



Taller de validación de los materiales de formación de las Directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector transporte

Santiago, 25 – 27 de marzo de 2025

El Taller de validación de los materiales de formación de las Directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector transporte,

Habiéndose reunido en Santiago de Chile del 25 al 27 de marzo de 2025,

Adopta las recomendaciones siguientes:

Recomendaciones para la operacionalización sostenible del Corredor Bioceánico

Introducción

1. El transporte internacional por carretera desempeña un papel importante y contribuye significativamente a los esfuerzos desplegados para potenciar el desarrollo económico del Cono Sur. El Corredor Bioceánico aumentará la conectividad logística y valor para las economías nacionales, en particular para aquellos países sin litoral, al ofrecer oportunidades de empleo, reducir los costos de transporte y mejorar la competitividad empresarial. A este respecto, los derechos, el bienestar y la dignidad de los conductores de vehículos de transporte internacional deberían promoverse a través de su organización y de la práctica del diálogo social y de la actuación activa de los gobiernos, empleadores y los interlocutores sociales.

Retos y oportunidades para la promoción del trabajo decente en el Corredor Bioceánico

2. Los conductores de vehículos comerciales¹ a menudo se enfrentan a desafíos en materia de trabajo decente, en particular en lo referente al tema salarial y formas de contratación, a las condiciones de trabajo y a los riesgos para la seguridad vial y de higiene y seguridad y

¹ Ver la definición de las [Directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte](#), párrafo 10.

la salud en trabajo (SST), tales como la fatiga y las largas horas de conducción, el estrés, el aislamiento, la violencia, el robo de carga y de vehículo, y el acoso.

3. Las deficiencias en materia de infraestructura, de instalaciones de bienestar y de procedimientos de control adecuados repercuten negativamente en las condiciones de vida y de trabajo de los conductores de vehículos de transporte, así como el aumento de los costos logísticos, en el progreso socioeconómico, el comercio internacional y el transporte de carga y de personas.
4. En consulta con los interlocutores sociales y las partes en la cadena del transporte por carretera, los gobiernos buscarán promover la colaboración para diseñar e implementar políticas y marcos que protejan a los trabajadores del transporte por carretera y podrán crear al mismo tiempo un entorno propicio para la sostenibilidad de los sindicatos y las empresas de transporte por carretera que operarán en el Corredor Bioceánico.
5. Los gobiernos, los trabajadores, los empleadores y las partes de la cadena de transporte por carretera de los países en el área de influencia del Corredor tienen interés en mejorar conjuntamente la seguridad vial y promover el trabajo decente en el sector del transporte, incluyendo a través de un diálogo social, consultas tripartitas y la cooperación a nivel nacional, regional e internacional que promueva redes de colaboración y armonización.

Recomendaciones para la acción futura de la Organización Internacional del Trabajo y sus Miembros para garantizar una operacionalización sostenible del Corredor Bioceánico

6. Todos los Estados Miembros de la OIT tienen el deber de adoptar y aplicar la legislación nacional y de velar por su cumplimiento, a fin de garantizar que los principios y derechos fundamentales en el trabajo y los convenios internacionales del trabajo ratificados protejan a todos los trabajadores del sector y se apliquen a ellos, teniendo en cuenta sus obligaciones establecidas por otras normas internacionales del trabajo. También deberían llevar a cabo prácticas de contratación sostenibles, en consonancia con las normas internacionales del trabajo pertinentes.
7. Se deben desarrollar y adoptar marcos de formación profesional, certificación y calificación basados en buenas prácticas y programas y que estén especialmente adaptados a las condiciones geográficas, de altitud y de conducción existentes en el Corredor Bioceánico. Estos representan una inversión a largo plazo y una oportunidad para desarrollar habilidades, aumentar los ingresos y mejorar la imagen y el atractivo del sector.

8. Una de las maneras de abordar la escasez de conductores cualificados incluye la promoción de la formación incluyente e inclusiva y aceleración de la incorporación de mujeres y jóvenes al sector, considerando la adaptación de la normativa de cada país. La formación debe fomentar la atracción y la retención de mujeres, combatiendo los estereotipos perjudiciales, la violencia y el acoso. Las trabajadoras deben ser incluidas en las políticas de promoción del empleo femenino, en la igualdad de condiciones, la salud y seguridad.
9. Existen trabajadores no asalariados del transporte por carretera que están excluidos de la legislación general del trabajo sin una normativa especial para el sector, situación que puede poner en riesgo la seguridad vial. Por ello, los gobiernos, en concordancia con las [Directrices sobre la promoción del trabajo decente y la seguridad vial en el sector del transporte](#) deberían priorizar el establecimiento de mecanismos de pagos sostenibles que se relacionen con la jornada, duración del trabajo y períodos de descanso, así como la calidad de los servicios de control y cumplimiento efectivo de la legalidad basado en los principios de la cadena de responsabilidad.
10. Los gobiernos y los interlocutores sociales de los países en el área de influencia del Corredor Bioceánico deberían de considerar la creación de una coordinación multidisciplinaria para promover el trabajo decente y la fluidez en las operaciones de transporte realizadas en el Corredor Bioceánico.
11. La industria del transporte por carretera depende significativamente de trabajadores asalariados y no asalariados. Estos últimos, por lo general, se encuentran fuera del ámbito de aplicación de las leyes laborales nacionales y la cobertura de la seguridad social. Se deben promover programas e incentivos para acelerar la transición de la economía informal a la formal mediante consultas tripartitas, teniendo en cuenta la libertad de asociación y negociación colectiva, las circunstancias, la legislación, las políticas, las prácticas y las prioridades nacionales específicas.
12. La instauración de tecnología, infraestructura de comunicaciones, áreas de bienestar, descanso y estacionamiento decentes, que incluyan a las personas que tengan discapacidades, y servicios médicos y de emergencia adecuados en el Corredor Bioceánico repercutirá positivamente en la seguridad vial, en la eficacia del transporte, contribuyendo a la mejora de las condiciones de trabajo y la reducción del aislamiento de los conductores de vehículos de transporte.
13. La OIT, con la plena participación de los mandantes tripartitas en la región, debería:

- a. promover la ratificación y la aplicación efectiva de todas las normas de la OIT y otros convenios, normas y directrices de las Naciones Unidas pertinentes al sector del transporte por carretera, así como el pleno respeto de los principios y derechos fundamentales en el trabajo;
- b. realizar y difundir investigaciones y análisis comparativos, desarrollar y compartir datos y conocimientos sobre tendencias y novedades, lecciones aprendidas y mejores prácticas para abordar los retos y las oportunidades en Corredor, a fin de apoyar la elaboración de políticas basadas en la evidencia;
- c. desarrollar e implementar programas de cooperación para el desarrollo, incluidos aquellos destinados a mejorar la coordinación, la colaboración y la armonización subregionales, para abordar los déficits de trabajo decente mediante el apoyo a los mandantes tripartitas en el desarrollo y la mejora de marcos legislativos, políticas, estrategias y programas que aborden las horas de trabajo, los salarios y los pagos sostenibles, la transición a la formalidad, la capacitación y las competencias, la infraestructura y áreas de descanso, el desarrollo de empresas sostenibles, la gestión, los mecanismos de aplicación y cumplimiento, la capacidad efectiva de los mandantes tripartitas para participar en el diálogo social y la seguridad y salud en el trabajo, y
- d. definir criterios para mejorar la colaboración con otras organizaciones internacionales pertinentes al sector del transporte por carretera.