



Mejorando las conexiones

Informe anual de 2017

### **Ayudar al mundo a llegar a su destino**

IRU es la organización internacional del transporte por carretera.

Impulsamos la movilidad sostenible de personas y mercancías en todo el planeta, favoreciendo el comercio, el crecimiento económico, el empleo, la seguridad, el medio ambiente y las comunidades.

Defendemos el cambio y suministramos servicios en más de 100 países del mundo entero.

Nuestros principales miembros son las asociaciones nacionales de transporte, pero también trabajamos con empresas, las Naciones Unidas, gobiernos, organizaciones internacionales y organizaciones no gubernamentales.





# Índice

- 05** Mensaje del presidente:  
Conectando el mundo
- 06** Datos clave de 2017
- 08** Defensa de intereses
- 12** Impulso a las economías
- 15** La naturaleza del transporte
- 18** La seguridad, lo primero
- 20** Conectando países
- 30** Reconocimiento de la excelencia
- 32** Resumen financiero
- 35** Mensaje del secretario general:  
La aceleración del cambio



**Christian Labrot**  
**Presidente de IRU**

# Conectando el mundo

Las nuevas conexiones, digitales y físicas, han centrado el rumbo de IRU en 2017.

Mientras las turbulencias políticas de proteccionismo y los discursos sobre batallas comerciales dominaban los titulares, IRU siguió haciendo buenos progresos durante 2017. Concretamente, expandimos el sistema TIR, facilitando el desarrollo del corredor de comercio en varios continentes.

También hemos obtenido buenos progresos en aspectos como la digitalización y la innovación dentro y fuera del sector del transporte, mejorando las conexiones para los operadores que transportan diariamente pasajeros y mercancías por todas las carreteras del mundo.

La red de IRU ha seguido creciendo a lo largo de 2017, uniéndose a nuestras filas 21 nuevas organizaciones que nos han dado una voz aún más fuerte para perfilar el futuro de nuestro sector y su papel en el mundo.

La India se adhirió a la familia TIR en junio, sumándose a China y Pakistán en la planificación de la implantación del sistema. El objetivo es que los primeros itinerarios se lancen en 2018, lo que supondrá un crecimiento cuidadosamente gestionado en unos corredores comerciales específicos. A la misma vez, dimos algunos pasos firmes hacia la digitalización plena del TIR en los próximos años.

Seguimos intensificando la defensa de los intereses de IRU a lo largo del año, centrando la atención en aspectos como la descarbonización, la escasez crítica de conductores en la mayor parte del mundo, los paquetes de movilidad del proyecto normativo para el transporte por carretera en el marco de la UE, y el Brexit.

En el primer tramo del año llevamos a cabo un variado y exhaustivo análisis de las operaciones de IRU, el cual derivó en el lanzamiento de un proyecto de desarrollo estratégico y de transformación previsto para cinco años con el que se pretende, en parte, ayudar a IRU a establecer mejores conexiones con las tendencias del sector y las necesidades del mercado. En el marco de este proyecto, creamos cuatro grupos de trabajo para mejorar la academia de formación, la defensa de intereses, el transporte de pasajeros y los servicios de tránsito y TIR de IRU.

En noviembre tuve el gran honor de contar con la confianza que me expresaron los miembros de IRU, al reelegirme de forma unánime como presidente por un nuevo periodo de dos años. El reto que ahora asumo es consolidar los resultados positivos de 2017 y seguir impulsando la familia IRU y el sector en su conjunto de cara al futuro. ■

**«El crecimiento continuo de IRU a lo largo de este año nos ha dado una voz aún más fuerte para perfilar el futuro de nuestro sector.»**

– Christian Labrot,  
presidente de IRU

# Datos clave de 2017

La red global de IRU trazó el cambio en el transporte y el comercio

## UNA RED FUERTE, UNA FUERTE VOZ

### Creación de redes

La red de IRU creció notablemente en 2017, con 21 miembros nuevos procedentes de África, América, Asia, Europa y Oriente Medio.

También continuamos colaborando con muchas organizaciones, entre ellas, las Naciones Unidas, el Banco Mundial, la Organización Mundial de Aduanas, la Organización Mundial del Comercio, el Foro Internacional del Transporte, la Liga de los Estados Árabes, el Consejo de Cooperación del Golfo, la Unión Europea, la Comisión Económica de Eurasia, la Comunidad del África Oriental y la Organización de los Estados Americanos.

### Desarrollo de políticas

La opinión de IRU con respecto a los paquetes de movilidad del proyecto normativo en el marco de la UE es que necesitamos simplificar la normativa vigente y exigir un cumplimiento más enfocado, en lugar de crear nuevas normas. También hace falta vislumbrar el desarrollo de un sistema de transporte europeo moderno e integrado que opere en un entorno justo y competitivo.

Reconocimos favorablemente el transporte en autobús o autocar como el medio más limpio, seguro y eficaz de transporte; sin embargo, exigimos un marco competitivo más justo y el desarrollo de políticas adecuadas para el transporte de pasajeros.

IRU unió sus fuerzas a otras asociaciones de transporte a fin de garantizar que los políticos y altos dirigentes encargados de negociar el Brexit tuvieran claros los intereses del sector.

Participamos de forma activa en el desarrollo del nuevo código aduanero de la Unión Económica Euroasiática y en la actualización de la Convención sobre el Transporte Internacional de Pasajeros y Equipaje por Carretera de la Comunidad de Estados Independientes (CEI).

### Influencia global

IRU contribuyó en el borrador del Informe de Movilidad Mundial del Banco Mundial, como parte de la iniciativa de Desarrollo Sostenible para Todos entre múltiples asociados. Este informe fijó la atención en la facilitación del comercio y el transporte mediante la aplicación de convenciones de la ONU probadas y demostradas.

IRU desempeñó una labor importante en el desarrollo de una serie de directrices lanzadas por la Organización Mundial de Aduanas (OMA) en las que se puso de manifiesto la relevancia de los sistemas de tránsito, concretamente del TIR, para reducir de forma significativa los gastos asociados al comercio y el transporte.

## Nuevas publicaciones

Hemos lanzado varias publicaciones nuevas, entre ellas, un informe sobre la facilitación del comercio y el Convenio TIR en la India, Bangladesh, Bután y Nepal; el informe del Vehículo Comercial del Futuro sobre la descarbonización del transporte comercial por carretera; y un gran estudio con el Foro Internacional del Transporte (FIT), representando a ministros de transporte, sobre la transición a largo plazo hacia los camiones sin conductor.

## LA CONEXIÓN DEL COMERCIO Y EL TRÁNSITO

### El TIR en marcha

La India ratificó el Convenio TIR en junio de 2017. La tendencia de adhesión al Convenio TIR prosiguió en otras regiones, incluidas África, América y Oriente Medio.

Suscribimos un acuerdo histórico con la ONU sobre la digitalización del TIR, que supone la culminación de muchos años de trabajo. En virtud de este acuerdo, IRU y la ONU trabajarán estrechamente con los países adheridos al Convenio TIR para hacer realidad la digitalización plena del sistema TIR.

Los nuevos miembros de la familia TIR aspiran a beneficiarse de una estructura de digitalización completa desde el principio. Esta iniciativa será de aplicación especialmente para China, la India y Pakistán, que en su conjunto representan el 40 % de la población mundial.

#### **Crecimiento del e-CMR**

Irán, Luxemburgo, Rusia y Eslovenia han sido los últimos países en ratificar el protocolo de cartas de porte electrónicas (e-CMR). Además, se ha observado un creciente interés por parte de otros países de Europa y Eurasia.

Grecia lanzó un proyecto piloto de e-CMR con tres países vecinos. Su compromiso quedó demostrado por la Federación Griega de Transporte por Carretera y el viceministro de Transporte cuando presentaron el e-CMR ante las Naciones Unidas en Nueva York.

Como parte del apoyo de la digitalización de los servicios del transporte por carretera, la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU) adoptó una resolución que ponía de relieve la importancia del e-CMR en la facilitación de innovaciones emergentes, como los vehículos autónomos.

La Hoja de Ruta para una Política Coordinada del Transporte del Consejo Intergubernamental de Eurasia incluía medidas de IRU para facilitar la adhesión a la profesionalización del e-CMR a través de la aplicación de estándares y de una certificación a nivel mundial, así como de la armonización del transporte internacional de pasajeros por carretera.

#### **LA CONEXIÓN DE CORREDORES**

##### **La estrategia mundial de IRU**

2017 ha sido el año de convergencia de la estrategia mundial de IRU gracias a la integración del sistema TIR en los principales corredores de comercio

internacionales. En este empeño, las iniciativas locales para poner en funcionamiento, digitalizar y optimizar el sistema desde la base han sido esenciales.

##### **De China a Europa**

IRU llevó a cabo con éxito una campaña de sensibilización sobre el papel del TIR y su potencial para reducir el tiempo de tránsito en un 80 %, así como para incrementar las exportaciones totales por un valor de hasta 7860 millones de USD. Las entrevistas que IRU concedió a la televisión nacional china recibieron 130 millones de visitas, lo que refleja la impresionante concienciación pública en este país respecto al sistema TIR y a la organización en su conjunto.

##### **De Turquía a Pakistán**

El corredor Estambul-Teherán-Islamabad materializó el transporte digital pionero en Turquía e Irán. Este hecho llamó la atención sobre la rápida aplicación del TIR en Pakistán, con vistas a establecer un corredor intermodal íntegramente digital.

##### **De India a Rusia**

La adhesión de la India al Convenio TIR subrayó el potencial del Corredor de Transporte Internacional Norte-Sur (INSTC, por sus siglas en inglés), una red intermodal de 7200 km para el desplazamiento de mercancías entre la India, Irán, Afganistán, Armenia, Azerbaiyán, Rusia, Asia Central y Europa. Su eje principal moviliza el transporte entre la India, Irán, Azerbaiyán y Rusia. Otros corredores subregionales conectan Bangladesh, Bután, la India y Nepal (BBIN).

##### **El paso por el Golfo**

En la región del Golfo, los Emiratos Árabes Unidos (EAU) comenzaron a utilizar las herramientas TIR. Iraq, Kuwait, Omán, Qatar y Arabia Saudí también hicieron grandes progresos en 2017 en su objetivo de adherirse al Convenio TIR. ■

**80 %** DE REDUCCIÓN  
POTENCIAL EN EL TIEMPO  
DE TRÁNSITO EN CHINA  
GRACIAS AL USO DEL  
SISTEMA TIR

**21**  
MIEMBROS  
NUEVOS EN 2017

ENTRE **150 y**  
**200 millones**  
DE CARTAS DE PORTE CMR  
SE UTILIZAN ANUALMENTE  
EN EUROPA: UN ENORME  
POTENCIAL PARA EL E-CMR

**5 días**  
DE AHORRO EN LA  
PRIMERA OPERACIÓN  
INTERMODAL  
DE TRANSPORTE  
POR CARRETERA,  
MAR Y FERROCARRIL



**El transporte por carretera** desempeña un papel crucial en el fomento de la economía, el empleo, el medio ambiente y las comunidades. A pesar de haber sido un año de sorpresas políticas, hemos trabajado mucho para asegurar que tanto los logros como las necesidades futuras del sector del transporte por carretera ocupen un lugar destacado.

