



Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

Distr. general
14 de agosto de 2017
Español
Original: inglés

Junta de Comercio y Desarrollo
Comisión de Comercio y Desarrollo
Reunión Multianual de Expertos sobre Transporte,
Logística Comercial y Facilitación del Comercio
Quinto período de sesiones
Ginebra, 23 y 24 de octubre de 2017
Tema 3 del programa provisional

La logística comercial y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible

Nota de la secretaría de la UNCTAD

Resumen

En 2015 los Estados Miembros de las Naciones Unidas aprobaron la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, que tiene 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible y 169 metas. La Agenda 2030 tiene una escala y una ambición sin precedentes; con la Agenda 2030, que tiene un carácter integrado e indivisible, se persigue equilibrar las tres dimensiones del desarrollo sostenible, proponer una visión compartida y conformar medidas colectivas en apoyo de una vía al desarrollo económicamente viable, socialmente inclusiva y ambientalmente respetuosa. En estos momentos la comunidad internacional centra su atención en la operacionalización y el logro de los Objetivos.

El transporte y la facilitación del comercio, que son las esferas básicas de la logística comercial, abarcan actividades de importancia estratégica para la globalización del comercio, las cadenas de suministro y la interconectividad económica mundial. Se trata de factores posibilitadores y transversales que están profundamente arraigados en la agenda del desarrollo sostenible y resultan necesarios para el logro, tanto directa como indirectamente, de varios Objetivos.

Desde hace mucho tiempo la UNCTAD es consciente del nexo entre la logística comercial y el desarrollo sostenible. En los últimos años se ha prestado una mayor atención al tratamiento integrado de las dimensiones económicas, sociales y ambientales del transporte y la facilitación del comercio, como así quedó reflejado en los sucesivos mandatos de la UNCTAD, a saber, el Acuerdo de Accra, el Mandato de Doha y el Maafikiano de Nairobi.

En este contexto, y basándose en la labor de la UNCTAD en esta materia, en la presente nota se destacan algunas cuestiones que se sitúan en la interfaz de la logística comercial y la Agenda 2030, a fin de ayudar a orientar los debates del quinto período de sesiones de la Reunión Multianual de Expertos sobre Transporte, Logística Comercial y Facilitación del Comercio, y se examinan distintas formas en que los países, en colaboración con todos los interesados pertinentes, pueden aunar esfuerzos para aplicar soluciones sostenibles y resilientes en las esferas del transporte y la logística comercial como apoyo a la Agenda 2030.



I. Introducción y antecedentes

1. La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible tiene un alcance sin precedentes y afecta a todos los países, tanto desarrollados como en desarrollo. Su escala y ambición son impresionantes y ponen de relieve los ingentes esfuerzos que supone plasmar en medidas las decisiones. En estos momentos la comunidad internacional centra su atención en la operacionalización y el logro de los Objetivos.

2. Consciente de la magnitud del reto y de la necesidad de apoyar el proceso de implementación, se considera que los resultados y las decisiones adoptadas como parte de otros procesos internacionales en materia de políticas forman parte integrante de la Agenda 2030, entre los cuales se pueden señalar los siguientes: la Agenda de Acción de Addis Abeba; la Declaración de Estambul y el Programa de Acción en favor de los Países Menos Adelantados para el Decenio 2011-2020; las Modalidades de Acción Acelerada para los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo; el Programa de Acción de Viena en Favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024; el Acuerdo de París en virtud de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático; la Nueva Agenda Urbana de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible, y el Marco de Sendái para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030. Además de estas iniciativas propiciadas por las Naciones Unidas, en 2014 los miembros de la Organización Mundial del Comercio aprobaron el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, dando un nuevo impulso a la agenda del comercio internacional y respaldando la dimensión económica del desarrollo sostenible.

3. Como parte de los mecanismos de seguimiento y examen, la Agenda 2030 alienta a los Estados Miembros a que “realicen exámenes periódicos e inclusivos, liderados e impulsados por los países, de los progresos nacionales y subnacionales”¹. Cabe esperar que los exámenes nacionales sirvan de base para los exámenes periódicos del foro político de alto nivel sobre desarrollo sostenible; en 2016 se presentaron 22 exámenes y hasta la fecha 43 en 2017². Los exámenes brindan la oportunidad de hacer balance de los progresos logrados y conocer enfoques para la integración de los Objetivos en los planes y estrategias nacionales de desarrollo.

4. Los vínculos entre, por un lado, el transporte y la facilitación del comercio y, por otro, la Agenda 2030 y sus Objetivos son múltiples y multidimensionales. El Grupo Consultivo de Alto Nivel del Secretario General sobre el Transporte Sostenible hace hincapié en su importancia; este Grupo se creó con el objeto de formular recomendaciones para promover sistemas de transporte sostenibles que sean viables a nivel internacional, nacional, local y sectorial. En 2016, su labor culminó con un informe sobre la movilización de transporte sostenible para favorecer el desarrollo³ y la organización por primera vez de una conferencia sobre esta materia, a saber, la Conferencia Mundial sobre el Transporte Sostenible, celebrada en Turkmenistán en noviembre. Esta labor ha vinculado el transporte sostenible y las esferas relacionadas de la facilitación del comercio en la Agenda 2030, gracias, en particular, a la Declaración de Ashgabat sobre Compromisos y Recomendaciones de Política de la Conferencia Mundial sobre el Transporte Sostenible, así como otros resultados, como las decisiones adoptadas durante el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 y la resolución de la Asamblea General, aprobada en febrero de 2016, en la que se propugna una cooperación amplia entre todos los medios de transporte para promover corredores de tránsito multimodal sostenibles⁴. Estos instrumentos de política constituyen un marco de orientación general para los esfuerzos nacionales e internacionales encaminados a promover los objetivos en materia de transporte sostenible y facilitación del comercio.

¹ A/RES/70/1.

² A/70/684; la lista de países puede consultarse en <https://sustainabledevelopment.un.org/inputs/>.

³ Grupo Consultivo de Alto Nivel del Secretario General sobre el Transporte Sostenible, 2016, *Mobilizing sustainable transport for development*; disponible en <https://sustainabledevelopment.un.org/topics/sustainabletransport/highleveladvisorygroup> (consultado el 8 de agosto de 2017).

⁴ A/RES/64/255; A/RES/70/197.

5. La UNCTAD ya hace tiempo que es consciente del nexo entre el comercio, la logística y el desarrollo sostenible y en los últimos años ha venido prestando una mayor atención el tratamiento integrado de las dimensiones sociales, económicas y ambientales de la logística comercial, como se refleja en los mandatos de la UNCTAD en el Acuerdo de Accra y el Mandato de Doha⁵ y, más recientemente, en el Maafikiano de Nairobi⁶. La labor de la UNCTAD en la esfera de la logística comercial, en particular el transporte y la facilitación del comercio, contribuye, tanto directa como indirectamente, al logro de varias metas (véase recuadro).

