Esta es la IRU 2011

Working together for a better future

since 1948

Índice

5 Mensaje de bienvenida del Presidente de la IRU

El transporte por carretera: la llave del éxito

6 La IRU en 2011

6 Red mundial
7 Misión y actividades
8 Estructura y miembros
10 Asamblea General
11 Presidencia
12 Consejos de transporte
13 Comités de enlace y regionales
14 Comisiones internacionales / Grupos de trabajo
15 Organizaciones afines
16 Secretaría General de la IRU

20 El transporte por carretera en 2011

21 Transporte de mercancías por carretera
22 Transporte de pasajeros en autobús y autocar
23 Taxis y automóviles de alquiler con conductor
24 El transporte por carretera y la crisis económica
26 El transporte por carretera y la seguridad vial

28 Desarrollo sostenible

30 Innovación
32 1ª Conferencia sobre transporte por carretera de la IRU y la Presidencia de la UE y reunión ministerial
36 Infraestructura
40 Reconocimientos y premios
42 Formación de la IRU. Aprender a aprender
48 Smart Move

50 Facilitación del transporte por carretera

52 Transporte de pasajeros por carretera, turismo y viajes
54 El transporte por carretera con Eurasia
61 Comercio internacional y transporte de mercancías por carretera
65 Seguridad del transporte de mercancías
66 Racionalizar la legislación internacional del transporte por carretera
68 La mano de obra del transporte: absoluta preferencia por el elemento humano
71 Eventos sobre los taxis

72 Conclusiones del Secretario General de la IRU

¡Éxito!

Mensaje de bienvenida del Presidente de la IRU

Como Presidente de la IRU, puedo decir sin lugar a dudas que tras los numerosos y positivos avances en años recientes, 2011 será un año extraordinario, marcado por eventos importantes e históricos que trazarán un camino de actividades fructíferas para la IRU y sus miembros en la escena internacional durante los años por venir.

Nunca antes la visión mundial y el compromiso de la IRU, que tiene 60 años de experiencia, han obtenido tantas respuestas positivas y alentadoras por parte de los gobiernos, a sus propuestas en las diferentes regiones del mundo. Quienes han reconocido estratégicamente que en este periodo posterior a la crisis, promover y favorecer el transporte por carretera puede lanzar una auténtica recuperación económica llevando cambio, progreso y prosperidad por todas partes.

En efecto, además de las muy meritorias actividades de la IRU relativas a la facilitación del transporte comercial y por carretera en el continente euroasiático, nuevas estrechas colaboraciones entre la IRU e importantes organismos mundiales y regionales, así como con gobiernos nacionales en África, América, Asia y Oriente Medio, harán del 2011 un año determinante para la historia de nuestra organización.

Por tal motivo, para estar en medida de responder a estas oportunidades históricas, los organismos competentes de la IRU decidieron crear un nuevo Comité Regional de la IRU para África, con el fin de satisfacer la petición coordinada de los gobiernos y las asociaciones de transporte de más de 20 países de este continente.

Además, la Academia de la IRU ha tenido más reconocimientos que nunca y lo que es mejor, los 22 países de la Liga de Estados Árabes (LEA) decidieron unánimemente poner en práctica una capacitación profesional adecuada en su región, bajo la tutela de la Academia de la IRU.

Otros avances históricos son la consolidación de la cooperación de la IRU con la industria del transporte por carretera en América Latina y la firma de un acuerdo con la Organización de Estados Americanos (OEA), que reúne 35 países del Hemisferio Occidental, para fortalecer el desarrollo del transporte por carretera y comercial en aras de garantizar la prosperidad y, finalmente, la paz en toda la región.

En este marco, la Asamblea General de la IRU, invitada por la FADEEAC y con el apoyo de la presidenta de Argentina, decidió celebrar su Asamblea General con una “Conferencia magistral” que reunirá a destacadas figuras políticas y organizaciones internacionales en Buenos Aires, Argentina, en 2011.

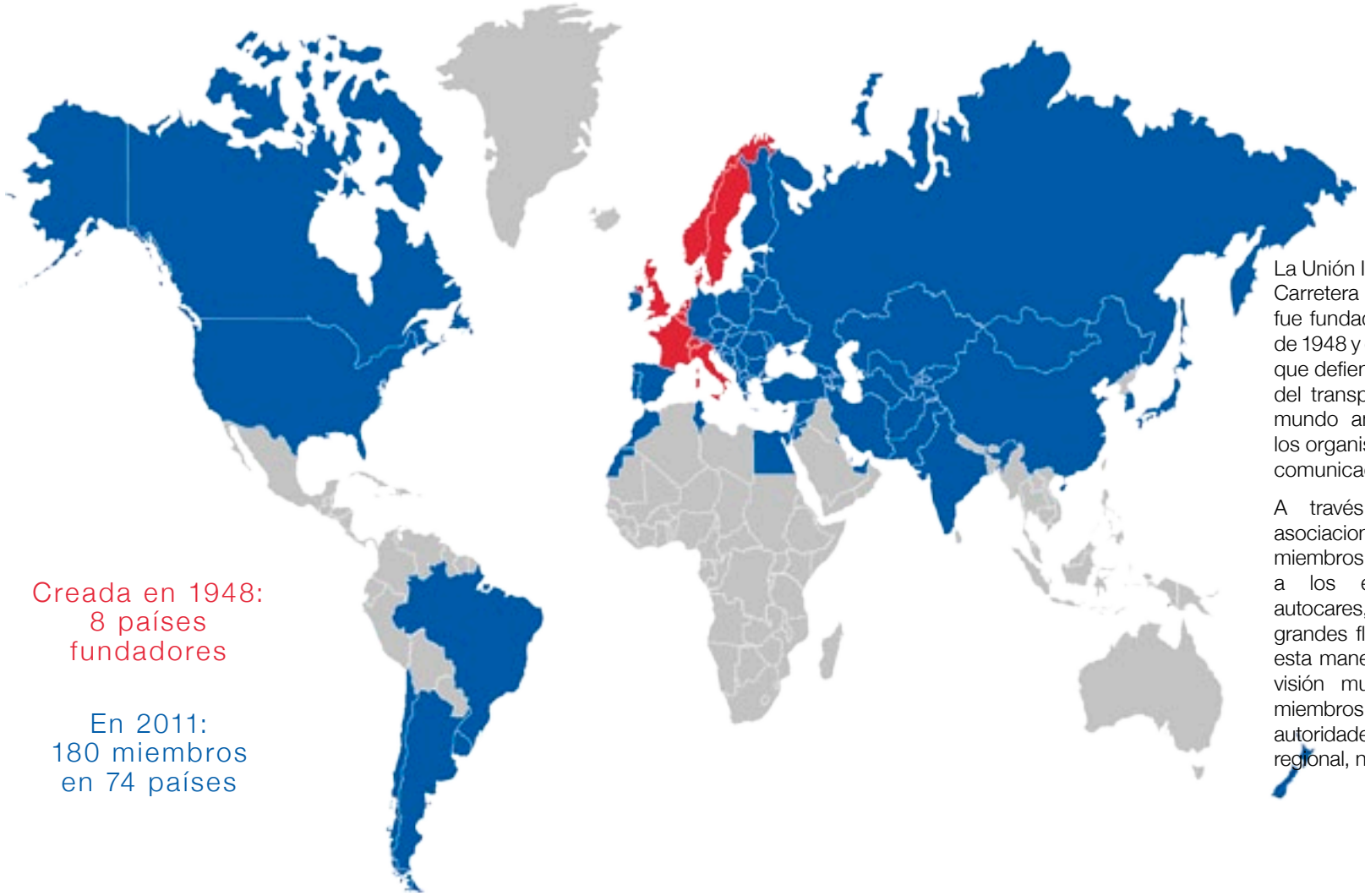
Todas estas actuaciones, unidas al enriquecimiento de la cooperación de la IRU con el Pacto Mundial de la ONU y el Servicio de la ONU para la Acción anti-minas, complementan la contribución de la IRU a la Década de acción para la seguridad vial de la ONU.

Vivimos tiempos apasionantes, llenos de desafíos y grandes oportunidades para todos aquellos que tienen espíritu empresarial y profesionalismo para aprovechar de ellos colaborando con sus gobiernos.

Únase a nosotros para hacer realidad el lema de la IRU, “¡Trabajar juntos por un futuro mejor!”

Janusz Lacny

La IRU en 2011



Creada en 1948:
8 países
fundadores

En 2011:
180 miembros
en 74 países

La Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU, por sus siglas en inglés), fue fundada en Ginebra el 23 de marzo de 1948 y es la organización internacional que defiende los intereses de la industria del transporte por carretera en todo el mundo ante los organismos públicos, los organismos privados y los medios de comunicación.

A través de su red mundial de asociaciones nacionales, que son miembros de la organización, representa a los empresarios de autobuses, autocares, taxis y camiones, desde las grandes flotas hasta los autónomos. De esta manera, la IRU tiene una verdadera visión mundial y por medio de sus miembros actúa efectivamente ante las autoridades públicas a nivel internacional, regional, nacional e incluso local.

Red mundial

Misión de la IRU

- La IRU, en su calidad de portavoz mundial de la industria del transporte por carretera, trabaja por conseguir un doble objetivo: el desarrollo sostenible y la facilitación del transporte por carretera en todo el mundo.

Estos objetivos son los componentes básicos de todas sus actividades, en particular, recurriendo a la capacitación profesional para promover la competencia profesional en el sector y mejorar la calidad de los servicios que éste ofrece.

Sin embargo, la IRU no es un simple grupo con intereses empresariales, sino que defiende los intereses de la economía y la sociedad en su conjunto, ya que el transporte comercial por carretera es la columna vertebral de las economías fuertes y las sociedades dinámicas.

La misión de la IRU es mantener un diálogo constructivo con todas las instituciones y actores cuyas decisiones puedan tener un impacto en la industria del transporte por carretera. La IRU también defiende la libertad de elección del cliente entre medios de transporte y la igualdad de tratamiento para todos los medios; también promueve la cooperación y complementariedad con otros medios de transporte.

La IRU trabaja con sus miembros para garantizar el desarrollo armonioso del transporte por carretera y mejorar su imagen. Representa los intereses de la industria del transporte por carretera ante autoridades públicas, organismos privados y los medios de comunicación.

Actividades de la IRU

Las actividades de la IRU son, entre otras, las siguientes:

- cooperación entre todos sus miembros activos y asociados y con organizaciones e industrias afines para definir, elaborar y promover políticas de interés común;
- supervisión de todas las actividades, legislaciones, políticas y acontecimientos que tienen impacto en la industria del transporte por carretera, interviniendo ante todos los actores implicados y cooperando con ellos;
- reflexión estratégica sobre los desafíos mundiales relacionados con la energía, la competencia y la responsabilidad social, apoyándose en la fuerza y experiencia de sus miembros y bajo la dirección de las Comisiones y Grupos de trabajo de la IRU;
- diálogo con organismos intergubernamentales, organizaciones internacionales y todos los interesados implicados en la industria del transporte por carretera, incluyendo al público en general;
- colaboración con los que tienen capacidad de decidir, los legisladores y los líderes de opinión, con el fin de contribuir, de forma constructiva, a la adopción de medidas y normas eficaces y bien fundadas, que establezcan un correcto equilibrio entre las necesidades y los intereses de todos;
- asociaciones de carácter público-privado con las autoridades competentes para aplicar instrumentos jurídicos como el Convenio TIR bajo la dirección de la ONU, o proyectos transnacionales concretos como la reapertura de la Ruta de la seda;
- difusión del papel y de la importancia de la industria del transporte por carretera, así como de su posición sobre diversos asuntos;
- prestación de servicios prácticos, informaciones y datos fiables a los profesionales del transporte por carretera, tales como la actualización de los precios del combustible, tiempos de espera en fronteras, zonas seguras para aparcar, capacitación profesional, novedades legislativas, asistencia jurídica, etc.
- Formación, a través de la Academia de la IRU, para promover la competencia profesional en el sector, mejorar la calidad de los servicios que ofrece y garantizar el cumplimiento de las normas de formación en el transporte por carretera conforme a las leyes internacionales.

"trabajar juntos por un futuro mejor"

Estructura y miembros

Estructura democrática de la IRU

La IRU es una organización democrática constituida por sus miembros y tiene la siguiente estructura:

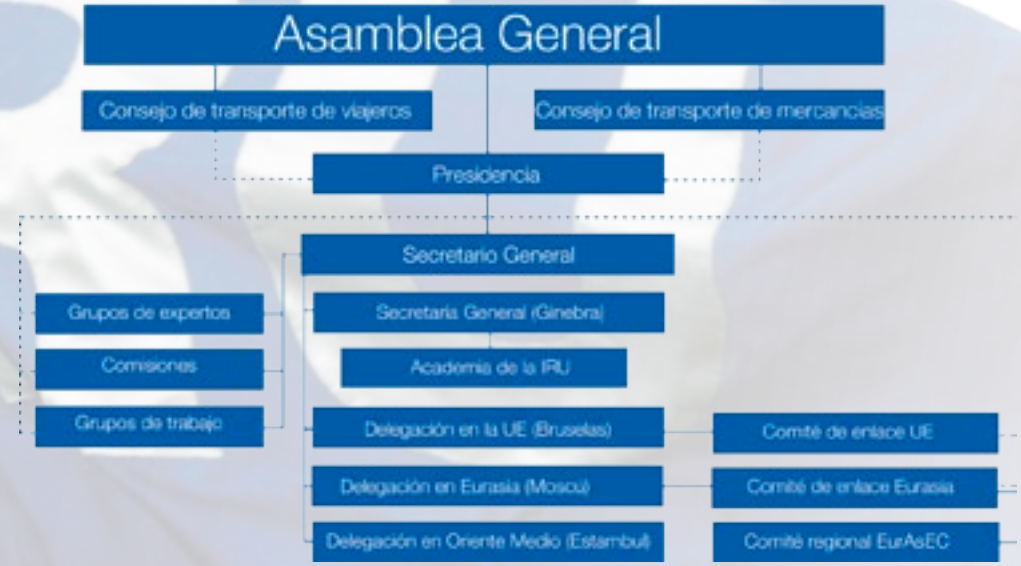
Sus órganos oficiales:

- Asamblea General de la IRU
- Consejo de transporte de pasajeros y Consejo de transporte de mercancía de la IRU
- La Presidencia de la IRU

que son asistidos para definir la política de transporte de la IRU por:

- Las Comisiones internacionales, Grupos de trabajo y Grupos de expertos de la IRU
- Los Comités regionales y de enlace de la IRU

La Secretaría General comprende la sede de la IRU en Ginebra y las Delegaciones Permanentes en Bruselas, Moscú y Estambul. Es el órgano de la IRU responsable de la administración cotidiana de la organización.



Miembros de la IRU

La IRU empezó como un grupo de Asociaciones nacionales de ocho países de Europa occidental: Bélgica, Dinamarca, Francia, Países Bajos, Noruega, Suecia, Suiza y Reino Unido.

En la actualidad cuenta con 180 miembros en 74 países de los cinco continentes.

Los miembros activos de la IRU son las asociaciones nacionales de transporte por carretera más representativas. Los miembros asociados de la IRU provienen de empresas estrechamente vinculadas al transporte por carretera, en particular fabricantes de vehículos, combustibles, neumáticos y sistemas de información.

Los miembros de la IRU contribuyen con su experiencia y peso político a enriquecer la red mundial de la organización y le permiten, a través de su estructura democrática, actuar a nivel mundial, regional, nacional e incluso local. La diversidad y la unidad de los miembros de la IRU proporcionan al sector autoridad, credibilidad y fuerza para dirigirse a organismos gubernamentales o intergubernamentales, a otros sectores empresariales y a la sociedad civil.

Red mundial de miembros comprometidos y experimentados en 74 países

Asamblea General

La autoridad suprema

La Asamblea General de la IRU está compuesta por todos los miembros activos y asociados de la IRU. Ostenta la máxima autoridad. La Asamblea General se reúne dos veces al año. Su misión principal es definir los objetivos prácticos y políticos y discutir, adoptar y difundir la posición de la IRU en todos los asuntos relacionados con la política de transporte. La Asamblea General también nombra al organismo de auditoría independiente y aprueba el informe anual sobre el estado de la organización.

De izquierda a derecha (de pie): Antonio Mousinho, ANTRAM, Portugal, Georgi Petrov, AEBTRI, Bulgaria, Martin Marmy, Secretario General de la IRU, Dick van den Broek Humphreij, EVO, Países Bajos, Vladimir Florea, AITA, Moldavia, Jaroslav Hanak, CESMAD Bohemia, República Checa, Toivo Kuldkepp, ERAA, Estonia, Leonid Kostyuchenko, AsMAP UA, Ucrania.

De izquierda a derecha (sentados): Yurii Sukhin, ASMAP, Federación Rusa, Graham Smith, Vicepresidente de la IRU, CPT, Reino Unido, Janusz Lacny, Presidente de la IRU, ZMPD, Polonia, Pere Padrosa, Vicepresidente de la IRU, ASTIC, España, Izzet Salah, UND, Turquía.

El órgano ejecutivo de la Asamblea General de la IRU

La Presidencia de la IRU es el órgano ejecutivo de la Asamblea General de la IRU y es responsable de la dirección de los asuntos de la organización de acuerdo con los Estatutos y el Reglamento de Régimen Interior de la IRU. Ejecuta todas las decisiones tomadas por la Asamblea General, a la que también ayuda a realizar los objetivos de la política de transportes de la IRU.

La Presidencia elabora todos los reglamentos y directivas de la IRU necesarios para el funcionamiento eficaz y seguro de los servicios y la buena gestión de la IRU.

La Presidencia se reúne cuando se considera necesario. El Presidente de la IRU preside la Asamblea General y la Presidencia.

Consejos de transporte

Consejo de transporte de mercancías de la IRU (CTM)

El Consejo de transporte de mercancías de la IRU (CTM) lo componen todos los miembros activos que representan al transporte de mercancías por carretera, ya sea por cuenta de terceros o por cuenta propia. El CTM se reúne al menos dos veces al año.

Cada dos años, el CTM celebra elecciones estatutarias para elegir a su Presidente y Vicepresidentes. También nombra a sus candidatos a la Presidencia de la IRU. La principal función del CTM es definir los objetivos de la IRU en política de transporte de mercancías y discutir, adoptar y difundir la posición de la IRU sobre todas las cuestiones relacionadas con el transporte de mercancías por carretera, como asuntos sobre el paso de fronteras, evolución del mercado de cargas, facilitación del transporte y del comercio, así como la seguridad.

Presidencia del Consejo de transporte de mercancías:

De izquierda a derecha: Peter Cullum, Vicepresidente del CTM, RHA, Reino Unido, Pere Padrosa, Presidente del CTM, ASTIC, España y Kakhramon Sydiknazarov, Vicepresidente del CTM, AIRCUZ, Uzbekistán

Consejo de transporte de viajeros de la IRU (CTP)

El Consejo de transporte de viajeros de la IRU (CTP) lo componen todos los miembros activos que representan al transporte profesional de pasajeros por carretera, incluyendo taxis y automóviles de alquiler con conductor. El CTP se reúne al menos dos veces al año.

Cada dos años, el CTP celebra elecciones estatutarias para elegir a su Presidente y Vicepresidentes. También nombra a sus candidatos a la Presidencia. La principal función del CTP es definir los objetivos de la IRU en política de transporte de pasajeros y discutir, adoptar y difundir la posición de la IRU sobre todas las cuestiones relacionadas con el transporte de pasajeros por carretera.

Presidencia del Consejo de transporte de viajeros:

De izquierda a derecha: Hubert Andela, Vicepresidente del CTP, KNV Taxi, Países Bajos, Graham Smith, Presidente del CTP, CPT, Reino Unido e Yves Mannaerts, Vicepresidente del CTP, FBAA, Bélgica

Comité de enlace de transporte de mercancías ante la UE (CLTM)

El Comité de enlace de transporte de mercancías de la IRU ante la UE (CLTM), es el foro para que las asociaciones miembros de la IRU de la Unión Europea aborden temas de política de transporte de mercancías en la UE. El CLTM concentra su atención en las futuras políticas de transporte en la UE hasta 2020; el peso y las dimensiones de vehículos comerciales pesados y el Sistema Modular Europeo; el transporte de animales vivos; el tránsito alpino de transporte de mercancías por carretera; el tiempo de trabajo en el transporte por carretera, la competencia en el transporte de mercancías, las reglas de exención por categorías de los vehículos; la reducción de emisiones de CO_2; los futuros impuestos al combustible y la energía para el transporte; el Paquete de transporte ecológico de la Comisión Europea, que establece una estrategia comunitaria para la internalización de los costes externos en transporte, incluyendo una nueva propuesta de la Comisión Europea para modificar la directiva de la Euroviñeta.

Presidencia del Comité de enlace de transporte de mercancías de la UE:
De izquierda a derecha: Christian Labrot, Vicepresidente del CLTM, BWVL, Alemania, Florence Berthelot, Vicepresidenta del CLTM, FNTR, Francia, Alexander Sakkers, Presidente del CLTM, TLN, Países Bajos

Comité de enlace para Eurasia (CLEA)

El Comité de enlace para Eurasia de la IRU (CLEA) es el foro para que las asociaciones miembros de la IRU de la región euroasiática aborden temas de política de transporte en la región. Inicialmente compuesto por representantes de 11 asociaciones miembros de la IRU provenientes de la CEI, así como Georgia y Mongolia, el CLEA surge del Comité de enlace para la CEI (CLCEI), que fue reestructurado en septiembre de 2010 para reflejar mejor los últimos cambios en la región y representar mejor los intereses regionales de sus miembros de Eurasia.

El CLEA concentra su atención en la promoción de las diferentes iniciativas de la IRU, que tienen el objetivo de desarrollar y seguir agilizando los vínculos de transporte por carretera en Eurasia, como la Nueva iniciativa euroasiática de transporte terrestre (NELTI), la Iniciativa de "autopista modelo" (MHI) y el tránsito en Afganistán; asimismo colabora estrechamente con la organización de la Cooperación Económica del Mar Negro (BSEC) y el Foro Internacional del Transporte (FIT) para la utilización de los sistemas de autorizaciones multilaterales de la BSEC y la ECMT por los profesionales del transporte por carretera en la región.

Presidencia del Comité de enlace para Eurasia:
De izquierda a derecha: Vicepresidente del CLEA ABADA (Azerbaiyán), Kakhramon Sydiknazarov, Presidente del CLEA, AIRCUZ, Uzbekistán, Leonid Kostyuchenko, Vicepresidente del CLEA, AsMAP UA (Ucrania).

Comité regional de la IRU para la EurAsEC

El Comité regional de la IRU para la Comunidad Económica Euroasiática (EurAsEC) fue fundado en junio de 2010, en el contexto del nuevo Comité de enlace para Eurasia (CLEA). Entre los miembros de este Comité regional hay asociaciones nacionales miembros de la IRU con sede en los estados miembros de la EurAsEC, es decir: Bielorrusia, Kazajistán, Kirguistán, Rusia, Tayikistán, Uzbekistán, así como representantes de países observadores (Armenia, Moldavia y Ucrania).

Este nuevo Comité regional de la IRU para la EurAsEC identifica y supervisa los desafíos y las oportunidades para la industria del transporte por carretera en el interior de la EurAsEC, con el fin de representar óptimamente los intereses del sector, diseñando políticas e iniciativas adecuadas, involucrando a las empresas y a las autoridades públicas pertinentes para trabajar en una genuina asociación público-privada. Con esta perspectiva, los representantes de empresas y los representantes gubernamentales de los estados miembros de la EurAsEC son invitados por la IRU a participar en las reuniones y actividades del Comité.