IRU ha llevado a cabo acciones para defender sus intereses a nivel mundial, regional y nacional. Hemos formulado objetivos en el marco legislativo y normativo y hemos trabajado desde la base para dotar a las empresas de transporte con las herramientas necesarias para tener éxito.

Nos hemos esforzado en poner en común a los gobiernos, autoridades públicas y el sector privado, para que todos ellos formen parte del diálogo. IRU ha cooperado con asociados estratégicos en el desarrollo de estudios e informes, que han aportado al sector conocimientos pertinentes para planificar el futuro y seguir siendo competitivos. También nos hemos asegurado de que el transporte por

Las acciones de defensa de intereses de IRU en 2017 han agilizado el debate a nivel mundial y regional en cuestiones relacionadas con el transporte.

# Defensa de intereses

carretera reciba el reconocimiento que se merece por su capacidad para perseguir la sostenibilidad global.

## **Unidos con la ONU**

Contar con un ecosistema saludable en torno al transporte por carretera es esencial para contribuir en la mayor medida posible al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU. Con este propósito, IRU ha trabajado en estrecha colaboración con la ONU y otros organismos internacionales para poner de relieve el papel central de determinadas herramientas del transporte, como el TIR y el e-CMR.

Las políticas del transporte por carretera que se han desarrollado al amparo de esta íntima colaboración tienen el objetivo de facilitar la prosperidad, impulsar el comercio, hacer frente a las cuestiones medioambientales y salvar vidas.

## **Un acuerdo digital**

Partiendo de una colaboración fructífera que se remonta a 70 años atrás, IRU y la CEPE/ONU han suscrito dos nuevos acuerdos en 2017 sobre la digitalización de los procedimientos de tránsito aduanero en el marco del Convenio TIR.

El primero de ellos especificaba nuevos proyectos piloto sobre el TIR digital y establecía una serie de planes de acción anuales. El segundo acuerdo se centraba en la financiación de actividades para la digitalización del sistema TIR a través de iniciativas de asociación público-privadas.

Paralelamente, la ONU reafirmó su compromiso con el e-CMR, apoyando la digitalización de los servicios de transporte por carretera.

## **La transformación de los países sin litoral gracias al establecimiento de conexiones por tierra**

En el foro del Consejo Económico y Social sobre el transporte que tuvo lugar en la sede de la ONU en Nueva York se destacó el papel del transporte por carretera para ayudar a los países en desarrollo sin litoral a establecer conexiones por tierra.

IRU suscribió un acuerdo de asociación sobre transporte sostenible y facilitación del comercio con la Oficina de las Naciones Unidas para los países menos adelantados, países en desarrollo sin litoral y pequeños Estados insulares en desarrollo.

**«El importante papel de la IRU en la promoción de buenas prácticas y la mejora de la seguridad en la carretera ha sido reconocido en 2017 en una nueva resolución de la ONU.»** – Umberto de Pretto, secretario general de IRU

### Alzar la voz del transporte por carretera

IRU compartió una visión para el crecimiento sostenible y la expansión del transporte por carretera en numerosos foros a lo largo de 2017, incluido el Grupo de Trabajo de la CEPE/ONU sobre Tendencias y Economía del Transporte y un grupo de alto nivel en la Conferencia Anual de la ONU sobre el Cambio Climático celebrada en Bonn.

Durante el Congreso de Sistemas de Transporte Inteligente de junio de 2017, IRU presentó los últimos proyectos de innovación y actividades en digitalización de logística, seguridad inteligente por carretera y movilidad personal a demanda. Entre las innovaciones presentadas, IRU demostró el sistema de llamada de emergencia para camiones, el eCall, fruto de su proyecto I\_HeERO, para el que ha contado con el apoyo de la UE.

### Desarrollo sostenible para todos

IRU contribuyó en el borrador del Informe de Movilidad Mundial del Banco Mundial, como miembro del Grupo de Trabajo sobre Eficiencia de la iniciativa Desarrollo Sostenible para Todos, centrada en la eficiencia y el acceso universal.

### Conducción automática de camiones y repercusión en el empleo

IRU también contribuyó a liderar un estudio sobre el impacto del transporte automático por carretera en el empleo de conductores. Instó a los gobiernos a valorar la mejor manera para gestionar la transición hacia los camiones sin conductor con el fin de evitar desestructuraciones sociales.

El informe fue publicado por el Foro Internacional de Transporte, gracias a la colaboración de la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA), la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte e IRU.

### El valor añadido del TIR

IRU desempeñó una labor importante en el desarrollo de una serie de directrices lanzadas por la Organización Mundial de Aduanas (OMA) en las que se puso de manifiesto la relevancia de los sistemas de tránsito, concretamente del TIR, para reducir de forma significativa los gastos asociados al comercio y el transporte.

También presentamos las ventajas del TIR en la Conferencia Mundial sobre el Tránsito de la OMA en 2017. IRU formó parte de un grupo sobre los retos y soluciones para el tránsito eficaz, fomentando el despliegue mundial del TIR como un sistema de tránsito probado y demostrado.

En un plano más local, IRU participó en talleres sobre el tránsito organizados por la OMA en Côte d'Ivoire, Bolivia y Zambia. Estos vínculos de fortalecimiento entre la OMA y las comunidades de transporte por carretera hicieron posible el desarrollo de una serie de directrices.

### Debate europeo

Los paquetes de movilidad de la UE han propuesto un proyecto normativo para abordar aspectos como el desplazamiento de trabajadores, el tiempo de conducción y de descanso, carga por carretera, vehículos pesados, emisiones de CO<sub>2</sub>, transporte combinado y el acceso a la profesión y al mercado.

IRU ha mantenido una postura firme, manifestando que es necesario simplificar y exigir un mejor cumplimiento de la normativa actual. También nos gustaría que las nuevas propuestas apoyen el desarrollo de un sistema de transporte europeo moderno e integrado que opere en un entorno justo y competitivo.

Con este propósito, hemos emitido un documento expositivo y el informe *Policy Observations on the Revision of the EU Road Transport Legislative Framework (Observaciones políticas sobre la revisión del marco legislativo de la UE respecto al transporte por carretera)*. Además, hemos cooperado a lo largo de todo el año con miembros en los debates permanentes, intermediando y representando a miles de operadores de transporte en la UE.

IRU alertó además sobre el hecho de que la propuesta para modernizar una directiva obsoleta sobre el transporte combinado fracasó al no valorar la necesidad de una mejora general de la red de transporte intermodal de mercancías y servicios de logística. En su lugar, esta propuesta se centró demasiado en transferir el tráfico internacional de mercancías por carretera a otras modalidades de transporte.



**IRU y la CEPE/ONU suscribieron un «acuerdo digital».**



La conducción automatizada podría reducir la demanda de conductores **entre un 50 % y un 70 %** en EE. UU. y Europa **para 2030**, haciendo innecesarios hasta **4.4 millones** de puestos de trabajo previstos para conductores profesionales decamiones.



#### **Autobuses y autocares en el punto de mira**

El sector de autobuses y autocares en Europa está integrado por más de 300.000 empresas, que emplean directamente a más de dos millones de personas. De forma indirecta, este sector sostiene millones de puestos de trabajo y presta servicios a otros muchos sectores.

En octubre de 2017, IRU y Busworld Europe lanzaron una campaña que identificaba el transporte en autocar como un negocio de «personas»: prestado por y para personas, y conectándolas entre sí. La campaña conjunta se dirigió a los paquetes de movilidad propuestos de la UE.

El segundo paquete de movilidad de la UE reconoció el transporte en autobús y autocar como el medio de transporte más limpio y eficaz.

A pesar de ello, IRU se mantuvo en su postura de exigir un marco competitivo más justo para los mercados del transporte de pasajeros, mercancía por carretera y logística. Las normas al respecto deben ser más sencillas, claras y uniformes entre todos los Estados integrantes de la UE, realizándose verificaciones más focalizadas y basadas en la inteligencia. ■

**«Queremos ver periodos de descanso semanales en el Paquete de Movilidad de la UE adaptados a las necesidades de nuestro sector.»** – Jos Sales, vicepresidente

# Impulsando a las economías

IRU abogó por la inversión en personas y normas justas en 2017.

No se puede depender únicamente de las fuerzas del mercado para crear un terreno de juego equilibrado. IRU trabajó a lo largo de todo el 2017 para igualar la aceptación social con la liberalización y el comercio libre.

Esta iniciativa se vio reflejada en nuestro empeño para profesionalizar el sector, armonizar los procesos aduaneros, mejorar las condiciones laborales y evitar la discriminación de las modalidades de transporte en el marco fiscal y normativo.

IRU abogó por un terreno de juego equilibrado en Europa, ayudando a los operadores de transporte a dirigir empresas eficientes y rentables, a la vez que se protegen las condiciones salariales y sociales.

## **El Brexit: actuar antes de que sea demasiado tarde**

IRU, junto con otras organizaciones líderes en el sector del transporte y del tejido empresarial, tomó las riendas a la hora de poner sobre la mesa aspectos relacionados con el transporte por carretera en las negociaciones del Brexit.

IRU ha mostrado una postura clara respecto a la posibilidad de que el Reino Unido abandone la UE sin un acuerdo amplio, siendo este el peor resultado posible para el sector del transporte por carretera, pues provocaría graves efectos en cadena en las respectivas economías, tanto del Reino Unido como del resto de Estados miembros de la UE.

Algunos aspectos clave de la negociación incluyen herramientas de facilitación como el TIR, los procedimientos y derechos aduaneros, la infraestructura en los pasos fronterizos, el reconocimiento mutuo de documentos y la formación, así como el peso y las dimensiones de los vehículos.

El Grupo de Trabajo de IRU sobre el Brexit aprovechó la pericia de sus miembros y trabajó en soluciones concretas. Así, publicamos un documento expositivo que se centró en diversos escenarios sobre el acceso al mercado y los procedimientos aduaneros después del Brexit, y ofrecía recomendaciones para cada situación.

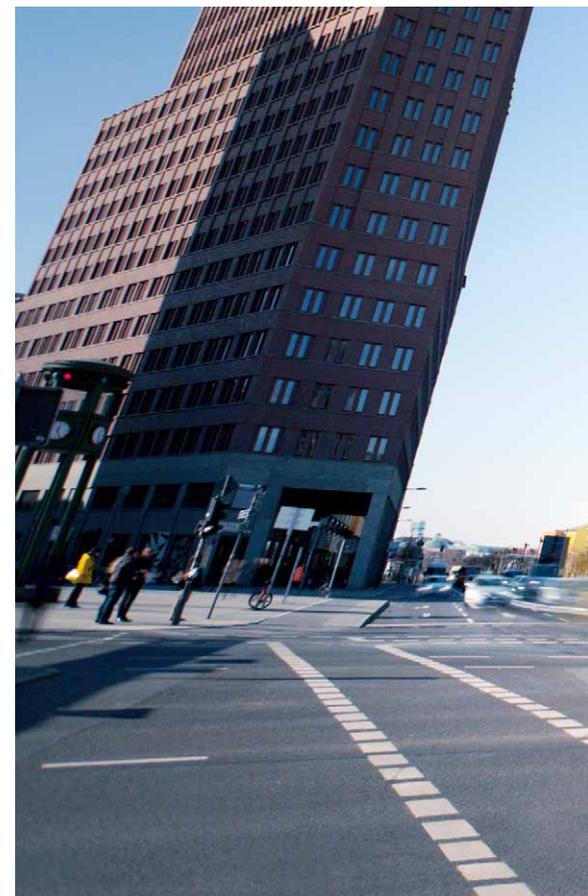
## **Mismo servicio, mismas normas**

IRU acogió de buen grado la innovadora decisión del Tribunal de Justicia de la Unión Europea que aclaraba que los intermediarios en el transporte comercial —en el caso concreto de la empresa estadounidense Uber— no son intermediarios pasivos en línea, sino que pertenecen al campo del transporte y, por tanto, deben cumplir con la normativa pertinente.

