre transporte internacional por carretera organizada en Yalta, para premiar a:

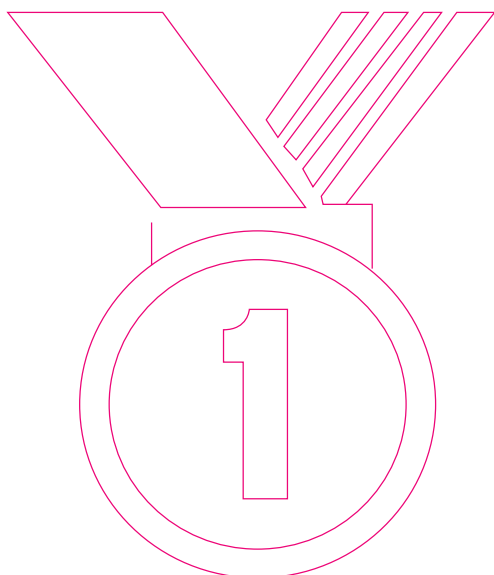
- **Start Plus**, Rusia (1-10 vehículos)
- **Gileya**, Ucrania (11-50 vehículos)
- **SP Raizing**, Bielorrusia (más de 50 vehículos)
- **KK Timskor-Com**, Moldavia, fue premiada también por aplicar elevados estándares medioambientales para vehículos
- **Euro Truck**, Kazajistán, fue premiada por los estándares de calidad de la empresa

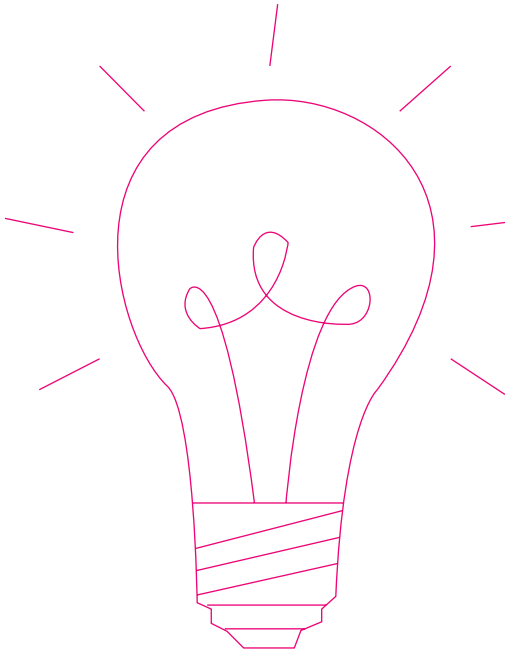


#### Mejor transportista por carretera de la UE

Hemos decidido extender el éxito y la popularidad del premio "Mejor transportista por carretera eurasiático", mediante la creación del nuevo "Mejor transportista por carretera de la UE". De forma similar a su homólogo, este premio reconocerá y demostrará la profesionalidad y los logros medioambientales, de seguridad y sociales de los transportistas por carretera de mercancías en Europa.

¡Síguenos en 2014 para obtener más información!





### Premio de la IRU a la excelencia del transporte en autobús

Este premio bienal internacional tiene por objeto promover un mayor uso del transporte público regular urbano e interurbano en autobús y autocar, a través de proyectos innovadores, productivos y de alta calidad.

El premio de 2013 fue para la empresa rumana Societatea de Transport Public SA Alba Iulia, por sus estándares de alta calidad en términos de atención al cliente, responsabilidad medioambiental y uso de nuevas tecnologías y soluciones innovadoras.



### Premio a la innovación en turismo en autocar de la IRU

Presentado en 2011, este premio bienal internacional reconoce y promueve las prácticas del sector que se traducen en un mayor uso del turismo en grupo en autocar, a través de servicios y proyectos innovadores, de alta calidad y rentables.

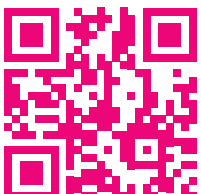
El premio de 2013 fue para la empresa familiar de autocares danesa Papuga A/S por su concepto "Let's Cycle Together", que permite a los aficionados al ciclismo (clubes, empresas, individuos) viajar por Europa en autobús con sus bicicletas, descubriendo un mercado potencial que puede atraer a segmentos de clientes totalmente nuevos al mercado del turismo en autocar.