Comisiones internacionales y Grupos de trabajo

Las Comisiones internacionales y los Grupos de trabajo de la IRU reúnen a representantes miembros de la IRU con conocimientos específicos para diseñar y elaborar posiciones políticas destinadas a los Consejos de transporte de la IRU y la Asamblea General, y funcionan con capacidad de asesoría, información e investigación.

Las Comisiones internacionales de la IRU y sus Presidentes

Asuntos aduaneros (CAD)
Michaela Havelkova, Cesmad Bohemia, República Checa

Asuntos económicos (CAE)
Rudolf Christian Bauer, AISÖ, Austria

Finanzas (CF)
Ron Whittle, CPT, Reino Unido

Asuntos jurídicos (CAJ)
Isabelle Bon-Garcin, AFTRI, Francia

Seguridad vial (CSR)
Gyula Köfalvi, MKFE, Hungría

Asuntos sociales (CAS)
Georges Causse,FNTR, Francia

Servicio a profesionales del transporte por carretera (CSE)
José Ribeiro da Cruz, ANTRAM, Portugal

Asuntos técnicos (CIT)
Mikhail Nizov, ASMAP, Rusia

Grupos de trabajo internacionales de la IRU y sus Presidentes

Transporte combinado (GETC)
Antoaneta Ivanova, AEBTRI, Bulgaria

Mercancías peligrosas (GEMD)
Paul Wauters, FEBETRA, Bélgica

Taxis y automóviles de alquiler con conductor (TA)
Hubert Andela, KNV, Países Bajos

Organizaciones mundiales afines

La IRU mantiene estrechas relaciones de trabajo con muchas organizaciones intergubernamentales, en particular:

- ONU (Naciones Unidas) organismos como UNCTAD, UNECE, UNESCAP, UNESCWA, UNEP, UNMAS, OMT, OIT, OMM, OMS y el Pacto Mundial de la ONU
- OMC (Organización Mundial del Comercio)
- BM (Banco Mundial)
- OMA (Organización Mundial de Aduanas)
- FIT (Foro Internacional del Transporte)

Organizaciones regionales afines

- BAD (Banco Asiático de Desarrollo)
- AULT (Unión Árabe de Transportes Terrestres)
- BSEC (Cooperación Económica del Mar Negro)
- CAREC (Cooperación Económica Regional de Asia Central)
- CCT CEI (Comité de Coordinación de Transporte de la Comunidad de Estados Independientes)
- OCE (Organización de Cooperación Económica)
- UE (Unión Europea) organismos como la Comisión Europea, el Parlamento Europeo, el Consejo Europeo
- EurAsEC (Comunidad Económica de Eurasia)
- GUAM (Organización para la democracia y el desarrollo económico)
- IDB (Banco Islámico de Desarrollo)
- LEA (Liga de Estados Árabes)
- OEA (Organización de Estados Americanos)
- OSCE (Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa)
- OCS (Organización de Cooperación de Shangai)

La IRU también colabora con muchas asociaciones internacionales que representan otros sectores directamente vinculados con el comercio y el transporte.

Secretaría General de la IRU: Ginebra

La sede de la Secretaría General de la IRU

La Secretaría General de la IRU está compuesta por su sede en Ginebra y las Delegaciones Permanentes en la Unión Europea (Bruselas), en Eurasia (Moscú) y en la región de Oriente Medio (Estambul); es dirigida por el Secretario General y emplea a ciudadanos de unos 35 países.

La Secretaría General de la IRU en Ginebra se beneficia de una ubicación privilegiada que facilita la interacción con numerosos organismos mundiales intergubernamentales relacionados con el transporte internacional por carretera.

La Secretaría General de la IRU presta asistencia a la Presidencia y lleva a cabo las políticas propuestas y aprobadas por los Consejos de transporte y la Asamblea General. También coordina el trabajo y la interacción entre los diferentes Consejos, Comisiones y Comités de enlace y regionales de la IRU.

Principales objetivos

- La Secretaría General de la IRU en Ginebra trabaja en equipo con las tres Delegaciones Permanentes y los miembros de la IRU para coordinar la aplicación del programa de trabajo mundial y las prioridades de la organización. En este contexto, la IRU es el colaborador que pone en práctica, bajo mandato de la ONU, el Sistema de tránsito aduanero TIR.
- La Secretaría General de la IRU también trabaja en estrecha colaboración con gobiernos europeos, asiáticos, africanos, sudamericanos y de Medio Oriente implicados, y con otras autoridades competentes, agencias gubernamentales afines y socios comerciales para interconectar, a través del transporte por carretera de puerta a puerta, a todas las empresas en los principales mercados mundiales y seguir desarrollando el transporte comercial por carretera en países sin acceso al mar en todas las regiones del mundo.

La Secretaría General de la IRU en Ginebra está compuesta por los siguientes cargos

Secretario General
Martin Marmy

Secretario General Adjunto
Umberto de Pretto

Responsable – Transporte de mercancías y facilitación
Julian Guenkov

Responsable – Transporte de viajeros
Oleg Kamberski

Responsable – Comunicación
Juliette Ebélé

Director Financiero
Eric Benoist

Director de Sistemas de Información
Philippe Grosjean

Responsable – Formación de la IRU
Patrick Philipp

Responsable – Desarrollo sostenible
Jens Hügel

Responsable – Asuntos técnicos
Jacques Marmy

Responsable – Departamento de TIR
Marek Retelski

La Delegación Permanente de la IRU ante la UE

En 1973, la IRU estableció una Delegación Permanente ante la UE en Bruselas, con el fin de apoyar a las asociaciones miembros de la IRU provenientes de la UE y garantizar que se elaboren leyes razonables, sobre todos los temas abordados por las instituciones de la UE que atañen al transporte por carretera. Desde entonces, ha sido un actor importante en el proceso de construcción de un marco jurídico europeo armonizado para el transporte por carretera.

La Delegación Permanente de la IRU ante la UE trabaja de común acuerdo con todos los miembros de la IRU provenientes de la UE, según un programa de trabajo decidido por ellos. Colabora con todas las Direcciones Generales afines de la Comisión Europea, el Parlamento Europeo y especialmente la Comisión de transportes y turismo (TRAN), el Consejo de ministros de transporte de la UE, su Secretaría, los representantes permanentes de los Estados miembros ante la UE, así como asociaciones y organizaciones implicadas con sede en Bruselas, para alcanzar los objetivos y prioridades de la IRU.

Principales objetivos

- seguir promoviendo los intereses del sector del transporte por carretera en la UE;
- contribuir de forma proactiva a las iniciativas políticas y a la legislación de la UE, con el fin de garantizar un entorno de funcionamiento eficaz, sostenible y económicamente sólido para el transporte por carretera ahora y en el futuro;
- velar por una competencia leal en todas las decisiones políticas de la UE y garantizar que el transporte por carretera no sea injustamente penalizado.

La Delegación Permanente de la IRU ante la UE en Bruselas está compuesta por los siguientes cargos:

Delegado General
Michael Nielsen

Responsable–Transporte de mercancías y Asuntos medioambientales de la UE
Marc Billiet

Responsable– Transporte de viajeros de la UE
Oleg Kamberski

Responsable– Asuntos sociales y Asuntos fiscales de la UE
Damian Viccars

Responsable de coordinación con las instituciones europeas
Ben Reichert

Responsable de política
Rémi Lebeda

Secretaría General de la IRU: Moscú

La Delegación Permanente de la IRU para Eurasia en Moscú está compuesta por los siguientes cargos:

Secretario General Adjunto
Igor Rounov

Administrador principal, Política
Dmitry Larionov

Administrador principal, Aduanas
Arkady Shmelev

Responsable de comunicación
Elena Anfimova

Principales objetivos

- seguir promoviendo los intereses del sector del transporte por carretera en Eurasia;
- armonizar las leyes sobre el transporte por carretera de los países de la región euroasiática, en particular, adhiriéndose a los convenios y acuerdos multilaterales claves de la ONU relativos a la facilitación del comercio y del transporte comercial internacional por carretera;
- promover la Nueva iniciativa euroasiática de transporte terrestre de la IRU (NELTI), en estrecha colaboración con gobiernos, agencias estatales, organizaciones intergubernamentales y asociaciones miembros de la IRU;
- proporcionar servicios de información en ruso a profesionales del transporte por carretera en la región de Eurasia.

La Delegación Permanente de la IRU en Eurasia

Establecida en Moscú en 1998, la Delegación Permanente de la IRU originalmente para la Región de la CEI, ha extendido el alcance de sus actividades llegando a cubrir la región de Eurasia, con el fin de adaptarse a los más recientes acontecimientos geopolíticos y representar mejor los intereses de los miembros de la región.

La Delegación Permanente promueve las actividades de la IRU y de la Academia de la IRU, apoya el desarrollo sostenible del transporte de mercancías por carretera en Eurasia con las asociaciones nacionales miembros y sus autoridades, y acelera la integración del transporte por carretera a través de la armonización de las leyes en los países euroasiáticos.

www.iru-eapd.org

La Delegación Permanente de la IRU en la región de Oriente Medio

Establecida en Estambul en 2005, la Delegación Permanente de la IRU en la región de Oriente Medio se propone desarrollar y facilitar, con sus asociaciones nacionales miembros y sus autoridades, el transporte por carretera en la encrucijada de continentes y regiones que va desde Turquía en Europa y Egipto en África, hasta toda la región de Oriente Medio.

La Delegación Permanente de la IRU en la región de Oriente Medio colabora con sus asociaciones nacionales miembros, así como con organizaciones regionales e internacionales afines para promover el desarrollo sostenible y seguir facilitando el transporte comercial por carretera en los países con las economías de mayor crecimiento del mundo.

Principales objetivos

- seguir promoviendo los intereses del sector del transporte por carretera en la región de Oriente Medio;
- armonizar las leyes sobre el transporte por carretera de los países de la región de Oriente Medio, en particular, adhiriéndose a los convenios multilaterales y a los acuerdos relativos a la facilitación del comercio y del transporte internacional por carretera;
- crear conciencia general sobre la necesidad e importancia de una capacitación profesional reconocida internacionalmente con normas internacionales armonizadas, y promover las actividades y programas de capacitación de la Academia de la IRU;
- apoyar la organización de foros regionales, seminarios y conferencias sobre el transporte por carretera, y participar en ellos, en las regiones de la Liga Árabe, la OCE y la BSEC, así como desarrollar el permiso multilateral de la BSEC;
- proporcionar asistencia técnica y apoyo a los gobiernos interesados para mejorar o reformar leyes de transporte nacionales, con el fin de facilitar el comercio y desarrollar el transporte por carretera;

La Delegación Permanente de la IRU en la región de Oriente Medio en Estambul está compuesta por los siguientes cargos

Delegado General
Haydar Özkan

Jefe de proyecto
Talal Al Wahaibi

Responsable de comunicación y eventos
Sule Acar

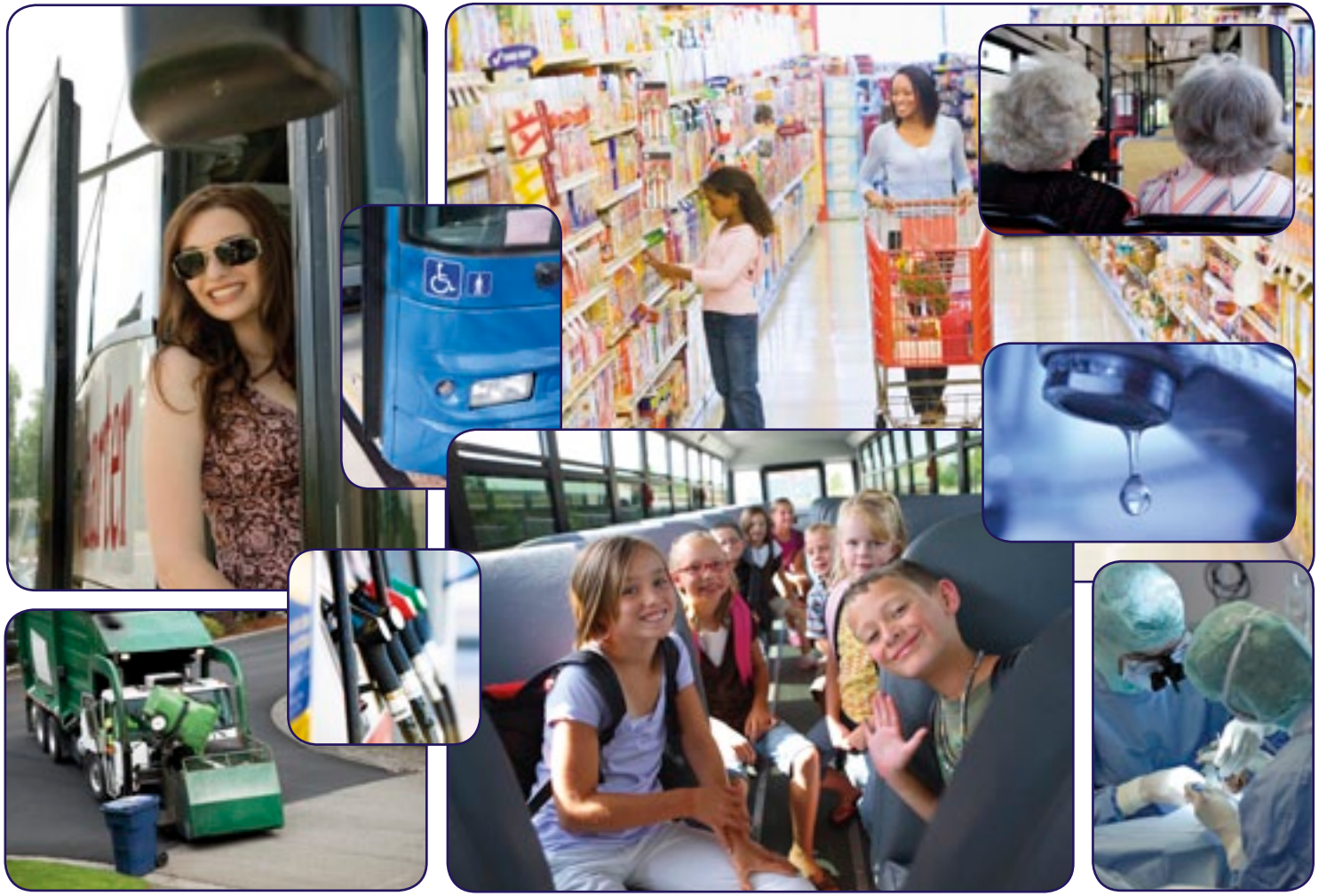
El transporte por carretera en 2011

Transporte por carretera: factor clave para mejorar nuestra vida cotidiana

La industria del transporte por carretera es la columna vertebral de las economías sólidas y las sociedades dinámicas. Por lo tanto, es legítimo e indispensable proteger una industria vital para el crecimiento económico, el desarrollo social, la prosperidad y, finalmente, la paz; todo lo cual juega un papel crucial en nuestras vidas, tanto en países industrializados como en países en vías de desarrollo.

En efecto, la industria del transporte por carretera contribuye decisivamente a interconectar todas las empresas con los principales mercados mundiales, es motor del comercio, creando puestos de trabajo, garantizando una mejor distribución de la riqueza y uniendo a la humanidad. Por tal motivo, cualquier desventaja para el transporte por carretera es una desventaja aún más grande para la economía en su conjunto.

Una parte importante de la historia de la industria del transporte por carretera es el progreso sostenible. Los camiones, autobuses, autocares y taxis son más seguros, más eficientes, más limpios y más silenciosos que nunca. Representan lo mejor de la alta tecnología y están para garantizar una calidad de vida aún mejor de la que gozamos hoy en día.



"El transporte por carretera une a la humanidad..."

Los camiones son el vínculo vital entre productores, empresas y consumidores, que les brinda la libertad de establecerse donde sea gracias a su flexibilidad sin par. Esa libertad ayuda a promover una distribución más justa de la riqueza y de los empleos entre las zonas urbanas y rurales. Los camiones son el único medio para llegar a la mayoría de fábricas, tiendas, restaurantes y hogares. Llevan de todo, desde televisores y ordenadores hasta ropa, medicinas, juguetes, comida y material de construcción, a lo largo de toda la cadena de producción, a tiendas locales y casas particulares.

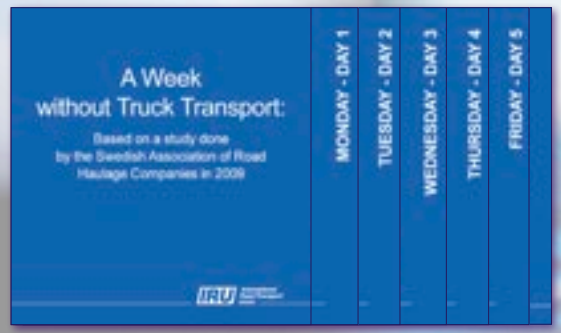
Datos esenciales:

- En la actualidad, en promedio se transporta por carretera más del 90% del valor de las mercancías y más del 80% del volumen de las mismas.
- ¡Por carretera se transporta más de 6 billones de toneladas-kilómetro de mercancías por año tan sólo en la UE, Estados Unidos, la CEI, China y Japón!
- En las economías modernas, el 85% del tonelaje de mercancías por carretera se transporta en distancias de 150 km o menos, para lo cual no existe alternativa económicamente viable, y menos del 1% se transporta en distancias superiores a 1,000 km.
- El transporte de mercancías por carretera es un gran creador de empleos. Da trabajo a 6.5 millones de personas en la UE y a casi 9 millones en los Estados Unidos. Muchos otros se ganan la vida en profesiones relacionadas con los camiones, como la fabricación y reparación de camiones, la venta al detalle, el leasing, los seguros, los servicios públicos, la construcción, los servicios, la minería o la agricultura.
- Todos los artículos en todos los estantes de almacenes, en todas las oficinas o en todos los hogares, en algún punto de su producción o distribución han estado en un camión.
- Por último, todos los otros medios de transporte y casi todas las empresas necesitan los servicios del transporte por carretera para funcionar eficazmente.

Una semana sin transporte en camión

Esta reciente publicación de la IRU, basada en un estudio elaborado por la Asociación sueca de empresas de transporte por carretera, proporciona datos y hechos prospectivos sobre lo que sucedería si el transporte en camión se detuviera durante una semana. La publicación pretende crear conciencia pública y política sobre el papel fundamental que desempeñan hoy en día los camiones en nuestra vida diaria.

Esta publicación destaca que la interrupción del servicio de transporte en camión tiene consecuencias en casi todos los aspectos de la vida cotidiana, como la salud, la alimentación y la distribución de energía, y afecta a la mayoría de las empresas cuyos servicios utilizamos todos los días, pues en la actualidad muchas de ellas tienen pocas o casi inexistentes reservas y dependen totalmente del servicio diario de entrega puntual.



"...mejora la distribución de la riqueza"

Transporte de pasajeros por carretera en autobús y autocar

Los autobuses y autocares son elementos fundamentales en la cadena de la movilidad sostenible, y también parte integrante de los sistemas de transporte público. Los autobuses y autocares ofrecen servicios de transporte seguro, ecológico, accesible, eficiente a nivel local, regional, nacional o internacional para todos, incluyendo a quienes tienen bajos ingresos o sufren discapacidad, o quienes viven en zonas escasamente pobladas.

De esta manera, los autobuses y autocares aseguran la cohesión social, pues a menudo son el único medio de acceso a la educación, el empleo, la salud y el ocio para ciudadanos que no saben o no pueden conducir. Asimismo, complementan perfectamente otros medios de transporte, llevando y trayendo trabajadores o viajeros desde el punto de partida hasta su destino final y también con origen o destino en las estaciones de trenes o en los aeropuertos.

Datos esenciales:

- Los autobuses y autocares proporcionan el 55% del transporte público en Europa, aseguran más del 45% del transporte de pasajeros en Turquía, realizan 751 millones de viajes de pasajeros cada año en los Estados Unidos y transportan a 25,000 personas por hora y en cada dirección tan sólo en la ciudad china de Cantón.
- La industria del autobús y el autocar da trabajo a unas 8 millones de personas en Europa, cuyos empleos dependen directa o indirectamente de los servicios de autobuses y autocares. Un empleo creado en el sector de los autobuses y autocares en los Estados Unidos genera de 3 a 3.5 empleos adicionales en las industrias vinculadas. El número de empleados de las compañías de transporte de pasajeros por carretera en China alcanzó 21.2 millones en 2008.
- De 2007 a 2008, los pasajeros de autobuses y autocares representaron el 0.57% de accidentes de carretera mortales en la Unión Europea, en comparación con el 49.58% para los automóviles, el 26.52% para los vehículos de dos ruedas, el 17.58% para los peatones y el 0.79% para los tractores agrícolas. En Australia, ir a la escuela en autobús es 7 veces más seguro que ir en el coche familiar, 31 veces más seguro que ir caminando y 228 veces más seguro que ir en bicicleta.
- Los autobuses y autocares ofrecen una proporción coste/pasajero más baja que cualquier otro medio de transporte en distancias de 500 a 1,000 kilómetros. También pagan, por medio de diversos impuestos y tasas, entre 1.5 y 2 veces más que el total de los gastos públicos destinados a ellos en Europa. En los Estados Unidos apenas se gasta 0.06 dólares de subsidios federales por cada viaje de pasajero en autobús, mientras que los subsidios federales por pasajero suman 0.77 dólares para el transporte público, 4.32 dólares para las compañías aéreas y 46.06 dólares para los trenes.
- Por último, un autobús o autocar puede reemplazar hasta 30 coches en las carreteras, reduciendo drásticamente el tráfico, el consumo de combustible y las emisiones de CO_2. La Agencia francesa para la supervisión del medio ambiente y la energía (ADEME) declaró que los autocares son el medio que aprovecha mejor la energía a escala regional e interregional, a pesar de que Francia tiene el sistema ferroviario con energía nuclear “más limpio del mundo”.

“...el gesto inteligente”

Taxis y automóviles de alquiler con conductor

Los servicios de taxi y de automóvil de alquiler con conductor son un elemento integrante de la cadena de transporte público tanto en zonas urbanas como rurales. Gracias a su flexibilidad sin igual, los taxis complementan otros medios de transporte público, con disponibilidad permanente y servicio personalizado de puerta a puerta para pasajeros individuales.

Los servicios de taxi altamente flexibles tienen un papel fundamental en la movilidad sostenible de personas, incluyendo a quienes sufren de discapacidad. Garantizan la cohesión social y la integración al brindar a los habitantes del lugar y a los visitantes una movilidad segura, ecológica, flexible y abordable.

Datos esenciales:

- Más de un millón de personas trabajan en la industria del taxi en Europa, lo cual representa el 8% del empleo en el sector del transporte europeo.
- Los taxis confieren movilidad: el 50% de todos los traslados al aeropuerto se hacen en taxi. El 40% de las familias en Europa no tiene coche propio y el 50% de las personas mayores en la UE no tiene coche o no sabe conducir. De hecho, los servicios de taxi son usados tres veces más por gente con movilidad reducida que por el resto de la población.
- Los taxis también son proveedores de movilidad esenciales para las zonas rurales escasamente pobladas, donde aseguran la cohesión social constituyendo a menudo el único medio de transporte para los ciudadanos que no tienen coche propio.
- Los taxis son seguros: aunque representan del 10 al 20% del tráfico urbano, sólo están involucrados en el 1% de todos los accidentes de carretera.
- Los taxis son cada vez más ecológicos, en particular donde existen incentivos apropiados. Los taxistas ahora utilizan algunos de los vehículos más respetuosos del medio ambiente, y flotas enteras de taxis están siendo reemplazadas cada tres o cuatro años en Europa, lo cual permite a las compañías de taxi permanecer en la punta del progreso tecnológico y rendimiento del motor en términos de consumo de combustible, contaminación, ruido y emisiones de CO_2.