Esta decisión se aproxima a la arraigada postura de IRU, que con tanta fuerza ha defendido durante varios años, en cuanto a que los proveedores del mismo servicio de transporte deben regirse por las mismas normas.

**«El asunto del transporte por carretera no puede dejarse para después en las negociaciones del Brexit.»**

– Daniel Kern, responsable sénior de transporte de mercancías



**Conducción eficiente para el crecimiento**

IRU y el Banco Mundial publicaron por primera vez una guía para mejorar la calidad y la competencia a partir de ejemplos prácticos de la reforma normativa en otros países. La guía se dirige a gobiernos y responsables de la formulación de políticas en las economías emergentes y en desarrollo, donde la movilidad de mercancías depende casi exclusivamente del sector del transporte por carretera.

La guía hace un recorrido que pasa por la evaluación de los sistemas existentes a la implantación de cambios, mostrando a los gobiernos cómo analizar los datos, identificar áreas de interés y estructurar un plan de acción detallado.

En la reunión anual del Programa de Políticas de Transporte de África, que tuvo lugar en Marrakech, tuvimos ocasión de lanzar la guía.

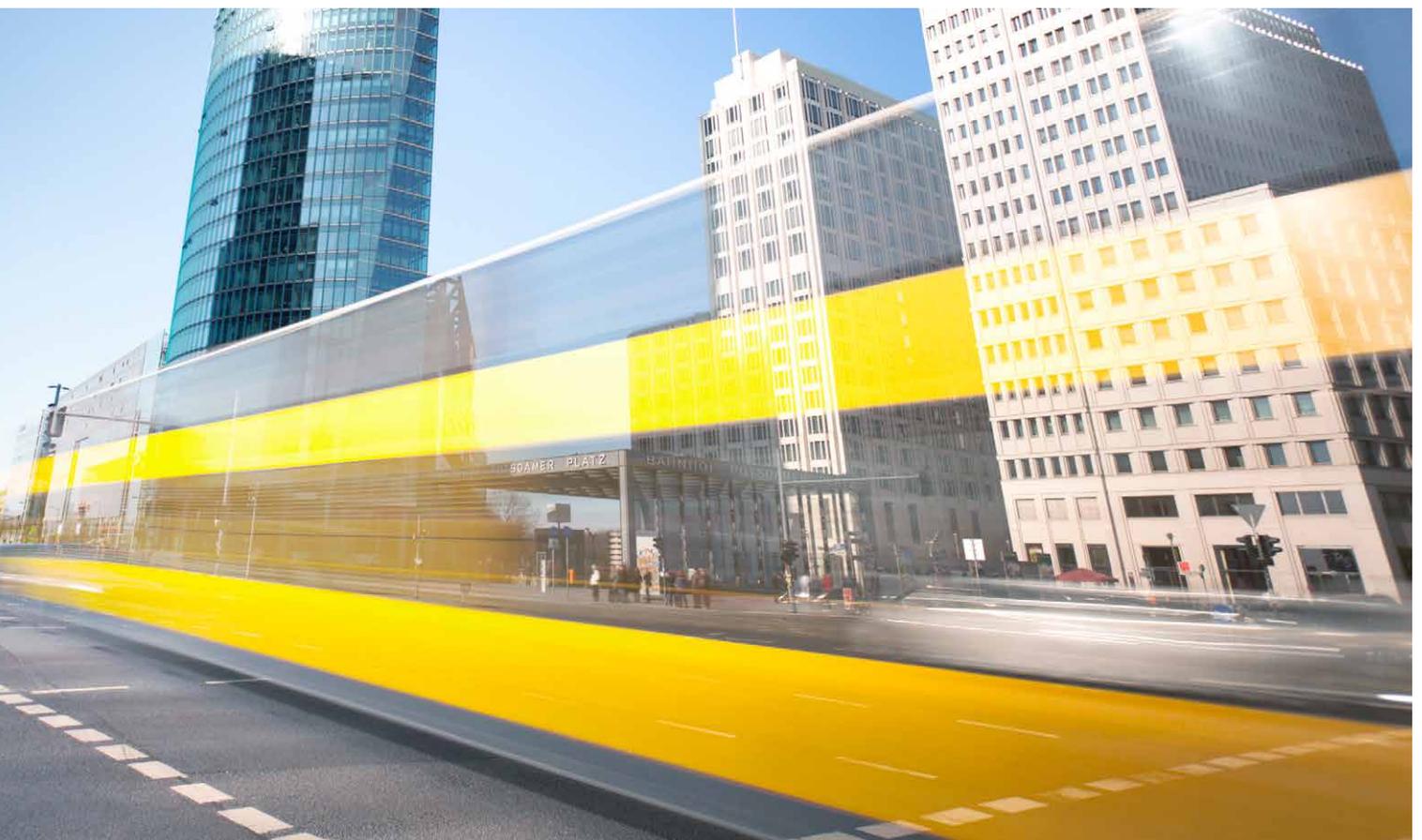
De esta manera IRU pudo demostrar su utilidad para promover el transporte seguro, fiable y rentable y, en última instancia, que la reforma de los servicios nacionales de transporte puede contribuir a impulsar el desarrollo, la sostenibilidad y el crecimiento económico.

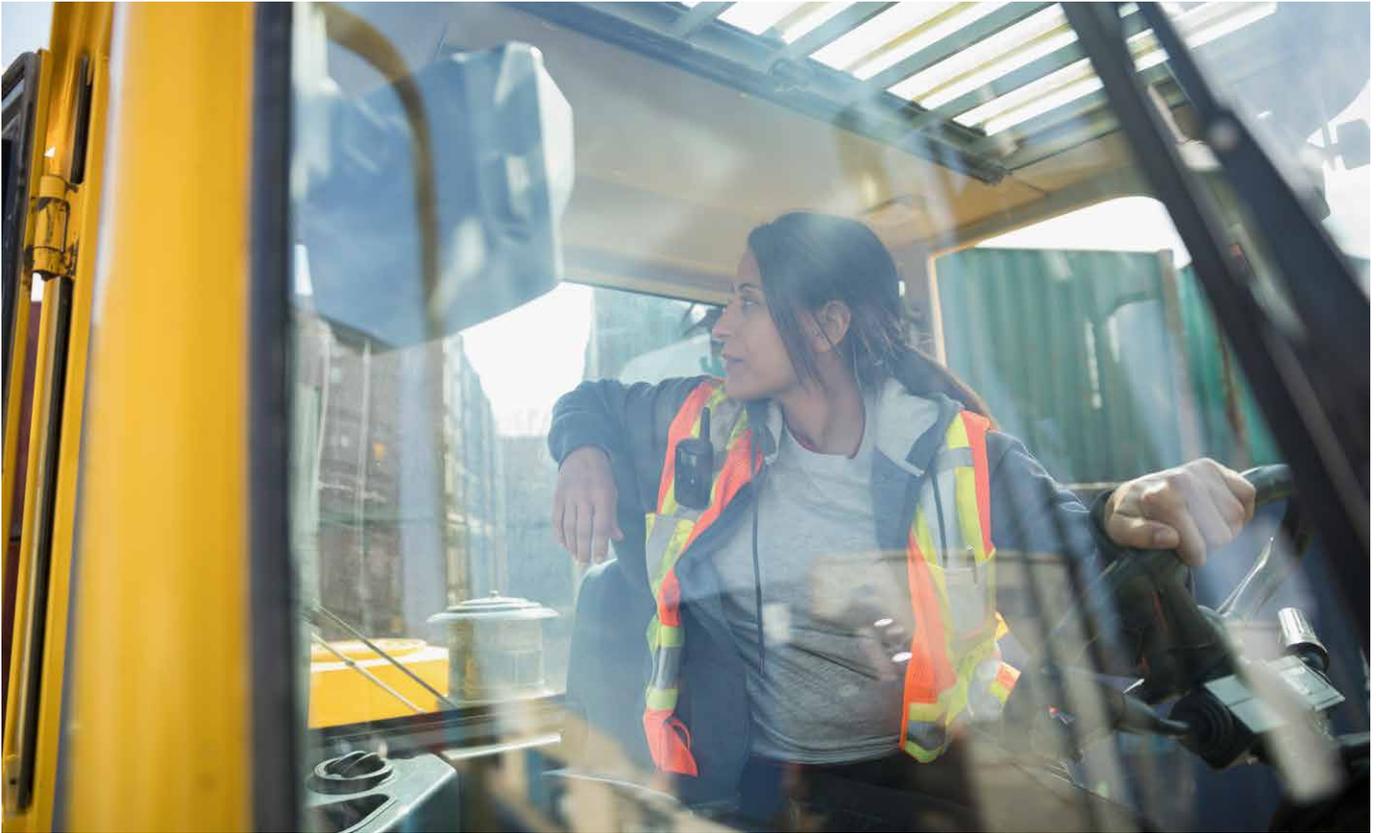
**La profesionalización de los salarios**

Un informe del Banco Mundial puso de relieve la escasa oferta de mano de obra cualificada en las cadenas de logística tanto en los países desarrollados como en desarrollo. Con el objetivo de promover mejores prácticas, el informe apuntó a los programas de formación de la Academia IRU y a los módulos de formación de formadores. El informe recomienda que estos estándares de desarrollo de capacidades deberían tener una mayor cobertura y despliegue para abordar este tema de creciente importancia.

**«La profesionalización de las operaciones de transporte por carretera mejora la seguridad, la sostenibilidad, la resiliencia y la competencia.»**

– Patrick Philippe, director adjunto de la Academia IRU





### **Un descanso seguro en favor de una buena conducción**

El tiempo de conducción y descanso para los conductores comerciales ha sido uno de los temas que se han abordado en los paquetes de movilidad dentro del nuevo proyecto normativo de la UE.

IRU organizó numerosos eventos para que sus miembros pudieran reunirse con representantes del Parlamento Europeo. Los debates se centraron en una propuesta para prohibir que los conductores pasaran su tiempo de descanso semanal en las cabinas, la necesidad de contar con aparcamientos seguros y cómodos para los vehículos comerciales y la cláusula del «retorno a casa».

Asimismo, analizamos la necesidad de adoptar un enfoque diferente para el turismo en autocar, haciendo hincapié en la aplicación de normas distintas para los servicios de autocar y las operaciones de mercancías.