La UNCTAD contribuye con su labor en materia de logística comercial a las siguientes metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible

1.5: Fomentar resiliencia de los pobres y las personas que se encuentran en situaciones de vulnerabilidad y reducir su exposición y vulnerabilidad a los fenómenos extremos relacionados con el clima y otras perturbaciones y desastres económicos, sociales y ambientales

1.a: Garantizar una movilización significativa de recursos procedentes de diversas fuentes, a fin de proporcionar medios suficientes y previsibles a los países en desarrollo para que implementen programas y políticas encaminados a poner fin a la pobreza

3.6: Reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo

3.9: Reducir considerablemente el número de muertes y enfermedades causadas por productos químicos peligrosos y por la polución y contaminación del aire, el agua y el suelo

7.3: Duplicar la tasa mundial de mejora de la eficiencia energética

8.2: Lograr niveles más elevados de productividad económica mediante la diversificación, la modernización tecnológica y la innovación

9.1: Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad

9.a: Facilitar el desarrollo de infraestructuras sostenibles y resilientes en los países en desarrollo

9.c: Aumentar significativamente el acceso a la tecnología de la información y las comunicaciones y esforzarse por proporcionar acceso universal y asequible a Internet en los países menos adelantados

10.a: Aplicar el principio del trato especial y diferenciado para los países en desarrollo, en particular los países menos adelantados, de conformidad con los acuerdos de la Organización Mundial del Comercio

10.b: Fomentar la asistencia oficial para el desarrollo y las corrientes financieras, incluida la inversión extranjera directa, para los Estados con mayores necesidades

11.2: Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos

11.6: Reducir el impacto ambiental negativo *per capita* de las ciudades

⁵ En el Acuerdo de Accra se destacó la necesidad de promover el crecimiento inclusivo y ayudar a los países a lograr los objetivos de desarrollo convenidos internacionalmente, en particular los Objetivos de Desarrollo del Milenio. En el Mandato de Doha se hizo hincapié en la necesidad de centrarse, no solo en generar un crecimiento económico sostenido, sino también en ampliar la base de crecimiento y hacerlo más inclusivo.

⁶ Los párrafos 10, 11 y 12 del Maafikiano de Nairobi (TD/519/Add.2) son de una importancia general para el transporte y la facilitación del comercio y los siguientes apartados tienen una relevancia directa: 38 j), k), p), s), x) y z); 55 b), f) a l), x), aa) y gg); 76 d), e), s) y t); y 100 d) y t).

- 11.b: Aumentar considerablemente el número de ciudades y asentamientos humanos que adoptan e implementan políticas y planes integrados para promover la inclusión, el uso eficiente de los recursos, la mitigación del cambio climático y la adaptación a él y la resiliencia ante los desastres
- 13.1: Fortalecer la resiliencia y la capacidad de adaptación a riesgos relacionados con el clima y los desastres naturales en todos los países
- 13.2: Incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales
- 13.3: Mejorar la educación, la sensibilización y la capacidad humana e institucional respecto de la mitigación del cambio climático, la adaptación a él, la reducción de sus efectos y la alerta temprana
- 14.1: Prevenir y reducir significativamente la contaminación marina de todo tipo
- 14.2: Gestionar y proteger sosteniblemente los ecosistemas marinos y costeros para evitar efectos adversos importantes
- 14.7: Aumentar los beneficios económicos que los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países menos adelantados obtienen del uso sostenible de los recursos marinos
- 14.c: Mejorar la conservación y el uso sostenible de los océanos y sus recursos aplicando el derecho internacional reflejado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que constituye el marco jurídico para la conservación y la utilización sostenible de los océanos y sus recursos, como se recuerda en el párrafo 158 del documento “El futuro que queremos”
- 16.3: Promover el estado de derecho en los planos nacional e internacional y garantizar la igualdad de acceso a la justicia para todos
- 16.5: Reducir considerablemente la corrupción y el soborno en todas sus formas
- 16.6: Crear a todos los niveles instituciones eficaces y transparentes que rindan cuentas
- 16.7: Garantizar la adopción en todos los niveles de decisiones inclusivas, participativas y representativas que respondan a las necesidades
- 16.10: Garantizar el acceso público a la información y proteger las libertades fundamentales
- 16.b: Promover y aplicar leyes y políticas no discriminatorias en favor del desarrollo sostenible
- 17.3: Movilizar recursos financieros adicionales de múltiples fuentes para los países en desarrollo
- 17.10: Promover un sistema de comercio multilateral universal, basado en normas, abierto, no discriminatorio y equitativo en el marco de la Organización Mundial del Comercio, incluso mediante la conclusión de las negociaciones en el marco del Programa de Doha para el Desarrollo
- 17.11: Aumentar significativamente las exportaciones de los países en desarrollo
- 17.12: Lograr la consecución oportuna del acceso a los mercados libre de derechos y contingentes de manera duradera para todos los países menos adelantados, conforme a las decisiones de la Organización Mundial del Comercio
- 17.14: Mejorar la coherencia de las políticas para el desarrollo sostenible
- 17.17: Fomentar y promover la constitución de alianzas eficaces en las esferas pública, público-privada y de la sociedad civil, aprovechando la experiencia y las estrategias de obtención de recursos de las alianzas

Fuente: A/RES/70/1.

6. Estos vínculos ponen de relieve que la sostenibilidad del transporte y la facilitación del comercio es un requisito indispensable para una aplicación efectiva de la Agenda 2030.

Para realizar progresos es preciso hacer frente a los retos y obstáculos que tienen planteados el transporte sostenible y la facilitación del comercio, que pueden ser de carácter institucional, jurídico, financiero, tecnológico o relacionados con la capacidad. Las dificultades en muchos países en desarrollo a menudo obedecen a consideraciones como los costos de transporte, la transparencia, la gobernanza, los tiempos de tránsito de las mercancías transportadas y las demoras, la conectividad regional, las conexiones interinsulares, el acceso a los mercados, la participación en redes de transporte y comercio relevantes, la creación de capacidad a nivel de los organismos de ejecución, las necesidades y las carencias en infraestructura, la eficiencia energética, las emisiones de carbono y la contaminación del aire, las necesidades de financiación y las necesidades de capacidad en cuanto a datos y estadísticas.

7. En este contexto, el fomento de la sostenibilidad de la logística comercial en los países en desarrollo y los progresos en materia de vigilancia y rastreabilidad son fundamentales para la implementación efectiva de la Agenda 2030. Las soluciones del transporte y la facilitación del comercio tienen que ser sostenibles, por lo que las soluciones eficaces pueden contribuir al logro de muchos otros objetivos mediante la prestación de servicios de logística comercial necesarios para lograr los Objetivos que dependen del comercio y el desarrollo económico.

8. La UNCTAD, gracias a su mandato en materia de comercio y desarrollo y a su larga experiencia y conocimientos técnicos en logística comercial, tiene un papel importante a la hora de ayudar a promover la implementación de la Agenda 2030. Habida cuenta de las capacidades posibilitadoras del transporte y la facilitación del comercio, sigue siendo prioritaria la planificación del transporte sostenible y la facilitación del comercio en apoyo de la Agenda 2030. La UNCTAD, que fue una de las primeras en reconocer los vínculos entre el transporte y la facilitación del comercio y el desarrollo sostenible, sigue ayudando a los países en desarrollo a hacer frente a los desafíos y obstáculos que frenan la consecución del objetivo del transporte sostenible y la facilitación del comercio.