La industria del taxi desea y está comprometida con la constante mejora de la calidad y el atractivo de sus servicios, así como la seguridad y sus registros medioambientales, aumentando el profesionalismo de sus conductores y empresarios

"...en todo momento, en todo lugar."

El transporte por carretera y la crisis económica

En 2008 y 2009, la crisis financiera, que se convirtió en crisis económica, redujo drásticamente la demanda de servicios de transporte de mercancías por carretera, debido a la fuerte correlación entre el crecimiento económico y el crecimiento del sector del transporte. La IRU ha observado y analizado recientes datos y tendencias, que revelan ciertos signos de recuperación económica. Al comparar los datos de 2010 y 2009 para el mismo periodo se observa que:

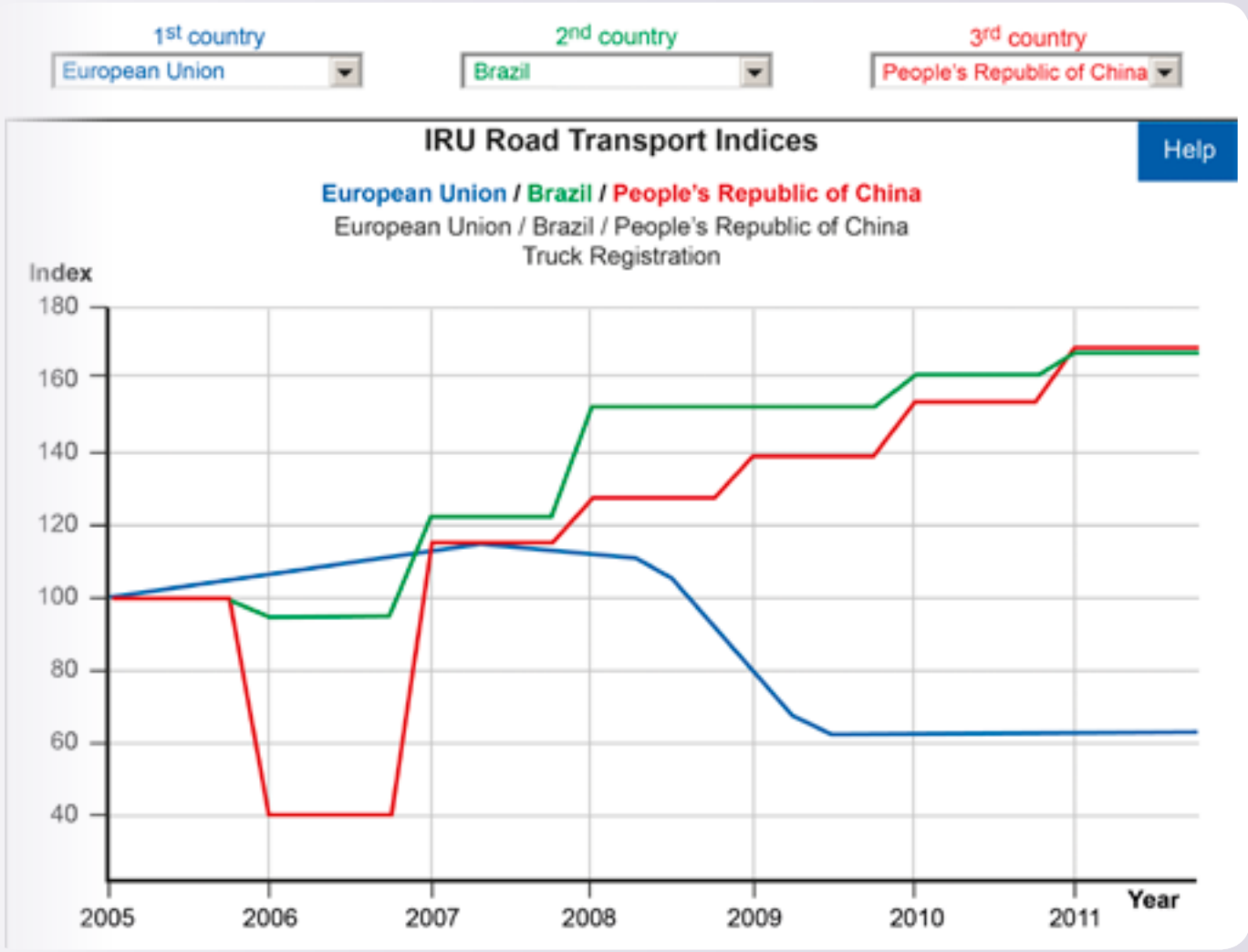
Al comparar los datos de 2010 y 2009 para el mismo periodo se observa respectivamente:

- un aumento del 10% (en toneladas) del transporte nacional de mercancías por carretera, después de una disminución del 10-20%;
- un aumento de hasta el 10% (en toneladas) del transporte internacional de mercancías por carretera, después de una disminución del 20-30%;
- precios del transporte de mercancías sin cambios, frente a un aumento del 10% en 2009;
- un aumento en los costes de transporte de hasta un 10%;
- un modesto crecimiento del 1% de nuevos camiones matriculados después de un drástico descenso de hasta el 40%;
- la misma dificultad de acceso a créditos bancarios que el año anterior; y
- estabilidad en los índices de quiebra después de un aumento del 20%.

La IRU ha extendido la cobertura geográfica de su aplicación en línea de los Índices de transporte por carretera, que ahora proporcionan previsiones trimestrales del crecimiento del PIB, del volumen de transporte de mercancías por carretera y el de la matriculación de nuevos vehículos en 51 países, entre ellos los de la OCDE y los Estados miembros de la UE, así como los países balcánicos, del BRIC y del TRACECA. También ofrece prestaciones mejoradas que permiten comparar datos de países más fácilmente.

En 2010, los Índices de transporte por carretera de la IRU mostraron que los países del TRACECA están avanzando a grandes pasos en la recuperación económica, gracias al transporte por carretera. También quedó claro que si Europa quiere seguir siendo competitiva en la economía globalizada debe empezar a promover y seguir facilitando el transporte por carretera para acelerar la recuperación económica, como se hace en la mayoría de regiones del mundo donde se registra un crecimiento importante.

Para 2011, los Índices de transporte por carretera de la IRU prevén un crecimiento del PIB, de las toneladas transportadas y de la matriculación de vehículos en los países del BRIC y el TRACECA, mientras que las “viejas economías” de la UE seguirán paralizadas, en un nivel de un 40% más bajo que lo registrado en 2008 (ver gráfico).



El objetivo de los Índices de transporte por carretera de la IRU es permitir a los miembros de la IRU y a los profesionales del transporte por carretera adaptar la renovación de su flota al crecimiento económico expresado en PIB, y la demanda de transporte expresada en el volumen de carga.

www.iru.org/index/indices-app

El transporte por carretera y la seguridad vial

Para los verdaderos profesionales del transporte por carretera, cada accidente vial está de más. La industria del transporte por carretera siempre ha estado comprometida con la disminución del número y la gravedad de los accidentes en que están implicados vehículos de transporte por carretera, así como con la promoción de una cultura de seguridad vial en el sector. Mejorar la seguridad vial es y seguirá siendo una de la principales prioridades de la industria del transporte por carretera.

La IRU apoya y asigna más fondos a la Década de acción para la seguridad vial de la ONU

En relación con la resolución de la Asamblea General de la ONU del 3 de marzo de 2010, la cual declara a 2011-2020 como la "Década de acción para la seguridad vial", la Presidencia de la IRU ha dado un paso sin precedentes al asignar 2 millones de dólares a la realización de proyectos, con el fin de mejorar eficazmente la seguridad del transporte comercial por carretera dentro del marco de esta Década de acción de la ONU.

Para complementar este gran compromiso financiero, la Asamblea General de la IRU adoptó una resolución sobre seguridad vial, para contribuir a la realización del objetivo de la ONU de estabilizar y reducir los accidentes de carretera en todo el mundo, aumentando las actividades efectivas llevadas a cabo a nivel nacional, regional y mundial.

Esta Resolución de la IRU recomienda:

- identificar la causa principal de accidentes en que están implicados vehículos de transporte por carretera, apoyando estudios de causalidad de accidentes que aplican metodologías científicas y de referencia internacional, como el Estudio europeo de causalidad de accidentes de camión (ETAC, por sus siglas en inglés), para mejorar efectivamente la seguridad vial evitando las principales causas de accidentes;
- apoyar y promover normas eficaces, armonizadas e internacionalmente reconocidas para la capacitación de los profesionales del transporte por carretera que han sido elaboradas por la Academia de la IRU;
- presentar voluntariamente, y antes de que se hagan obligatorios, sistemas de seguridad activa y pasiva que hayan demostrado su eficacia, como sistemas de advertencia de deriva de la trayectoria, sistemas modernos de frenado de emergencia y programas electrónicos de estabilidad.

Programa de acción de seguridad vial 2011-2020 de la Comisión Europea.

Conforme a la adopción de un nuevo Programa de acción de seguridad vial de la UE, que tiene por objetivo reducir a la mitad los accidentes mortales en carretera en Europa durante la próxima década, la IRU ha adoptado el Programa de acción de seguridad vial 2011-2020 de la UE, el cual va en el sentido del compromiso que la profesión tiene con la seguridad vial.

Exponiendo un conjunto de iniciativas, el programa de la UE se centra en la mejora de la seguridad de los vehículos, de la infraestructura y el comportamiento de los usuarios de la carretera, e incluye la introducción de nuevos equipos de seguridad activa en los vehículos, la construcción de infraestructuras más seguras, el impulso de tecnologías inteligentes, la mejora de la capacitación y educación de los usuarios de la carretera y una mejor aplicación de las normas para evitar los accidentes de carretera.

Expresando su total apoyo a cualquier medida que aumente de forma efectiva la seguridad vial, la IRU enfatizó que la capacitación profesional y la transferencia de conocimientos debería ser la principal prioridad del programa de la UE, como la capacitación preparatoria y continua de conductores profesionales, así como crear conciencia respecto de los otros usuarios de la carretera y sobre cómo interactuar con vehículos comerciales pesados en carreteras, para evitar la principal causa de accidentes y reducirlos considerablemente.

Con ocasión de la 1ª Conferencia entre la Presidencia de la UE y la IRU sobre el transporte por carretera, celebrada en Bruselas el 1 de diciembre de 2010, la IRU también reiteró su sólido compromiso con la Carta europea de seguridad vial, al ser una de las primeras organizaciones internacionales en firmarla en 2004.

Listas de control de seguridad vial de la IRU: conductores y carga

La IRU ha elaborado nuevas y sencillas listas de control en formato de bolsillo, para conductores de camión, autocar y taxi con el fin de que constantemente recuerden los fundamentos de la seguridad vial cuando se encuentran en servicio, como lo recomienda el Estudio europeo de causalidad de accidentes de camión (ETAC), el cual identifica al elemento humano como el factor clave para mejorar efectivamente la seguridad vial. Estas listas de seguridad para conductores de la IRU seguirán siendo difundidas a nivel nacional y local a través de asociaciones miembros de la IRU.

A petición de la Comisión Europea, la IRU tradujo su lista de control para conductores a los 23 idiomas oficiales de la UE, que actualmente se encuentra disponible en el sitio web de la CE.

También ha sido elaborada una lista de control de la IRU para la estiba de la carga, exponiendo las mejores prácticas para la carga y sujeción en vehículos de mercancías por carretera, basándose en las nuevas normas armonizadas validadas por el Comité Europeo de Normalización (CEN), con el fin de garantizar el tránsito seguro del transporte de mercancías por carretera y facilitar el entendimiento y las operaciones de los transportistas de conformidad con las legislaciones nacionales.

Desarrollo sostenible

Conseguir un desarrollo sostenible es encontrar el equilibrio correcto entre desarrollo económico, igualdad social y protección del medio ambiente.

Desde la 1a Cumbre de la Tierra en Río de Janeiro en 1992, donde 182 países adoptaron el Programa 21, la definición de desarrollo sostenible más frecuentemente citada es la de un desarrollo que “satisfaga las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades”.

Por consiguiente, se ha reconocido que en economía como en ecología se aplican las reglas de interdependencia y que las acciones aisladas son imposibles. Una política que no es planeada cuidadosamente tendrá diversos efectos perversos e inclusive adversos, no sólo en la economía sino también en el medio ambiente.

“La firma de la Carta [para el desarrollo sostenible] de la IRU es uno de los acontecimientos más importantes y alentadores del periodo posterior a Río de Janeiro.”

Maurice Strong, Secretario General de la Cumbre de la Tierra de la ONU, Budapest, 1996.

Desarrollo sostenible y transporte por carretera

Conforme con la adopción del Programa 21, la industria del transporte por carretera se ha comprometido proactivamente para conseguir un desarrollo sostenible a través de la elaboración y la adopción unánime de la Carta para el desarrollo sostenible de la IRU, en el Congreso Mundial de la IRU en Budapest en 1996. Luchar por conseguir un desarrollo sostenible se ha convertido en una obligación constitucional para la industria del transporte por carretera, como prevé el Artículo 2 de los objetivos estatutarios de la IRU.

Para la industria del transporte por carretera, conseguir un desarrollo sostenible se traduce en el desafío de satisfacer las demandas del mercado con el menor coste económico, social y medioambiental posible, en particular, logrando que el transporte por carretera sea mejor, más seguro y más limpio, en vez de aumentar su volumen.

IRU Driving towards Sustainable Development

En los últimos 20 años, la industria del transporte por carretera ha invertido masivamente en las más recientes tecnologías y en la formación. A este respecto, así como con el establecimiento de la Academia de la IRU para la capacitación profesional, la IRU ha elaborado la estrategia de las 3 "íes", basada en la innovación, los incentivos y la infraestructura, como la manera más rentable de conseguir el desarrollo sostenible:

- innovación: elaborar y aplicar siempre medidas técnicas "en su origen" más eficaces y prácticas en su funcionamiento para reducir el impacto sobre el medio ambiente del transporte por carretera;
- incentivos: para fomentar la rápida adopción de las mejores prácticas y tecnologías disponibles por los profesionales del transporte;
- infraestructura: para garantizar la fluidez del tránsito y la eficiencia de las medidas antes mencionadas.

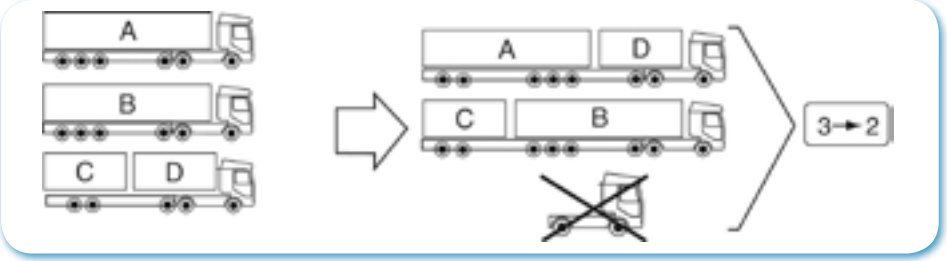
La estrategia de las 3 "íes" de la IRU para conseguir un desarrollo sostenible fue validada por el Programa de Naciones Unida para el Medio Ambiente (PNUMA) en 2002, y recomendada para otros sectores industriales.

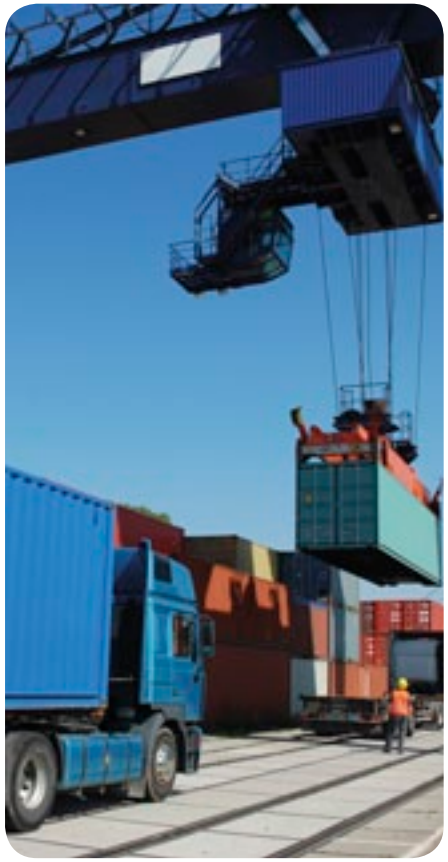
En su reunión anual de 2010, la Comisión para el desarrollo sostenible de la ONU, a la que asistieron 92 ministros, reconoció el compromiso de la industria del transporte por carretera de reducir un 30% sus emisiones de CO_2 para el año 2030 y reconoció el papel fundamental del transporte por carretera para alcanzar los Objetivos de Desarrollo del Milenio de la ONU, en particular, mejorando el servicio de transporte en vez de aumentar su volumen tanto en países en vías de desarrollo como en los industrializados.

La IRU fue admitida en el Pacto Mundial de la ONU, que es la iniciativa de responsabilidad empresarial más grande del mundo con más de 8000 participantes, sean empresas o no, en 135 países, teniendo en cuenta que las prioridades y actividades afines de la IRU – en particular la facilitación del transporte comercial por carretera, así como el desarrollo sostenible – van en el mismo sentido de los "Diez principios fundamentales" del Pacto Mundial en lo referente a derechos humanos, empleo, medio ambiente y lucha contra la corrupción.

THE GLOBAL COMPACT
APOYAMOS EL PACTO GLOBAL

Concepto modular normalizado: la solución innovadora para un transporte multimodal eficiente





La innovación es una fuerza motriz del sector del transporte por carretera y una condición indispensable para proporcionar servicio de alta calidad al cliente y seguir siendo competitivo. Fieles a la estrategia de las 3 "íes" de la IRU para alcanzar un desarrollo sostenible, basándose en incentivos, innovación e infraestructura, las soluciones innovadoras que brinda el concepto modular contribuye a mejorar, en lugar de aumentar, el transporte por carretera, en particular con la promoción del transporte multimodal.

El concepto modular fue presentado por la IRU en el Foro Internacional del Transporte 2010 sobre "Transporte e innovación: liberar el potencial" para demostrar cómo dicha innovación permite una óptima utilización de las unidades de carga existentes (módulos), por medio de combinaciones de vehículos más largos cuando sea posible y más cortos cuando sea necesario.

Estudios realizados por los gobiernos y la industria han demostrado claramente que el concepto modular mejora la eficiencia del transporte por carretera al alcanzar una mayor capacidad en volumen con menos vehículos.

El concepto modular reduce el impacto sobre el medio ambiente del transporte por carretera y brinda un gran nivel de flexibilidad para satisfacer diversas exigencias comerciales y restricciones en la infraestructura. En base a las pruebas actuales, el concepto modular:

- brinda la posibilidad de transportar el mismo volumen con menos vehículos, proporcionando así una mejora del transporte por carretera en vez de un aumento del mismo
- mejora de manera significativa el impacto sobre el medio ambiente del transporte por carretera reduciendo el número de camiones requeridos, reduciendo así drásticamente el consumo de combustible y las emisiones de CO_2;
- facilita la transferencia de cajas móviles y contenedores de un medio de transporte a otro, haciendo así al transporte multimodal más atractivo económicamente;
- reduce el desgaste del firme para la misma carga útil transportada, debido a un mayor número de ejes y un más reducido peso por eje.

Sin embargo se necesita voluntad política, ya que liberar todo el potencial del concepto modular requiere que los gobiernos armonicen y estandaricen las unidades de carga y las combinaciones de vehículos en todos los países para garantizar la compatibilidad entre todos los medios de transporte, y realizar más pruebas sobre el terreno, tanto a nivel nacional y transfronterizo, para identificar las mejores combinaciones de vehículos y optimizar las normas del concepto modular.

La IRU también ha colaborado con varias partes implicadas fundamentales a nivel de la UE para promover y facilitar el uso del concepto modular, en particular, con su contribución al lanzamiento de un sitio web especializado www.modularsystem.eu para difundir datos relacionados con el uso del concepto modular en la Unión Europea. Esta colaboración incluye a la Deutsche Bahn, la cual manifestó su disponibilidad para discutir sobre las opciones del concepto modular e involucrarse activamente en futuras pruebas sobre el terreno en Alemania.

Reducción de CO_2 en el transporte por carretera

En el marco de la 63a Exposición de vehículos comerciales de la IAA en Hanover, los participantes en el seminario de la IRU organizado conjuntamente con la asociación miembro alemana Verband der Deutschen Automobilindustrie (VDA), con el tema "Reducción de CO_2 en la industria del transporte por carretera – tendencias, tecnologías y políticas", se concluyó que los gobiernos deben mejorar las infraestructuras, promover las energías alternativas y permitir el uso internacional de combinaciones de vehículos comerciales más extensas y armonizadas, para reducir las emisiones de CO_2 en nuestra profesión.

De acuerdo con la estrategia de las 3 "íes" de la IRU para alcanzar un desarrollo sostenible, se debe destacar que al transporte por carretera sólo le corresponde el 3% de las emisiones de CO_2. Y que con una participación del 53% del consumo total de petróleo, la inmensa mayoría de las emisiones de CO_2 provienen de la producción de energía (electricidad) por parte de compañías que, en la mayoría de los casos, se benefician de un enorme apoyo financiero por parte de los Estados y están por lo tanto bajo su control.

Así pues, si el calentamiento global realmente requiere la reducción por parte de todos los sectores económicos, incluyendo – con el apoyo de la IRU y sus miembros - al transporte por carretera, una verdadera y masiva reducción de CO_2 sólo se puede lograr si la enorme cantidad de CO_2 producida por la generación de energía eléctrica es reemplazada por una energía alternativa competitiva.

Se necesita un procedimiento de certificación armonizado para emisiones de CO_2 y consumo de combustible de vehículos pesados a nivel mundial.

Al pronunciar un discurso ante el Foro mundial sobre la reglamentación e innovación tecnológica de los vehículos de las Naciones Unidas, la IRU propuso cambiar el enfoque legislativo para los vehículos comerciales pesados de forma que se concentren en las emisiones de CO_2 en lugar de hacerlo en la emisiones tóxicas, pues la industria del transporte por carretera ya ha reducido sus emisiones tóxicas hasta en un 98% en los últimos 20 años.

En lo que concierne a la reducción de CO_2 en el transporte por carretera, la IRU hizo un llamamiento a los gobiernos para conseguir normas de emisiones armonizadas a nivel mundial y elaborar un procedimiento de certificación mundial para las emisiones de CO_2 de vehículos comerciales pesados.

De hecho, lo que necesita la industria del transporte comercial por carretera para abordar de forma eficaz el tema de la reducción de las emisiones de CO_2, es elaborar ciclos de emisiones realistas y armonizados para los vehículos pesados. Esta iniciativa ha sido desarrollada y es totalmente apoyada por la Comisión Técnica Internacional (CIT) de la IRU.

1ª Conferencia sobre transporte por carretera de la IRU y la Presidencia de la UE y reunión ministerial

La primera Conferencia de la IRU y la Presidencia de la UE sobre transporte por carretera y reunión ministerial ha tenido lugar el 1 de diciembre de 2010 en Bruselas con el patrocinio del Secretario de Estado belga para la Movilidad, Etienne Schouppe. Este acontecimiento bajo el lema «El transporte por carretera del futuro: eficiente, seguro y sostenible» reunió a 400 responsable políticos y otras personas influyentes del sector del transporte por carretera.

Los ministros de transporte y representantes ministeriales de los 27 Estados miembros de la UE y de Noruega, participaron en este evento y tuvieron una reunión ministerial paralela, durante la cual pudieron adoptar una declaración común firmada por el Secretario de Estado belga para la Movilidad, Etienne Schouppe, en nombre del Consejo de Transporte de la UE, y por el Presidente de la IRU, Janusz Lacny, en nombre del transporte por carretera.