### **Eliminación de la brecha de género**

La mujer representa el 22 % del total de trabajadores empleados en el sector del transporte, y tan solo el 14 % en el caso del transporte por carretera en la Unión Europea.

IRU y la Plataforma europea para el cambio «Mujeres en el transporte» han suscrito una declaración conjunta para enmendar este desequilibrio de género y animar al colectivo femenino para que se conviertan en conductoras profesionales. ■

**«Debemos desarrollar zonas de aparcamiento más seguras que cumplan con estándares bien definidos por toda la red principal de transporte por carretera de Europa.» – Matthias Maedge, delegado general de la UE**



**Reunión de la Asamblea General de IRU**

# La naturaleza del transporte

En 2017 IRU estuvo al frente de acciones para abordar cuestiones medioambientales y sociales relacionadas con el sector.

## Impacto autónomo

A lo largo del año se observó un rápido desarrollo de los vehículos eléctricos y de tecnología autónoma. IRU alentó encarecidamente estas innovaciones, aunque también resaltó los largos periodos de transición así como la necesidad de valorar las complejidades asociadas a la gran variedad de servicios de transporte comercial por carretera.

En la cumbre del Foro Internacional del Transporte (FIT), que en 2017 se celebró en Leipzig, IRU centró su atención sobre la transición a los camiones autónomos. La cumbre arrancó con el lanzamiento de un importante informe sobre la gestión de esta transición, publicado gracias a la colaboración entre IRU y el FIT, la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA) y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte.

## Con la mirada puesta en el futuro

En este año, IRU también publicó una serie de informes clave sobre el sector que ofrecían una mirada única sobre el futuro del transporte comercial. En el informe *The Commercial Vehicle of the Future (El vehículo comercial del futuro)*, por ejemplo, se argumentaba que las medidas para descarbonizar el transporte

de mercancías por carretera podrían ofrecer nuevas oportunidades para seguir mejorando la seguridad en la carretera y la eficiencia en las operaciones.

*Infrastructure and External Cost Coverage of Road Freight Transport on EU28 Motorways* (Cobertura de costes de infraestructura y gastos externos del transporte de mercancías por carretera en autopistas de los 28 Estados miembros de la UE), un informe emitido por IRU y la agencia de estudios ambientales CE Delft, reveló que el transporte por carretera cubre con creces estos costes.

La evidencia ha demostrado que el sector europeo del transporte de mercancías por carretera cubre actualmente el 130 % del coste de su infraestructura y gastos externos, lo que supone 24.000 millones de USD al año.

## El debate sobre las emisiones

IRU recibió favorablemente la campaña de la UE sobre la descarbonización; sin embargo, reclamó un mayor reconocimiento de las fuentes de energía con vistas a ofrecer una imagen más exhaustiva de las emisiones durante el ciclo de vida, en particular de los vehículos eléctricos, en lugar de centrarse únicamente en la potencia del vehículo.

**«El sector europeo del transporte de mercancías por carretera cubre con creces sus costes.»**

– Radu Dinescu, vicepresidente



**IRU fortaleció su asociación con el Foro Internacional del Transporte**

Los avances en el concepto de camiones eléctricos y autónomos de la mano de Daimler, Einride, Nikola One, Tesla y Volvo reflejaron el compromiso del sector privado para encontrar soluciones a los desafíos planteados por la sostenibilidad, el cambio climático y la seguridad en la carretera.

IRU destacó que, si bien las nuevas fuentes de energía y tecnologías de vehículos pueden reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>, otras áreas como la formación en la conducción ecológica, la infraestructura y conceptos innovadores de logística son también importantes.

#### **Menos es más**

En 2017 IRU y Volvo revelaron prototipos innovadores de camiones-tráiler, como parte de su proyecto «Transformes», con el que pretenden diseñar una solución adecuada para el transporte de mercancías que ofrezca un mayor espacio de carga a la vez que reduce el consumo energético.

#### **Movilidad urbana**

IRU llamó la atención sobre iniciativas para mejorar la cadena de movilidad pública en la Comunidad de Estados Independientes, la India y África Oriental durante los debates mantenidos en Bruselas sobre la movilidad urbana en las economías en desarrollo.

Enfatizamos nuestro compromiso estratégico para seguir haciendo progresos en el transporte colectivo de pasajeros por todo

el planeta, con el fin último de contribuir a lograr los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU, el Acuerdo de París sobre el Cambio Climático y la Nueva Agenda Urbana.

IRU también centró sus acciones en el objetivo para que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles, concretamente promoviendo el uso de autobuses, autocares y taxis como la parte más dinámica de la cadena de movilidad pública de puerta a puerta.

Cooperamos además con la asociación miembro BDO en la organización de la feria de muestras BUS2BUS de 2017, que tuvo lugar en Berlín, recogiendo iniciativas empresariales, tecnológicas y políticas en un foro único para fijar la agenda en favor del cambio.

#### **Socorro en casos de desastre**

Los titulares de noticias en 2017 alertaron de huracanes e inundaciones en México, Puerto Rico y otras áreas de EE. UU. Estos trágicos sucesos pusieron de relieve el importante papel que desempeña el transporte por carretera en las operaciones de socorro en casos de desastre, lo que incluye la distribución de artículos de socorro antes de que ocurra el desastre y la provisión de servicios básicos de socorro así como de gran parte de los equipos y recursos necesarios para la reconstrucción tras la sacudida del desastre. ■

**«El papel que desempeña el transporte por carretera en las acciones dirigidas a la preparación previa a un desastre, en el caso de los huracanes, y en los esfuerzos de recuperación tras el suceso, adquiere una importancia especial en nuestro sector.»**

– Martin Rojas, consejero sénior para América



**Radu Dinescu y Jos Sales fueron elegidos vicepresidentes de IRU**



# La seguridad, lo primero

IRU siguió desarrollando buenas prácticas en materia de seguridad del transporte comercial por carretera en 2017.

## Formación y buenas prácticas

En 2017 se hizo gran hincapié en la seguridad en la carretera, gracias al significativo trabajo de la Academia IRU, que puso de relieve la importancia de la formación.

El año arrancó con una conferencia ministerial en Malta, donde se reunieron expertos en seguridad vial, partes interesadas y responsables de la formulación de políticas para diseñar un plan de acción para reducir los accidentes y muertes por las carreteras de toda Europa.

La Academia IRU asistió y apoyó la declaración de Malta y el compromiso de todos los gobiernos que conforman la UE con vistas a reducir el número de muertes por accidente en las carreteras en un 50 % entre 2020 y 2030.

La ONU, en una resolución adoptada en la sesión de 2017 del Comité de Transportes Interiores de la CEPE/ONU, también reconoció la labor de IRU. La resolución identificó los programas de formación ofrecidos por los institutos nacionales de formación guiándose por las buenas prácticas recomendadas por la Academia IRU.

## Movilización de la comunidad internacional

IRU instó a los ministros en el Foro de Ministros de Transporte sobre Seguridad Vial para abordar la principal causa de los accidentes en los que intervienen vehículos de carga pesada: la conducta humana.

Hicimos hincapié en la necesidad de formar a todos los usuarios viales con el objetivo de poder compartir las carreteras entre todos de forma segura.

El foro, organizado por la Federación Internacional de Carreteras, concluyó con una declaración que incorpora un llamamiento conjunto de IRU y la ONU a los países participantes para aplicar los convenios y acuerdos de la ONU en materia de seguridad del transporte para lograr una mejora eficaz de la seguridad vial.

En mayo de 2017 se celebró la Cuarta Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial, que se centró en el tema de la velocidad, un factor que interviene hasta en la mitad de la totalidad de accidentes mortales en la carretera. IRU de nuevo exigió una mayor formación, el uso de las nuevas tecnologías y la aplicación de límites de velocidad estandarizados.

Por otra parte, IRU también presentó su visión sobre la seguridad vial ante el Grupo de Alto Nivel de Seguridad Vial de la Federación Internacional de Automovilismo (FIA). En este encuentro se animó al sector privado a obtener nuevos recursos de gran necesidad y a incrementar la sensibilización en materia de seguridad vial.

**«El año pasado, en torno a 1,3 millones de personas perdieron la vida y hasta 50 millones sufrieron lesiones por accidentes en la carretera en todo el mundo.»**

– Jens Hügel, consejero sénior de defensa de intereses

En noviembre, el presidente de la FIA y Enviado Especial de la ONU para la Seguridad Vial, Jean Todt, ofreció un discurso magistral ante la Asamblea General de IRU sobre la necesidad de una mayor acción colectiva para mejorar la seguridad vial.

## Sistemas para aumentar la seguridad

IRU, en colaboración la CEPE/ONU, desarrollaron los Sistemas Futuros de Transportes Interiores Seguros (SafeFITS). Se trata de una herramienta que apoya la adopción de decisiones políticas basadas en el conocimiento en el área específica de los transportes para reducir el número de víctimas en la carretera. El principal objetivo de SafeFITS es ayudar a los gobiernos y a los encargados de adoptar decisiones a valorar las causas de los accidentes y a dirigir políticas y medidas para mejorar la seguridad vial.

### Objetivos en materia de seguridad

Los movimientos de refugiados siguen siendo un problema en muchas partes. Es esta una problemática que plantea desafíos humanitarios, sociales y políticos a los gobiernos, organizaciones internacionales y la sociedad.

Una de las respuestas que ofreció la UE fue cerrar en horario nocturno las zonas de aparcamiento de las autopistas, entre ellas, las situadas entre Bruselas y la costa del Canal. IRU cuestionó dicha propuesta alegando que el cierre de estas instalaciones sería perjudicial para el bienestar y la seguridad de los conductores y operadores de camiones.

IRU puso de relieve otros inconvenientes asociados como la falta de capacidad policial, la escasez de fondos para asegurar debidamente las zonas de aparcamiento y los problemas de seguridad para otros usuarios de las carreteras.