II. Cuestiones pertinentes en la interfaz del transporte y la facilitación del comercio y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible

A. Los sistemas de transporte sostenibles y resilientes como apoyo para la consecución de la Agenda 2030

1. Motivos para propugnar sistemas de transporte de mercancías sostenibles y resilientes

9. El transporte sostenible supone, entre otras cosas, la existencia de infraestructura, servicios y explotaciones comerciales seguras, socialmente aceptables, universalmente accesibles, fiables, asequibles, eficientes en uso de los combustibles, inocuas para el medio ambiente y con bajas emisiones de carbono y resilientes ante los efectos del cambio climático. El transporte de mercancías, no es sólo un sector económico que genera rentas, ingresos y empleo, sino también un factor estratégico que posibilita el comercio internacional, respaldando las cadenas mundiales de suministro y permitir el acceso a los mercados al vincular entre sí a consumidores y productores, importadores y exportadores⁷.

10. Como la actividad de transporte de mercancías aumenta a la par que la población mundial, la economía y los flujos comerciales, las presiones para adoptar un enfoque de sostenibilidad siguen teniendo una gran repercusión en el sector. El sector es uno de los principales consumidores de petróleo y contribuye en una importante proporción a las emisiones de carbono y la contaminación atmosférica mundiales; las actividades de

⁷ Para mayor información analítica sobre los vínculos entre el transporte internacional y el desarrollo sostenible, véase UNCTAD, 2015, *Informe sobre el transporte marítimo 2015* (publicación de las Naciones Unidas, núm. de venta S.15.II.D.6, Nueva York y Ginebra)

transporte de mercancías representan alrededor del 7% de las emisiones mundiales de dióxido de carbono⁸.

11. Se prevé que el volumen del transporte internacional de mercancías que genera el comercio se multiplique por 4,3 respecto al de 2010, de aquí a 2050⁹. Entre 2010 y 2050 se prevé un aumento de entre un 230 y un 420% de los volúmenes mundiales del transporte de mercancías por carretera y ferrocarril¹⁰. Se espera que el sector del transporte de mercancías sea cada vez más eficiente económicamente y, al mismo tiempo, que mejore su eficiencia energética, su resiliencia, su inclusividad social y la conservación de los recursos y minimice los impactos ambientales negativos.

12. El diseño y la aplicación de sistemas sostenibles de transporte de mercancías supone una serie de retos, en particular en las regiones en desarrollo, por lo que la asistencia resulta necesaria. Entre los principales retos figuran la falta de normas mundiales para la medición del desempeño en materia de sostenibilidad, el acceso limitado a la tecnología, la insuficiente coordinación mundial, la inadecuación e insuficiencia del acceso a la financiación, la falta de inversión, las carencias en materia de infraestructura y el deficiente mantenimiento de la infraestructura, así como la debilidad de las políticas nacionales de apoyo y de los marcos jurídicos y regulatorios. En algunos casos, por ejemplo, en los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países en desarrollo sin litoral, hay además otros obstáculos debido al tamaño, la situación geográfica, el limitado volumen de comercio, los desequilibrios de los flujos comerciales y una mayor vulnerabilidad ante las situaciones de crisis, incluidas las ambientales.

13. Son varias las medidas que pueden ayudar a promover el transporte sostenible de mercancías, entre ellas: las medidas que modifiquen el diseño de la cadena de suministro; las remodelación de las configuraciones y redes de transporte; el cambio a fuentes y tecnologías de energía con bajas emisiones de carbono; la mejora de los vehículos y la tecnología de propulsión; la planificación y la organización al establecer las rutas y los servicios regulares para reducir el kilometraje muerto y optimizar el funcionamiento; el cambio a modos de transporte más sostenibles para los viajes; la mejora de la ordenación del territorio; un mayor acceso a la tecnología de la información y las comunicaciones, y la armonización de los marcos reguladores del transporte internacional.

14. Algunos observadores han señalado que el cambio a un transporte sostenible requiere una reorientación del gasto en infraestructura y no un aumento sustancial de ese gasto. Puede conseguirse mediante una inversión anual de unos 2 billones de dólares, que es un nivel de gasto similar al actual (1,4-2,1 billones de dólares) y, si se consideran los costos totales del transporte, incluido el combustible, los gastos de funcionamiento, los vehículos y las pérdidas por los episodios de congestión y otras externalidades, el transporte sostenible podría permitir un ahorro de 70 billones de dólares de aquí a 2050¹¹. Además, las mejoras en la administración de las fronteras, la infraestructura del transporte y las comunicaciones podrían propiciar un aumento del producto interno bruto mundial en un 4,7%, esto es, 2,6 billones de dólares¹².

15. La labor de la UNCTAD en la esfera del transporte ha venido centrándose cada vez más en la promoción de un transporte sostenible de mercancías, en particular el transporte marítimo y los puertos sostenibles y resilientes, así como en enfoques relacionadas con los corredores, la multimodalidad y la cadena de suministro¹³. Los ejemplos de las actividades

⁸ Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos y Foro Internacional de Transporte, 2015, *The carbon footprint of global trade: Tackling emissions from international freight transport*; puede obtenerse en <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/cop-pdf-06.pdf>.

⁹ Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos y Foro Internacional de Transporte, 2015, *International Transport Forum Transport Outlook 2015* (París)

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ El Grupo Consultivo de Alto Nivel del Secretario General sobre el Transporte Sostenible, 2016.

¹² *Ibid.*

¹³ Para mayor información sobre la labor de la UNCTAD en relación con el transporte sostenible de mercancías y redes y corredores de transporte, así como su cooperación con corredores en África Oriental, véase el párrafo 19 y <http://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Infrastructure-and-Services/Transport-Networks-and-Corridors.aspx>.

llevadas a cabo en la materia en los tres pilares de la labor de la UNCTAD, como se señala en el apartado II. 2 de la presente nota, ponen de relieve las distintas formas en las que la sostenibilidad y la resiliencia del transporte de mercancías interseccionan con la vía del desarrollo sostenible.

2. Corredores de transporte de tránsito, multimodalidad y transporte marítimo sostenible: la labor de la UNCTAD

16. La labor de la UNCTAD sobre el transporte sostenible de mercancías está muy en sintonía con varias metas de la Agenda 2030, en particular las relativas a la seguridad vial (3.6), la reducción de la contaminación (3.9), la eficiencia energética (7.3), la infraestructura sostenible y resiliente (9.1), la movilización de recursos y financiación (10.b y 17.3), el acceso al transporte sostenible (11.2), las ciudades sostenibles (11.6), la mitigación del cambio climático (13.2 y 13.3), la reducción de la contaminación marina, los ecosistemas marinos y la utilización sostenible de los océanos (14.1, 14.2, 14.7 y 14c) y el comercio (17.10 a 17.12), así como con factores posibilitadores, como la tecnología, las capacidades en materia de datos, la financiación y la coherencia de las políticas.

17. Entre las actividades de análisis y búsqueda de consenso que tienen vínculos con los Objetivos, cabe destacar una publicación preparada con miras a la Tercera Conferencia Internacional sobre los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo en 2014 y la facilitación del cuarto período de sesiones de la Reunión Multianual de Expertos sobre Transporte, Logística Comercial y Facilitación del Comercio, celebrada en octubre de 2015, donde el foco de interés se puso en los sistemas sostenibles de transporte de mercancías y las oportunidades para los países en desarrollo¹⁴. En cuanto a la creación de capacidad, se ha preparado material didáctico sobre el transporte marítimo sostenible en los pequeños Estados insulares en desarrollo y se presentan los resultados de los estudios monográficos preparados en colaboración con la Universidad del Pacífico Meridional¹⁵.