### Premio "Trofeo City" de la IRU

También un premio bienal, el Trofeo City de la IRU reconoce y premia a las autoridades municipales de cualquier parte del mundo que apliquen políticas proactivas ejemplares que favorezcan el turismo en grupo sostenible en autocar.

La ganadora de 2013 fue la ciudad de Skopje, la capital de la República de Macedonia, por su ambiciosa política general para promover el turismo en grupo en autocar como parte integral del sistema de transporte público de la ciudad.



Escanee este código para obtener más información sobre los ganadores de este año



**IRU** WORKING  
TOGETHER  
FOR A BETTER FUTURE  
since 1948







**EUROPE**

Area: 10,180,000 sq km  
Population: 730 million  
Highest mountain: Mt. Everest 8848m  
Lowest point: Caspian Sea -28,655m  
Longest river: Volga 3688km  
Largest city: Moscow 15,120,000

**Australia and Oceania**

Area: 9,527,900 sq km  
Population: 23.5 million  
Density of Population: 2.4 inh./sq km  
Biggest town: Sydney  
Highest mountain: Mt. Kosciuszko 2230m  
Longest river: Darling 2740km

**Arctic**

Area of

**Antarctica**

Area:  
Highest:  
Thickest:



Cualquiera que me conozca podrá decirle que si hay algo que me apasiona, además de mi familia y el transporte por carretera, es el rugby. Habiendo jugado a nivel competitivo durante 17 años, puedo decirle que en el terreno de juego se aprenden muchos valores y enseñanzas que pueden aplicarse al trabajo y a la vida real, además de ser extremadamente combativo. Entre ellos se incluyen la importancia de la disciplina, el respeto, la confianza y el trabajo en equipo. También es importante aprender que para ganar hay que atreverse a mirar más allá: más allá del rival, más allá de la planificación inicial y más allá del cansancio y el dolor.

**El transporte por carretera tiene un papel fundamental que desempeñar para afrontar cuestiones globales claves.**

Las personas, e incluso las organizaciones, tienen una tendencia natural a aceptar las cosas tal como vienen y no cómo podrían o deberían ser. Tienden a evitar e incluso rechazar el cambio y harán lo que sea necesario para mantener el status quo. Uno no se puede permitir hacer eso en el rugby, ni en ningún otro sitio, como bien saben todos los transportistas por carretera. Tienen que mirar más allá si quieren permanecer en el negocio, seguir siendo competitivos, ganar.

Como en cualquier deporte en equipo, la clave para el éxito consiste en adaptar la estrategia de juego y no tener miedo a afrontar el cambio colectivamente. Reconocer las limitaciones propias demuestra una fuerte personalidad, aunque la verdadera fuerza está en ser capaz de mirar más allá de las limitaciones y ver el potencial que ustedes como individuos, organizaciones o empresas pueden desarrollar trabajando juntos con una visión común.

Ningún otro modo de transporte puede impulsar el crecimiento económico, el desarrollo social y la movilidad sostenible de las personas y mercancías como el transporte por carretera. Deberíamos sentirnos orgullosos de nuestra capacidad exclusiva para interconectar todos los

modos, sea por aire, ferrocarril o mar. Deberíamos ser los impulsores de una intermodalidad efectiva. También tenemos que ser más arriesgados en nuestra forma de impulsar el desarrollo sostenible, no solo para mejorar nuestra vida diaria, sino también dar una verdadera esperanza a nuestros jóvenes y generaciones futuras.

## Atrévase a mirar más allá

En mi primer semestre como Secretario General, he trabajado en todo el mundo con los gobiernos, organizaciones y diversas partes interesadas, incluyendo el personal de la IRU, para garantizar que todos trabajemos con los mismos objetivos con la visión común de que el transporte por carretera tiene un papel fundamental que desempeñar para afrontar las grandes cuestiones globales.