### TRANSPark, la aplicación para el aparcamiento

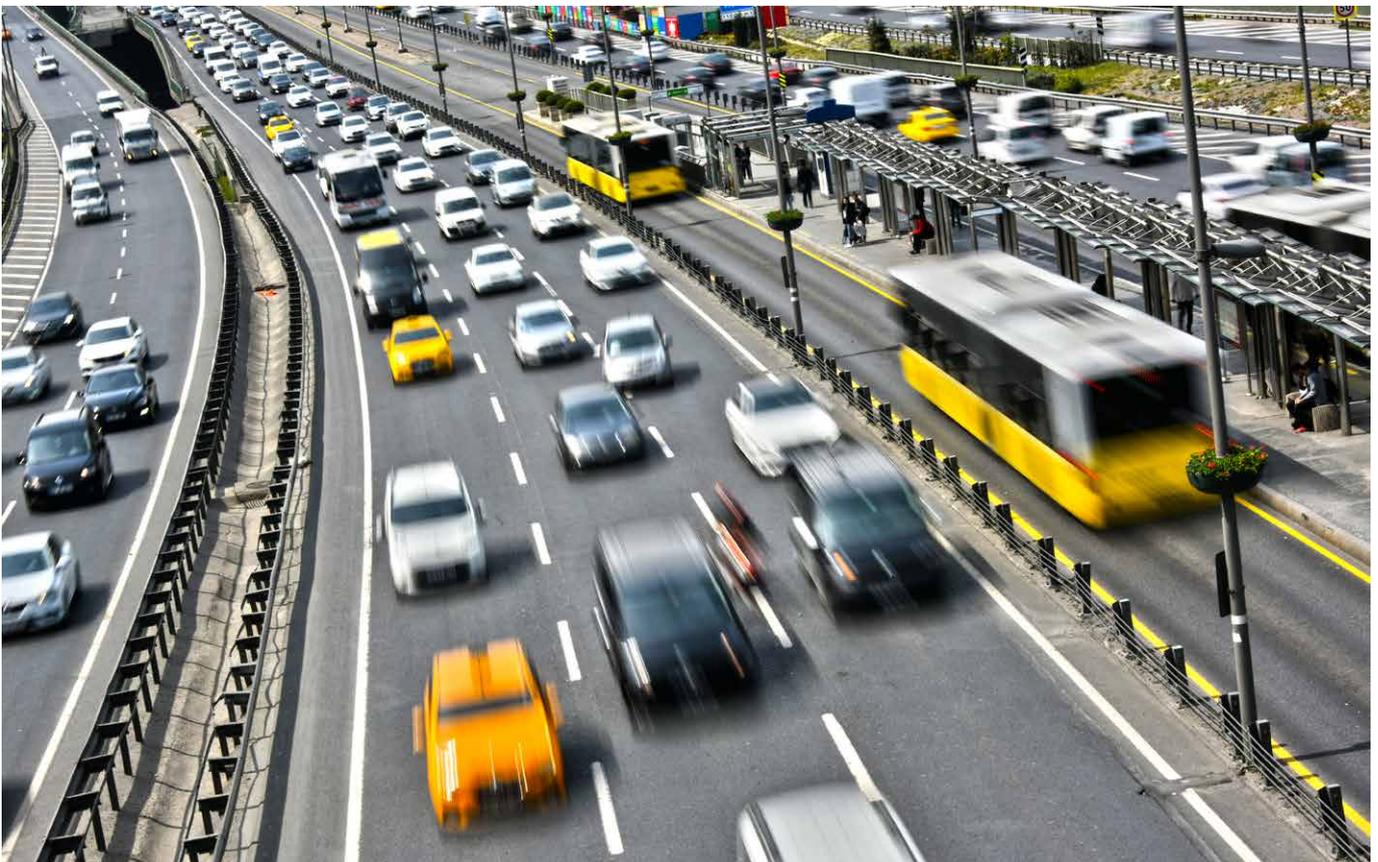
Los conductores comerciales y gestores de transporte por carretera siguen haciendo uso de la aplicación TRANSPark de IRU para buscar, localizar y contactar con zonas de aparcamiento en 40 países.

En 2017 se alcanzó un nuevo acuerdo con el ministro iraní de Transporte por el cual se facilitaban 400 zonas de aparcamiento seguras en Irán.

### Carga vulnerable

El robo de la carga es una de las principales amenazas para las cadenas de suministro. La Academia IRU, en colaboración con la asociación Transported Asset Protection Association, lanzó un nuevo curso en línea para formar a los conductores a reducir los riesgos para sí mismos y para sus respectivas cargas. ■

**El Enviado Especial de la ONU para la Seguridad Vial, Jean Todt, se dirigió a la Asamblea General de IRU**





**Considerando que las políticas** de proteccionismo enturbian el comercio internacional, hoy, más que nunca, son necesarios instrumentos estandarizados para el transporte por carretera, como el TIR. Estos instrumentos ayudan a facilitar un marco justo y competitivo en el que cada país pueda disfrutar de las ventajas económicas y sociales de un mejor servicio de comercio y transporte.

En 2017, la estrategia mundial de IRU de integrar el sistema TIR en los principales corredores internacionales de comercio ha adquirido una importancia principal, con el estímulo añadido para poner en funcionamiento, digitalizar y optimizar el sistema desde sus raíces.

En 2017, los servicios de IRU contribuyeron a facilitar el comercio y el transporte a un mayor número de países y empresas.

# Conectando países

## Facilitación del comercio

El año arrancó con la entrada en vigor del histórico Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) de la OMC. El AFC marcó un antes y un después en el papel del transporte como promotor del comercio y el desarrollo a nivel mundial. En él se hace referencia a convenios probados y demostrados de la ONU en el área del comercio y el transporte, como el TIR, para lograr los objetivos propios de este Acuerdo.

Nuestra meta ha sido conectar todos los puntos posibles, geográficos y operativos, para activar los corredores TIR a nivel mundial. La promoción de herramientas digitales para el transporte intermodal TIR, en el marco del sistema TIR y el e-CMR, en todas estas rutas, ha sido clave.

A lo largo de 2017, IRU colaboró con la ONU, gobiernos y asociaciones nacionales de transporte en el empeño de reforzar el uso del sistema. Simultáneamente, desarrollamos vínculos con funcionarios de aduanas, transportistas y empresas, ofreciendo programas de formación TIR, impulsando operaciones de transporte piloto y reforzando la capacidad local.

**«Hoy, más que nunca, podemos palpar el objetivo de lograr un ecosistema simplificado para el transporte por carretera a nivel mundial.»**

– Boris Blanche, director general

**«Gracias a la adhesión de la India al Convenio TIR, el Corredor INSTC logrará activarse, lo que generará un ahorro de tiempo estimado del 40 % y una reducción en el coste del comercio del 30 %.»**

– Kazem Asayesh, consejero sénior de TIR y facilitación del comercio

**El planteamiento de los corredores**

De América a Eurasia y África, IRU promovió o trabajó en la aplicación de los sistemas TIR en algunos de los principales corredores de comercio. Entre ellos se incluye la ambiciosa red de corredores de la antigua Ruta de la Seda, bajo la iniciativa «Belt and Road» de China.

Se incluyen además otras rutas comerciales estratégicas, como el Corredor de Transporte Internacional Norte-Sur (INSTC), que une la India con Asia Central y Europa, y el eje intermodal Islamabad-Teherán-Estambul, que está preparado para la digitalización.

China, la India y Pakistán ya se han adherido al Convenio TIR. Irán, Turquía y Eurasia están forjando el camino hacia el transporte digital. El impulso del e-CMR está cobrando fuerza en Europa, tanto dentro como fuera de sus fronteras. Hoy, más que nunca, podemos palpar el objetivo de lograr un ecosistema simplificado para el transporte por carretera a nivel mundial.

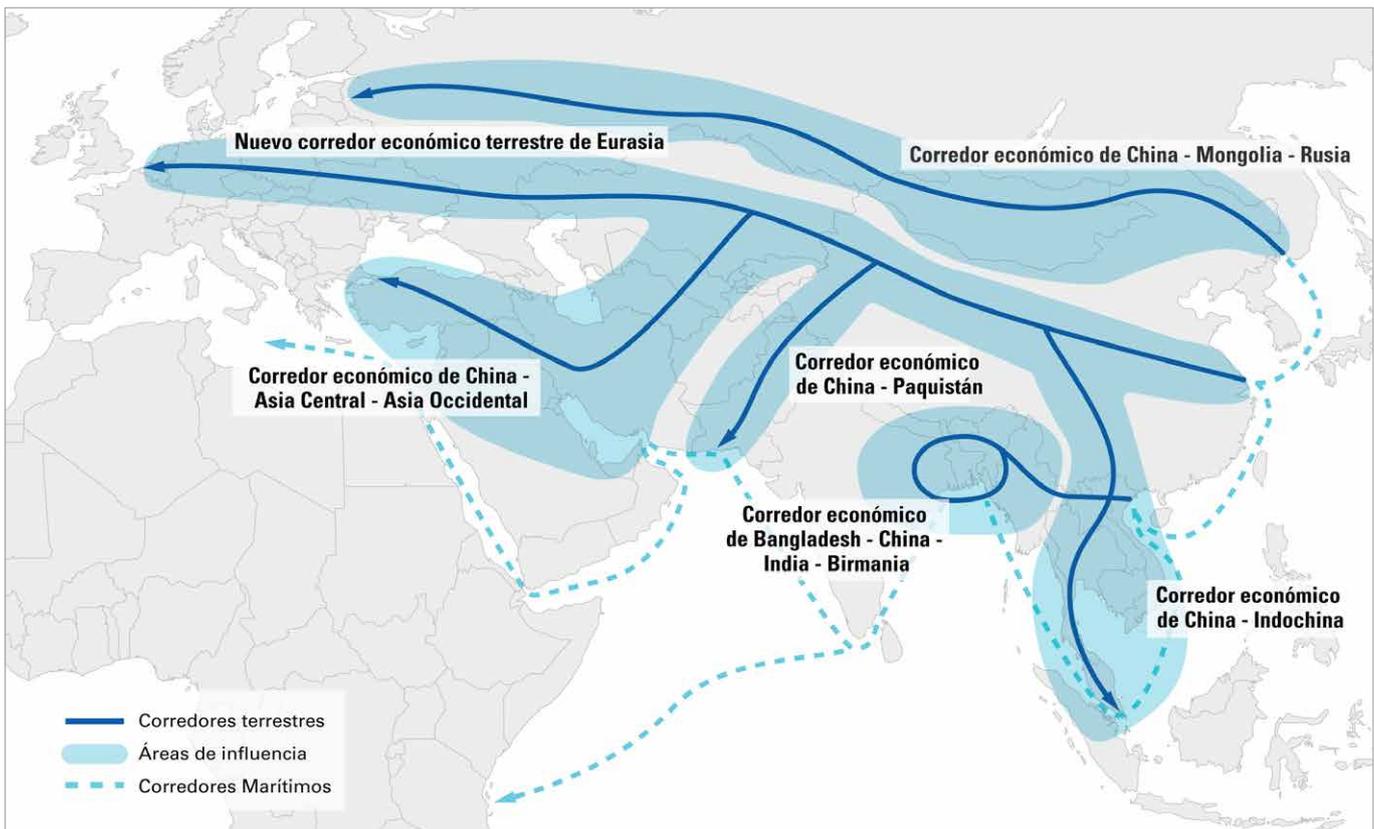
**La iniciativa de la Franja y la Ruta de China**

A pesar de contar con 14 países fronterizos, el transporte por carretera en China actualmente solo representa el 10 % del tránsito internacional de mercancías. El comercio por tierra tiene un amplio potencial oculto que merece la pena impulsar.

Esta iniciativa trata de construir una red de vías ferroviarias y carreteras para unir China con Asia Central, Asia Occidental, partes de Asia Meridional y, en última instancia, Europa. El TIR es una prioridad fundamental para lograr los objetivos de esta iniciativa.

En 2017, IRU se centró en poner en funcionamiento el TIR en este país. La China Road Transport Association, miembro de IRU, emprendió sesiones de formación TIR dirigidas a 70 operadores nacionales de transporte. El programa de formación contaba con la intervención de expertos y especialistas del Departamento de Transporte y la Dirección de Gestión del Transporte por Carretera de Sinkiang, funcionarios de los servicios de aduanas en China y algunos de los operadores de transporte internacional más representativos del país.