18. La UNCTAD presta asistencia técnica a los países en el fomento de sus capacidades para promover y aplicar soluciones sostenibles de transporte de mercancías, por ejemplo mediante un proyecto especial con cargo a la Cuenta para el Desarrollo de las Naciones Unidas, que tiene por objeto reforzar la capacidad de los encargados de formular políticas, los transportistas y las principales entidades financieras en el África subsahariana y en los pequeños Estados insulares en desarrollo del Caribe para promover y financiar sistemas sostenibles de transporte de mercancías mediante la adopción de medidas de política de transporte bien formuladas y medidas y mecanismos de financiación adecuados¹⁶.

19. La UNCTAD lleva a cabo una serie de actividades para ayudar en la concienciación de los países beneficiarios, mejorar sus conocimientos y elaborar estrategias personalizadas para aplicar principios de transporte sostenible, ya sea como usuarios, reguladores o prestatarios de servicios de transporte. Así, por ejemplo, esa labor allanó el camino para lograr que el Organismo encargado del transporte de tránsito en el corredor de África Central y la Autoridad de Coordinación de Tránsito y Transporte del Corredor Norte se comprometieran a promover estrategias sostenibles de transporte de mercancías en sus respectivos corredores. En este sentido, la Autoridad ha establecido, en colaboración con la UNCTAD y el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, un programa de transporte ecológico de mercancías como primer elemento de una estrategia a largo plazo y con múltiples vertientes de transporte sostenible de mercancías.

20. Además, la UNCTAD, en colaboración con la Alianza para el Transporte Sostenible y con Bajas Emisiones de Carbono, organizó una mesa redonda ministerial dedicada al tema de “El transporte sostenible para la Agenda 2030” en el 14º período de sesiones de la

¹⁴ UNCTAD, 2014, *Closing the Distance: Partnerships for Sustainable and Resilient Transport Systems in Small Island Developing States* (publicación de las Naciones Unidas, Nueva York y Ginebra).

Sobre los pormenores de la Reunión puede consultarse <http://unctad.org/en/pages/MeetingDetails.aspx?meetingid=687>.

¹⁵ UNCTAD, 2016, *Sustainable sea transport solutions for small island developing States – Pacific island countries case studies* (consultado el 8 de agosto de 2017); puede obtenerse en <https://unctadsftportal.org/sftftoolkit/transitioningtolowcarbonshippingmodule>.

¹⁶ Véase <http://www.un.org/esa/devaccount/projects/2014/1415Q.html>.

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo en 2016¹⁷. Un grupo de alto nivel de partes interesadas de gobiernos, las Naciones Unidas, los sectores público y privado, sectores del transporte, círculos académicos y bancos regionales de desarrollo examinaron el concepto de un transporte sostenible de mercancías, intercambiaron experiencias y reflexionaron sobre la necesidad de un marco internacional. El debate contribuyó a determinar cuáles eran los principales obstáculos para la implantación de un transporte sostenible de mercancías, articular las soluciones propuestas, identificar a los principales interesados y actores, así como a definir la función de la UNCTAD a la hora de ayudar a impulsar los trabajos conexos, entre otras cosas, asociándose a los gobiernos; organizaciones pertinentes, como la Alianza para el Transporte Sostenible y Bajo en Carbono y la Organización de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos, y otros asociados. En la mesa redonda se reiteró la importancia de la UNCTAD para proporcionar orientación y dirección, posibilitar el intercambio de mejores prácticas y promover la cooperación en apoyo de la Agenda 2030.

21. Además, la UNCTAD contribuyó con aportaciones sustantivas a la Conferencia Mundial sobre el Transporte Sostenible y participó en actos que reunieron a las partes interesadas y permitieron entablar una serie de diálogos en los que puso de relieve el carácter integral y transversal del transporte sostenible y las múltiples funciones que desempeña en el apoyo al logro de los Objetivos. La UNCTAD organizó un debate temático titulado “Soluciones sostenibles de transporte y tránsito multimodales: Conectar el ferrocarril, el transporte marítimo, el transporte por carretera y el aéreo”, en el transcurso del cual se formularon ideas de gran utilidad, en particular sobre la mejor forma de aprovechar el dividendo de sostenibilidad que ofrece la multimodalidad en el transporte¹⁸.

22. Por último, la UNCTAD contribuyó de manera significativa a las nuevas directrices de tránsito elaboradas por la Organización Mundial de Aduanas, en la que se establecen las buenas prácticas para las operaciones de tránsito.

3. La huella de carbono del sector del transporte de mercancías

23. A fin de aumentar el perfil del transporte de mercancías en la esfera de las políticas internacionales en materia de clima y destacar sus vínculos con la Agenda 2030, la UNCTAD aportó su contribución en una serie de actividades relacionadas con el transporte llevadas a cabo en el marco de la 22ª Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, celebrada en Marrakech (Marruecos) en noviembre de 2016. La UNCTAD participó en una importante serie de actividades paralelas sobre el transporte, la energía, el clima y la sostenibilidad y organizó un acto paralelo sobre el fortalecimiento de la atención que hay que dedicar al transporte de mercancías en las cuestiones relacionadas con el clima. Además, como parte del programa de actividades del Día del Transporte de la Coalición Clima y Aire Limpio, la UNCTAD organizó una reunión sobre la adecuación del transporte de mercancías a un futuro de bajas emisiones de carbono.

24. Esas actividades sirvieron para mejorar la concienciación sobre el transporte de mercancías y su capacidad de apoyar eficazmente la vía del desarrollo sostenible y con bajas emisiones de carbono, así como para propiciar una serie de debates sobre medidas concretas, el intercambio de mejores prácticas y la determinación de las posibilidades de colaboración entre los distintos modos y entre las distintas partes interesadas de los sectores público y privado. Los conceptos adquiridos permitieron comprender mejor la función que desempeñan los encargados de la formulación de políticas, los reguladores y los principales protagonistas del sector para posibilitar un transporte de mercancías con bajas emisiones de carbono. Un resultado concreto fue la mayor visibilidad del sector del transporte de mercancías y de su integración como una de las esferas temáticas de la Agenda Mundial de Acción para el Clima y la Alianza de Marrakech para la Acción Mundial sobre el Clima de

¹⁷ TD/INF.63.

¹⁸ Véase párrafo 29 y <https://sustainabledevelopment.un.org/Global-Sustainable-Transport-Conference-2016>.

aquí a 2020¹⁹. En general, esta labor ha ayudado a la UNCTAD a lograr el objetivo de mejorar la visibilidad del sector del transporte de mercancías y el fortalecimiento de su posición en una de las principales esferas temáticas en las que es preciso adoptar medidas para que sea efectiva la aplicación del Acuerdo de París, que entró en vigor en noviembre de 2016.

4. El transporte marítimo y el cambio climático

25. Un transporte que sea sostenible y resiliente es fundamental para el desarrollo sostenible y, por eso se trata de una de cuestiones transversales de gran relevancia para lograr avances en varios Objetivos, como el Objetivo 1, relativo a la eliminación de la pobreza en todas sus formas en todo el mundo; el Objetivo 9, relativo a la construcción de infraestructuras resilientes, la promoción de la industrialización inclusiva y sostenible y el fomento de la innovación; y el Objetivo 13, relativo a la adopción medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.