De izquierda a derecha: el Presidente de la IRU, Janusz Lacny, el Secretario de Estado belga para la Movilidad, Etienne Schouppe, el Vicepresidente de la CE y Comisario Europeo de Transporte, Siim Kallas, el Presidente del Comité de enlace de transporte de mercancías ante la UE de la IRU, Alexander Sakkers, y el Secretario General de la IRU, Martin Marmy.

Declaración de la 1a Conferencia de la IRU y la Presidencia de la UE sobre transporte por carretera
(Resumen)

"Transporte por carretera eficiente, seguro y sostenible para el futuro"

Aprobada por los participantes en la 1ª Conferencia de la IRU y la Presidencia de la UE sobre transporte por carretera y reunión ministerial en Bruselas, Bélgica, el 1 de diciembre de 2010

Los representantes

Admitiendo que:

- El transporte comercial por carretera es la columna vertebral de las economías y sociedades sólidas y dinámicas, que se ha convertido en una herramienta de producción indispensable y en un catalizador de la movilidad sostenible;
- Con la búsqueda de soluciones aún más seguras, ecológicas y eficaces, ningún otro medio o sector podrá igualar la contribución actual y futura del transporte comercial por carretera al progreso, y que;
- Se necesita una nueva perspectiva para que las partes privadas interesadas consigan un acuerdo con los responsables políticos nacionales y europeos, sobre las prioridades y políticas necesarias para establecer en Europa un sistema de transporte eficiente y ecológicamente sostenible.

con el fin de informar cuáles son las necesidades de movilidad económica, social y ecológicamente sostenibles de todos los ciudadanos de la UE, y convencidos de que los objetivos estratégicos, sociales y medioambientales de la UE sólo pueden ser alcanzados fomentando la eficiencia, la seguridad y la sostenibilidad del transporte por carretera, solicitan a los gobiernos de la UE:

- Reconocer que el transporte comercial por carretera es una herramienta de producción indispensable, que conecta entre sí a todos los modos de transporte a través de sus servicios únicos de puerta a puerta, agilidad, flexibilidad y relación entre calidad y precio;
- Crear una auténtica colaboración entre los sectores público y privado con la industria del transporte por carretera, para garantizar que todos los asuntos relacionados con el transporte sean abordados de manera conjunta y constructiva;

Y elaborar políticas que permitan:

- Una opción modal que no esté sometida a las fuerzas del mercado;
- Políticas de infraestructuras bien fundadas y dirigidas;
- Un transporte sin delincuencia;
- Un espacio de aplicación único;
- Innovación;
- Duplicar la proporción del transporte colectivo de pasajeros;
- Políticas accesibles de transporte urbano;
- Una mano de obra sostenible, y
- Marcos reglamentarios flexibles.

La Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU), sus asociaciones nacionales miembros de transporte por carretera y sus profesionales, se comprometen a ofrecer su plena colaboración a las autoridades gubernamentales, en una auténtica asociación público-privada, para dirigir el progreso económico, social y medioambiental en la UE "trabajando juntos por un futuro mejor".

"Transporte por carretera eficiente, seguro y sostenible para el futuro"

Etienne Schouppe, Secretario de Estado belga para la Movilidad

Brian Simpson, Presidente del Comité de transporte y turismo del PE

Siim Kallas, Vicepresidente de la CE y Comisario Europeo de Transporte, dirigiéndose a los conferencistas

Declaración conjunta de ministros de transporte adoptada en la 1a conferencia sobre transporte por carretera de la IRU y la Presidencia de la UE

Los ministros

- Considerando el papel esencial que desempeña el transporte por carretera en la vida cotidiana de los ciudadanos de la UE y para satisfacer las necesidades de una economía europea sólida y dinámica, conectando entre sí a todas las empresas con todos los mercados y contribuyendo a la movilidad sostenible de personas y mercancías;
- Reconociendo que el transporte comercial por carretera desempeña un papel fundamental al apoyar las cadenas de suministro, la logística, los viajes, el empleo y la prosperidad en la economía de la UE y en toda la sociedad;
- Admitiendo la necesidad de trabajar juntos para desarrollar un transporte por carretera más respetuoso con el medio ambiente, seguro y competitivo conforme con los objetivos de la estrategia de Lisboa;
- Reconociendo que la reducción del impacto ecológico del transporte comercial por carretera requerirá soluciones innovadoras, viables y sostenibles;
- Insistiendo en que para reducir efectivamente el número de accidentes en que están involucrados vehículos comerciales que circulan por carretera, se requerirá que el 85% de las causas de dichos accidentes se eliminen por medio de una formación adecuada de conductores profesionales y otros usuarios de las carreteras.

Han decidido coordinar sus esfuerzos para

- Trabajar en asociación con la industria del transporte comercial por carretera,

para que ésta consiga reducir desde el origen su impacto sobre el medio ambiente, apoyando la investigación de tecnologías más ecológicas, así como alternativas viables a los combustibles fósiles para vehículos comerciales pesados, y ofreciendo incentivos para facilitar el despegue comercial de las últimas tecnologías y de las mejores prácticas;

- Coordinar las políticas de transporte nacionales y regionales con el fin de desarrollar y mantener una infraestructura de alta calidad y soluciones de transporte inteligente interoperables, tendentes a eliminar las barreras existentes a la libre circulación de personas y mercancías y hacer el mejor uso de la infraestructura existente o prevista;
- Integrar los diferentes modos de transporte en un sistema europeo de transporte altamente eficaz y competitivo, que garantice la movilidad sostenible de personas y mercancías.
- Aplicar una política social bien equilibrada para el transporte comercial por carretera, teniendo en cuenta las necesidades específicas de la mano de obra, la protección de los trabajadores y la formación profesional, garantizando la competitividad de la industria en la UE;
- Promover la aplicación armonizada y flexible de todos los reglamentos de la UE aplicables al transporte por carretera;
- Comprometerse a identificar las principales causas de accidentes en las que están involucrados vehículos comerciales, promoviendo la formación profesional de los conductores y favoreciendo la introducción de programas de sensibilización sobre la seguridad vial;

invitan

- A todas las partes interesadas a participar en un diálogo continuo y efectivo en forma de asociación público-privada, para conseguir avanzar hacia los objetivos identificados en esta declaración.

Firmado en nombre del Consejo de Transporte de la UE y la Unión Internacional de Transporte por Carretera.

Adoptada en Bruselas, Reino de Bélgica, 1 de diciembre de 2010

Crear zonas de estacionamiento seguras para luchar contra el crimen organizado en las carreteras

La falta de información sobre la ubicación de las zonas seguras para aparcar, así como la enorme escasez de estacionamientos seguros, unidas a las estrictas normas sobre tiempos de conducción y periodos de descanso para los conductores, hacen que estos se detengan en lugares inadecuados o zonas inseguras. Esta situación facilita los ataques a conductores, camiones y carga por parte de "piratas" de la carretera y organizaciones criminales internacionales. La IRU, en colaboración con el Foro Internacional del Transporte (FIT), ha realizado una encuesta conjunta sobre los ataques a conductores, la cual concluyó que 1 de cada 6 conductores ha sido atacado al menos una vez en los últimos cinco años.

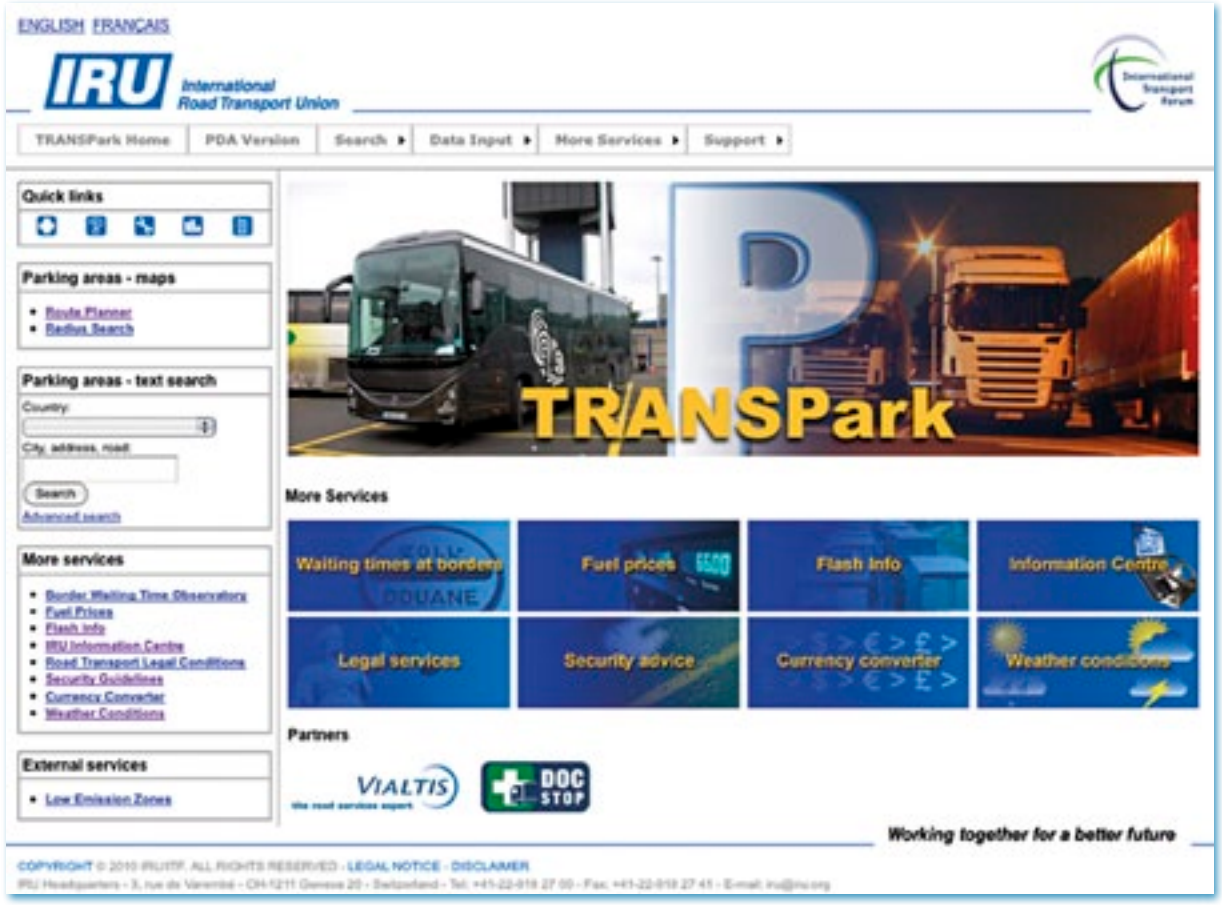
Las medidas para garantizar la seguridad de las personas y las mercancías incluyen, prioritariamente, la frecuente difusión de información precisa sobre la ubicación de zonas seguras para el estacionamiento de camiones (ZEC) y sobre las instalaciones disponibles, así como la construcción y/o modernización de las ZEC en cantidades suficientes y en sitios adecuados para satisfacer la demanda del creciente tránsito de mercancías por carretera.

TRANSPark: Servicios en línea de la industria del camión

Para ayudar a los conductores a encontrar zonas de estacionamiento seguras, brindarles asistencia para que respeten los tiempos de conducción y los periodos de descanso cada vez más estrictos, resolver dificultades relacionadas con las restricciones de tráfico no armonizadas en los diferentes países o simplemente para mejorar su comodidad, la IRU, junto con el FIT, ha elaborado TRANSPark, un programa de aplicación en internet para localizar, registrar y buscar ZEC en más de 40 países.

Partiendo de una base de datos sobre zonas de estacionamiento realizada por la IRU durante más de 20 años, junto con sus asociaciones miembros, el FIT y los ministerios de transporte nacionales, TRANSPark permite identificar fácilmente la ubicación de zonas de estacionamiento seguras y convenientes, dentro de un radio de 100 kilómetros, a lo largo de sus rutas. Todos los servicios disponibles en la zona de estacionamiento elegida, como dispositivos de seguridad, reparación de camiones, lavado de vehículos, hotel, restaurante, están detallados y pueden ser utilizados como criterios para la selección del estacionamiento idóneo.

Prestar una serie de servicios complementarios sin coste alguno hace de TRANSPark un auténtico centro de información para todos los profesionales del transporte de mercancías por carretera.



La Comisión Europea cede la dirección de LABEL a la IRU y al FIT

La IRU, junto con el Foro Internacional del Transporte (FIT), firmó un acuerdo de cooperación para el proyecto LABEL financiado por la UE, para favorecer la ubicación y establecimiento de nuevas zonas para el estacionamiento de camiones que brinden niveles satisfactorios de seguridad y comodidad.

Con motivo de una conferencia organizada conjuntamente por la Comisión Europea (CE) y la Presidencia belga de la UE en Bruselas bajo el lema "Mejorar el estacionamiento de camiones en Europa", la IRU y el FIT asumieron la responsabilidad de ser "organismos de aplicación" del proyecto LABEL de la Comisión Europea, el cual, después de 3 años de funcionamiento y financiación por parte de la Comisión Europea, ha dado como resultado un sistema de clasificación de zonas para el estacionamiento de camiones (ZEC).

La IRU y el FIT se han comprometido a mantener y seguir desarrollando conjuntamente el LABEL en un formato sostenible a través de la plataforma de TRANSPark en internet, el cual fue puesto en marcha por ambas organizaciones para proporcionar información en línea sobre la ubicación, disponibilidad e instalaciones de las ZEC en 40 países.

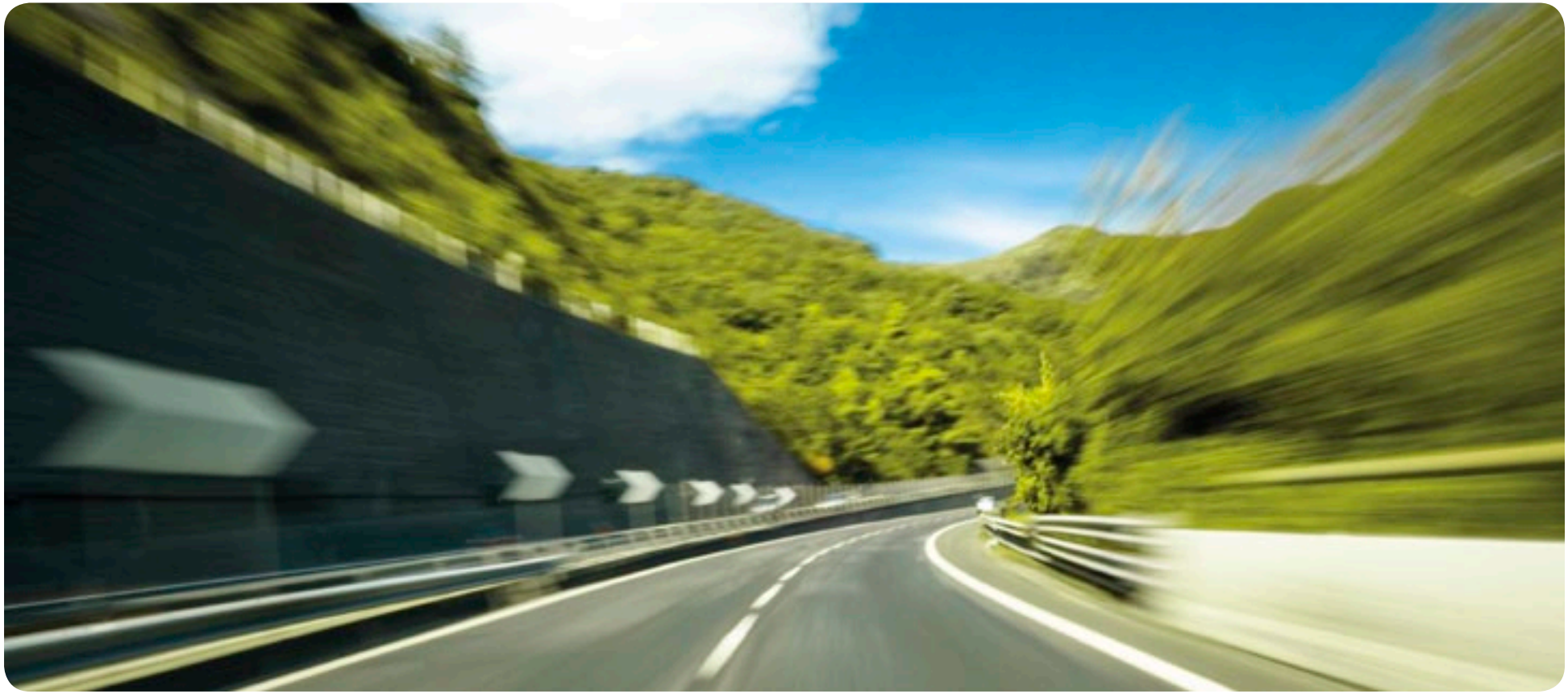
Además, la IRU y el FIT han puesto énfasis en la urgente necesidad de difundir información sobre la ubicación de las zonas de estacionamiento seguras existentes, y de estimular el desarrollo de ZEC que brinden niveles satisfactorios de seguridad y comodidad, con el fin de reducir drásticamente los riesgos de seguridad para todos los actores involucrados en el transporte comercial de mercancías por carretera.

www.iru.org/index/transpark-app

Tarificación de las infraestructuras: la internalización de los costes externos puede suponer una carga de hasta 414 mil millones de euros en la economía de la UE al año, lo cual sólo beneficiará a dos países de la UE

El transporte por carretera, como cualquier actividad comercial, puede afectar negativamente al medio ambiente. A la contaminación y al ruido locales resultantes se les conoce como “costes externos”. La industria del transporte por carretera siempre ha querido pagar su parte, siempre y cuando se respeten los principios de no discriminación y de una tarificación fiscal para todos los medios de transporte.

La IRU ha insistido continuamente en la presentación adecuada del concepto de internalización de los costes externos del transporte, con el fin de garantizar que sólo los costes externos reales sean incluidos y que todas las tasas, impuestos y derechos existentes que ya han sido pagados por el sector, sean tomados en cuenta antes de tomar cualquier decisión sobre si se necesitan pagos adicionales por parte del sector



del transporte por carretera. La IRU también ha exigido que los ingresos potenciales obtenidos por la tarificación adicional de la infraestructura se destinen claramente a la reinversión en el sector del transporte por carretera para reducir efectivamente sus costes externos.

La IRU encargó a Progtrans un estudio científico independiente sobre "la internalización de costes externos y el impacto directo en las economías de cada Estado miembro de la UE, y las consecuencias para la industria del transporte por carretera en Europa".

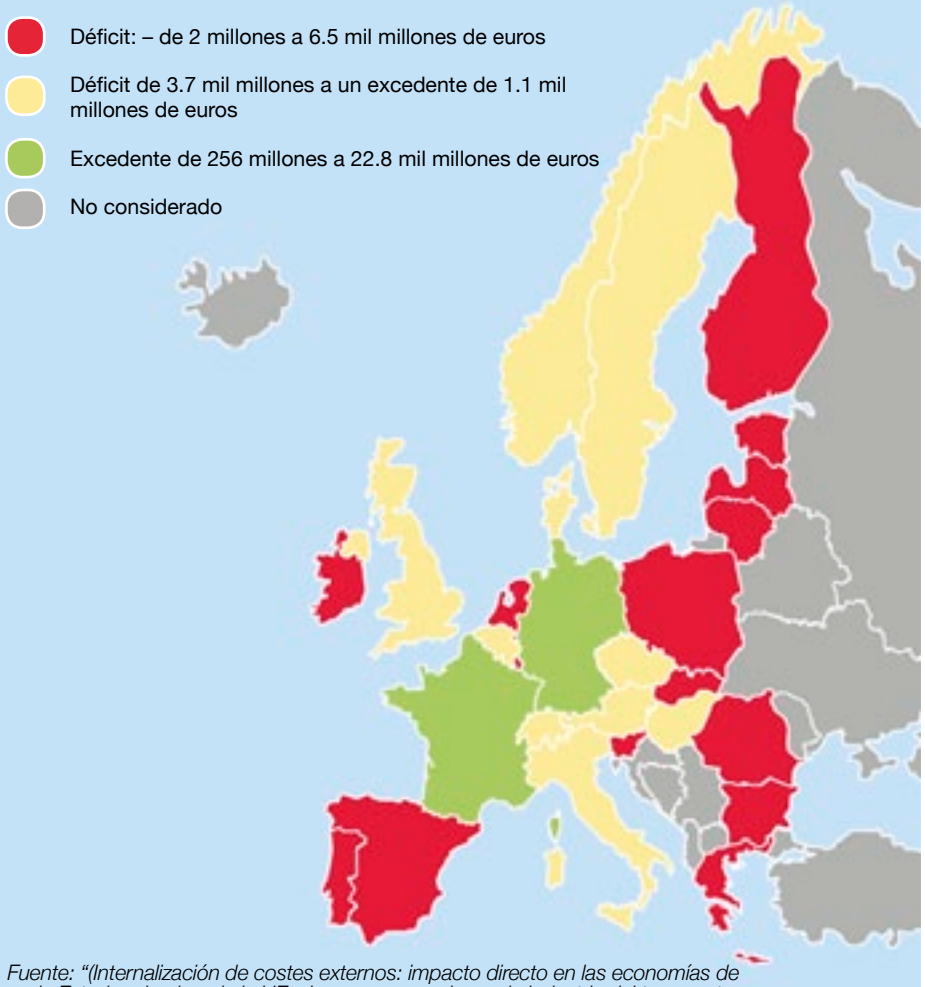
El estudio reveló que en 2009, la industria del transporte por carretera ya ha pagado 15 mil millones de euros en tasas por utilización de infraestructuras y que los costes generados por la internalización de los costes externos aumentará de 5 a 414 mil millones de euros al año, dependiendo del año y del escenario de tarificación de la Comisión Europea que haya sido elegido. ¡Añadir la internalización de costes externos a las actuales tasas por la utilización de infraestructuras supondría como resultado un coste total a las economías de la UE de 20 a 436 mil millones de euros al año!

Progtrans obtuvo estas cifras convincentes simulando el cobro de tasas por la utilización de infraestructuras por parte de todos los Estados miembros de la UE, basándose en los flujos reales de transporte y en las previsiones para 2020 y 2030, según los valores de los costes externos considerados por la propuesta de la Comisión Europea de 2008 y el Manual de la Comisión.

Si se comparan los ingresos de cada Estado miembro cobrados a los transportistas nacionales y extranjeros con los costes afines a su comercio nacional, el estudio demuestra que sólo dos países – Francia y Alemania – se beneficiarían de la internalización de los costes externos, sin importar cuál sea el año y el escenario del estudio. Quince países se enfrentarían a graves pérdidas en su economía nacional. Los nueve países restantes sufrirían diversas consecuencias y tendrían pérdidas generales bastante grandes comparadas con los beneficios nacionales obtenidos en la mayoría de años y escenario (ver imagen).

En base a estos resultados, la IRU considera que el Consejo y el Parlamento Europeo deberían seguir examinando hasta qué punto los impuestos, tasas y derechos ya existentes que han sido pagados por los diferentes medios de transporte cubren su utilización de la infraestructura y los costes externos. Finalmente, el enfoque político debería ser la asignación de los ingresos fiscales que resulten de las tasas, impuestos y derechos actuales y potenciales pagados por los diversos modos para eliminar sus respectivos costes externos. Es probable que en 2011 continúe el proceso de toma de decisiones sobre la propuesta de la Euroviñeta.

Distribución geográfica de déficits y superávits generados por los valores mínimos y máximos de la propuesta de la UE de internalizar los costes externos.



Fuente: "(Internalización de costes externos: impacto directo en las economías de cada Estado miembro de la UE y las consecuencias en la industria del transporte por carretera en Europa"), Progtrans, agosto de 2010, Basilea

Reconocimientos y premios

En su calidad de organización mundial del transporte por carretera que promueve la excelencia en el transporte por carretera para alcanzar un desarrollo sostenible, la IRU ha establecido diversos premios prestigiosos para recompensar a quienes han obtenido logros sobresalientes en la profesión, así como a quienes han, por medio de sus acciones, contribuido en gran medida a alcanzar los objetivos económicos, sociales y medioambientales de la industria del transporte por carretera.