**La iniciativa de la Franja y la Ruta: seis corredores económicos que recorren Asia, Europa y África**





### El escenario chino

IRU publicó un estudio conjunto con la Universidad de Economía y Negocios Internacionales sobre las ventajas del TIR en el comercio chino. El estudio reflejó que el TIR podría reducir el tiempo de tránsito en un 80 % e incrementar las exportaciones totales por un valor de hasta 7860 millones de USD.

El estudio vio la luz en el mes de mayo en el Foro de la Franja y la Ruta del Gobierno chino en Pekín, donde se reunieron 30 jefes de Estado y más de 1500 ejecutivos superiores de empresas, organizaciones internacionales y grupos de estudio.

El presidente y el secretario general de IRU asistieron al Foro, destacando el importante papel de la organización y del TIR en el sector del transporte y el comercio.

IRU suscribió además dos acuerdos de cooperación con la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, que es el organismo de planificación económica en China, y con

la autoridad aduanera nacional. En estos acuerdos cubrieron la estandarización de los marcos legales y normativos a nivel internacional para el comercio y el transporte por toda la red de la Franja y la Ruta.

A nivel práctico, se adoptaron medidas operativas hacia la implantación plena del TIR en China, y para ello se organizó una caravana de camiones piloto para poner a prueba la ruta comercial por tierra desde Uzbekistán a China pasando por Kirguistán.

### Rumbo a Mongolia

IRU organizó una serie de talleres de formación TIR en Ulán Bator en colaboración con la Asociación Nacional de Transporte por Carretera de Mongolia, miembro de IRU. Este programa formativo permitió reforzar iniciativas activas para eliminar las barreras de tránsito, reducir los plazos de entrega para el transporte por carretera y acelerar el potencial de la región para el comercio de cara al futuro.

**«El TIR podría reducir el tiempo de tránsito entre China y sus países colindantes hasta en un 80 % e incrementar el valor del comercio hasta 13.600 millones de USD.»**

– Pengcheng Qu, responsable de IRU para Oriente y Asia Sudoriental

### Construcción de autovías intermodales y digitales

El corredor Estambul-Teherán-Islamabad es un eje importante que une el este con el oeste. Basándose en los resultados del exitoso proyecto piloto del TIR digital entre Irán y Turquía, IRU se comprometió a financiar la implantación del TIR digital.

En mayo, la CEPE/ONU también lanzó un informe sobre el proyecto entre Irán y Turquía en el que mostró su apoyo a la digitalización del sistema TIR y alentó a otros países para que adopten operaciones de transporte digital.

Desde IRU nos enfocamos en introducir el TIR en Pakistán y en seguir avanzando en la logística digital por toda la región. Pakistán suscribió un acuerdo con Irán para cooperar en la organización y el seguimiento de las primeras rutas de transporte TIR entre los dos países.

### El cruce por Irán

Irán, un país ya pionero en el tránsito aduanero digital, siguió avanzando en la digitalización de su infraestructura de logística, convirtiéndose en el decimotercer país en adherirse al e-CMR.

Por otra parte, también adoptó medidas respecto al TIR intermodal, participando en la primera operación TIR intermodal que unía con gran éxito Europa con Oriente Medio

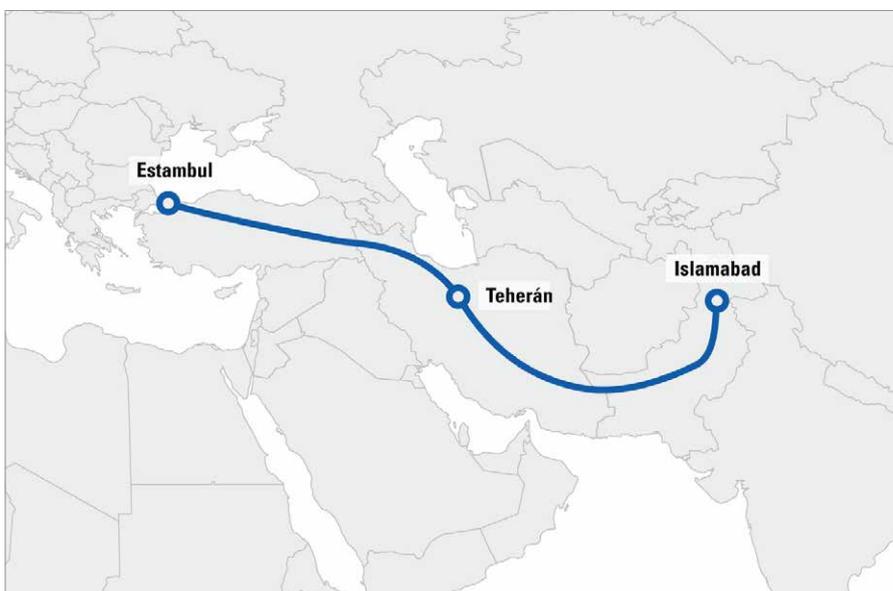
a través de un corredor con conexiones por carretera, mar y ferrocarril. La operación fue coordinada por la Cámara de Comercio, Industria, Minería y Agricultura de Irán, miembro de IRU, en cooperación con la autoridad aduanera nacional.

Esta iniciativa piloto demostró un ahorro de tiempo de cinco días, además de un significativo potencial para reducir los costes e impulsar el comercio. Partiendo de la capital eslovena hasta llegar a su destino en la ciudad iraní de Bandar Abbás, el contenedor siguió su camino por tierra a través de Italia y Turquía y cruzó el Mediterráneo.

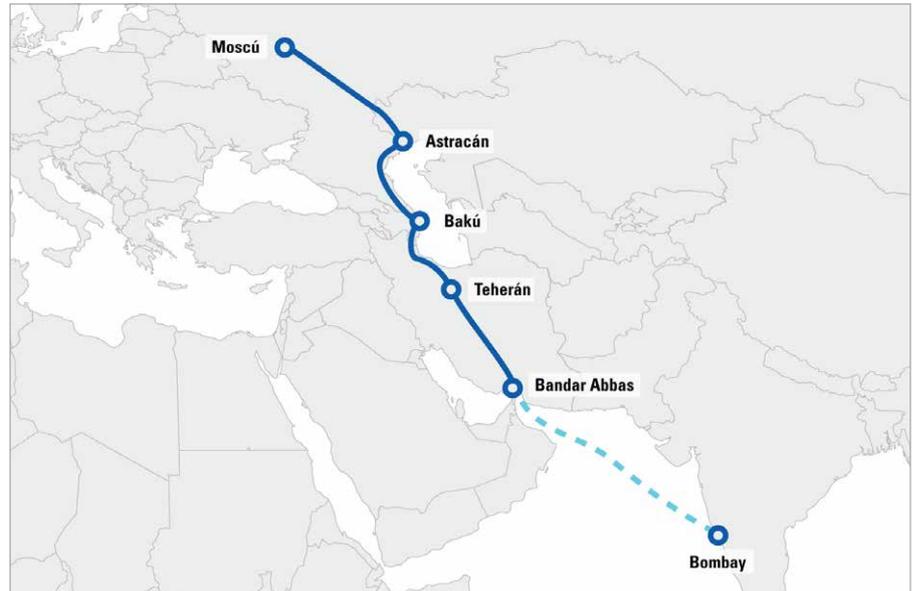
El éxito de este proyecto puso de relieve un futuro prometedor para operaciones intermodales integrales, de las que podrían beneficiarse nuevos países que se adhieran al sistema TIR.

Según las cifras de la Organización de Transporte y Mantenimiento de Carreteras de Irán (IRMTTO, por sus siglas en inglés), en 2017 Irán registró un incremento del 25 % en el tránsito de mercancías, en gran parte debido al desarrollo continuo de su capacidad digital. Estas cifras ponían de relieve la importancia del TIR en la facilitación del comercio, así como la ubicación estratégica de Irán como país de tránsito.

**«El proyecto piloto intermodal demostró un ahorro de tiempo de cinco días, además de un significativo potencial para reducir los costes y facilitar el comercio.»** – Julian Genkov, responsable de TIR y sistemas de tránsito



**Corredor Islamabad-Teherán-Estambul**

**Corredor de Transporte Internacional Norte-Sur**

**«Actualmente, los trámites aduaneros entre la India y Bangladesh requieren 22 documentos, 55 firmas y una docena de fotocopias.»**

– Tatiana Rey-Bellet, responsable de implantación de TIR

**La ruta a Asia Meridional**

Trazar corredores comerciales que crucen y vayan más allá de la región de Asia Meridional ha sido objeto de una atención especial a medida que los países de esta región se han ido abriendo al TIR, sobre todo desde que el Gobierno de la India ratificara el Convenio en el mes de junio.

Este fue un paso esencial para activar el Corredor de Transporte Internacional Norte-Sur (INSTC), una red intermodal de 7200 km entre la India y Europa. El corredor augura ahorros de tiempo de hasta el 40 % y una reducción de costes de hasta el 30 % en comparación a las rutas marítimas actuales.

IRU y la organización CUTS International, con sede en Jaipur, India, lanzaron un informe a principios de 2017 que demostraba el potencial del TIR para transformar las previsiones comerciales por toda la región.

IRU trabajó en estrecha colaboración con asociados indios en el área de formación, desarrollo y difusión con vistas a poner en funcionamiento el sistema TIR. También organizamos una delegación de funcionarios de la autoridad aduanera nacional y de representantes de la Federación India de Cámaras de Comercio e Industria para visitar nuestra sede en Ginebra.

Además, participamos en el congreso mundial de 2017 de la Federación Internacional de Carreteras que tuvo lugar en Delhi, en el que se hizo especial hincapié en extender la concienciación respecto al TIR así como sobre sus beneficios para facilitar el comercio mundial.

**En dirección a Asia Sudoriental**

En 2017, IRU se enfocó en expandir el TIR a corredores comerciales de Tailandia, Myanmar y Viet Nam.

Nos reunimos con los ministros de Transporte y Finanzas, representantes de la autoridad aduanera de Viet Nam, la Cámara de Comercio e Industria de Viet Nam, y asociaciones y operadores de transporte. Esta iniciativa nos sirvió para pulir la relación entre IRU y la autoridad aduanera con vistas a firmar un Memorando de Entendimiento para apoyar la adhesión de Viet Nam al TIR.

Tras la incorporación al TIR de las vecinas China e India, el objetivo de Myanmar era impulsar su papel como puente estratégico entre la región sur y sudoriental de Asia.

Con este fin, IRU organizó talleres de concienciación sobre el TIR con la Asociación Internacional de Transportistas de Myanmar y la Asociación Internacional de Transportistas de Tailandia.

**«El año pasado Irán registró un incremento del 25 % en el tránsito de mercancías, en gran parte debido al desarrollo continuo de su capacidad digital.»**

– Tim Davies, responsable de desarrollo empresarial

**La digitalización de Eurasia**

La digitalización fue ganando terreno por la región de Eurasia, lo que hizo que el sector del transporte y la logística comenzara a ostentar de forma inexorable una posición privilegiada en muchas de las agendas de los gobiernos que integran la Comunidad de Estados Independientes (CEI).

En colaboración con IRU, el Consejo de Coordinación del Transporte de la CEI recomendó que los Estados miembros se adhirieran con prontitud al protocolo de cartas de porte electrónicas (e-CMR).