Mi experiencia en el rugby y mis 19 años en la IRU me han preparado para estar a la altura de los desafíos actuales y futuros de la IRU, mirando más allá de nuestros oponentes, más allá de nuestro plan de juego original y más allá de nuestro cansancio y dolor.

Como Secretario General, haré todo lo posible por ayudar a nuestra organización a trabajar juntos como un equipo ganador para materializar todo su potencial, mientras nos atrevemos a mirar más allá de nuestras limitaciones y a redefinir nuestra posición en la actual economía globalizada.

**La IRU escuchará, nosotros transmitiremos y dedicaremos todos nuestros esfuerzos a satisfacer los intereses reales de nuestras asociaciones Miembros, del sector del transporte por carretera y del conjunto de la sociedad, “trabajando juntos por un futuro mejor”.**



Umberto de Pretto

# Acrónimos

<b>AAC</b>	Comité de Acreditación de la Academia de la IRU	<b>CIT</b>	Comité Internacional de Transportes Ferroviarios	<b>EPTO</b>	Operadores Europeos del Transporte de Pasajeros
<b>AASTMT</b>	Academia Árabe de Ciencia, Tecnología y Transporte Marítimo	<b>CIT</b>	Comisión Internacional Técnica	<b>ERF</b>	Federación Europea de Carreteras
<b>ADB</b>	Banco Asiático de Desarrollo	<b>CIT</b>	Cámara Interamericana de Transportes	<b>ERRU</b>	Registro electrónico de empresas de transporte por carretera
<b>ADC</b>	Comité Consultivo de la Academia de la IRU	<b>CLEA</b>	Comité de Enlace para Eurasia	<b>ETAC</b>	Estudio europeo sobre las causas de los accidentes de vehículos pesados
<b>ADR</b>	Acuerdo de la ONU sobre mercancías peligrosas	<b>CLECAT</b>	Asociación Europea de Transitarios	<b>ETAG</b>	Grupo Europeo de Acción Turística
<b>AELC</b>	Asociación Europea de Libre Comercio	<b>CLTM</b>	Comité de enlace de transporte de mercancías ante la UE	<b>ETF</b>	Federación europea de trabajadores del Transporte
<b>AfDB</b>	Banco Africano de Desarrollo	<b>CMR</b>	Convenio de la ONU relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera	<b>ETOA</b>	Asociación Europea de Touroperadores
<b>AMU</b>	Unión Árabe del Magreb	<b>CO<sub>2</sub></b>	Dióxido de carbono	<b>EurAsEC</b>	Comunidad Económica Eurasiática
<b>ATI</b>	Instituto de Formación Acreditado	<b>CRIPA</b>	Comité Regional de la IRU para África	<b>FEDCOC</b>	Federación de Cámaras de Comercio Egipcias
<b>AU</b>	Unión Árabe	<b>CSE</b>	Comisión de servicio a profesionales de transporte por carretera	<b>FESARTA</b>	Federación de Asociaciones del Transporte por Carretera de África Oriental y Meridional
<b>AULT</b>	Unión Árabe del Transporte por Carretera	<b>CSR</b>	Comisión de seguridad vial	<b>FIA</b>	Federación Internacional del Automóvil
<b>BM</b>	Banco Mundial	<b>CTC</b>	Conferencia para la coordinación del transporte	<b>FIATA</b>	Federación Internacional de de Transitarios
<b>BRIC</b>	Brasil, Rusia, India, China	<b>CTM</b>	Consejo de transporte de mercancías	<b>FIC</b>	Federación Internacional de Carreteras
<b>BSEC</b>	Organización de Cooperación Económica del Mar Negro	<b>CTP</b>	Consejo de transporte de viajeros	<b>GEMD</b>	Grupo de expertos en transporte de Mercancías peligrosas
<b>BWTO</b>	Observatorio de tiempos de espera en frontera	<b>CUTE-Wise</b>	Servicio de aduanas para la introducción de información sobre operaciones TIR	<b>GETIL</b>	Grupo de expertos en transporte intermodal y logística
<b>CAD</b>	Comisión de Asuntos Aduaneros	<b>DG MOVE</b>	Dirección General de Movilidad y Transporte	<b>GNSS</b>	Sistema mundial de navegación por satélite
<b>CAE</b>	Comisión de Asuntos Económicos	<b>DRIVEN</b>	Red europea profesional de conductores e instructores del transporte por carretera	<b>GTMO 5+5</b>	Grupo de transporte del Mediterráneo Occidental
<b>CAJ</b>	Comisión de Asuntos Jurídicos	<b>EAU</b>	Unión eurasiática y espacio económico común	<b>GUAM</b>	Organización para la Democracia y el el Desarrollo Económico
<b>CAP</b>	Certificado de Aptitud Profesional	<b>e-CMR</b>	Carta de porte electrónica	<b>GAN</b>	Grupo de Alto Nivel
<b>CAREC</b>	Cooperación Económica Regional para el Asia Central	<b>ECO</b>	Organización para la Cooperación Económica	<b>IATA</b>	Asociación Internacional del Transporte Aéreo
<b>CAS</b>	Comisión de Asuntos Sociales	<b>ECOSOC</b>	Consejo Económico y Social de la ONU	<b>IDB</b>	Banco Islámico de Desarrollo
<b>CE</b>	Comisión Europea	<b>ECR</b>	Euro Control Route	<b>IRU</b>	Unión Internacional del Transporte por Carretera
<b>CEFIC</b>	Consejo Europeo de la Industria Química	<b>EEC</b>	Comisión Económica Eurasiática	<b>ITF</b>	Foro Internacional del Transporte
<b>CEMT</b>	Conferencia de Ministros Europeos de Transporte	<b>EIA</b>	Administración de Información sobre Energía	<b>ITS</b>	Sistemas de tecnología de la información
<b>CETMO</b>	Centro de Estudios de Transporte para el Mediterráneo Occidental	<b>EMS</b>	Sistema modular europeo		
<b>CFCFA</b>	Federación de Asociaciones de Transportistas y Expedidores de CAREC				
<b>CIDC</b>	Centro Islámico para el Desarrollo del Comercio				
<b>CIS</b>	Comunidad de Estados Independientes				