Los premios de la IRU pretenden recompensar a los mejores conductores y responsables de las empresas, así como a las mejores prácticas políticas y profesionales que mejoran el rendimiento social, comercial, medioambiental y de seguridad y eficiencia del transporte por carretera, además de promover tales logros a nivel mundial como un medio para difundir experiencias que puedan servir de ejemplo para que toda la industria los emule, a la vez que mejoren su imagen.

Diplomas de honor de la IRU

El Diploma de honor de la IRU fue atribuido a 1053 conductores de autobús o autocar y de camión de 29 países, y a 25 taxistas de 3 países, que han conducido por lo menos un millón de kilómetros con una experiencia de al menos 20 años en la profesión del transporte internacional de pasajeros o mercancía por carretera, sin ocasionar ningún accidente y sin cometer ninguna infracción grave de los reglamentos aduaneros, administrativos y de tránsito durante al menos los últimos cinco años.

Tal rendimiento merece un reconocimiento y sirve de ejemplo a los jóvenes conductores, a la vez que mejora la imagen de la profesión.

Orden de mérito de la IRU

La Orden de mérito de la IRU ha sido atribuida al Secretario General de la Secretaría Internacional Permanente de la Organización de la Cooperación Económica del Mar Negro (BSEC PERMIS), S. E. el embajador Leonidas T. Chrysanthopoulos, en reconocimiento a su destacada contribución personal al desarrollo de los vínculos del transporte por carretera en Eurasia en el seno de la región de la BSEC, así como por su continuo apoyo al trabajo de la IRU.

En la 1ª Conferencia de la IRU y la Presidencia de la UE sobre transporte por carretra y reunión ministerial, celebrada en Bruselas el 1 de diciembre, la IRU también atribuyó la Orden de mérito de la IRU a Ronald R. Knipling Ph.D., por su destacada contribución a la promoción de la seguridad en carretera a través de su trabajo de investigación, “Gran riesgo de choque de camiones, causalidad y prevención”. El Sr. Knipling es asesor en seguridad vial y factores humanos.

Gran premio de honor de la IRU

Creado en 1967, el “Gran premio de honor” de la IRU es una distinción atribuida cada dos años por un jurado internacional durante un evento de la IRU importante, a un profesional o profesionales del transporte internacional por carretera que haya realizado un admirable acto de valor en el curso de sus actividades.

El Gran premio de honor de la IRU fue atribuido a la tripulación de un autocar de la compañía búlgara BIOMET, por la admirable profesionalidad, determinación y valor que demostró cuando su autocar y 37 pasajeros fueron tomados como rehenes por un pasajero armado con graves problemas mentales. Conservando la calma, los miembros de la tripulación consiguieron tranquilizar al hombre desequilibrado, el cual fue arrestado posteriormente por la policía sin que se produjesen heridos tras largas horas de arduas negociaciones.

De izquierda a derecha: el Vicepresidente de la IRU, Graham Smith, el Presidente de la IRU, Janusz Lacny, el Secretario General de la BSEC, Leonidas Chrysanthopoulos, el Secretario General de la IRU, Martin Marmy, y el Vicepresidente de la IRU, Pere Padrosa.

De izquierda a derecha: el Presidente de la IRU, Janusz Lacny, el Presidente del Comité de transporte y turismo del PE, Brian Simpson, los ganadores del Gran premio de honor de la IRU Kremena Todorava, Dobrin Ivanov y Krum Krumov, el Secretario General de la IRU, Martin Marmy, el Vicepresidente de la CE y Comisario Europeo de Transporte, Siim Kallas, y el Secretario de Estado belga para la Movilidad, Etienne Schouppe.

De izquierda a derecha: el Presidente de la IRU, Janusz Lacny, el Secretario de Estado belga para la Movilidad, Etienne Schouppe, el Vicepresidente de la CE y Comisario Europeo de Transporte, Siim Kallas, el científico Ronald R. Knipling, Ph.D, el Presidente del Comité de transporte y turismo del PE, Brian Simpson, y el Secretario General de la IRU, Martin Marmy.

Mejor compañía euroasiática del año

Cada año, este premio de la IRU reconoce los grandes avances medioambientales, económicos, sociales y de seguridad, así como la profesionalidad demostrada por compañías de transporte por carretera en la región de Eurasia. Este concurso goza de gran popularidad entre las asociaciones y compañías de transporte por carretera internacionales en Eurasia, y pretende generalizar las mejores prácticas entre las compañías euroasiáticas de transporte por carretera.

Celebrado por 8a ocasión en 2010, el premio de la IRU "Mejor transportista por carretera internacional de la CEI" ha extendido su alcance geográfico para cubrir la zona euroasiática. Este año, el jurado puso una atención particular a los programas de seguridad implantados por las compañías candidatas.

Los ganadores en 2010 son:

- ATP #6, Bielorrusia (1-10 vehículos), por las altas normas medioambientales de su flota y la atención asignada a la seguridad del transporte.
- Auto Lux, Ucrania (11-50 vehículos), por las altas normas medioambientales de su flota y el gran interés por la formación de conductores.
- Rapid, Ucrania (50+ vehículos), por su sistema de gestión recientemente integrado que garantiza altas normas medioambientales, sociales y de seguridad.

Los Certificados de honor fueron atribuidos a:

- PC Metelkov S.B., Rusia, por las normas de alta calidad de sus servicios.
- Avtodom Motors KST, Kazajistán, por los programas destinados al desarrollo de competencias del personal.
- Karakojunly Company, Turkmenistán, por su sólido apoyo al desarrollo de los vínculos del transporte por carretera en Eurasia.
- ZakarpatEvroTrans, Ucrania, por las altas normas ecológicas de su flota.
- Intertransavto, Bielorrusia, por sus programas sociales para los empleados.

IRU City Trophy 2011

El Premio "Trofeo City" de la IRU 2011

El objetivo de este premio de la IRU destinado a una ciudad que promocione el servicio de autocares, es recompensar a las autoridades municipales que aplican políticas a favor del turismo en autocar y estimulan a otras ciudades a seguir su ejemplo. Las ciudades que proporcionan buenas instalaciones para los autocares se llevan beneficios económicos, mientras que las que no, limitan sus ingresos provenientes del turismo. Las candidaturas de ciudades de todo el mundo son bienvenidas.

Los ganadores de las ediciones precedentes son las ciudades de Estocolmo (Suecia) en 2009, Chester (RU) en 2007 y Dresde (Alemania) en 2005.

El premio "Eurochallenge" de la IRU 2011

El objetivo del premio Eurochallenge de la IRU es promover el mayor uso del transporte público urbano e interurbano en autobús y autocar, por medio de proyectos innovadores rentables de alta calidad. El premio Eurochallenge de la IRU es atribuible a cualquier compañía de transporte público con sede en Europa, ya sea de propiedad pública o privada.

2011 IRU Eurochallenge Award

Formación de la IRU – Aprender a aprender

El objetivo de la formación de la IRU es inculcar una cultura de "aprender a aprender" dentro del sector del transporte por carretera, creando una sinergía entre todas las actividades de formación de la IRU – la Academia de la IRU, la formación del TIR y la formación interna de la IRU.

El equipo de formación de la IRU ha seguido desarrollando su plataforma multilingüe en internet, para mejorar sus métodos de cualificación y optimizar un acceso eficiente a sus más recientes recursos de formación. Todos los participantes de la formación de la IRU, ya sean directores de transporte por carretera, conductores, asociaciones miembros o autoridades aduaneras, se benefician de un acceso único a material de formación interactivo y herramientas eficaces de gestión de la formación.

Bruselas – Los Institutos de Formación Acreditados de la Academia de la IRU discuten sobre iniciativas de aprendizaje fundamentales

Academia de la IRU – Excelencia mundial y reconocimiento internacional de la formación profesional en el transporte por carretera

La Academia de la IRU trabaja con sus socios y grupos de expertos a nivel mundial para proporcionar un marco armonizado para la formación profesional en el transporte por carretera, para beneficio de la industria del transporte por carretera y la sociedad en su conjunto.

Las actividades y diplomas de formación de la Academia de la IRU gozan de reconocimiento internacional y del apoyo del Comité Consultivo de la Academia de la IRU (ADC), compuesto por representantes del Banco Mundial, la Comisión Económica de las Unidas Naciones para Europa (UNECE), el Foro Internacional del Transporte (FIT), la Comisión Europea (CE) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (FTE). La Academia de la IRU también tiene el apoyo de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

La cobertura geográfica de la red internacional de los Institutos de formación Acreditados (ICA) de la Academia de la IRU sigue aumentando. Todos los ICA de la Academia de la IRU tienen en común el compromiso de aplicar normas internacionales de formación de alta calidad. Para satisfacer mejor las necesidades regionales específicas de sus ICA, la Academia de la IRU está desarrollando centros regionales de competencia para Europa sudoriental y la colaboración con el Instituto de Logística de Oriente Medio (ILMO). La Academia de la IRU también ha elaborado programas adaptados a las necesidades específicas de la región de la Liga de Estados Árabes.

Tras la 4a Reunión anual de ICA de la Academia de la IRU en Bruselas, se organizaron seminarios regionales y nacionales en Serbia, Ucrania, Azerbaiyán, Croacia y Moldavia, que atrajeron a un largo público de profesionales del transporte, organismos nacionales de formación y expertos en educación.

Bakú – La Academia de la IRU aborda la puesta en práctica del tacógrafo digital en países no miembros de la UE ni del AETR

Vrnjacka Banja – La Academia de la IRU toma por objetivo la seguridad vial en Europa sudoriental en un seminario regional organizado bajo el auspicio del Centro Regional para el SE de la Academia de la IRU.

Yalta – Los Diplomas de la Academia de la IRU fueron atribuidos durante una ceremonia en la conferencia conjunta IRU/AsMAP UA sobre "Problemas, soluciones, perspectivas del transporte internacional por carretera".

Formación de la IRU – Aprender a aprender

Programas de la Academia de la IRU

La Academia de la IRU proporciona a través de su red mundial de ICA cuatro programas de capacitación esenciales, los cuales se orientan al desarrollo de habilidades de los profesionales del transporte por carretera, y a la mejora de sus conocimientos sobre los principales aspectos de las operaciones del transporte por carretera y su capacidad para abordarlos.

Diseñados por expertos reconocidos internacionalmente, los programas de la Academia de la IRU son continuamente actualizados para incorporar las mejores prácticas y garantizar la conformidad con los más recientes reglamentos internacionales, nacionales y de la UE aplicables.

Programa CAP para directores

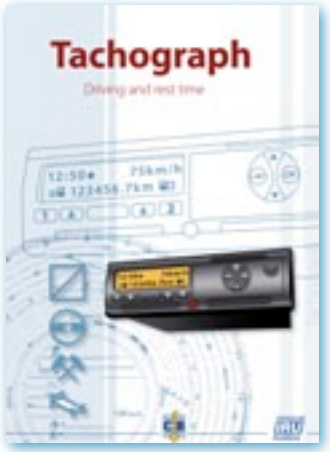
El programa del Certificado de aptitud profesional (CAP) para directores de la Academia de la IRU sigue brindando una serie de normas internacionales exhaustivas de capacitación con el fin de satisfacer las necesidades de los directores. El programa ha vuelto a ser elaborado para tomar en cuenta la nueva disposición del reglamento 1071/2009 de la CE que entrará en vigor a finales de 2011.

Programa CAP para conductores

El programa del Certificado de aptitud profesional (CAP) para conductores de la Academia de la IRU ha sido realizado abarcando una serie completa de temas que van desde la seguridad en las operaciones de carga y estiba de la mercancía hasta la conducción ecológica.

Programa ADR

El programa ADR de la Academia de la IRU ha sido actualizado y ahora toma en cuenta las nuevas disposiciones que emanan de la revisión del acuerdo ADR de 2011.



Programa tacógrafo

El programa de tacógrafo de la Academia de la IRU ha tenido mucha demanda tras la puesta en aplicación de las disposiciones del acuerdo AETR con fecha del 16 de junio de 2010. La Academia de la IRU movilizó a las asociaciones miembros de la IRU, socios y recursos para organizar diversos talleres regionales y la formación para formadores, con el fin de ayudar a los profesionales del transporte por carretera a aplicar el tacógrafo digital y las nuevas reglas del periodo de conducción y de descanso en países que no pertenecen a la UE ni al AETR.

Los siguientes ICA obtuvieron de forma satisfactoria acreditación en diversos programas de capacitación de la Academia de la IRU:

- ABADA, centro de formación, Azerbaiyán – Programa tacógrafo
- ABBAT, centro de formación, Tayikistán – Programa tacógrafo
- AIA, centro de formación, Kirguistán – Programa tacógrafo
- AMSM, centro de formación, Macedonia – Programas ADR y tacógrafo

Kazato, centro de capacitación, Kazajistán

AMSM, centro de capacitación, Macedonia

- BAMAP-VEDY, centro de formación, Bielorruisia – Programa tacógrafo
- Bilimitrans, centro de formación, Uzbekistán – Programa tacógrafo
- CIPTI, centro de formación, Moldavia – Programa tacógrafo
- Fundacja Akademia Transportu, Polonia – Programa para directores CAP
- Kazato, centro de formación, Kazajistán – Programas ADR y tacógrafo
- LATVIJAS, centro de formación, Letonia – Programa tacógrafo
- POU Nova Gradiska, centro de formación, Croacia – Programa tacógrafo
- Centro serbio de formación – Programa tacógrafo
- TCC AIRCU, centro de formación, Ucrania – Programas ADR y tacógrafo
- Centro turco de formación, Escuela vocacional de logística Beykoz, Turquía – Programa para directores CAP
- TRANSMANAGER, centro de formación, Georgia – Programa tacógrafo
- CENTAR ZA OBRAZOVANJE SIROKI BRIEG, Bosnia y Herzegovina – Programas para directores CAP, ADR y tacógrafo
- AMERIT, centro de formación, Macedonia – Programa tacógrafo
- RACJ, Jordania - Programa para directores CAP.

Formación de la IRU – Aprender a aprender

Seguridad en las operaciones de carga y estiba de la mercancía.

De conformidad con el objetivo de la IRU de mejorar la seguridad vial y con el fin de responder a las necesidades que varias ICA han manifestado, la Academia de la IRU ha elaborado un programa multilingüe de capacitación interactiva sobre la seguridad en las operaciones de carga y estiba de la mercancía. Este módulo de formación estará a disposición de las ICA a través de los programas de formación CAP para directores y conductores, o como un módulo autónomo de formación periódica.

Estuche de herramientas sobre VIH/SIDA "Conducir para el cambio"

El estuche de herramientas multimedia sobre VIH/SIDA "Conducir para el cambio" de la Academia de la IRU, elaborado en asociación con la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (FIT), pretende sensibilizar y brindar capacitación específica sobre el VIH/SIDA. Está a disposición de todos los Institutos de formación Acreditados (ICA) de la Academia de la IRU, de las asociaciones miembros de la IRU y de los socios interesados, en inglés, ruso y ahora también en francés.

Nueva lista de control de seguridad

En asociación con la Union Internationale des Chauffeurs Routiers (UICR), la Academia de la IRU ha realizado una lista de control de seguridad para conductores, que podrá ser utilizada por cualquier conductor en caso de accidente vial. Dicha lista de control viene incluida en el material de referencia de los programas del CAP para directores y conductores.

Plataforma de gestión de contenidos de la Academia de la IRU

La reciente versión mejorada de la plataforma de gestión de contenidos de la Academia de la IRU, brinda un acceso más fácil a los recursos de formación y al material profesional de referencia de la Academia de la IRU. Este sistema multilingüe intuitivo y fácil de usar brinda asistencia a lo largo del proceso de aprendizaje. Todos los recursos se encuentran a disposición de los ICA de la Academia de la IRU, para que los descarguen y los utilicen en la preparación de su programa y en el proceso de actualización.

www.iru.org/academy

Formación de formadores

La Academia de la IRU ha seguido proporcionando capacitación a formadores con el fin de mejorar las habilidades necesarias para poner en marcha la formación del transporte por carretera y satisfacer las normas de formación de alta calidad e internacionalmente armonizadas de la Academia de la IRU. Diversos programas de formación para formadores, como ADR y tacógrafo, han sido realizados con éxito orientados al desarrollo de habilidades técnicas, pedagógicas y metodológicas de los formadores. Estos talleres para formadores serán ampliados al CAP para directores y conductores en 2011.

Seminario sobre la aptitud del conductor

Organizado en asociación con la Comisión internacional de exámenes para conducir (CIECA), el Seminario sobre la aptitud del conductor de la Academia de la IRU atrajo a un gran número de profesionales de la formación y a un importante grupo de expertos internacionales. En el seminario no sólo se destacaron los avances hechos en el proceso de formación del conductor, sino también la falta de armonización en la formación y las pruebas que resulta de la inadecuada aplicación de la Directiva 59/2003 de la CE, sobre la formación inicial de los conductores y la formación periódica. Se puso de relieve la posición única y el papel decisivo de la Academia de la IRU, para dirigir y supervisar la armonización de las normas de la cualificación profesional del transporte por carretera.

Módulos de formación interactiva del TIR

El módulo de educación a distancia del TIR, elaborado conjuntamente por la IRU y la Organización Mundial de Aduanas (OMA), se encuentra disponible en árabe. Asimismo, la IRU sigue desarrollando sus actividades de capacitación del TIR específicamente adaptadas a las necesidades de las asociaciones del TIR.

Con el fin de facilitar el uso de las declaraciones anticipadas en línea de la IRU y TIR-EPD, la IRU también ha elaborado una nueva serie de módulos de educación a distancia completos que se ocupan del papel de cada actor involucrado en las declaraciones anticipadas del TIR. Dichos módulos ahora se encuentran disponibles a través del sitio web de la IRU en inglés, francés, ruso y turco.

Podgorica – La Academia de la IRU ofrece sesiones informativas regionales para formadores de los programas ADR y tacógrafo en Europa sudoriental

Bruselas – Seminario de aptitud del conductor IRU/CIECA

¡Conseguir la movilidad sostenible con el...

En la economía globalizada y altamente competitiva del día de hoy, los nuevos modelos de movilidad junto con el creciente desarrollo económico, la igualdad social y las preocupaciones medioambientales a nivel mundial, han planteado la urgente necesidad de pensar de nuevo en nuestros sistemas de transporte y cambiar la actitud de la gente que viaja.

Las políticas de transporte deben fomentar el mayor uso del servicio de transporte seguro, ecológico, rentable en el consumo de energía, flexible y aun así accesible, como el que brindan los autobuses y autocares para garantizar la movilidad sostenible de todos, en cualquier parte del mundo.

Como el transporte colectivo en autobús y autocar abarca todas estas cualidades, y proporciona una respuesta satisfactoria para toda una serie de desafíos actuales y futuros relativos a la movilidad – como la inclusión social, la conexión con otros modos de transporte, las emisiones de CO_2 y la congestión –, la industria del autobús y el autocar ha lanzado Smart Move, una campaña de sensibilización y promoción a largo plazo, con el objetivo de colocar a los autobuses y autocares en el centro del debate sobre el transporte en la elaboración de políticas, para duplicar su uso y conseguir una movilidad sostenible para todos.

Durante más de un año, la campaña Smart Move ha proporcionado datos fiables y precisos a los responsables de la toma de decisiones y elaboración de políticas para garantizar que se adopten leyes con conocimiento de causa, a la vez que ha incitado a tomar políticas que apoyen, promuevan e incentiven una mayor utilización del transporte en autobús y autocar por los ciudadanos a nivel local, nacional, regional y mundial cuando sea posible.

Smart Move en las Naciones Unidas en la cumbre COP15 de Copenhague

Smart Move, junto con Eurolines y la asociación miembro danesa Danske Busvognmaend, organizó un evento en Copenhague en el marco de la Conferencia COP15 sobre cambio climático de la ONU, para demostrar de qué manera el transporte en autobús y autocar es una de las formas más sencillas para que los ciudadanos reduzcan sus emisiones de carbono. De hecho, un autobús o autocar, el más ecológico de todos los modos de transporte en términos de rentabilidad del combustible por kilómetro por pasajero, puede sustituir hasta 30 coches en las carreteras, reduciendo así el consumo de combustible y las emisiones de CO_2 y conservando un alto nivel de flexibilidad y accesibilidad.

El primer Foro euroasiático del autobús y el autocar lanza Smart Move en Oriente Medio

El 1er Foro euroasiático del autobús y el autocar organizado junto con la IRU en Estambul bajo el patrocinio del ministro de transporte de Turquía, Binali Yildirim, y en asociación con la Federación unida de asociaciones de agencias de viajes (UFTAA), la Unión árabe de transportes terrestres (AULT) y la Unión de cámaras y bolsas de comercio de Turquía (TOBB), fue testigo del lanzamiento oficial de la campaña Smart Move en Turquía y la región de Oriente Medio.

Duplicar el uso de autobuses y autocares en Rusia y la CEI, Asia y el Pacífico

La campaña Smart Move fue lanzada en Rusia y la región de la CEI, en presencia de unos 400 representantes políticos y empresariales destacados, entre ellos, el gobernador de la región de Nizhny Novgorod, Valery Shantsev.

En el marco de la Exposición Mundial de Shangai, la campaña Smart Move también fue lanzada en la región de Asia y el Pacífico, con el lema “Mejor transporte, mejor ciudad, mejor vida”. En esa ocasión, nuevos socios de China, Japón

...compromiso de duplicar el transporte en autobús y en autocar!

y Australia se unieron a la campaña, extendiendo considerablemente así su alcance geográfico en la promoción de los servicios de transporte en autobús y autocar seguros, ecológicos, fácil de utilizar, eficientes y accesibles.

El Vicepresidente de la Comisión Europea y Comisario de transporte, Siim Kallas (izquierda), se encuentra con el Vicepresidente de la IRU Graham Smith

Siim Kallas, Vicepresidente de la CE y Comisario de transporte de la UE, se interesa por Smart Move

Los objetivos políticos y comerciales de Smart Move también fueron presentados al Vicepresidente de la Comisión Europea y Comisario de transporte de la UE, Siim Kallas.

El Parlamento Europeo acepta el objetivo de Smart Move de duplicar la utilización de autobuses

El Parlamento Europeo incorporó el objetivo de Smart Move de duplicar el uso de autobuses en su informe sobre el futuro sostenible para el transporte en la Unión Europea, el cual sirve de base para diseñar el Libro blanco estratégico de la UE sobre política de transporte para el periodo 2010-2020.

Smart Move gana fuerza

Smart Move está ganando fuerza a nivel mundial con 82 socios afiliados alrededor del planeta, entre los que hay destacadas organizaciones empresariales, fabricantes de vehículos y medios de información, así como miles de conductores de autobús o autocar y partidarios individuales, que comparten los valores de Smart Move y apoyan su objetivo.

A través de su sitio web en 8 idiomas, con un boletín informativo, fichas de datos, soluciones prácticas comprobadas, mejores prácticas en la profesión, campañas gemelas a nivel nacional y apoyo social a los medios de información, Smart Move es un compromiso de los conductores de autobús y autocar y las asociaciones nacionales miembros de la IRU con respecto a sus clientes y socios, responsables políticos, interesados y medios de información, que proporciona datos y difunde las mejores prácticas para duplicar el transporte en autobús y autocar.

Síganos...

http://twitter.com/Smart_move

http://www.facebook.com/SmartMoveCampaign

http://www.youtube.com/user/Smartmovecampaign

Facilitación del transporte por carretera

Cualquier desventaja para el transporte por carretera es una desventaja aún mayor para la economía y la sociedad en su conjunto.