IRU, apoyado por sus asociaciones miembros en la Unión Económica Euroasiática, también impulsó la inclusión de las disposiciones principales del e-CMR en la Hoja de Ruta para una Política Coordinada del Transporte del Consejo Intergubernamental de Eurasia.

A petición del ministro ruso de Transporte, organizamos un seminario sobre el uso del e-CMR. Este seminario puso de relieve el gran respaldo a la digitalización de la logística de parte de la Federación de Rusa y la Unión Económica Euroasiática.

En 2017 IRU también celebró una serie de talleres en Tayikistán para promover el e-CMR y el TIR digital. Se nos brindó la oportunidad de ofrecer discursos inaugurales en el Foro de Negocios de la Organización para la Democracia y el Desarrollo Económico de Azerbaiyán, Georgia y República de Moldova; el Foro Internacional de la Semana Euroasiática; la Cumbre del Primer Ministro de Ucrania; y el Foro de la Dimensión Septentrional en San Petersburgo.

La 18.ª Conferencia Internacional del Transporte por Carretera, celebrada en la ciudad ucraniana de Odesa, culminó con la adopción unánime de una resolución que instaba a los gobiernos de toda la región a adherirse al e-CMR y a empezar a beneficiarse de las ventajas digitales del TIR.

**Rumbo a Rusia**

Durante el mayor evento del sector del transporte de Rusia, el TransRussia, pusimos de relieve las últimas tendencias y dimos a conocer nuestros productos y servicios. Asimismo, promovimos la transformación digital de las operaciones de logística.



IRU lanzó un debate sobre la eficiencia del transporte internacional por carretera en el futuro, a la vista de la entrada en vigor de los nuevos documentos de la Unión Económica Euroasiática, concretamente su nuevo código aduanero y las principales directrices y fases para la implementación de una política coordinada del transporte.

También participamos en la conferencia de la Organización Mundial de Aduanas, dedicada a las tecnologías de la información, y que tuvo lugar en la capital de Georgia, Tiflis. Como parte de este evento, dirigimos un debate sobre soluciones informáticas de gestión fronteriza, como el TIR digital, y pusimos de relieve la operación piloto Irán-Turquía como ejemplo de buena práctica.

#### Rumbo a Oriente Medio

Iraq, Kuwait, Omán, Qatar y Arabia Saudí, todos ellos hicieron grandes progresos para sumarse al sistema TIR; particularmente, ayudamos a EAU a ponerlo en marcha.

Egipto, Jordania, el Líbano, Marruecos y Siria participaron en diversos talleres destacando algunos aspectos prácticos y ventajas del sistema TIR.

IRU organizó una serie de mesas redondas con la Cámara de Comercio, Industria y Agricultura de Beirut y Monte Líbano, donde hizo hincapié en el potencial del TIR para impulsar el comercio en la región, concretamente en las operaciones intermodales.

Tras un proceso de licitación, IRU eligió la ciudad de Omán para acoger el Congreso Mundial de IRU en 2018. Omán se sitúa en un punto estratégico para el comercio y ofrece una línea de inversión dinámica, gracias a la cual pretende convertirse en líder logístico en los próximos años, tanto a nivel regional como mundial.

#### La digitalización europea

Las acciones de IRU en 2017 para ampliar la cobertura del e-CMR, es decir, del protocolo del Convenio de la ONU para la estandarización de los documentos digitales en el sector del transporte, trajo consigo cambios en la gestión de la logística y de la cadena de suministro.

Irán, Eslovenia y Luxemburgo se adhirieron en 2017 al protocolo e-CMR, situando la cifra total en 14 países, y otros más que pretenden unirse en 2018.

**«El bajo índice de operaciones comerciales intrarregionales entre los países árabes, por debajo del 10 %, ofrece un gran potencial al TIR para impulsar la integración económica regional.»** – Habib Turki, asesor regional para Oriente Medio y África Septentrional

**A fecha de marzo de 2018, 17 países se han adherido al e-CMR**



**«Anualmente en Europa se utilizan entre 150 y 200 millones de cartas de porte CMR en los trayectos internacionales, lo que pone de relieve el enorme potencial para el e-CMR.»**

– Zeljko Jeftic, responsable de innovación global de IRU

**Ensayos del e-CMR**

El primer despliegue eficiente del e-CMR tuvo lugar en 2017 entre España y Francia. Este primer trayecto lo realizó un camión que transportaba fruta desde Huelva a Perpiñán. Este fue solo el comienzo, pues desde entonces varios operadores de transporte han contactado con miembros de IRU para iniciar las operaciones.

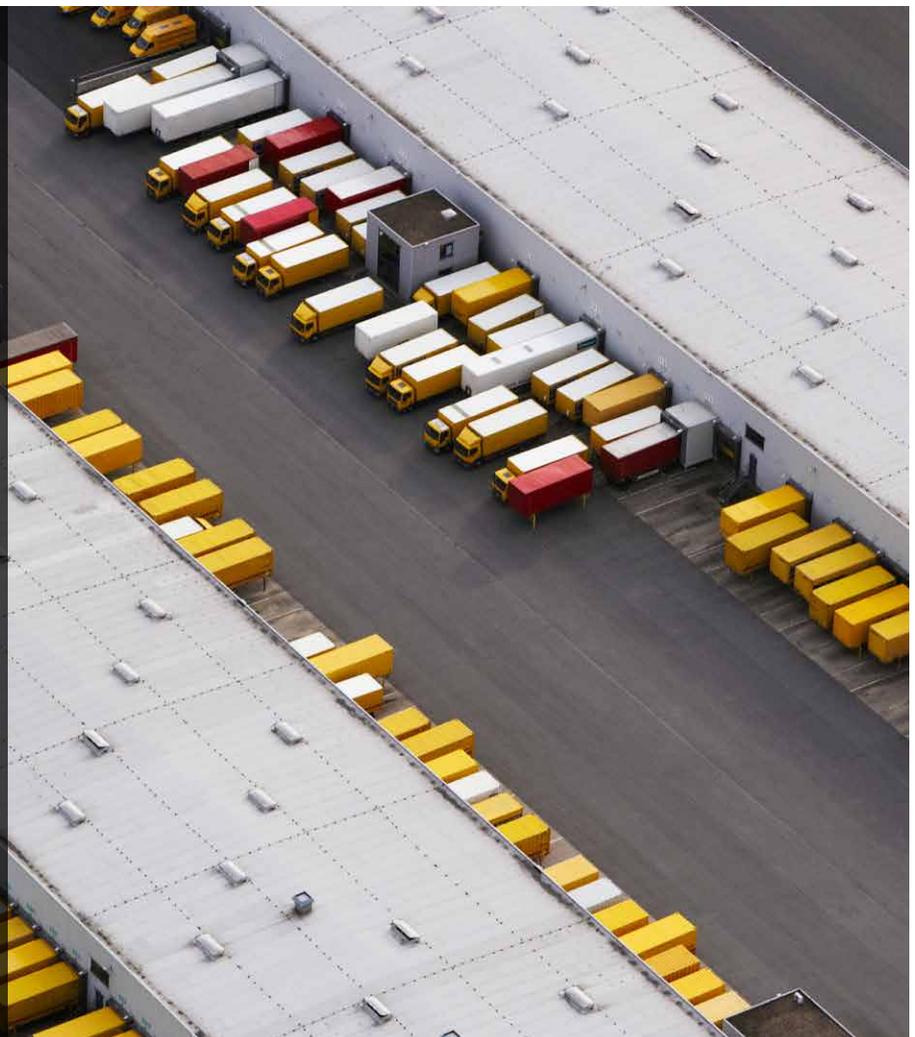
En los países que conforman el Benelux se lanzó un proyecto piloto de tres años para probar el e-CMR, lo que supone un paso adelante para extender su uso al resto de Europa y, en última instancia, al resto del mundo. El proyecto pone a prueba los procedimientos diarios y el uso práctico

del e-CMR, además de examinar la infraestructura legal requerida para la aplicación.

IRU puso al día a los transportistas por carretera y ferrocarril de Bosnia y Herzegovina sobre los avances y ventajas del e-CMR con motivo de su reunión anual.

Por otra parte, ayudamos a organizar la primera operación de transporte nacional en Grecia que utilizaba la carta de porte digital, y presentamos el e-CMR en la Semana Internacional del Transporte y la Logística, un importante evento sobre este sector que se celebra en Francia.

BLG Automotive Logistics transporta **16,5 millones** de vehículos al año, para lo cual necesita 33 millones de hojas de papel. Eso supone **135 toneladas de madera**. e-CMR contribuye a cuidar del medio ambiente y a ahorrar entre un **38 % y un 44 % del tiempo** que se requiere actualmente para cumplimentar, formatear, imprimir, verificar, firmar y archivar la documentación.





Países que han expresado su interés o que se han adherido al TIR en los últimos cinco años  
 Países que llevan a cabo operaciones TIR  
 Partes contratantes del TIR

### La expansión del TIR a otros países

En América, IRU trabajó con el Gobierno de Argentina en varias reuniones de alto nivel, entre ellas, con el presidente Macri, con vistas a acercar al país a la ratificación del Convenio TIR.

También colaboramos con gobiernos y el sector privado por el continente africano en diversos talleres con el objetivo de difundir de qué manera el TIR ayuda a reducir los costes del comercio y el transporte. IRU ofreció discursos inaugurales sobre la armonización del tránsito en varios eventos de ámbito regional, entre ellos, el African Ports Evolution de 2017, celebrado en la ciudad sudafricana de Durban.

La adhesión del Sudán al convenio TIR estaba cada vez más cerca. La Unión Sudanesa de Cámaras de Comercio (SUCoC) se hizo miembro de IRU y la autoridad nacional aduanera la nombró oficialmente asociación garante y emisora para el sistema TIR.

IRU trabajó con la Federación de Asociaciones de Transporte por Carretera de África Oriental y Meridional con el objeto de alentar a Zimbabwe a considerar la aplicación de un sistema de tránsito armonizado como el TIR. Este paso ayudaría a evitar largos y costosos retrasos en las fronteras de hasta cinco días a causa de las nuevas normativas aduaneras nacionales. ■

**«La implantación de un sistema de tránsito regional o multilateral como el TIR reduciría la necesidad de recurrir a acercamientos nacionales individuales para controlar la mercancía de tránsito por los diversos territorios aduaneros de África.»** – William Petty, responsable de IRU para África

# Reconocimiento de la excelencia

IRU reconoció los destacados logros en el sector a lo largo de 2017.

## **Diploma de Honor**

Más de 1150 conductores de autobuses, autocares, taxis y camiones procedentes de 24 países recibieron el Diploma de Honor de IRU por su excelente historial de conducción y seguridad. Los ganadores de este año proceden de Alemania, Argentina, Austria, Bélgica, Bielorrusia, la República Checa, Dinamarca, Eslovaquia, España, Finlandia, Francia, Hungría, Kazajistán, Letonia, Lituania, Macedonia, México, la República de Moldova, los Países Bajos, Polonia, Rumanía, la Federación de Rusia, Turquía y Ucrania.

