



La llave del transporte por carretera para traspasar todas las fronteras

Los territorios quedaron devastados y las relaciones comerciales entre Estados se vieron ampliamente afectadas después de la Segunda Guerra Mundial. Ante este escenario, ocho países europeos decidieron asociarse y crear una unión internacional de transporte por carretera, la International Road Union (IRU). En 1949, estos Estados diseñaron el sistema TIR con el objetivo de reducir las trabas administrativas en las fronteras. Siete décadas después, este sistema sigue más vigente que nunca.

ORÍGENES DEL TIR

La IRU fue fundada en Ginebra el 23 de marzo de 1948 con el propósito de establecer el TIR, un sistema para agilizar los procedimientos aduaneros, ahorrando tiempo y dinero. El TIR se diseñó en 1949 como un acuerdo intergubernamental, pero en 1959 se firmó un protocolo y pasó a convertirse en

un convenio internacional. Los ocho países fundadores de la IRU fueron Bélgica, Dinamarca, Francia, Noruega, los Países Bajos, Reino Unido, Suiza y Suecia. Por su parte, los nueve países europeos que firmaron originalmente el convenio en 1959 fueron Austria, Bélgica, Francia, Alemania, Italia, Luxemburgo, los Países Bajos, Suiza y Reino Unido e Irlanda del Norte.

Progresivamente, la manera de transportar mercancías fue avanzando y la necesidad de operar de forma intermodal se impuso. Por este motivo, en 1975 se cerró un nuevo convenio TIR por parte de las Naciones Unidas, con el objetivo de asegurar que el sistema fuese adecuado para la intermodalidad. El desarrollo del transporte marítimo de mercancías a principios de los años 60, junto al transporte de contenedores por ferrocarril, indujeron este cambio.

Los avances conllevaron a que el sistema TIR ya no cubriese solo el transporte por carretera, sino que fue extendido al ferrocarril, a las vías navegables e incluso al transporte marítimo, ya que al menos una parte de las operaciones todavía debía hacerse por carretera, especialmente en la última milla. “La experiencia ganada en los primeros diez o quince años nos sirvió para hacer un sistema TIR más eficiente, menos complejo y más seguro para los clientes”, explica la IRU. Desde entonces, diferentes países de todo el mundo se han ido adhiriendo al convenio TIR de manera progresiva.

IRU EN ESPAÑA

El primer miembro IRU español fue Astic, fundada en 1960 como la asociación nacional responsable de garantizar el sistema TIR. De esta manera, España se adhirió al convenio TIR el 12 de mayo de 1961. Posteriormente, en 1982 se adhirió al nuevo convenio TIR de 1975. Cada Estado miembro del acuerdo debe designar una asociación que autorice el transporte TIR y ésta pasa a formar parte de la IRU.

EXPANSIÓN DE LOS CUADERNOS TIR

Mediante el sistema TIR se expeditan unos documentos de transporte que posibilitan el tránsito de mercancías a través de países no destinatarios, sin que éstas deban ser sometidas a revisiones por parte de las autoridades aduaneras. En cuanto a la expansión de estos documentos, solo se emitieron poco más de 3.000 en 1952, cifra que aumentó de manera paulatina hasta llegar a los 100.000 en 1960 y a los 800.000 en 1970. “El aumento se debe a la ampliación de la Unión Europea, que utilizaba su propio sistema de tránsito comunitario dentro del territorio”, explica la IRU. “Por eso, los cuadernos TIR no se utilizan para las operaciones de tránsito de clientes dentro de sus Estados miembro”. No obstante, aunque la UE constituye un único territorio, el convenio TIR es de utilidad si el transporte se inicia, termina o cruza un tercer país no comunitario.

Como resultado de la expansión del comercio entre el Este y el Oeste de Europa, particularmente desde 1989, con un gran aumento de transportes por carretera, el número de cuadernos TIR emitidos superó el millón en 1992 e incluso llegó a los tres millones en 2013, representando el comienzo de casi 10.000 transportes TIR al día en 62 países y más de 50.000 procedimientos de cruce de fronteras TIR diarios.

El número de compañías de transporte autorizadas por las autoridades de consumidores locales para utilizar cuadernos TIR se contabiliza por encima de los 34.000 en 2017. No obstante, según explica la IRU, desde 2013 se han producido dificultades para implementar el TIR en Rusia, lo que ha provocado una caída del número de cuadernos en los últimos años, pero con las adhesiones recientes de vastos territorios como China, Pakistán e India, las cifras se han recuperado parcialmente.

