



Reforma de los servicios del transporte por carretera: una potente herramienta de crecimiento

Una guía para las autoridades competentes

Reforma de los servicios del transporte de mercancías por carretera, Principios rectores para los profesionales y las autoridades competentes es una completa guía para que los gobiernos, las autoridades competentes y los organismos reguladores del transporte exploten todo el potencial de la industria del transporte por carretera a fin de generar desarrollo económico sostenible.

Evaluación, acción y cambio

En la mayor parte del mundo en vías de desarrollo, la movilidad de las mercancías y las personas depende casi totalmente del sector del transporte por carretera. Con una reforma estratégica y focalizada, los gobiernos pueden lograr progresos de gran alcance en el rendimiento logístico, fomentando el comercio, mejorando la seguridad vial e impulsando las economías, con una inversión financiera mínima en muchos casos.

El transporte eficiente es una herramienta de crecimiento

El reto para los gobiernos es crear un entorno propicio para el transporte que sea competitivo y, a su vez, fomentar el comercio y garantizar el acceso a las empresas y las comunidades a unos servicios de transporte por carretera seguros, limpios y asequibles.

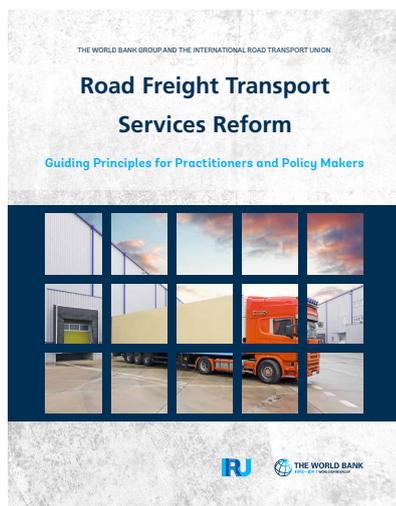
¿Por qué reformar?

La eliminación de las ineficiencias actuales en los servicios del transporte por carretera puede derivar en importantes beneficios para el desarrollo. El sector del transporte por carretera requiere estructuras para mejorar la productividad, la seguridad, la competitividad, la sostenibilidad, la transparencia y la profesionalización general.

Datos y cifras

- Los gastos derivados de la formación de conductores y la promoción de técnicas de conducción ecológica pueden amortizarse con la reducción de accidentes y multas, la disminución del consumo de combustible y un menor mantenimiento de los vehículos.
- El hecho de que el 85-90 % de los accidentes en los que se ven involucrados vehículos comerciales estén causados por un error humano es un argumento más a favor de la necesidad de formar a los conductores con el objetivo de mejorar la seguridad a través de estándares reconocidos a nivel internacional.
- Además del empleo directo, el sector genera unas importantes cifras de contratación y puestos de trabajo que pueden profesionalizarse en su totalidad.
- Un estudio reciente en el este de África concluyó que cada camión en la carretera generaba 1,2 puestos de trabajo y los estudios también muestran que los empleos del transporte y los relacionados con este sector pueden alcanzar hasta el 5 % del empleo total.
- En los últimos 40 años, el consumo medio de combustible de los nuevos camiones disminuyó un 40 % (de 50 litros/100 km en la década de 1970 a 30 litros/100 km en 2008), una muestra del impacto positivo de la renovación de las flotas y la mejora de las inspecciones técnicas.

En colaboración con



Descargar la guía
www.iru.org/guide-to-road-freight-transport-reform



THE WORLD BANK
IBRD • IDA | WORLD BANK GROUP



“Solo se podrá obtener el máximo rendimiento de los miles de millones invertidos en infraestructura de carreteras en lo referente a crecimiento económico y creación de empleo si los servicios logísticos operan con eficiencia en estas carreteras. Esta guía ofrece una serie de principios para ayudar a las autoridades competentes y a los profesionales a evaluar los distintos retos que presenta el transporte por carretera y a seleccionar el proceso de reforma más adecuado para la fase de desarrollo y la capacidad institucional de un país.”

José Luis Irigoyen, director de la unidad de Práctica Global de Transporte e ICT del Banco Mundial

Cinco áreas clave para la reforma

La guía destaca cinco áreas prioritarias para la reforma.

- **Mejora de la estructura del mercado**, que abarca desde una completa ausencia de regulación hasta restricciones cuantitativas, pasando por criterios (más productivamente) cualitativos, donde el sector se regula desde el punto de vista de la seguridad, la protección y la calidad del servicio.
- **Rechazo de profesionales del transporte por carretera no regulados** que actúan fuera de la legalidad, compensando, a su vez, los posibles efectos sociales negativos y garantizando que los modelos pequeños de “un hombre/un camión” tengan un apoyo continuado dentro del marco legal.
- **La formación de conductores** a través de programas internacionales ofrecidos por la Academia IRU, por ejemplo, establece niveles mínimos de conocimiento, competencias especiales y cualificaciones. La emisión de certificados de competencia profesional proporciona un marco que permite elevar el listón para los profesionales.
- Además del conductor, **el vehículo** es esencial para determinar el rendimiento. Las reformas incluyen: mecanismos de renovación, restricciones en la importación de vehículos usados, establecimiento de estándares técnicos, y la creación de instrumentos económicos y fiscales para impulsar la compra de vehículos.
- El coste total del transporte incluye tanto gastos internos (asociados con el funcionamiento y mantenimiento de vehículos e instalaciones) como gastos externos (impactos medioambientales, accidentes y la congestión). Con el objetivo de minimizar las **externalidades**, podrían introducirse incentivos para aumentar las eficiencias.

Ejemplo: reforma del sector del transporte por camión en México

Iniciadas en 1989, las reformas ofrecieron los siguientes resultados:

Mayor rendimiento

Entre 1989 y 1995, el volumen del tráfico en las carreteras públicas nacionales aumentó en un 52 %, ascendiendo de 107.200 a 162.827 millones de toneladas por kilómetro. La distancia media aumentó en casi un 30 %, de 346 km a 444 km.

Mejor índice de crecimiento de las empresas de transporte por carretera

Entre las empresas que aumentaron sus flotas, el índice de crecimiento medio fue del 64 %; mientras que el de las empresas grandes fue del 75 %.

Precios más bajos

Los precios bajan en general, pero la caída es más rápida en segmentos de servicios de bajo coste. Las cifras sugieren una reducción en las tarifas del transporte por camión en un 25 % en términos reales desde 1989.

Redistribución del empleo en favor de las empresas más grandes

Las estadísticas del transporte nacional de mercancías por carretera indican un aumento del empleo en la industria entre 1989 y 1995 de un 5,2 %, de 509.000 a 536.000 empleados remunerados anuales.

“Ofrecer una orientación práctica a las autoridades competentes para facilitar el tipo de reforma que superará los retos específicos de los servicios de transporte nacional y abordar, así, cuestiones más amplias de desarrollo, sostenibilidad y crecimiento económico.”

Martin Rojas, consejero de la IRU para América