26. El transporte marítimo internacional, como otros sectores económicos, se enfrenta a un desafío doble con respecto a la variabilidad y el cambio climáticos, a saber: la necesidad de reducir las emisiones de carbono y, al mismo tiempo, adaptarse a los efectos de unos factores climáticos que en potencia tienen un gran alcance. Dada la vital importancia del transporte marítimo internacional para el comercio mundial, es imperativo superar los problemas relacionados con el cambio climático.

27. Dado que representan más del 80% del volumen del comercio mundial transportado por el mar, el transporte marítimo internacional y los puertos se erigen en vínculos cruciales en las cadenas de suministro mundiales y resultan fundamentales para que todos los países, incluidos los países sin litoral, puedan acceder a los mercados mundiales²⁰. Los puertos se verán probablemente afectados, tanto directa como indirectamente, por los cambios del clima, como el aumento del nivel del mar, los fenómenos meteorológicos extremos y el aumento de las temperaturas, lo que tendrá amplias repercusiones en el comercio internacional y las perspectivas de desarrollo de las naciones más vulnerables, en particular de los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo.

28. La mitigación del cambio climático es parte de la labor que actualmente lleva a cabo la UNCTAD en la esfera de la logística comercial y en este sentido esta desarrolla una labor sustantiva para ayudar a mejorar la comprensión de las cuestiones que se hallan en la interfaz del transporte marítimo y la mitigación del cambio climático. Por ejemplo, como parte de la preparación de su publicación anual *El transporte marítimo*, la UNCTAD, bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional, hace un seguimiento de las novedades en la regulación en relación con los aspectos técnicos y la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación marina ocasionada por los buques y su control, incluida la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero originadas por el transporte marítimo internacional. Hace un especial hincapié en los efectos del cambio climático y la consiguiente adaptación de los puertos y otras infraestructuras de transporte de las zonas costeras y en la necesidad de mejorar su resiliencia²¹. La labor de la UNCTAD contribuye directamente al logro de varias metas de la Agenda 2030, así como a la implementación de la Agenda de Acción de Addis Abeba, las Modalidades de Acción Acelerada para los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo y el Acuerdo de París, y cuenta con un fuerte respaldo de los Estados miembros.

29. Habida cuenta de los potenciales daños, perturbaciones y retrasos por causa del clima que pueden afectar al transporte en todas las cadenas de suministro mundiales, que están estrechamente interrelacionadas, mejorar la resiliencia de los puertos y otros tipos de infraestructura de transporte de las zonas costeras reviste una importancia económica estratégica. Esta importancia se reconoce en los párrafos 7, 16 y 20 de la Declaración de Ashgabat. En la Conferencia Mundial sobre el transporte sostenible, la UNCTAD dirigió

¹⁹ Véase http://unfccc.int/files/paris_agreement/application/pdf/marrakech_partnership_for_global_climate_action.pdf.

²⁰ UNCTAD, 2014, *El transporte marítimo 2016* (publicación de las Naciones Unidas, núm. de venta S.16.II.D.7, Nueva York y Ginebra).

²¹ Véase <http://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Legal/Climate-Change-and-Maritime-Transport.aspx>.

conjuntamente y participó en un debate temático de alto nivel sobre soluciones de transporte sostenible ante la crisis del clima.

30. La labor investigadora y analítica de la UNCTAD en la materia, así como las actividades de creación de consenso, entre ellas varias reuniones intergubernamentales, han ayudado de manera considerable a sensibilizar y promover el debate internacional. Se han creado importantes sinergias mediante la cooperación interinstitucional y el establecimiento de una red multidisciplinar de expertos comprometidos. En cuanto a la labor de investigación y análisis, en *Maritime Transport and the Climate Change Challenge*, donde se recogen contribuciones de 25 expertos de organizaciones internacionales, el mundo académico y el sector naviero y marítimo portuario, se explica con todo lujo de detalle una serie de posibles consecuencias del cambio climático para este sector clave del comercio internacional²². Además, en 2013 se publicó un trabajo de investigación multidisciplinar²³.

31. Entre las actividades permanentes y focalizadas en los pequeños Estados insulares en desarrollo figura un proyecto con cargo a la Cuenta para el Desarrollo de las Naciones Unidas titulado “Climate change impacts on coastal transport infrastructure in the Caribbean: Enhancing the adaptive capacity of small island developing States” (Impactos del cambio climático en la infraestructura de transporte de las zonas costeras del Caribe: mejorar la capacidad de adaptación de los pequeños Estados insulares en desarrollo), que fue ejecutado entre 2014 y 2017. El proyecto, consistente en la realización de un estudio dedicado a examinar el caso de dos Estados (Jamaica y Santa Lucía), tiene por objeto mejorar los conocimientos y la comprensión a nivel nacional y elaborar una metodología transferible para evaluar los efectos relacionados con el clima y las opciones de adaptación en los pequeños Estados insulares en desarrollo²⁴.

32. La UNCTAD colabora con otras organizaciones internacionales en el marco de sus actividades, como las de la Comisión Económica para Europa; el Grupo de Expertos de la Comisión especializados en los efectos del cambio climático y la adaptación de las redes y nodos internacionales de transporte se creó tras un taller conjunto de la UNCTAD y la Comisión en 2010 y su mandato fue prorrogado en 2015²⁵. Entre el resto de iniciativas de colaboración con organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales cabe destacar la labor desarrollada bajo los auspicios del grupo de trabajo técnico de apoyo al Grupo Consultivo de Alto Nivel del Secretario General sobre el Transporte Sostenible y el mecanismo de coordinación institucional sobre asuntos oceánicos y costero (ONU-Océanos), cuya finalidad es fortalecer la coordinación y la coherencia de las actividades del sistema de las Naciones Unidas relacionadas con los océanos y las zonas costeras²⁶. La UNCTAD también contribuye a la labor que se desarrolla bajo los auspicios de Plan de Acción para el Mediterráneo en relación con el Marco regional de adaptación al cambio climático para las zonas marinas y costeras del Mediterráneo del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente²⁷, así como a las iniciativas impulsadas por el sector, como la elaboración de directrices para la adaptación al cambio climático llevada a cabo por el grupo de trabajo sobre la adaptación al cambio climático de la infraestructura de puertos y navegación marítima e interior creado en 2015 por la organización no gubernamental World Association for Waterborne Transport Infrastructure.

²² R. Asariotis y H. Benamara, eds., 2012, *Maritime Transport and the Climate Change Challenge* (Routledge, Londres).

²³ A. H. Becker, M. Acciaro, R. Asariotis, E. Cabrera, L. Creteigny, P. Crist, M. Esteban, A. Mather, S. Messner, S. Naruse, A. K. Y. Ng, S. Rahmstorf, M. Savonis, D-W. Song, V. Stenek y A. F. Velegrakis, 2013, A note on climate change adaptation for seaports: A challenge for global ports, a challenge for global society, *Climatic Change*, 120(4):683-695.

²⁴ Se puede consultar un resumen del estudio en *Mobilizing Sustainable Transport for Development*, Grupo Consultivo de Alto Nivel del Secretario General sobre el Transporte Sostenible, 2016, pág. 27.