De hecho, la inclusión de la China Road Transportation Association (CRTA) en la asociación fue especialmente relevante en el ámbito de actividad de la IRU: “China representa un socio comercial clave en cuanto al transporte por carretera

y su entrada en la organización presentó una gran oportunidad para el crecimiento de la industria”, explica la asociación. La conexión entre la IRU y CRTA se remonta a finales de los años 90, cuando empezó la apertura de la industria del transporte por carretera de China y el país se propuso mejorar su cooperación internacional, aprovechando nuevas oportunidades comerciales. Por ello, en 2002 CRTA accedió como miembro oficial de la IRU.

EL GRAN PREMIO DE HONOR DE LA IRU

Desde 1968, la IRU otorga el galardón ‘Grand Prix d’Honneur’ para reconocer el mérito de algunos transportistas. El primero se concedió en la ceremonia de clausura de su 11ª conferencia mundial, que tuvo lugar en Budapest (Hungría). Se le entregó a un conductor de camiones polaco, Premyslaw Osinski, por un acto de valentía durante un transporte internacional. En los últimos años, el gran premio de honor ha sido otorgado a Igor Tehsa en 2015, por salvar cinco vidas durante un ataque terrorista, o en 2013 a Andrey Damirovich Dilmukhametov, por su rescate a dos heridos en una furgoneta en llamas.

RETOS ACTUALES DE LA IRU

Hoy en día, cuestiones como el Brexit, el Paquete de Movilidad europeo y la descarbonización son temas prioritarios en la agenda de la IRU. Desde el resultado del referéndum del Brexit en 2016, la IRU ha cooperado “de manera estrecha” con las autoridades europeas competentes, con los Estados miembro y con Gran Bretaña. “Nuestro objetivo es asegurar un marco operacional post Brexit para que las operaciones comerciales de transporte por carretera se mantengan tan cercanas como sea posible a las condiciones actuales del mercado único de la UE”, afirma la IRU.

Además, junto con las asociaciones que conforman el organismo internacional, también ha participado en las consultas de la UE para esbozar y discutir las diferentes propuestas de la Comisión Europea respecto a sus tres paquetes de movilidad. “La IRU ha jugado y continúa jugando su rol en la discusión entre representantes del sector del transporte por carretera en los diversos Estados miembro. Por una parte, entre las instituciones europeas y la industria del transporte por carretera; y por la otra, en busca de soluciones para conseguir los

mejores compromisos viables”, asegura.





Finalmente, la IRU sostiene que reducir la huella ecológica de las actividades del transporte por carretera ha sido una de sus prioridades “desde hace muchos años”, con el objetivo de reducir las emisiones tóxicas, pero en la actualidad también las de dióxido de carbono. Tal como explica, desde 2009 ha desarrollado una estrategia para restringir las emisiones de dióxido de carbono al 30% en 2030, en una iniciativa denominada ‘30 por 30’. No obstante, la IRU reconoce que “es un objetivo demasiado ambicioso para que lo consigan los operadores de transporte por sí solos». Por ello, en la actualidad está buscando «colaboraciones para establecer un enfoque integrado».

En este sentido, hace un par de años, la asociación internacional llevó a cabo un estudio junto a varias industrias, ONG y stakeholders públicos, con el objetivo de evaluar el progreso y trazar una hoja de ruta para reducir las emisiones de dióxido de carbono por encima del 70% en 2050. Las conclusiones se publicaron en el informe de la IRU ‘Vehículo comercial del futuro’, que según explica “fue el primer paso hacia una política de CO2 de la IRU más amplia y actualizada”. La estrategia de descarbonización global para 2050 fue adoptada durante el IRU World Congress de Omán en noviembre de 2018. Además, la descarbonización también fue el tema del evento de la UE que tuvo lugar en Bruselas el mes pasado.

EL ALIADO DEL TIR: EL CMR

El CMR es, de manera complementaria al TIR, el documento más utilizado en el mundo para el transporte de mercancías. Fue creado a través del Convenio CMR en 1956. Este estableció por primera vez las responsabilidades de los actores privados involucrados en el transporte de mercancías y aún hoy en día proporciona un registro detallado de las operaciones de transporte, conteniendo información esencial sobre la carga. Desde 2008, además, este documento puede presentarse en formato digital.