<b>IVA</b>	Impuesto sobre el valor añadido	<b>SEETAC</b>	Cooperación del eje de transporte de Europa Sudoriental	<b>UNECE</b>	Comisión Económica para Europa de la ONU
<b>LARTI</b>	Iniciativa latinoamericana para el transporte por carretera	<b>STARTS</b>	Aptitudes, Formación y el Sector del Transporte por Carretera	<b>UNECLAC</b>	Comisión Económica para América Latina y el Caribe de la ONU
<b>LASTAC</b>	Estudio sobre las causas de los accidentes de los vehículos pesados en la LEA	<b>TA</b>	Taxis y vehículos de alquiler con conductor	<b>UNEP</b>	Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente
<b>LEA</b>	Liga de los Estados Árabes	<b>AT</b>	Asistencia técnica	<b>UNESCAP</b>	Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico de la ONU
<b>LEZ</b>	Zona de Bajas Emisiones	<b>TEN</b>	Red Transeuropea de Transportes	<b>UNESCWA</b>	Comisión Económica y Social para Asia Occidental
<b>MC</b>	Concepto modular	<b>TIR</b>	Convenio aduanero para el transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR	<b>UNMAS</b>	Servicio de la ONU de Actividades relativas a las Minas
<b>MEP</b>	Diputado del Parlamento Europeo	<b>TIR-EPD</b>	Pre-declaración electrónica TIR	<b>UN-OHRLLS</b>	Oficina del Alto Representante de las Naciones Unidas para los Países Menos Desarrollados, los Países en Desarrollo sin litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo
<b>MHI</b>	Iniciativa de "autopista modelo"	<b>TISPOL</b>	Red Europea de la Policía de Tráfico	<b>UNWTO</b>	Organización Mundial del Turismo de Naciones Unidas
<b>MoU</b>	Memorándum de entendimiento	<b>TRACECA</b>	Corredor de transporte Europa-Cáucaso-Asia	<b>USAID</b>	Agencia Estadounidense para el Desarrollo Internacional
<b>NELTI</b>	Nueva iniciativa eurasiática para el transporte por carretera	<b>UATL</b>	Unión Africana de Transporte y Logística		
<b>OEA</b>	Organización de Estados Americanos	<b>UE</b>	Unión Europea		
<b>OCDE</b>	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos	<b>UFTAA</b>	Unión de Federaciones de Asociaciones de Agencias de Viajes		
<b>OCS</b>	Organización de Cooperación de Shangai	<b>UIC</b>	Unión Internacional de Ferrocarriles		
<b>ODM</b>	Objetivos de desarrollo del milenio	<b>UICR</b>	Unión Internacional de Conductores Profesionales		
<b>OIT</b>	Organización Internacional del Trabajo	<b>UIRR</b>	Unión Internacional de Empresas de Transporte Combinado Carretera-Ferrocarril		
<b>OMC</b>	Organización Mundial del Comercio	<b>UITP</b>	Asociación Internacional de Transporte Público		
<b>OMD</b>	Organización Mundial de Aduanas	<b>UPM</b>	Unión por el Mediterráneo		
<b>OMI</b>	Organización Marítima Internacional	<b>UNCTAD</b>	Conferencia de la ONU sobre Comercio y Desarrollo		
<b>OMS</b>	Organización Mundial de la Salud	<b>UNDP</b>	Programa de la ONU para el Desarrollo		
<b>ONU</b>	Naciones Unidas	<b>UNECA</b>	Comisión Económica para África de la ONU		
<b>OSCE</b>	Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa				
<b>PDSL</b>	País en desarrollo sin litoral				
<b>PPP</b>	Asociación público-privada				
<b>Pymes</b>	Pequeñas y medianas empresas				
<b>RCEAE</b>	Comité Regional para la EurAsEC				
<b>ro-ro</b>	Buque de carga rodante				
<b>RTS</b>	SafeTIR en tiempo real				