²⁵ Véase http://www.unece.org/trans/main/wp5/wp5_ge3_intro.html.

²⁶ Véase <http://www.unoceans.org/>.

²⁷ Refrendado en la 19ª reunión ordinaria de las Partes Contratantes del Convenio para la Protección del Medio Marino y de la Región Costera del Mediterráneo y sus Protocolos en 2016.

5. Conservación y aprovechamiento sostenible de los océanos

33. El Objetivo 14 (conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible) reviste una importancia especial para el transporte marítimo, el control de la contaminación ocasionada por los buques y la gestión de las zonas costeras. La meta 14.c tiene un carácter transversal y es importante para promover el logro de otras metas de ese Objetivo, pues las leyes y los reglamentos son instrumentos fundamentales para la aplicación de medidas para lograr los objetivos de las políticas públicas, como demuestra, por ejemplo, el éxito de los últimos decenios de las convenciones internacionales sobre prevención, respuesta, responsabilidad e indemnización en el caso de la contaminación ocasionada por los buques en la considerable reducción de incidentes graves de contaminación y su contribución a la seguridad de los buques.

34. La meta 14.c está redactada en términos generales e inclusivos. Habida cuenta de la meta general en el contexto del Objetivo 14, el carácter integrado de los Objetivos y metas y el hecho de que, en muchos aspectos, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar es una convención marco que requiere legislación de aplicación sustantiva, la referencia a la Convención cabe interpretarse en un sentido amplio, ya que abarca una amplia gama de instrumentos jurídicos internacionales en materia de conservación y uso sostenible de los océanos y sus recursos desde un punto de vista social, económico y medioambiental.

35. Esta meta es de especial interés para la labor que desarrolla la UNCTAD en relación con cuestiones jurídicas y regulatorias en la esfera del transporte. Puede abarcar una serie de convenciones internacionales, principalmente relacionadas con el derecho marítimo comercial, aprobadas en conferencias facilitadas por la UNCTAD, así como una gran diversidad de instrumentos jurídicos internacionales en el ámbito de la seguridad de los buques y el control de la contaminación marina aprobados bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional, de los cuales algunos han sido objeto de estudios analíticos e informes de la UNCTAD²⁸. Estas convenciones, definidas de manera amplia por esfera temática, tratan cuestiones relacionadas con los aspectos económicos del transporte marítimo, la responsabilidad por el transporte marítimo de mercancías y el transporte multimodal y la ejecución de créditos marítimos.

6. Enfoques regulatorios para la mejora de la seguridad vial en apoyo de los Objetivos

36. Hay más de 1,25 millones de víctimas mortales al año en accidentes de tránsito, de los que el 90% en países de renta baja y media. En la Agenda 2030 se reconoce la importancia de esta cuestión y se persigue abordar el complejo desafío de seguridad vial mediante la cooperación internacional y regional entre una gran diversidad de partes interesadas, en particular en el marco de las metas 3.6 y 11.2.

37. Con su labor de investigación permanente, la UNCTAD pretende concienciar a las partes interesadas y los encargados de la formulación de políticas de los países en desarrollo sobre la importancia de la aplicación efectiva de las leyes y los instrumentos jurídicos en la materia, que pueden desempeñar un papel fundamental en la realización de progresos en relación con las metas relacionadas con la seguridad vial, entre ellos, varios instrumentos jurídicos internacionales cuya finalidad es facilitar el tráfico internacional por carretera mediante normas uniformes en materia de circulación vial, documentación y

²⁸ Para un análisis del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación por Hidrocarburos y el Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos, véase UNCTAD, 2012, *Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution: an Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers* (publicación de las Naciones Unidas, Nueva York y Ginebra). Cabe entender que la meta 14.c se refiere a los instrumentos relativos a la pesca, la navegación, la explotación minera de los fondos marinos, el trabajo, la contaminación, la salud del medio marino y la conservación de la biodiversidad marina en los planos internacional y regional; para mayor información sobre varios conjuntos de reglas y normas no obligatorias que han contribuido a conformar y armonizar el marco jurídico internacional del transporte marítimo mercante, véase <http://unctad.org/ttl/legal>.

señalización; la armonización de las normas de construcción e inspecciones técnicas de vehículos; la mejora de la infraestructura vial; la fijación de tiempos de conducción y períodos de descanso para los conductores profesionales, y la seguridad del transporte de mercancías peligrosas y materiales peligrosos. Su aplicación entrañará una mayor seguridad de la movilidad y los comportamientos de los usuarios de las carreteras, así como una mayor seguridad de carreteras y vehículos.

38. Dada la urgencia y lo delicado de la cuestión, la UNCTAD alienta a los países en desarrollo a adherirse en calidad de partes en estos instrumentos jurídicos internacionales. Además, los países en desarrollo, en colaboración con los asociados para el desarrollo, deberían integrar e incorporar las consideraciones relativas a la seguridad vial en apoyo de los Objetivos y metas pertinentes, en particular la meta 3.6, en sus marcos regulatorios y de políticas, en concreto en lo que respecta a la planificación y proyectos de infraestructura.

B. Facilitación del comercio, automatización aduanera y Objetivos de Desarrollo Sostenible: la transparencia en apoyo del desarrollo

1. Facilitación del comercio y desarrollo

39. Las reformas de la facilitación del comercio mejoran la competitividad comercial nacional y la eficacia de los organismos de control de fronteras. Además, pueden ayudar directamente a promover ciertos objetivos de desarrollo, como el fortalecimiento de la gobernanza y la formalización del sector informal. La relación entre la facilitación del comercio y el desarrollo es dinámica. Los países con mayor capacidad, mayores volúmenes de comercio y mayores recursos financieros están en mejores condiciones de invertir en reformas que permitan que el comercio sea más rápido, más fácil y más transparente, por lo que los países en desarrollo que inviertan en programas de modernización de la administración aduanera y los procedimientos comerciales pueden aprovechar los beneficios derivados de un mayor comercio, una mayor recaudación de ingresos y un mayor desarrollo institucional. Son varios los posibles círculos virtuosos. Además de su impacto directo, al conseguir que el comercio sea más ágil, fácil y económico, las reformas de la facilitación del comercio son también un positivo avance en el camino hacia el desarrollo humano, empresarial e institucional. Las reformas ayudan a los pequeños comerciantes, a menudo mujeres, a entrar en el sector formal, propiciar una mayor transparencia y responsabilidad en las actividades económicas, promover una buena gobernanza, generar empleo de mejor calidad, fortalecer las capacidades en tecnología de la información y, en general, modernizar las sociedades al generar beneficios en términos de eficiencia administrativa²⁹.

40. El Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio, que entró en vigor en febrero de 2017, contiene disposiciones para el comercio transfronterizo, el tránsito, la importación y la exportación. La finalidad del Acuerdo es aumentar el potencial del comercio internacional, redundando en beneficio, en particular, de los países en desarrollo y los países menos adelantados. La facilitación del comercio esencialmente supone un apoyo al desarrollo sostenible; se ha estimado que, de aplicar el Acuerdo, los países en desarrollo y los países menos adelantados podrían reducir los costos del comercio en un 15% por término medio, aumentando considerablemente la recaudación de ingresos por exportaciones, y, a su vez, mejorando la situación económica de esos países³⁰.