## **Los Mejores Gerentes de Transporte por Carretera**

IRU condecoró a 60 personas de 12 países como Mejores Gerentes de Transporte por Carretera de 2017. Este premio supone un reconocimiento a historias de éxito de gerentes ejemplares que merecen un reconocimiento internacional por su alto nivel de conocimiento y trabajo para elevar el perfil y reforzar la eficiencia del sector del transporte por carretera.

## **Premio Estrategia Inteligente**

En 2017, este premio de IRU fue compartido entre dos galardonados: el Servicio de Transporte Público de Malta obtuvo el Premio a la Excelencia en el Servicio de Autobuses por su excelente servicio de autobuses públicos, y el municipio rumano de Alba Iulia, al que se concedió el Trofeo de Ciudad por la gran atención que prestada a los autocares de turistas que visitan su ciudad.

## **Premios al Mejor Transporte de Eurasia**

Cuatro empresas procedentes de Bielorrusia, Kazajistán, la Federación de Rusia y Ucrania recibieron el Premio al Mejor Transporte de Eurasia de 2016. Los galardonados ven así reconocida su práctica sobresaliente en diversas áreas que incluyen la protección medioambiental, la responsabilidad social corporativa y el rendimiento económico.

Los ganadores de 2017 fueron Goellner Spedition (Ucrania), en la categoría de flotas de hasta 10 camiones; el empresario privado Belyanin Sergey Mikhailovich (Rusia) y Eurasia Trans Team (Kazajistán), en la categoría de flotas de 11 a 50 vehículos; e Intertransavto LLC (Bielorrusia), en la categoría de flotas de más de 50 vehículos.

El jurado también entregó certificados especiales a Dolf-Man LLC (Kirguistán), por la expansión geográfica de sus operaciones de transporte, y a ProLiv JLLC (Bielorrusia), por sus elevados estándares ecológicos.



**Celebración del servicio**

Florence Berthelot, delegada general de la asociación francesa FNTR, miembro de IRU, se convirtió en Chevalier de la Legión Francesa de Honor. Este es un reconocimiento que se le concede por la excelencia en su trabajo activo para desarrollar el transporte por carretera y la innovación en Francia a lo largo de los últimos 29 años.

Asimismo, Dmitry Cheltsov, que dirige el trabajo de IRU en Eurasia, obtuvo la medalla «25 Años del Servicio Aduanero Federal», reconociendo así su contribución a la simplificación de los trámites administrativos aduaneros en la Federación de Rusia.

**Impulso de la integración euroasiática**

La Nueva Iniciativa Euroasiática de Transporte por Carretera de IRU, que supervisó el reparto comercial de mercancías por carretera a través de diversos itinerarios entre Europa y Asia, fue galardonada con el Primer Premio de Comunicaciones Euroasiáticas de 2017 en la categoría de «Corredores mutuos de comercio, transporte y logística». ■

**Más de 1150 conductores de autobuses, autocares, taxis y camiones procedentes de 24 países recibieron el Diploma de Honor de IRU por su excelente historial de conducción y seguridad.**



# Resumen financiero

<b>Cuentas de ingresos y gastos para el ejercicio económico cerrado a 31 de diciembre en francos suizos</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Total de ingresos operativos netos	50.328.450	56.040.746
Gastos operativos directos	-17.181.128	-15.972.342
Nóminas, seguridad social y otros gastos de personal	-25.999.630	-24.812.148
Otros gastos operativos	-15.875.142	-18.927.372
<b>SUPERÁVIT/(NEGATIVO) DE ACTIVIDADES OPERATIVAS</b>	<b>-8.724.450</b>	<b>-3.671.116</b>
Superávit/(negativo) de actividades financieras	9.217.933	2.085.037
Superávit/(negativo) de actividades no operativas	-294.576	278.311
<b>NEGATIVO NETO ANTES DE LA ASIGNACIÓN</b>	<b>195.907</b>	<b>-1.307.768</b>
Asignación a Fondo de expansión	-	-
<b>NEGATIVO NETO TRAS LA ASIGNACIÓN</b>	<b>195.907</b>	<b>-1.307.768</b>
<b>Balance contable a 31 de diciembre</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>
Efectivo, inversiones a corto plazo y depósitos a plazo	324.020.274	358.076.120
Activos financieros a corto plazo	901.092	8.247.918
Cuentas por cobrar y existencias	28.084.221	32.957.317
<b>TOTAL ACTIVOS CIRCULANTES</b>	<b>353.005.587</b>	<b>399.281.355</b>
Activos financieros a largo plazo	76.971.730	77.527.310
Equipamiento y mobiliario	2.380.123	2.596.206
<b>TOTAL ACTIVOS NO CIRCULANTES</b>	<b>79.351.853</b>	<b>80.123.516</b>
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b>432.357.440</b>	<b>479.404.871</b>
Pasivos a corto plazo	53.078.662	63.874.713
Provisiones para pérdidas no realizadas sobre inversiones		31.395.305
Provisiones para gastos y riesgos	366.228.017	366.228.017
<b>PASIVO TOTAL</b>	<b>419.228.017</b>	<b>461.498.035</b>
Fondos no restringidos	-1.260.971	46.797
Fondos restringidos- Fondo de expansión	14.115.825	19.167.807
Resultado del ejercicio	195.907	-1.307.768
<b>TOTAL FONDOS</b>	<b>13.050.761</b>	<b>17.906.836</b>
<b>TOTAL FONDOS Y PASIVO</b>	<b>432.357.440</b>	<b>479.404.871</b>

IRU se enfrentó a un 2017 difícil desde el punto de vista operativo y económico; no obstante, nos ocupamos de asentar las bases para el futuro de la organización.

#### **Tiempos difíciles**

A pesar de los esfuerzos en los territorios actuales y de incentivar el progreso en nuevas áreas geográficas, el volumen de carnets TIR continuó descendiendo hasta situarse en 1,15 millones en 2017, un 9,4 % por debajo de la cifra de 2016.

Perseveramos en el claro objetivo de maximizar la reducción de costes estructurales en actividades no esenciales, a la vez que mantuvimos las inversiones estratégicas, especialmente en relación con el sistema TIR.

El rendimiento financiero global de IRU en 2017 se benefició de nuestra asignación de activos, acorde con nuestra estrategia de inversión y las tendencias positivas en los mercados financieros.

Así, cerramos el 2017 con un pequeño superávit de 200.000 CHF. A pesar de ello, el entorno financiero y operativo sigue siendo especialmente complicado, por lo que tendremos que seguir esforzándonos a lo largo de todo 2018 e incluso después.

Tanto los activos totales como la provisión asociada para pérdidas no realizadas sufrieron un descenso en 2017, a la vez que existen algunas inversiones históricas a valor contable neto.

La base de activos de IRU es esencial para poder gestionar el sistema TIR, concretamente las garantías financieras de los impuestos y derechos aduaneros no pagados en los

transportes TIR y el plan de seguro que los cubre. El uso del Fondo de expansión de 5,1 millones de CHF en 2017 permitió mantener una aportación importante para apoyar a las asociaciones emisoras y a los titulares de los carnets TIR.

#### **Futuro estratégico**

La presión procedente de un sector en rápido desarrollo, junto con la necesidad de una mayor simplificación y optimización a nivel interno, hicieron que IRU centrara su atención en 2017 en la priorización operativa, el rigor financiero y el establecimiento de una estrategia a largo plazo.

IRU llevó a cabo un análisis exhaustivo sobre la propuesta del valor, las operaciones y las finanzas de la organización en el primer trimestre del año con una destacada consultora.

Posteriormente, pusimos en marcha un plan de desarrollo estratégico y de transformación para un periodo de cinco años. De esta forma pretendemos obtener una mejor comprensión de nuestros mercados y mejorar el valor que IRU aporta a sus miembros y al sector. ■



**IRU siguió mejorando sus finanzas, procesos comerciales y estrategia en 2017.**

# La aceleración del cambio



IRU se está esforzando para liderar la revolución del transporte por carretera.

La evolución actual, que algunos identificarían de «revolución», en la tecnología y la innovación del transporte está dando la vuelta a las estructuras del mercado, pero a la vez abre una ventana de oportunidades sin precedentes para nuestro sector, así como para sus clientes, proveedores y reguladores.

IRU se sitúa en el centro de todas las acciones en el sector del transporte por carretera en el empeño de apoyar, fomentar y devolver a este sector su papel crucial para seguir impulsando el comercio, la prosperidad económica y social, la seguridad y la sostenibilidad medioambiental.

Después de dar la bienvenida a China, la India y Pakistán a la familia TIR en los dos últimos años, nuestro objetivo para 2017 ha sido

desarrollar la operatividad del sistema. Nuestro propósito es que los tránsitos TIR entren y salgan de estos países cuanto antes en 2018, y puedan beneficiarse a la mayor brevedad posible de sus ventajas comerciales.

Lograr la plena digitalización del TIR ocupa otro objetivo principal en esta iniciativa. Tras la exitosa labor desarrollada con nuestros miembros a lo largo de varios años con el propósito de desplegar herramientas digitales que nos ayuden a poner en marcha el sistema TIR, el acuerdo histórico que suscribí con el secretario ejecutivo de la CEPE/ONU a finales de 2017 nos ayudará a fijar nuestras miras colectivas claramente en la digitalización plena del TIR para un futuro próximo.

## Umberto de Pretto secretario general de IRU



El reto ha sido notable. El sector del transporte sigue basándose en gran parte en el papel y mostrando fragmentaciones. Diferentes innovaciones, como los camiones autónomos, llegan con fuerza, sin embargo no será antes de que el sector sea 100 % digital.

Con la mirada puesta en el 2018, el Congreso Mundial de IRU que se celebrará en Omán contribuirá a reforzar el papel de liderazgo de la organización en el sector, y a consolidar la relevancia e importancia de este sector en otros ámbitos a nivel mundial.

A nivel interno, el plan de desarrollo estratégico y de transformación previsto para cinco años seguirá impulsando el cambio dentro de la organización, por y para el

conjunto de nuestros miembros. Esta estrategia pionera nos ayudará a situarnos más cerca de nuestros mercados en rápido desarrollo, mejorar y optimizar nuestra propuesta de valor, y lograr la sostenibilidad en nuestras finanzas y operaciones.

Las conexiones digitales y físicas que unen a nuestra organización con el sector del transporte adquirirán todavía más fuerza en el futuro. Espero y deseo poder contar con todos ustedes en este apasionante camino que tenemos por delante. ■

**La voz y el liderazgo de IRU en el transporte por carretera, en un mundo de constantes cambios, son esenciales.**

– Umberto de Pretto, secretario general de IRU



#### **Oficina central**

La Voie-Creuse 16, CP 44  
1211 Ginebra 20, Suiza  
+41-22-918 27 00 (tel)  
+41-22-918 27 41 (fax)  
iru@iru.org

#### **Bruselas**

+32-2-743 25 80 (tel)  
brussels@iru.org

#### **Moscú**

+7-495-258 17 59 (tel)  
moscow@iru.org

#### **Estambul**

+90-212-215 60 00 (tel)  
istanbul@iru.org

#### **Pekín**

+86-10-56 06 39 00 (tel)  
china@iru.org

**iru.org**