La industria del transporte por carretera persigue el objetivo de brindar un mejor servicio, en vez de un mayor servicio de transporte y en interés de la economía y de toda la sociedad, es fundamental que no se perjudique este modo de transporte terrestre, el cual es determinante para dirigir la prosperidad económica y el progreso social en todo el mundo.

La facilitación del transporte por carretera pretende armonizar las leyes en vigor que rigen el transporte por carretera, con el fin de garantizar su compatibilidad, evitar toda duplicación o confusión inútil que pueden ocasionar retrasos costosos, infracciones de las leyes y multas.

Las restricciones y prohibiciones a la libre circulación de camiones y autocares también deberían ser armonizadas, reducidas y, a ser posible, eliminadas. Además, la correcta aplicación de las leyes existentes también es fundamental, antes de elaborar otras nuevas.

La facilitación del transporte por carretera también pretende aumentar el comercio y el turismo nacional e internacional, eliminando barreras administrativas, fiscales y físicas que obstaculizan el transporte por carretera y, por consiguiente, el desarrollo económico.

Por lo tanto, la facilitación requiere encontrar el justo equilibrio entre seguridad efectiva, prevención de fraude y seguridad vial por un lado, y racionalización de leyes y trámites administrativos por otro, en particular en las fronteras

Los procedimientos internacionales, en particular en las fronteras, constituyen una gran barrera para el comercio, el turismo y el transporte y requiere medidas bien orientadas con el fin de maximizar el uso de los escasos recursos políticos, financieros y administrativos disponibles.

Los prolongados tiempos de espera en las fronteras ocasionan una enorme alteración de las cadenas de logística y movilidad, cuestan miles de millones a la economía cada año, sin mencionar las implicaciones sociales y sanitarias de las retenciones infinitas en las fronteras.

Si los vehículos y empleados de la industria del transporte por carretera pierden tiempo en las fronteras, finalmente serán los consumidores y la sociedad quienes pagarán los costes por dichas barreras, las cuales reducen la eficacia de la economía mundial y retrasan el urgente desarrollo económico en las regiones menos favorecidas del mundo.

Por lo tanto, es en interés de la sociedad que el transporte por carretera no debe resultar perjudicado, y que su papel fundamental como motor del desarrollo económico y social debe ser reconocido y apoyado por todos los organismos nacionales e internacionales que se encargan de elaborar políticas.

Así, todos los actores, autoridades y empresas tienen un interés común de trabajar en una asociación público-privada para promover y seguir facilitando el transporte por carretera.

El acuerdo OmniBUS de la UNECE podría estar finalizado en 2011

La IRU recibió con beneplácito los rápidos avances realizados por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (UNECE) para la conclusión de OmniBUS, acuerdo mundial multilateral sobre el transporte internacional de pasajeros por autocar y autobús, que prepara el terreno para terminar el trabajo en 2011.

Una vez ratificado, se espera que el acuerdo OmniBUS facilite considerablemente el transporte internacional de autobuses y autocares armonizando los diferentes tipos de autorizaciones necesarias; armonizando los controles y la duración de las autorizaciones de tránsito bilaterales; mejorando los servicios al cliente en terminales; y dando tratamiento prioritario al servicio internacional de autobús y autocar y a sus clientes en las fronteras.

Los avances hechos por OmniBUS son un paso concreto para alcanzar los objetivos de la iniciativa mundial Smart Move de duplicar el uso del transporte en autobús y autocar y lograr una movilidad sostenible para todos.

El transporte en autobús y autocar en ciudades y destinos turísticos debe ser facilitado y las zonas de baja emisión deben ser armonizadas en toda Europa

Más de 160 ciudades en 11 países europeos han introducido zonas de baja emisión (ZBE), algunas aplicando restricciones a los vehículos y limitaciones en el transporte colectivo de pasajeros en autobuses y autocares, incluyendo a vehículos con motores EURO III, que era la mejor opción medioambiental hace apenas 5 años.

A pesar del gran desarrollo de dichas zonas en años recientes especialmente en Europa, sigue faltando un auténtico análisis de coste-beneficio del verdadero impacto de las ZBE. Además, no existe un marco armonizado para apoyar la introducción de estas ZBE. Como resultado, el mercado único y la zona de viaje de la UE se encuentran cada vez más fragmentados, lo cual conlleva ineficiencias y eleva los costes para las empresas de autobús o autocar y de viajes, a la vez que afecta negativamente a la movilidad local y a toda la cadena del turismo.

Esto es lo más lamentable, ya que los autobuses y autocares son los que tienen el más bajo impacto sobre el medio ambiente de todos los modos de transporte, incluso en términos de emisiones de CO_2 por pasajero transportado.

Estos problemas son particularmente graves y urgentes con respecto de los autobuses y autocares EURO III, ya que éstos constituyen el 30-35% de todas las flotas de autobuses y autocares en la mayoría de países europeos. La IRU, trabajará a favor de la exención de restricciones viales para autobuses y autocares EURO III, o por la postergación de su entrada en vigor hasta 2015.

En 2011 la IRU seguirá colaborando con sus asociaciones nacionales miembros, para crear un marco armonizado a nivel de la UE para las ZBE u otros procedimientos y restricciones similares.

La IRU exige reglamentos equilibrados y viables sobre los derechos de los pasajeros en el transporte europeo en autobús y autocar

La IRU deplora la oportunidad que perdieron las instituciones de la UE para alcanzar un acuerdo sobre la reglamentación de los derechos del pasajero de transporte en autobús y autocar.

Habría sido sumamente positivo tanto para los pasajeros, como para los profesionales del transporte si el Parlamento y el Consejo hubieran alcanzado un acuerdo en segunda lectura. La IRU ya había hecho propuestas constructivas y viables para que esto sucediera y está dispuesta a seguir colaborando con el fin de garantizar que los intereses de los pasajeros y profesionales sean satisfechos.

La aplicación de reglamentos equilibrados y viables, como los que propuso el Consejo en el ámbito del Reglamento, así como el régimen de responsabilidad de los transportistas en caso de accidente, deben garantizar que los derechos del pasajero de transporte en autobús y autocar sean elaborados de manera armonizada y eficiente en toda la Unión Europea. Los profesionales del transporte europeos necesitan de tal armonización para mejorar la calidad de sus servicios y cumplir con el verdadero objetivo que hay detrás de esta legislación, es decir, proteger mejor los derechos del pasajero.

Con este fin, y como reacción a los desafíos actuales y futuros para la movilidad de los ciudadanos europeos, la industria del autobús y el autocar ha tomado la iniciativa sin precedentes de trabajar colectivamente para duplicar el uso de autobuses y autocares en la próxima década, a través de la campaña Smart Move.

El transporte por carretera con Eurasia

El transporte por carretera conecta entre sí a todas las empresas con todos los mercados mundiales importantes a lo largo de la antigua Ruta de la seda

En la actualidad, como resultado de la mundialización y de la importancia del transporte marítimo el 80% del comercio mundial se lleva a cabo a través de unos 30 puertos cada vez más saturados, produciendo congestiones, retrasos y por último también mayores costes a lo largo de la cadena de suministro para el consumidor final. Esta dinámica ha conducido a la disminución del comercio no sólo en el territorio de influencia de los puertos, sino también en todos los países que no tienen acceso al mar, impidiendo su desarrollo económico y provocando a menudo tensiones políticas y sociales.

Sin embargo, ningún país tiene restringido el acceso al transporte por carretera. Dos tercios de la población mundial viven en Asia y trabajan, fabrican y comercializan con el resto del mundo – sobre todo a través del transporte marítimo. No obstante, sólo el transporte por carretera, gracias a la alta calidad de sus servicios únicos, flexibles y de puerta a puerta, es capaz de conectar a todas las empresas que se encuentran en la zona euroasiática con los principales mercados mundiales.

Por lo tanto, reabrir la antigua Ruta de la seda al comercio a través del transporte por carretera, no sólo brinda una alternativa para el transporte de mercancías de Asia a Europa y viceversa, sino que, por encima de todo, dirige el desarrollo económico y social, la estabilidad política y, a fin de cuentas, el progreso, la prosperidad y la paz en todos los países a lo largo de los 12,000-50,000 kilómetros de los diversos itinerarios de la Ruta de la seda.

Conforme con los Objetivos de Desarrollo del Milenio de la ONU, así como con el Programa de acción de Almaty y fiel a su compromiso de alcanzar un desarrollo sostenible, la IRU ha enfocado sus esfuerzos y recursos en la reapertura de la antigua Ruta de la seda, con el fin de ayudar a todas las empresas que se encuentran a lo largo de esas carreteras a producir y comercializar entre ellas y con el resto del mundo, creando así empleos, estimulando el crecimiento del PIB y aumentando la prosperidad.

Reabrir la Ruta de la seda no implica 15,000 kilómetros de viaje para un solo camión. El propósito es, por encima de todo, conectar entre sí a todas las empresas involucradas en la cadena de producción a través de servicios de transporte por carretera de puerta a puerta, en distancias cortas o medianas.

Pero la posibilidad de un viaje de extreme a extremo, como un cable eléctrico, es esencial para permitir el desarrollo del comercio y la interconexión de todas las empresas involucradas en una cadena de producción. Aunque estos objetivos comunes se encuentran al alcance, sólo se pueden lograr si se da prioridad política a la eliminación de las numerosas barreras del transporte por carretera.

El estudio sobre “Opciones de transporte terrestre entre Europa y Asia” publicado por la Cámara de Comercio de los Estados Unidos, apoyándose en los resultados de la Nueva iniciativa euroasiática de transporte terrestre (NELTI) de la IRU en 2006, demostró la viabilidad de dichas actividades de transporte y también que estas nuevas operaciones del transporte por carretera todavía se pueden mejorar muchísimo, si derribamos las “barreras invisibles” a lo largo de la Ruta de la seda que principalmente son más el resultado de procedimientos inadecuados que de la falta de infraestructura como generalmente se cree.

Los desafíos son numerosos; sin embargo, también lo son las nuevas oportunidades que surgen al facilitar las relaciones entre socios comerciales y al incorporar las diversas economías a las de otras regiones. Con esta perspectiva, la IRU ha realizado varios proyectos piloto y caravanas de camiones en los últimos 10 años para dirigir, reunir y analizar información sobre los impedimentos pendientes y las barreras no físicas al transporte por carretera en la región euroasiática, con el fin de proporcionar recomendaciones precisas a todas las partes interesadas de la región, cuyas decisiones y actividades pueden tener un impacto positivo en la reapertura de la Ruta de la seda al comercio por transporte por carretera.

Estos proyectos incluyen la Caravana Pekín-Berlín-Bruselas en 2004, la Caravana en la carretera circular del Mar Negro en 2007, la actual Nueva iniciativa euroasiática de transporte terrestre (NELTI), así como la Caravana de camiones en la Ruta de la seda de ECO-IRU en 2010, los cuales han contribuido en gran medida a sensibilizar a las autoridades públicas sobre la necesidad de seguir promoviendo y facilitando el transporte por carretera como la clave para fomentar el desarrollo económico y social de los países de la región.

Nueva iniciativa euroasiática de transporte terrestre de la IRU: segunda fase de supervisión

La Nueva iniciativa euroasiática de transporte terrestre de la IRU (NELTI) fue nombrada "Mejor proyecto logístico en el transporte entre Oriente y Occidente" por la revista financiera internacional "Jura Mope Sea", con motivo de la Conferencia euroasiática de logística organizada por los ministerios de asuntos exteriores y de transporte de Kazajistán y Lituania, quienes subrayaron que las nuevas soluciones logísticas, como la NELTI de la IRU, tienen el potencial para ser catalizador de cambios importantes en el flujo comercial y las políticas de transporte público.

Lanzada en 2008, la NELTI de la IRU ha entrado en su segunda fase y ahora se concentra en la elaboración de un mapa de carreteras que identifique los temas por resolver y las medidas necesarias para reducir el tiempo y coste del transporte por carretera entre China y Europa.

La información reunida demuestra que la intensidad de las operaciones de transporte varía entre las rutas norte, central y sur de la NELTI, siendo la ruta del norte la más utilizada.

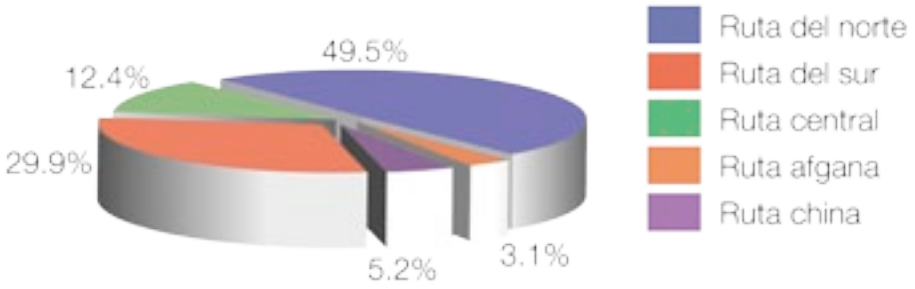


Fig. 1. Distribución de la cantidad de viajes redondos en las principales rutas de la NELTI del 16.09.2008 al 30.06.2010

Rutas de la NELTI

- La distancia total cubierta por las compañías alcanza 2.5 millones de kilómetros.
- El volumen total de la carga transportada excedió las 8.12 mil toneladas.
- Los tipos de mercancía transportadas en el marco del proyecto siguen siendo diversos, desde productos alimenticios (golosinas, verduras, fruta, fruta seca, etcétera) y productos semiacabados (lana, hilados, caucho, piezas de recambio, etcétera) hasta medicamentos, material de equipamiento, etcétera.
- La carga promedio por vehículo en la segunda fase de la NELTI de la IRU difiere, dependiendo de la ruta: 16.8 toneladas en la ruta del norte, 18.1 toneladas en la ruta central y 25.8 toneladas en la ruta del sur.
- La velocidad promedio de movimiento en la mercancía a lo largo de las rutas de la NELTI es de 18.4 km/h, principalmente debido a que el 40% del tiempo total se pierde en las fronteras.

Garantizar las provisiones por carretera para mantener la paz y reconstruir Afganistán, país destruido por la guerra

Con el proyecto NELTI, la IRU ha desplegado una gran cantidad de esfuerzos para promover y seguir facilitando el tránsito de mercancías por carretera en Asia central, con el fin de garantizar el constante suministro de mercancías por carretera de Europa y China a Afganistán y satisfacer las necesidades de las fuerzas de paz de la ONU.

En este contexto, la IRU organizó la 2a reunión del Grupo de trabajo sobre tránsito afgano en Bakú, Azerbaiyán, dedicada a analizar las condiciones para el envío de mercancías a Afganistán y elaborar recomendaciones para facilitar el transporte por carretera. Los participantes, entre los que había representantes de gobierno de los Estados de tránsito, así como representantes de UNECE, OSCE, BAD, TRACECA, la embajada de Estados Unidos en Azerbaiyán y agencias federales estadounidenses, entre ellas el departamento de defensa estadounidense, abordaron y aprobaron recomendaciones específicas al país elaboradas por la IRU. Todas las partes reconocieron la crucial importancia del proyecto de tránsito afgano para iniciar la reconstrucción del país a través del aumento del comercio regional, como se hizo en Europa durante el periodo de posguerra.

En esta ocasión, la IRU y el gobierno de Azerbaiyán firmaron un Memorándum de entendimiento (MoU) con el fin de garantizar el desarrollo del potencial del tránsito en Azerbaiyán, como una encrucijada estratégica para promover las conexiones del transporte euroasiático, incluyendo el tránsito en Afganistán.

Ministro de transporte de Azerbaiyán, Ziya Mamedov (izquierda) y Secretario General de la IRU, Martin Marmy, firmando el MoU

Mazar-e-Sharif, Afganistán

Comisión intergubernamental de TRACECA
Zhantoro Satybaldiyev, Secretario General

"La Iniciativa "Model Highway" de la IRU, apoyada por varios países del programa TRACECA, puede convertirse en uno de los proyectos piloto de la región y nuestra colaboración puede ser determinante para alcanzar este objetivo."

Iniciativa “Model Highway” de la IRU

La Iniciativa “Model Highway” de la IRU (MHI) pretende ser una parte ejemplar de la carretera, diseñada y realizada en auténtica asociación público-privada por gobiernos nacionales, instituciones financieras internacionales, organizaciones internacionales y la comunidad empresarial para demostrar el potencial económico y el atractivo de la nuevamente abierta Ruta de la seda, y seguir facilitando las operaciones del transporte por carretera en toda la masa continental euroasiática.

La MHI de la IRU ya cuenta con el apoyo de grandes instituciones financieras internacionales, como el Banco Mundial, el Banco Asiático de Desarrollo (BAD) y el Banco Europeo para la Reconstrucción y el Desarrollo (BERD), así como la Organización Mundial de Aduanas (OMA). La iniciativa de la IRU también es apoyada por el ministerio de desarrollo e infraestructura regional de Georgia, el ministerio de transporte y comunicaciones de la República de Kazajistán, el ministerio de transporte y comunicaciones de la República de Tayikistán y el ministerio de transporte y comunicaciones de Ucrania.

La MHI de la IRU tiene el objetivo de armonizar los procedimientos aduaneros en conformidad con los convenios internacionales y las mejores prácticas, así como proporcionar puntos de cruce de frontera para el transporte por carretera con condiciones técnicas, de procedimiento e infraestructura de vanguardia. La MHI de la IRU incluirá inversiones internacionales en la infraestructura complementaria de carreteras, como instalaciones de almacenamiento y logística en lugares económicamente estratégicos; la extensión de la red de gasolineras; el establecimiento de una red de estacionamientos seguros con instalaciones de mantenimiento técnico y puntos de venta de piezas de recambio y productos de consumo habitual, así como la construcción de hoteles para albergar a los conductores.

Cuando esté terminada, la MHI de la IRU dará como resultado la creación de docenas de miles de nuevos empleos en la zona euroasiática; el avance de las economías nacionales a lo largo de la “carretera modelo”; la reducción de la corrupción, especialmente en las fronteras y en los controles de carretera; y la entrega de carga más rápida, y por tanto más barata, entre Asia y Europa.

Con esta perspectiva, la IRU presentó su nueva Iniciativa “Model Highway” para guiar a las instituciones financieras internacionales, incluyendo el Banco Mundial, la Corporación Financiera Internacional, el Banco Asiático de Desarrollo y el Programa de comercio e inversión del Mar Negro, en el marco de la 43ª Reunión anual del Banco Asiático de Desarrollo en Tashkent. En dicha ocasión, la IRU dirigió el Grupo de trabajo del Acuerdo marco sobre comercio e inversión (TIFA), pidiendo a los participantes fortalecer el comercio regional y la cooperación económica aplicando la MHI, destacando la necesidad de una acción coordinada por parte de organizaciones internacionales, instituciones financieras y gobiernos de los países de tránsito para promover y seguir facilitando el transporte por carretera en países sin acceso al mar de Asia central, con el fin de fomentar los flujos de comercio y turismo y el desarrollo económico de la región.

El Banco Mundial
Philippe Le Houerou, Vicepresidente,
Europa y región de Asia central

“Me complace enormemente saber que la IRU tiene el firme compromiso de trabajar en estrecha colaboración con el Banco Mundial para acelerar el desarrollo sostenible del transporte terrestre que une a Europa y Asia a través de Asia central... La experiencia de la IRU y otras organizaciones internacionales será de gran importancia al respecto... Permítanme expresarles mi sincero interés en seguir colaborando con la IRU… en este tema tan importante.”

Organización Mundial de Aduanas (*OMA*)
Kunio Mikuriya, Secretario General

“La OMA podría apoyar el establecimiento de la infraestructura prevista en la MHI a través de nuestro programa Columbus para miembros de la subregión, si los aspectos de la iniciativa relativos a las aduanas cumplen plenamente con los principios fundamentales de la Estrategia de fomento de la capacidad de la OMA”.

Banco Europeo para la Reconstrucción
y el Desarrollo (*BERD*)
Thomas Maier, Director General, Infraestructura

“El BERD… estaría dispuesto a considerar propuestas de inversión viables, en particular, para el equipamiento de cruces fronterizos y la construcción de gasolineras y otras instalaciones de la carretera, siempre y cuando los contratos sean de licitación pública justa y transparente.”

Caravana de camiones en la Ruta de la seda de OCE-IRU 2010: “Conducir el progreso de Islamabad a Estambul”

Como siguiente paso lógico en la estrategia de la IRU de conectar entre sí a las empresas de Asia y Europa a lo largo de la zona euroasiática, así como aumentar la conciencia pública y privada sobre las enormes oportunidades creadas por este puente terrestre, la IRU organizó, en asociación público-privada con la Organización de Cooperación Económica (OCE), la Caravana de camiones en la Ruta de la seda 2010, compuesta por 8 camiones que recorrieron 11,000 kilómetros a través de Afganistán, Azerbaiyán, Irán, Pakistán, Tayikistán, Turquía y Turkmenistán.

Con el objetivo de seguir desarrollando el comercio y la cooperación económica entre la región de la OCE y el resto del mundo, para que los países sin acceso al mar obtengan todos los beneficios de la mundialización al permitir que el transporte por carretera aporte progreso y prosperidad, los principales objetivos son:

- promover la facilitación del transporte por carretera en la región de la OCE;
- supervisar la aplicación del Acuerdo marco sobre comercio e inversión de la OCE;
- reunir información relativa a las carreteras, como tiempos de espera en cruces fronterizos, procedimientos aduaneros y tasas por la utilización de infraestructuras, así como los requisitos de visado en la región de la OCE; y
- analizar la infraestructura a lo largo de la red vial de la OCE.

Secretario General de la OCE, Mohammad Yahya P. Maroofi

Los resultados preliminares indicaron que la Caravana ha alcanzado sus objetivos y que las principales barreras no físicas, en particular en las fronteras, provienen sobre todo de la ineficiente aplicación de los instrumentos clave de la ONU para la facilitación del comercio multilateral y del transporte por carretera.

La necesidad de mejorar la infraestructura vial en algunas zonas también fue identificada y estas mejoras ahora deberían ser aplicadas de acuerdo con la Iniciativa “Model Highway” de la IRU.

www.silkroadcaravan.org

6ª Conferencia euroasiática sobre transporte por carretera de la IRU y reunión ministerial, Tiflis (Georgia), 16-17 de junio de 2011

"Transporte por carretera: interconectando todas las empresas y todos los medios de transporte entre Europa y Asia – Prioridad al Cáucaso"

La Conferencia de la IRU incluye reuniones plenarias interactivas sobre

- El Cáucaso – puente entre Europa y Asia;
- La Ruta central de la NELTI de la IRU a través de los mares Negro y Caspio, una opción rentable en tiempo y costes;
- Transporte de mercancías por carretera seguro, eficiente y rentable a lo largo de la Ruta de la seda;
- Aspectos jurídicos, técnicos y de infraestructura del transporte por carretera y operaciones de transporte multimodal a lo largo de la Ruta de la seda;
- Mapa de carretera para corredores de transporte bilaterales, regionales y multilaterales entre Europa y Asia (NELTI – Segunda fase);
- Facilitación del transporte comercial por carretera en los mares interiores euroasiáticos.

¡Únase a líderes del transporte y el comercio de las esferas políticas y empresariales de los 5 continentes, para conocer los desafíos prácticos, las soluciones viables y las grandes oportunidades para el transporte por carretera a lo largo de la ruta central de la Nueva iniciativa euroasiática de transporte por carretera de la IRU (NELTI)!

Esta reunión ministerial y una reunión especial para líderes de organizaciones internacionales e instituciones financieras, identificarán las acciones necesarias para promover y seguir facilitando el transporte por carretera a lo largo de las conexiones euroasiáticas de transporte vial conjuntamente con la Conferencia de la IRU.