41. En el Acuerdo se detalla una serie de buenas prácticas, de las que algunas son obligatorias y otras recomendadas, a saber: los artículos 1 a 5 sobre la transparencia, los artículos 6 a 10 sobre tarifas y cargos, el artículo 11, relativo a la libertad de tránsito, y el

²⁹ Para un análisis detallado de los vínculos entre la facilitación del comercio y el desarrollo, véase UNCTAD, 2016, *Trade Facilitation and Development: Driving Trade Competitiveness, Border Agency Effectiveness and Strengthened Governance* (publicación de las Naciones Unidas, Ginebra).

³⁰ Organización Mundial del Comercio, 2015, *Informe sobre el Comercio Mundial 2015: Acelerar el comercio: ventajas y desafíos de la aplicación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC* (Ginebra).

artículo 12 sobre cooperación aduanera. Los artículos 1 a 5 prevén medidas cruciales para promover la transparencia en el comercio internacional. Su aplicación también pueden lograr importantes beneficios en términos de eficiencia administrativa general. Las normas internacionales en materia de comercio y transporte pueden contribuir a la transferencia a los países en desarrollo de buenas prácticas y tecnologías, que contribuyen directamente al desarrollo, ya que potencia la gobernanza electrónica, mejora la conectividad de la tecnología de la información y simplifica los procesos con el fin de ahorrar tiempo y reducir gastos financieros.

42. Si se aplica plenamente, el Acuerdo debería conllevar una transformación importante de la cultura administrativa de los países en materia de procedimientos de comercio internacional, en particular gracias a una mayor transparencia y la buena gobernanza. En lo que respecta a la publicación y la transparencia, algunas de las reformas en los países en desarrollo y los países menos adelantados pueden comportar nuevas formas de hacer negocios. Esas reformas a menudo están vinculados a la tecnología de la información y sistemas inteligentes y hay probabilidades de que surjan nuevos métodos de trabajo en las administraciones públicas cuando se adaptan a la utilización de la información fácilmente disponible. También se requieren nuevas competencias, conocimientos y mentalidades. Las competencias del sector público deben evolucionar desde el control a funciones de supervisión y regulación, aprovechando las actividades de inteligencia y las prácticas de buena gobernanza para asegurar la observancia, por ejemplo, mediante la aplicación de las normas de seguridad y el aprovechamiento de un comercio y unos mercados de transporte transparentes y no distorsionados. A su vez, esto apoya el logro de los Objetivos y muchas de las medidas previstas en el Acuerdo tienen un vínculo directo con los Objetivos.

43. Seguidamente se abordan algunos artículos en detalle:

a) **Artículo 1.** El cumplimiento de esta disposición, relativa a la publicación y disponibilidad de información, ayuda a propiciar, entre otras cosas, un entorno comercial más transparente y previsible, a fomentar asociaciones de partes interesadas y a mejorar la comunicación entre los comerciantes y los organismos públicos y el sector privado mediante la mejora del acceso a Internet y la correspondiente infraestructura de tecnología de la información y las comunicaciones. Concretamente, la observancia del artículo 1.2 (información disponible por medio de Internet) contribuye a lograr las metas 9.c y 16.10.

b) **Artículo 2.** La observancia de esta disposición, que trata de la oportunidad de formular observaciones sobre las nuevas disposiciones legales o reglamentos antes de la entrada en vigor, y de la celebración de consultas entre los organismos que intervienen en la frontera y los comerciantes, contribuye a fomentar la confianza en las administraciones públicas, así como a mejorar la transparencia y la gobernanza. La observancia de este artículo contribuye a lograr las metas 16.7 y 16.b.

c) **Artículo 3.** El cumplimiento de esta disposición, relativa a la emisión de resoluciones anticipadas, contribuye a crear un sistema de comercio internacional transparente y fiable, alentar a los países en desarrollo y los países menos adelantados a participar en el sistema y crear capacidades para negociar mejor en escenarios multilaterales, fortalecer la cooperación internacional con miras a una integración más estrecha y permitir un programa de actividades más denso en materia de ayuda para el comercio. La observancia de este artículo contribuye a lograr las metas 17.10 y 17.14.

d) **Artículo 4.** La observancia de esta disposición, relativa al establecimiento de procedimientos de recurso o revisión, contribuye a crear instituciones nacionales eficaces, responsables y transparentes y mejorar la confianza en el sistema multilateral de comercio. Todos los comerciantes, tanto grandes como pequeños, deben tener la posibilidad de disponer de procedimientos de recurso claros y transparentes. La observancia de este artículo contribuye a lograr la meta 16.3.

e) **Artículo 5.** La observancia de esta disposición, relativa a otras medidas para mejorar la imparcialidad, la no discriminación y la transparencia, contribuye a crear instituciones nacionales sólidas, promover la coordinación y la coherencia de las políticas y contribuir a la buena gestión de los asuntos públicos, lo que contribuye a reducir la corrupción y fomentar la participación del sector privado. La observancia de este artículo

contribuye a lograr la meta 16.5, y está relacionada con el artículo 1 y el logro de la meta 9.c.

f) **Artículo 23.2.** La observancia de esta disposición, relativa al establecimiento de un comité nacional de facilitación del comercio, permite que todos los interesados de los sectores público y privado se reúnan periódicamente para intercambiar información y conjuntamente impulsar el programa de facilitación del comercio a nivel nacional. Las alianzas publico-privadas en relación con los procedimientos del comercio internacional son importantes para establecer relaciones de confianza y colaboración. La observancia de este artículo guarda relación con el Objetivo 17, relativo a la revitalización de la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible.

2. Apoyar el desarrollo humano e institucional

44. La UNCTAD brinda asistencia técnica y fomento de la capacidad a los países en desarrollo y los países menos adelantados en la aplicación de las reformas del comercio, incluida la aplicación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, lo que facilita la transparencia y la buena gobernanza en los procedimientos comerciales internacionales. Gracias a su programa de empoderamiento para los comités nacionales de la facilitación del comercio, la UNCTAD presta asistencia a los países en desarrollo y los países menos adelantados a capacitar a los interesados en el marco de asociaciones público-privadas para promover la facilitación del comercio³¹.

45. La UNCTAD ha creado una herramienta electrónica de información sobre procedimientos administrativos para ayudar a los gobiernos a formular normas y procedimientos totalmente transparentes y facilitar la actividad empresarial, el comercio y la inversión. El módulo del portal dedicado al comercio de la herramienta eRegulations, que puede instalarse como un portal electrónico independiente y configurarse para adecuarlo a las necesidades concretas de un país, contribuye a mejorar la transparencia y la eficiencia de la administración pública y la gobernanza³².