**International Road Transport Union  
Headquarters**

3, rue de Varembeé  
B.P. 44  
CH-1211 Geneva 20  
Switzerland

Tel: +41-22-918 27 00  
Fax: +41-22-918 27 41  
E-mail: [iru@iru.org](mailto:iru@iru.org)  
Web: [www.iru.org](http://www.iru.org)

**IRU Permanent Delegation  
to Eurasia**

Office 417, entr. 6  
12, Krasnopresnenskaya nab.  
Moscow 123610  
Russia

Tel: +7-495-258 17 59  
Fax: +7-495-258 17 60  
E-mail: [moscow@iru.org](mailto:moscow@iru.org)  
Web: [www.iru-eapd.org](http://www.iru-eapd.org)

**IRU Regional Committee for Africa  
Secretariat**

3, rue de Varembeé  
B.P. 44  
CH-1211 Geneva 20  
Switzerland

Tel: +41-22-918 27 00  
Fax: +41-22-918 27 41  
E-mail: [iru@iru.org](mailto:iru@iru.org)  
Web: [www.iru.org](http://www.iru.org)

**IRU Permanent Delegation  
to the European Union**

32-34, avenue de Tervueren  
Bte 17  
B-1040 Brussels  
Belgium

Tel: +32-2-743 25 80  
Fax: +32-2-743 25 99  
E-mail: [brussels@iru.org](mailto:brussels@iru.org)  
Web: [www.iru.org](http://www.iru.org)

**IRU Permanent Delegation  
to the Middle East and Region**

Selenium Plaza  
Hakkı Yeten Cad. No.: 304, Kat: 11  
Beşiktaş 34349 Istanbul  
Turkey

Tel: +90-212-215 60 00  
Fax: +90-212-215 60 10  
E-mail: [istanbul@iru.org](mailto:istanbul@iru.org)  
Web: [www.iru.org](http://www.iru.org)

**IRU Permanent Delegation  
to the United Nations**

5 Columbus Circle  
1790 Broadway, 8th floor  
New York, NY 10019  
USA

Tel: +1-212-600 21 07  
Fax: +1-212-600 21 52  
E-mail: [nyc@iru.org](mailto:nyc@iru.org)  
Web: [www.iru.org](http://www.iru.org)