El transporte por carretera con Eurasia

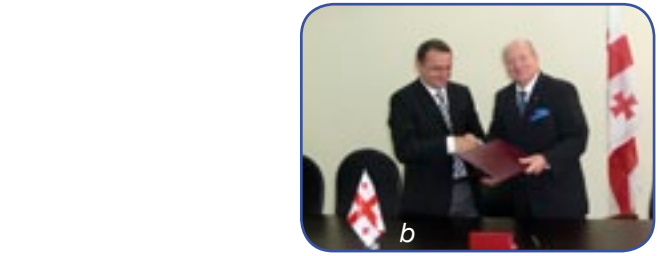
Fortalecimiento de la cooperación regional en Eurasia

La IRU firmó 8 Memorandos de entendimiento (MoU), que son instrumentos fundamentales para desarrollar junto con las asociaciones nacionales miembros la cooperación con gobiernos y organizaciones regionales intergubernamentales, con el objetivo de identificar zonas clave donde fomentar la colaboración y establecer un marco jurídico capaz de formar un mercado eficaz para el transporte internacional por carretera, incorporar sistemas de transporte por carretera nacionales y regionales a regímenes legislativos mundiales, así como aplicar auténticas asociaciones público-privadas para seguir promoviendo y facilitando el transporte por carretera en Eurasia.

La IRU firmó MoU con los gobiernos de Azerbaiyán (a), Georgia (b), Kazajistán (c), Kirguistán (d), Moldavia (e), Tayikistán (f), Ucrania (g) y Uzbekistán, todos países que desempeñan un papel importante en el futuro desarrollo de vínculos del transporte por carretera en Eurasia. Es posible que otros tres MoU se firmen en el transcurso de 2011 con los gobiernos de Armenia, la República de Bielorrusia y Turkmenistán.

La región del Mar Negro liberaliza gradualmente el transporte por carretera

Siete países miembros de la Cooperación Económica del Mar Negro (BSEC), Albania, Armenia, Georgia, Moldavia, Rumania, Serbia y Turquía, crearon un 'Permiso BSEC' multilateral, que será recíprocamente reconocido para el tránsito de mercancías por sus autoridades nacionales respectivas. En 2011, el Permiso BSEC seguirá siendo desarrollado con el fin de permitir el tránsito de camiones o el transporte bilateral de mercancías en los territorios de todos los países de la región de la BSEC con un simple documento.



La IRU firma MoU con 8 gobiernos euroasiáticos

El sistema TIR: facilita y asegura el comercio internacional y el transporte

Ratificado por 68 partes contratantes y aplicado actualmente en 57 países, el Convenio TIR permite a 40,000 compañías de transporte por carretera autorizadas realizar actividades facilitadas de transporte internacional, gracias a procedimientos TIR seguros y armonizados.

Tras la publicación del estudio de la Cámara de Comercio de los Estados Unidos en mayo de 2008, que concluyó claramente que el Convenio TIR fue la mejor herramienta para aplicar el Marco de normas SAFE de la OMA, los organismos TIR de la UNECE analizarán en 2011 las implicaciones del Marco de normas SAFE de la OMA para el TIR y para el Convenio internacional de la ONU sobre la armonización de los controles de mercancías en las fronteras.

El Secretario General de la IRU, Martin Marmy (izquierda), firma un MoU con el ministro interino de transporte y aviación civil de Afganistán, Dr. Daoud Ali Najafi.

Pakistán confirma estar listo para unirse al Convenio TIR y Afganistán se prepara a reactivar el TIR en 2011

El primer seminario TIR-OCE, cuyo anfitrión fue el ministerio de transporte y aviación civil de Afganistán, con el apoyo de la Organización de Cooperación Económica (OCE), reunió a representantes de alto nivel de los ministerios afganos de transporte, economía, comercio y asuntos exteriores y de la administración de aduanas, la cámara de comercio y la industria afgana, la Conferencia de la ONU sobre Comercio y Desarrollo y la IRU.

En la presentación del seminario el Secretario General Adjunto de la OCE, S.E. Altaf Asghar, hizo un llamamiento a la IRU para preparar, en colaboración con los principales interesados, un plan de acción para activar el sistema TIR en Afganistán en 2011. El viceministro de transporte y aviación civil de Afganistán, S.E. Ghulam Ali Rasekh, reiteró el apoyo de su ministerio a la aplicación del sistema TIR en Afganistán lo más pronto posible en colaboración con la administración de aduanas, la OCE y la IRU.

El día nacional del tránsito y el transporte en Afganistán, 18 de octubre de 2010, la IRU firmó en Kabul un Memorándum de entendimiento con el gobierno de Afganistán, sobre el desarrollo del transporte por carretera euroasiático y la reactivación del sistema TIR en Afganistán durante la primera mitad de 2011.

La IRU fortalece la cooperación con China y brinda asistencia a su administración de aduanas para acceder al Convenio TIR

La IRU se reunió con el representante permanente recientemente nombrado, el embajador extraordinario y plenipotenciario de la misión permanente de la República Popular China ante la Oficina de la ONU en Ginebra, He Yafei. En la reunión se analizó el impacto de la mundialización y el empleo extensivo de contenedores en el comercio internacional, así como las alternativas disponibles para seguir facilitando el transporte por carretera en China y sus países vecinos para fomentar el comercio en toda la región y a lo largo de la Ruta de la seda revitalizada.

Su Excelencia He Yafei, representante permanente de la República Popular China ante la ONU (derecha) y Martin Marmy, Secretario General de la IRU.

El Sr. He Yafei expresó su disponibilidad para colaborar con la IRU en el fortalecimiento de la cooperación en zonas de interés mutuo y seguir facilitando el comercio internacional y el transporte por carretera.

Durante tres meses, la IRU se reunió con el director del departamento chino de control e inspección de aduanas, Hongbo Liu, quien fue asignado por su administración de aduanas nacional para evaluar los beneficios del sistema TIR, así como analizar los términos y condiciones de su aplicación con el fin de preparar la incorporación de China al Convenio TIR.

La IRU y UNCTAD firman un MoU que allana el camino hacia una mayor cooperación para la aplicación de sistemas aduaneros y de las mejores prácticas

El MoU centra su atención en la integración de nuevos elementos electrónicos TIR, en particular, la predeclaración electrónica TIR (TIR-EPD) y el sistema SafeTIR en tiempo real (RTS), al programa informático ASYCUDA de UNCTAD.

Esta nueva sinergía entre la IRU, el sistema ASYCUDA de UNCTAD y las funciones electrónicas TIR ayudarán a optimizar los normas y procedimientos aduaneros en los países beneficiarios, contribuyendo a la expansión geográfica del sistema TIR en nuevos países y regiones cubiertas por ASYCUDA pero que aún no son partes contratantes del Convenio TIR.

Desarrollar la unión aduanera de Bielorrusia, Kazajistán y Rusia

En base a su Memorándum de entendimiento firmado con la EurAsEc, la IRU emprendió una extensa cooperación con la Comisión de la unión aduanera entre Bielorrusia, Kazajistán y Rusia, haciendo varias propuestas para garantizar que el Código aduanero de la unión facilite la aplicación del Convenio TIR en el recientemente creado territorio aduanero único.

La unión aduanera entró en vigor en julio de 2010 y contribuirá considerablemente a eliminar toda una serie de desafíos que enfrentan las compañías internacionales de transporte por carretera que operan en esos países.

En 2011, la IRU seguirá trabajando con la Comisión de la unión aduanera, en particular, para garantizar la aplicación a nivel de la unión aduanera de las herramientas IT de gestión de riesgo TIR, como la predeclaración electrónica TIR y el sistema SafeTIR en tiempo real.

El sistema TIR logra establecerse en la región de la OCE

Una vez firmado el MoU con la Organización de Cooperación Económica (OCE), la IRU y sus asociaciones nacionales miembros de la región de la OCE han promovido con éxito el uso de los procedimientos del TIR para el transporte entre los Estados miembros de la OCE, así como con países vecinos como Pakistán.

La administración aduanera de la República Islámica de Irán (IRICA) y la IRU también han acordado fortalecer su colaboración para seguir facilitando el transporte comercial por carretera en Irán y la región circundante, así como promover la formación profesional a través de la Academia de la IRU.

Aplicación del Convenio TIR en las regiones de Oriente Medio y África del norte

La IRU fortaleció su cooperación con la Liga de Estados Árabes (LEA), con la perspectiva de seguir facilitando el transporte comercial por carretera en los 22 Estados Árabes. Tras el éxito del seminario organizado conjuntamente por la IRU, la LEA y la Unión árabe de transportes terrestres (AULT) en 2009, un segundo Seminario internacional sobre la facilitación del transporte comercial por carretera en la región de la LEA fue celebrado en Alejandría en octubre de 2010, junto con la Conferencia de ministros de transporte de la LEA.

En esa ocasión, la IRU presentó sus actividades en la región poniendo particular énfasis en la reactivación del sistema TIR en Marruecos, que desempeña un papel geoestratégico central en la encrucijada de Europa y África, donde un creciente uso de los procedimientos TIR para el transporte multimodal y de contenedores contribuiría directamente a acelerar los procedimientos aduaneros en las fronteras.

La IRU también destacó ante los ministros de transporte de la LEA sus exitosos esfuerzos al traducir en árabe los programas de capacitación TIR de la OMA, así como la incorporación de las aplicaciones TIR seguro en tiempo real e IT gestión de riesgo de TIR-EPD de la IRU a la aplicación ASYCUDA de UNCTAD, con el fin de facilitar la tarea de la región de la LEA de poner en práctica la decisión de los 22 países de la LEA de aplicar el sistema TIR.

Comercio internacional y transporte de mercancías por carretera

El TIR puede contribuir a lograr una buena gestión

La IRU moderó la sesión del Foro económico y medioambiental de la 18a Reunión de la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE) sobre "El papel de la OSCE en la promoción de la buena gestión del transporte internacional en los cruces fronterizos." Dicha reunión se consagró a la necesidad de los Estados miembros de aplicar, trabajando en asociación público-privada, los instrumentos fundamentales del comercio multilateral y la facilitación del transporte por carretera de la ONU, sobre todo el nuevo Anexo 8 para el Convenio de armonización y el Convenio TIR, con el fin de lograr una buena gestión en los cruces fronterizos.

La IRU pidió a los Estados miembros de la OSCE que supervisen la efectiva aplicación de los instrumentos de facilitación de la ONU, para permitir al transporte por carretera traer consigo progreso, prosperidad y finalmente paz en toda Asia central.

La IRU extiende la cobertura geográfica de su predeclaración electrónica TIR gratis (IRU TIR-EPD) a numerosas partes contratantes del TIR

La IRU, en asociación con las autoridades aduaneras de varias partes contratantes del TIR y sus asociaciones nacionales miembros, extendió de manera considerable la cobertura de su predeclaración electrónica TIR (IRU TIR-EPD). Ahora, ésta se aplica en los países que se localizan fuera de las fronteras de la Unión Europea. La cobertura geográfica de la IRU TIR-EPD seguirá aumentando en 2011 en países no miembros de la UE como Bielorrusia, Ucrania y Kazajistán. Además, Moldavia, Georgia, la República Islámica de Irán y Afganistán también podrán beneficiar pronto de esta herramienta electrónica a través de ASYCUDA Mundo / TIR.

La aplicación IRU TIR-EPD, disponible en 16 idiomas, permite a los portadores del carné TIR cumplir, sin costo alguno, los Reglamentos de la UE NCTS / TIR y EORI que entraron en vigor en 2009, así como los nuevos requisitos de seguridad de la UE entrados en vigor el 1 de enero de 2011. También permite a los operadores de cada flota conservar la plena confidencialidad de sus informes comerciales, evitando recurrir a terceros y reducir considerablemente el tiempo necesario para los procedimientos aduaneros en las fronteras.

Promover la aplicación del nuevo Anexo 8 del Convenio de armonización de la ONU para reducir los tiempos de espera en las fronteras

El tiempo de espera en las fronteras sigue siendo una gran preocupación para todos los operadores de flotas de vehículos.

El cruce fronterizo de camiones podría ser acelerado de manera considerable destinando, como está previsto en este nuevo Anexo 8, pasos TIR especiales para que los camiones que llevan mercancía al amparo del carné TIR puedan pasar sin obstáculos. En este contexto, el carné TIR en 4 partes permite que los trámites aduaneros de las operaciones de transporte bilaterales - que representan la mayoría del tránsito de carga en cruces fronterizos – se puedan arreglar en el lugar de origen y destino y no en las fronteras, como lo prevé este Convenio.

Combinado con el uso de herramientas IT en línea de la IRU, como la predeclaración electrónica TIR (IRU TIR-EPD), SafeTIR y el observatorio de tiempos de espera en las fronteras, el carné TIR en 4 partes presenta un potencial todavía sin explotar para facilitar el transporte por carretera bilateral e internacional.

Observatorio de la IRU de tiempos de espera en fronteras (IRU BWTO) en www.iru.org/index/bwt-app

El 8o Simposio de Abogados de la IRU adoptó una Resolución de la IRU sobre seguridad en el transporte por carretera en la cadena de suministro

El 8o Simposio de Abogados de la IRU celebrado en Ginebra, que reunió a unos 60 abogados, catedráticos, aseguradores y representantes de ministerios de transporte, especialistas en leyes sobre el transporte y en cuestiones de seguros de alrededor de 20 países, abordó los desafíos de seguridad a los que se enfrentan los profesionales del transporte por carretera. En sus conclusiones, el Simposio subrayó la necesidad de seguir simplificando, armonizando y aplicando mejor las leyes existentes para mejorar la seguridad del transporte comercial por carretera.

Por consiguiente, la IRU adoptó una Resolución donde se destaca que para fomentar la seguridad, se debe dar prioridad a la simplificación, armonización, mejora y aplicación de las normas y reglamentos existentes, y no a la creación de otros nuevos, citando por ejemplo el Convenio TIR como mejor instrumento multilateral existente para aplicar el Marco de normas SAFE de la OMA, incluyendo el rango de Operador económico autorizado (AEO, por sus siglas en inglés).

Seguridad en fronteras y puertos

En algunos corredores de transporte sensibles, la presencia de inmigrantes indocumentados en vehículos de mercancía sin que el conductor lo haya advertido o sin estar involucrado, ocasiona graves problemas en las actividades de transporte de mercancía por carretera a nivel internacional. La IRU, por lo tanto, ha pedido a autoridades nacionales e internacionales que mejoren la seguridad en zonas portuarias, garantizando el derecho de recurso en contra de procesos injustos, así como la total transparencia en los procedimientos legales.

Mayor reporte de incidentes

La IRU ha elaborado, junto con sus miembros, la primera versión del Formulario internacional básico de reporte de incidente (BIIRF, por sus siglas en inglés), para que los conductores y compañías puedan reportar incidentes inesperados ocurridos en el camino. Este práctico documento se encuentra disponible en el sitio web de la IRU y se puede descargar en: inglés, francés, ruso y alemán, como idiomas de referencia para su próxima traducción a otros idiomas.

La IRU pronuncia un discurso en el Foro sobre seguridad del transporte interior de la UNECE

Con motivo del Foro sobre seguridad del transporte interior de la UNECE, la IRU destacó que la creciente complejidad de las cadenas de suministro mundiales debida a los efectos de la mundialización y el empleo extensivo de contenedores, suscita nuevos y numerosos desafíos para la seguridad. La IRU puso énfasis en que para para abordar los crecientes riesgos de inseguridad, sin dejar de garantizar la facilitación del transporte comercial por carretera, los instrumentos jurídicos multilaterales existentes son la mejor alternativa para establecer el equilibrio correcto entre seguridad y facilitación. El Convenio TIR, por ejemplo, ha sido reconocido como el mejor instrumento multilateral para satisfacer las exigencias de seguridad SAFE y AEO de la OMA, facilitando a la vez el transporte comercial por carretera.

La IRU, TAPA EMEA y EUROWATCH firman Memorandos de entendimiento para fortalecer la cooperación en la promoción de la seguridad del transporte por carretera

La IRU, la asociación Transported Asset Protection Association, Europa, Oriente Medio y África (TAPA EMEA), foro único en su estilo que reúne a fabricantes, proveedores de logística, transportistas de flete, organismos de seguridad del Estado y otros interesados a nivel mundial comprometidos con la lucha contra el crimen en el transporte, y EUROWATCH, que está especializada en medidas policiales para incidentes de seguridad en más de 40 países europeos y en recabar información, firmaron un Memorándum de entendimiento (MoU) con el fin de colaborar para reducir las pérdidas que ocurren en la cadena de suministro internacional que tienen origen en las actividades criminales y la perturbación de la seguridad.

www.iru.org/index/en_biirf_public

Racionalizar la legislación internacional...

La IRU pide a la OMA que garantice la libertad de tránsito de mercancías, vehículos de carretera y sus conductores

La IRU ha seguido abogando por el derecho a la libertad de tránsito del transporte por carretera no solamente para las mercancías, sino también para los vehículos y los conductores, pidiendo que se conserve el Artículo V del GATT en un nuevo acuerdo de facilitación del comercio, acentuando en particular el principio de no discriminación.

La IRU dirigió el foro conjunto UNCTAD/OMC con el tema "OMC, la facilitación del comercio y el sector privado en países en vías de desarrollo", destacando la importancia de obtener una conclusión favorable de las negociaciones de facilitación del comercio de la Ronda de Doha con respecto al Artículo V del GATT sobre la libertad de tránsito, enfatizando que "los principios del GATT en 1994 sobre la libertad de tránsito se deben mantener intactos sin dar lugar a malas interpretaciones en el nuevo Acuerdo de facilitación del comercio de la OMC."

El seminario de la IRU sobre las Reglas de Rotterdam explora su impacto y los desafíos respectivos para la industria del transporte por carretera y el transporte multimodal

La IRU organizó un seminario sobre "Las Reglas de Rotterdam: efectos potenciales y desafíos a los que se enfrenta la industria del transporte por carretera", enfocado en los efectos del Convenio de la ONU sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo (Reglas de Rotterdam) y el documento de transporte único de la UE, el CMR.

El seminario de la IRU reunió a expertos jurídicos de asociaciones miembros de la IRU, miembros de la red de asistencia jurídica de la IRU y abogados, así como a profesionales del transporte y la logística, transitarios, expedidores, aseguradores, académicos y autoridades.

La principal preocupación de la profesión con respecto a la aplicación de las Reglas de Rotterdam es la falta de armonización en los regímenes de responsabilidad del transportista, lo cual dificulta enormemente que los profesionales del transporte puedan evaluar con precisión los riesgos que implican las operaciones de transporte multimodal. Además del Convenio CMR, que es de gran importancia para el transporte de carga por carretera, las Reglas de Rotterdam, que aún no han entrado en vigor, y la intención de la Comisión Europea de crear un documento de transporte único, harán que la situación sea todavía más compleja.

¡El reembolso del IVA en la Unión Europea debe funcionar!

El 1 de enero de 2010, las nuevas reglas impuestas por la Directiva 2008/9/EC del Consejo entraron en vigor en la UE para el reembolso del IVA en el extranjero. En la actualidad las reclamaciones son presentadas y procesadas por el Estado miembro del establecimiento. En teoría, esto significaría una considerable simplificación del mecanismo de reembolso del IVA, pero los portales web nacionales interoperables sobre los que se basa el sistema todavía no están funcionando de forma adecuada, lo cual provoca el retraso e incluso la pérdida de reclamaciones.

Como la situación es inaceptable, en 2011 la IRU, en total conformidad con la Resolución de su Asamblea General sobre la recuperación del IVA adoptada en noviembre de 2010, pedirá a los gobiernos de la UE que cooperen plenamente para restablecer un sistema eficiente para el reembolso del IVA sin retraso, que se posponga el plazo para presentar reclamaciones del IVA hasta que todos los problemas técnicos sean eliminados, y que el Estado miembro de establecimiento del operador reembolse el coste del IVA que no ha sido devuelto hasta que pueda ser reclamado por el país que lo debe.

La IRU se reúne con el Vicepresidente de la CE y Comisario de transporte Siim Kallas

Poco después de su nombramiento como Vicepresidente de la Comisión Europea y Comisario de transporte, la IRU se reunió con Siim Kallas en un intercambio de perspectivas para abordar los desafíos actuales y futuros a los que se enfrenta la industria del transporte por carretera en la UE. Las discusiones se concentraron en la facilitación del transporte por carretera, la mejora de la seguridad vial y en la manera de aumentar la sostenibilidad del transporte por carretera. El Sr. Kallas recibió con beneplácito la buena cooperación actual y alentó a los participantes a seguir fortaleciendo dicha cooperación en el futuro, en particular diseñando el nuevo Libro blanco de política de transporte de la UE.

Cóctel de primavera anual de la IRU en Bruselas

El tradicional Cóctel de primavera de la IRU en Bruselas reunió a más de 200 destacados representantes del transporte y de las esferas política, empresarial e industrial de la UE, incluyendo a eurodiputados, funcionarios de la Comisión Europea, asociaciones comerciales, fabricantes, transportistas, ONG y asociaciones miembros de la IRU.

Dirigiéndose a los participantes, el Presidente de la IRU, Janusz Lacny, subrayó la necesidad de una estrecha cooperación entre la industria del transporte por carretera y las instituciones europeas con el fin de abordar efectivamente los principales temas de política a los que se enfrenta la industria del transporte por carretera.

La mano de obra del transporte: absoluta preferencia por el elemento humano

Escasez de conductores: promoción del empleo y de las carreras profesionales en el transporte por carretera

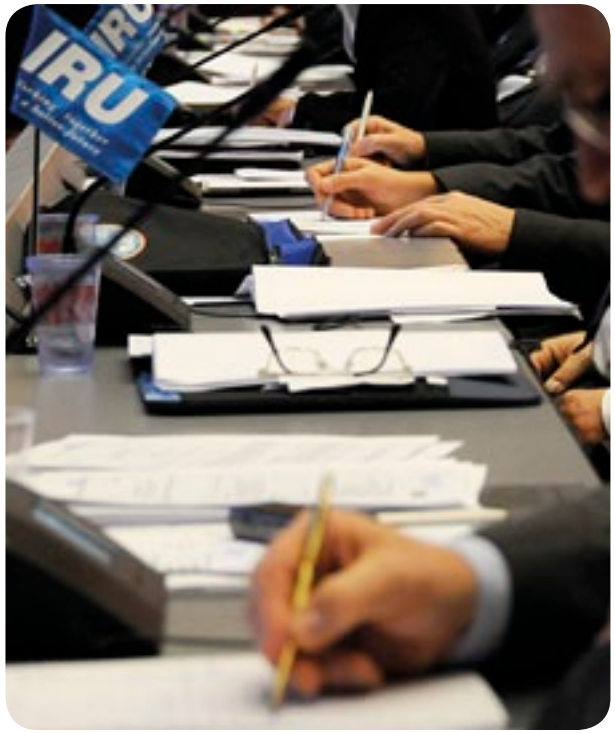
El transporte por carretera de pasajeros y mercancías seguirá siendo 100% dependiente de los servicios de conductores cualificados y motivados. Sin embargo, las tareas del transporte comercial por carretera alrededor del mundo han sufrido constantemente por la escasez de conductores, la cual sólo ha sido temporalmente mitigada por la crisis financiera y la recesión que le siguió.

Con el fin de prevenir una inminente crisis de conductores en el transporte comercial por carretera, la Asamblea General de la IRU adoptó unánimemente una Resolución, pidiendo a los gobiernos:

- promover la sensibilización positiva de la industria del transporte por carretera, su papel en la sociedad y sus posibilidades de empleo;
- apoyar el ingreso de nuevos conductores en la profesión, garantizando que las normas de acceso sean aplicadas de manera eficiente;
- dar incentivos económicos a las compañías y a las personas que solicitan empleo por primera vez y están dispuestas a invertir, para obtener un nivel de conocimientos mínimo de admisión a través de la formación. Promover la financiación de la formación para que los trabajadores más antiguos puedan convertirse en conductores;
- reducir el peligro y los riesgos profesionales que atañen a la seguridad personal de los conductores y que resultan del aumento del crimen en el transporte;
- proporcionar asistencia para la contratación y retención de conductores mejorando las condiciones de trabajo;
- eliminar las restricciones de permiso de trabajo para inmigrantes en busca de empleo en el sector.