46. El Sistema Automatizado de Datos Aduaneros es un sistema informático de gestión de aduanas basado en códigos y normas internacionales desarrollados por las Naciones Unidas, la Organización Internacional de Normalización y la Organización Mundial de Aduanas³³. El sistema puede configurarse para que se adapte a las características de determinado régimen aduanero y a los aranceles y la legislación nacional, promoviendo así la eficiencia y la transparencia de las administraciones aduaneras, los comerciantes y otras administraciones públicas conectadas al sistema. Además, genera datos comerciales que pueden utilizarse en el análisis estadístico de la economía. La aplicación del sistema contribuye a lograr, en particular, el Objetivo 8 (promover el crecimiento económico, el empleo y el trabajo decente), el Objetivo 9 y el Objetivo 17. Gracias a la automatización de los procedimientos y controles aduaneros se alientan y promueven políticas orientadas al desarrollo, y la automatización del cálculo y cobro de los tributos y derechos aduaneros contribuye al crecimiento económico (Objetivos 8 y 17). El sistema combina las más modernas tecnologías con los conocimientos técnicos demostrados en la práctica con el fin de garantizar la eficiencia y un apoyo individualizado a los países, contribuyendo así al mejoramiento de la infraestructura de las tecnologías de la información y las comunicaciones, en particular en la región africana y en los países menos adelantados (Objetivo 9). Además, el Programa organiza visitas de estudio de delegaciones de aduanas para aprender de las experiencias en la adopción de nuevas tecnologías y la creación de infraestructura en otras regiones, contribuyendo a la cooperación internacional y regional Norte-Sur y Sur-Sur (Objetivo 17). Asimismo, se facilitan actividades de fomento de la capacidad mediante la organización de sesiones de capacitación técnica y funcional, y, en cuanto a las alianzas orientadas al desarrollo con organizaciones, organismos y asociaciones comerciales (Objetivo 17), el Programa ha iniciado conversaciones para la celebración de memorandos de entendimiento y acuerdos de cooperación con otras entidades internacionales y regionales, como el Mercado Común para África Oriental y

³¹ Véase <http://unctad.org/tfc>.

³² Véase <http://tradeportal.eregulations.org>.

³³ Véase <http://asycuda.org>.

Meridional, la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, el Centro de Comercio Internacional, la Oficina de Coordinación de Asuntos Humanitarios de las Naciones Unidas, la Unión Postal Universal y la Organización Mundial de Aduanas.

III. Camino a seguir

47. La logística comercial supone un respaldo para el logro de varios de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, por lo que es preciso capitalizar sus funciones posibilitadoras para la aplicación efectiva de la Agenda 2030. Superar los obstáculos existentes para el transporte sostenible y la facilitación del comercio y posibilitar que la comunidad internacional pueda pasar de la decisión a la acción supone aprovechar los medios de ejecución pertinentes, en particular, los explicitados en el Objetivo 17. Es necesario nuevas actividades de concienciación sobre el nexo del transporte y la facilitación del comercio y la sostenibilidad, así como implicar a los interesados pertinentes, en particular a la hora de establecer prioridades. Es igualmente importante, además de habilitar y empoderar a las instituciones competentes, velar por la coherencia y la coordinación de las políticas y la idoneidad, la armonización y actualización de los marcos legales y reglamentarios de la facilitación del transporte y el comercio. Además, debe mantenerse y promoverse el aprovechamiento de las iniciativas locales, el apoyo a una supervisión y un intercambio transparente de buenas prácticas, el acuerdo sobre los criterios de medición del desempeño y el fortalecimiento de las capacidades estadísticas, en particular en las regiones en desarrollo.

48. No está de más insistir en el importante papel que desempeña el estrechamiento de la cooperación en todos los niveles y entre todas las partes interesadas pertinentes, en particular en esferas prioritarias, como la recopilación y la difusión de datos, los marcos de políticas y regulatorios, las normas uniformes de infraestructura, las aduanas, la documentación, la investigación y la inversión. En este sentido, la colaboración entre la Unión Internacional de Transportes por Carretera y el Pacto Mundial de las Naciones Unidas, a través de la Alianza Mundial para el Transporte Sostenible, es un buen ejemplo de un mecanismo de cooperación innovador y con visión de futuro que sirve de apoyo a la Agenda 2030 y su aplicación. Además, a través de la Alianza Mundial para la Facilitación del Comercio, gobiernos y comunidad empresarial han aunado esfuerzos para centrarse en la aplicación de los procedimientos de facilitación del comercio establecidos en el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio. También es importante la colaboración con las instituciones académicas, lo que permite, entre otras cosas, proseguir las investigaciones sobre los vínculos entre el transporte y la facilitación del comercio y los Objetivos de Desarrollo del Milenio.

49. Es esencial movilizar fondos, incluso la financiación procedente de nuevas fuentes. En este sentido, el compromiso con el transporte sostenible de ocho bancos multilaterales de desarrollo supone la concesión entre 2012 y 2022 de más de 175.000 millones de dólares en préstamos y ayudas para el transporte en los países en desarrollo. Utilizando un marco común de presentación de información, esas entidades concedieron unos 23.000 millones de dólares en financiación para proyectos de transporte sostenible en 2015, además de los 20.000 millones de dólares aprobados en 2012, los 25.000 millones en 2013 y los 20.000 millones en 2014³⁴.

50. La UNCTAD sigue apoyando a los países en desarrollo en la preparación, la planificación y la ejecución de soluciones sostenibles y resilientes de transporte de mercancías y de facilitación del comercio, y aporta su contribución a la aplicación efectiva de la Agenda 2030, entre otras cosas, reconociendo los importantes vínculos, directos o indirectos, con los Objetivos. Además, la UNCTAD prosigue su labor en la esfera del derecho y la política de transporte marítimo de conformidad con el mandato ampliado, en

³⁴ Grupo de Trabajo de la BMD [banca multilateral de desarrollo] sobre el Transporte Sostenible, 2017, informe sobre los progresos (2015-2016) de la BMD; puede obtenerse en <https://www.adb.org/documents/progress-report-2015-2016-mdb-wg-sustainable-transport> (consultado el 8 de agosto de 2017).

relación con el transporte sostenible y resiliente, en el Maafikiano de Nairobi (apartados k) y l) del párrafo 55) para prestar asistencia en la aplicación de la Agenda 2030, en particular el Objetivo 14, así como en la aplicación de la Agenda de Acción de Addis Abeba y otros acuerdos internacionales, como las Modalidades de Acción Acelerada para los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo y el Acuerdo de París.

51. Los encargados de la formulación de políticas pueden observar que la aplicación de muchas medidas de facilitación del comercio puede ser un instrumento eficaz para alcanzar metas concretas de la Agenda 2030. Las obligaciones y el apoyo financiero y técnico internacional previsto en el Acuerdo sobre Facilitación de Comercio constituyen una oportunidad de acometer reformas que permitan una mayor transparencia en las actividades económicas y ayudar a los pequeños comerciantes a incorporarse al sector formal.

52. El quinto período de sesiones de la Reunión Multianual de Expertos tal vez desee examinar las siguientes cuestiones:

a) La situación actual en lo que respecta a la sostenibilidad del transporte y la facilitación del comercio a la luz de la Agenda 2030, en particular las oportunidades, obstáculos y retos;

b) Las experiencias, así como las medidas o métodos, que reflejan los esfuerzos por implantar sistemas sostenibles de transporte de mercancías y facilitación del comercio, en particular por las administraciones y en el sector privado;

c) Las buenas prácticas, las experiencias positivas y las oportunidades que conllevan una mayor difusión y emulación de soluciones sostenibles de transporte y facilitación del comercio en los países en desarrollo;

d) Los factores propiciadores, como la financiación, el fomento de la capacidad, la tecnología, la investigación y la cooperación, factores que es preciso potenciar más y aumentar su escala;

e) La función de la UNCTAD para ayudar a los países en desarrollo a promover la sostenibilidad y la resiliencia del transporte y la facilitación del comercio en apoyo de la Agenda 2030.