La Resolución de la IRU también recomienda que las compañías de transporte por carretera diversifiquen su enfoque de contratación e incluyan a grupos sociales que tradicionalmente no han estado vinculados al transporte por carretera, como las mujeres, los inmigrantes y los trabajadores de mayor edad; planear cuidadosamente las estrategias de contratación y formación, teniendo en cuenta los requisitos legales y atribuyendo el tiempo y los fondos adecuados para que los conductores pasen el nivel de admisión y tengan una formación actualizada, con el fin de que puedan ser utilizadas cuando sea necesario; establecer programas de desarrollo de las competencias de los empleados; y planear las actividades del transporte para garantizar que los conductores disfruten de un buen equilibrio entre el trabajo y la vida diaria.

En dicha Resolución también se alienta a las asociaciones de transporte por carretera a garantizar que los contratados potenciales reciban información sobre los requisitos de admisión y las posibilidades de convertirse en conductores a través de planes de formación, aprendizaje y otros programas; promover el uso de material y programas de formación de alta calidad, elaborados por la Academia de la IRU, por los institutos nacionales de formación con el fin de garantizar que los conductores reciban el mejor nivel de instrucción acorde con el dinero invertido; y trabajar en la medida de lo posible con los representantes sindicales para elaborar conjuntamente estrategias, dirigir campañas y resolver problemas que faciliten la contratación y retención de conductores.



La IRU lucha por condiciones de trabajo saludables

Los frecuentes controles con rayos x de los vehículos de mercancías han sido uno de los puntos de interés de las actividades de la IRU en 2010, ya que los frecuentes y discretos controles realizados por medio de máquinas de rayos x pueden tener un impacto negativo en la salud de los conductores. La Asamblea General de la IRU ha solicitado unánimemente a los gobiernos obtener la garantía de los fabricantes de que sus equipo de rayos x son inofensivos para los conductores; que dicha garantía se ponga a disposición de la industria del transporte por carretera y que los gobiernos adopten un instrumento jurídico internacional sobre el reconocimiento mutuo de los resultados de las inspecciones con rayos x.

Transición hacia nuevas normas AETR

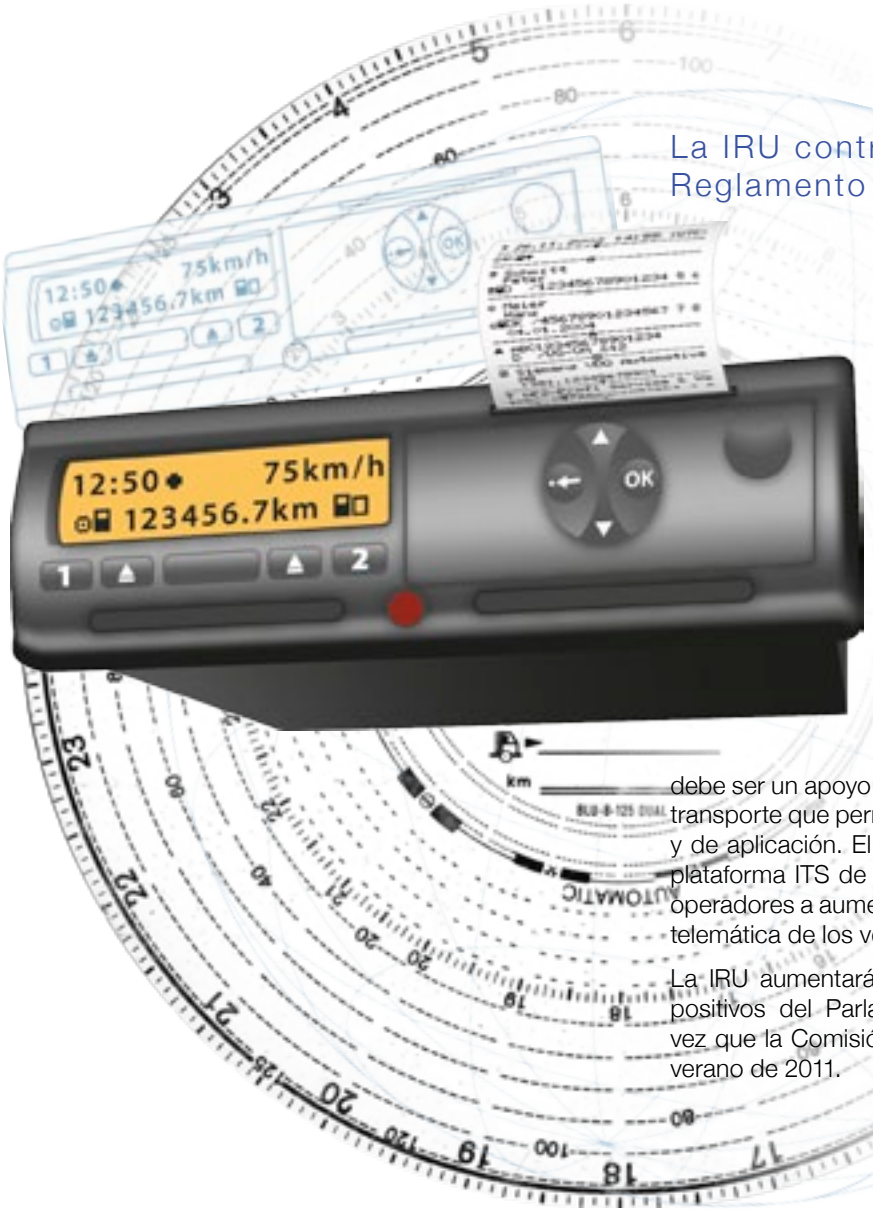
El Acuerdo europeo de las Naciones Unidas sobre el trabajo de las tripulaciones de los vehículos (AETR) desempeña un papel fundamental en la facilitación del transporte por carretera en Eurasia, ya que establece un marco común para las normas de conducción y de los periodos de descanso y para la correcta aplicación por medio de aparatos de control estandarizados.

El 20 de septiembre de 2010, las nuevas disposiciones de las normas de conducción y de periodos de descanso se hicieron aplicables con el Acuerdo. Ahora, dichas normas están estrechamente alineadas con el Reglamento 561/2006 de la UE y reflejan las necesidades específicas de los operadores que no son de la UE y trabajan en distancias más largas, en particular con vehículos de doble tripulación. En 2011 la IRU trabajará para garantizar que la aplicación y ejecución de estas normas se efectúe de la manera más eficiente, aprovechando la experiencia adquirida cuando normas similares fueron aplicadas a nivel de la UE.

El segundo gran cambio del AETR es la obligación para todos los vehículos nuevos, desde el 16 de junio de 2010, de llevar instalado un tacógrafo digital, correctamente graduado y utilizado con tarjetas de conductor. Se aprobó un periodo de transición con medidas de tolerancia para los países no pertenecientes a la UE hasta el 31 de diciembre de 2010.

Así, en 2011 la IRU presionará lo más que pueda a los gobiernos que no proporcionen a sus operadores los medios para cumplir con el Acuerdo, sin dejar de recordar a las autoridades de la UE que en total fueron necesarios 10 años para la implantación del dispositivo en cada Estado miembro de la UE.

La mano de obra del transporte: absoluta preferencia por el elemento humano



La IRU contribuye a mejorar el Reglamento del tacógrafo de la UE

Tras el importante proyecto del tacógrafo SMART, la IRU está totalmente comprometida con los preparativos de la Comisión Europea para revisar exhaustivamente y mejorar el Reglamento del tacógrafo de la UE. La próxima generación de tacógrafos digitales también incluirá funciones telemáticas a bordo.

La IRU fue invitada a unirse al grupo de expertos de la Consulta pública de la Comisión Europea para proporcionar orientación a su propuesta legislativa. La IRU ha puesto énfasis en que el dispositivo debe ser más que una simple herramienta de control, también debe ser un apoyo para conductores y responsables del transporte que permita reducir las trabas administrativas y de aplicación. El dispositivo debe ir integrado en una plataforma ITS de arquitectura abierta que ayude a los operadores a aumentar de forma voluntaria la capacidad telemática de los vehículos.

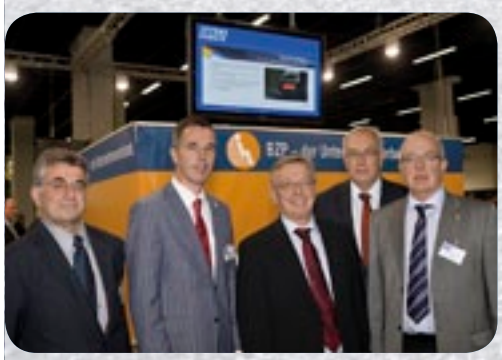
La IRU aumentará su acción para obtener resultados positivos del Parlamento Europeo y el Consejo, una vez que la Comisión Europea emita su propuesta en el verano de 2011.

Proyecto de diálogo social IRU/ ETF UE sobre conocimientos y formación en el transporte por carretera

La IRU y la Federación europea de trabajadores del transporte (ETF), junto con un consorcio de socios que incluye a 5 miembros de la IRU, están preparando un proyecto de diálogo social conjunto financiado por la UE que aborda la adquisición de habilidades y competencias de trabajadores con o sin movilidad en el transporte por carretera.

El proyecto observará minuciosamente de qué manera los Estados miembros de la UE han adaptado la Directiva de la UE sobre la formación del conductor (2003/59/EC), los desafíos que surgen de esta ley y cómo los empresarios y trabajadores reaccionan a estos nuevos requisitos. La segunda parte del proyecto se concentrará en los requisitos de formación y habilidades para trabajadores sin movilidad, reconociendo que es indispensable disponer de una mano de obra bien cualificada.

4º Foro internacional del taxi de la IRU



El 4o Foro internacional del taxi de la IRU sobre “La imagen de la industria del taxi: hacia una visión de servicios de taxi seguros y sostenibles para todos” fue celebrado en Colonia, Alemania, reuniendo a alrededor de 150 destacados operadores de empresas de taxis, representantes de las autoridades competentes, investigadores académicos y expertos en marketing del taxi de todo el planeta. Los objetivos del Foro fueron explorar los desafíos y las oportunidades para hacer más seguro el servicio de taxis, más sostenible y más global como parte esencial de la cadena del transporte público.

El foro demostró que los taxis tienen mucho que ofrecer al público viajero y a la sociedad en general, en términos de flexibilidad, calidad, seguridad, respeto del medio ambiente y accesibilidad, y que forman parte de la cadena del transporte público.

Días del taxi de la IRU en Bruselas

El Grupo taxi de la IRU organizó una serie de eventos, donde mostró a las autoridades públicas nacionales y de la UE, de qué manera los taxis pueden contribuir a la movilidad urbana si son integrados de forma adecuada a la cadena de transporte público y a las políticas.

Conclusión

¡Éxito!

La Historia rebosa de ejemplos de grandes científicos, responsables y hombres políticos cuyas ideas y actos, considerados entonces equivocados, que tuvieron desenlaces impopulares e incluso trágicos, con el tiempo y el conocimiento no solamente se revelaron certeros, sino que fueron éxitos.

Quiero poner por ejemplo a Alejandro Magno, que introdujo la asimilación en vez del avasallamiento de los pueblos conquistados, a Galileo y su defensa del heliocentrismo, a Pedro el Grande, que modernizó a Rusia, al razonamiento del Siglo de las Luces que extendió más allá de Europa los fundamentos mismos de la sociedad, a Martin Luther King o a Mahatma Gandhi, que concretaron su sueño de emancipación sin violencia, por sólo citarlos a ellos.

¿Qué tenían en común todos ellos? Todos fueron visionarios comprometidos, cuyas ideas vanguardistas se alejaban por completo de los senderos trazados de su época. Pero también fueron temerarios y no dudaron en alterar, modificar e imponer, a veces poniendo en riesgo su vida, porque estaban convencidos. Convencidos de la necesidad de cambiar, de pensar de otra manera, de modificar los comportamientos y de superar prejuicios para conseguir el éxito.

Y es precisamente ese liderazgo, esa clara visión de la realidad y la audacia de modificar el curso de las cosas que a menudo hacen falta en el mundo moderno de hoy. Sin embargo, un liderazgo firme, respetuoso de los socios a falta de conseguir la unanimidad, sigue siendo indispensable para el éxito. Para situaciones excepcionales, decisiones excepcionales.

Así pues, el consenso político estéril parece convertirse cada vez más en la norma. Si actualmente estamos excesivamente informados, en todo momento, el ritmo desenfrenado de esta información, aunado a su simultaneidad y a la ansiedad que contiene, no sólo elimina cualquier reflexión profunda, sobre todo abona el terreno del pensamiento único, que siempre se basa en el denominador común más pequeño y que, a fuerza de compromisos a ultranza, se transforma en fracaso.

La patente incapacidad de los responsables políticos para comunicarse entre ellos y ponerse de acuerdo sobre el camino a seguir más adecuado y fijar objetivos claros, nos deja sin armas frente a los grandes desafíos de este siglo. En efecto, los ocho Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM) siguen constituyendo una de las principales preocupaciones de la agobiada comunidad internacional.

Más importante aún, la incapacidad de los responsables políticos de comunicar con las pequeñas y medianas empresas (PME) y sus organizaciones profesionales, que representan más del 85% del empleo del sector privado, los desconecta de la realidad concreta y heterogénea del mundo en que trabajamos y les impide tener éxito. En efecto, si los dirigentes de multinacionales y bancos, que tienen fácil acceso a los cómodos salones de los responsables políticos, consiguen hacerse escuchar e influenciar la marcha de los negocios, desafortunadamente ese no es el caso de las PME.

De hecho, incluso las propuestas más constructivas formuladas por las PME a los responsables políticos, si acaso son oídas, casi nunca son escuchadas. Estos últimos a menudo olvidan que los objetivos y resultados de su trabajo deben tender antes que nada a mejorar la suerte de las PME, mejorar la economía y las condiciones de vida de todos.

Sin embargo, en la economía mundializada de hoy, el transporte por carretera, que está compuesto en más del 95% por PME, ya no es un simple modo de transporte, pues se ha convertido en un aparato de producción y distribución indispensable para el éxito, capaz de conectar entre sí, de puerta a puerta, a todas las empresas con todos los mercado en todo el mundo. Además, también es el único modo de transporte complementario a los demás en todo el mundo.

En pocas palabras, el transporte por carretera, que es el único modo de transporte disponible en todos lados, en todo momento y para todos, también es el único modo capaz de repartir mejor las riquezas y unir a los hombres. Por el papel fundamental que desempeña el trasporte por carretera en el éxito de cada uno, cualquier desventaja que tenga será una desventaja todavía mayor para la economía y la sociedad en su conjunto.

Si se compara la importancia que han atribuido al transporte por carretera en años recientes los responsables políticos de los países de la OCDE y de los países llamados "emergentes", en particular del BRIC (Brasil, Rusia, India, China), se observan claras diferencias, tanto en materia de crecimiento económico como de matriculación de nuevos camiones, que respectivamente acusan una caída del 50% para la OCDE y un aumento de 50%, 15%, 40% y 80% para el BRIC.

En otras palabras, no se puede negar la estrecha correlación que existe entre un sector del transporte por carretera dinámico y un crecimiento económico satisfactorio.

¿Por qué hay un crecimiento de más del 10 % en el BRIC, siendo que en la mayoría de países de la OCDE se encuentra estancado? Los analistas demuestran que este éxito de dos cifras proviene, por un lado, de una innovación sistemática y de organización, y por otro, de inversiones masivas en los aparatos de producción, entre ellos el transporte por carretera.

En efecto, el éxito y el liderazgo en la innovación ya no lo garantizan sólo los países de la OCDE sino, cada vez más, los países emergentes y en particular China, India y Brasil, que producen y comercian con precios fuera de toda competencia, a nivel mundial, y no solamente los aparatos de alta tecnología más innovadores, sino también aviones, camiones, automóviles y bienes de consumo corriente.

Así, las inversiones pasadas, actuales y futuras de los países emergentes en general, y en particular del BRIC, no sólo en los aparatos de producción sino también en las infraestructuras de carretera, en las PME, confirman claramente su voluntad de tener éxito y el interés que tienen por el transporte por carretera, el cual se ha convertido en

todos esos países en motor del progreso.

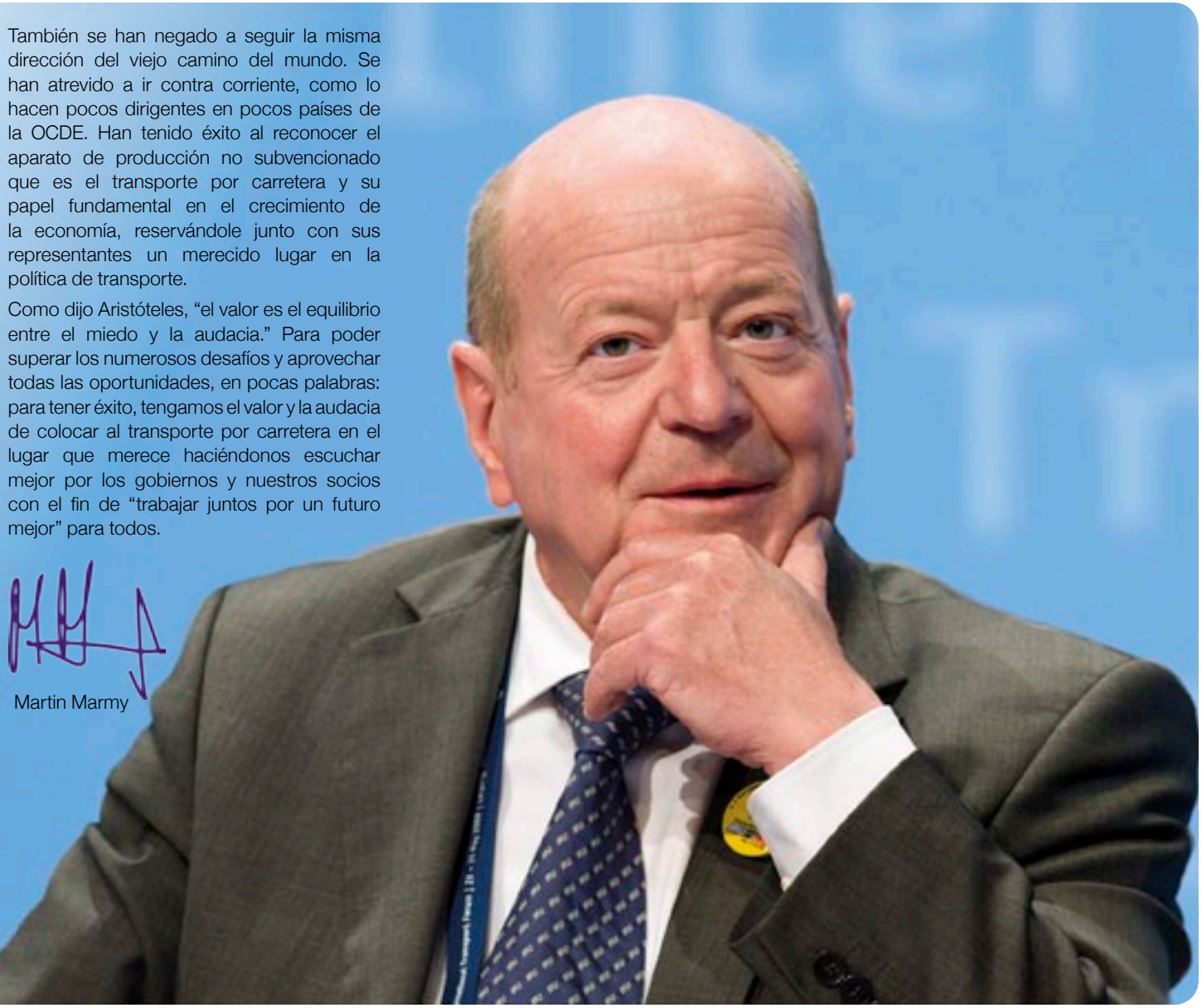
Los países de la OCDE, para tener éxito, para volver a encontrar el crecimiento y seguir siendo competitivos, van a verse obligados a hacer más, mucho más, con menos, mucho menos. Recurrir cada vez más al consenso asociado al neoproteccionismo creciente, como a menudo ya se ha podido observar, no puede ser la solución.

Por el contrario, es la audacia de invertir en particular en las PME, la audacia de consultar, la audacia de tomar decisiones claras rápidamente, la audacia de emprender, la audacia de construir nuevas relaciones y finalmente la audacia de correr riesgos – como hacen todos los días las empresas de transporte por carretera – lo que debe permitir a todos seguir siendo competitivos y lograr el éxito.

En efecto, el éxito en una economía mundializada nos obliga a todos, a causa de la competencia, a obtener los mejores resultados, los mejores productos en las mejores condiciones. Es por lo tanto paradójico observar que, precisamente, son los líderes políticos y económicos de varios países emergentes, y sobre todo del BRIC, quienes obtienen más éxitos y beneficios de esta mundialización iniciada y deseada, antes que nadie, por los países occidentales.

Al igual que los grandes científicos, responsables y hombres políticos de siglos pasados, los líderes en el poder del BRIC han tenido la audacia de tomar decisiones valientes y a veces controvertidas; se han atrevido a afrontar los desafíos tal y como se manifiestan, adaptándose rápidamente a las circunstancias. Han desdeñado prejuicios y otras "ideas comúnmente aceptadas". También se han negado a seguir la misma dirección del viejo camino del mundo. Se han atrevido a ir contra corriente, como lo hacen pocos dirigentes en pocos países de la OCDE. Han tenido éxito al reconocer el aparato de producción no subvencionado que es el transporte por carretera y su papel fundamental en el crecimiento de la economía, reservándole junto con sus representantes un merecido lugar en la política de transporte.

Como dijo Aristóteles, "el valor es el equilibrio entre el miedo y la audacia." Para poder superar los numerosos desafíos y aprovechar todas las oportunidades, en pocas palabras: para tener éxito, tengamos el valor y la audacia de colocar al transporte por carretera en el lugar que merece haciéndonos escuchar mejor por los gobiernos y nuestros socios con el fin de "trabajar juntos por un futuro mejor" para todos.



Martin Marmy

Working together for a better future

since 1948

Unión Internacional de Transporte por Carretera - Sede

3, rue de Varembé
B.P. 44
CH-1211 Ginebra 20
Suiza

Tel: +41-22-918 27 00
Fax: +41-22-918 27 41
E-mail: iru@iru.org
Web: www.iru.org

Delegación Permanente de la IRU en la Unión Europea

32-34, avenue de Tervueren
Bte 37
B-1040 Bruselas
Bélgica

Tel: +32-2-743 25 80
Fax: +32-2-743 25 99
E-mail: brussels@iru.org
Web: www.iru.org

Delegación Permanente de la IRU en Eurasia

Office 417, entr. 6
12, Krasnopresnenskaya nab.
Moscú 123610
Rusia

Tel: +7-495-258 17 59
Fax: +7-495-258 17 60
E-mail: moscow@iru.org
Web: www.iru-eapd.org

Delegación Permanente de la IRU en Oriente Medio y la región

Selenium Plaza
Hakkı Yeten Cad. No.: 304, Kat: 11
Beşiktaş 34349 Estambul
Turquía

Tel: +90-212-215 60 00
Fax: +90-212-215 60 10
E-mail: istanbul@iru.org
Web: www.iru.org

Working together for a better future
IRU
since 1948

©2010 IRU I-0244-1(es)