



**Conferencia de las Naciones Unidas
sobre Comercio y Desarrollo**

Distr. general
9 de noviembre 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

**Informe de la Reunión Multianual de Expertos
sobre Transporte, Logística Comercial y
Facilitación del Comercio acerca de su
quinto período de sesiones**

Celebrada en el Palacio de las Naciones, Ginebra, 23 y 24 de octubre de 2017



Índice

	<i>Página</i>
Introducción	3
I. Resumen de la Presidencia	3
A. Sesión plenaria de apertura	3
B. La logística comercial y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible	3
C. Conclusión	11
II. Cuestiones de organización	11
A. Elección de la Mesa	11
B. Aprobación del programa y organización de los trabajos	11
C. Resultado del período de sesiones	11
D. Aprobación del informe de la reunión	12
Anexo	
Asistencia	13

Introducción

El quinto período de sesiones de la Reunión Multianual de Expertos sobre Transporte, Logística Comercial y Facilitación del Comercio se celebró en el Palacio de las Naciones en Ginebra (Suiza) del 23 al 24 de octubre de 2017.

I. Resumen de la Presidencia

A. Sesión plenaria de apertura

1. En su declaración de apertura, la Directora de la División de Tecnología y Logística señaló que el período de sesiones de la Reunión Multianual de Expertos se celebraba en un momento crucial y que era el primero de los cuatro períodos de sesiones previstos hasta el próximo período de sesiones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. Su objetivo era debatir y adquirir conocimientos cruciales sobre los vínculos entre, por un lado, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y los Objetivos de Desarrollo Sostenible y, por otro, el transporte internacional y la facilitación del comercio. Los estudios de la UNCTAD han demostrado que la eficiencia del transporte internacional y la facilitación del comercio cada vez cobraban mayor importancia en el actual entorno comercial.

2. La UNCTAD participaba activamente en importantes conferencias y diálogos mundiales sobre esta política, como, por ejemplo, en 2016, la 22ª Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y la Conferencia Mundial sobre el Transporte Sostenible convocada por el Secretario General de las Naciones Unidas. La UNCTAD también llevaba a cabo una importante labor de asistencia técnica y programas de fomento de la capacidad en apoyo a las reformas de la logística comercial. El mayor programa de asistencia técnica, el Sistema Aduanero Automatizado, había surtido efectos positivos directos en la eficiencia comercial, la recaudación de los derechos de aduanas y el cumplimiento y la transparencia de los procedimientos de importación y exportación.

3. El Jefe de la Subdivisión de Logística Comercial destacó que los vínculos entre la logística comercial y el desarrollo sostenible presentaba varias dimensiones. En primer lugar, la eficiencia del transporte y la facilitación del comercio tenían repercusiones en el comercio. En segundo lugar, la logística comercial tenía una influencia positiva en el empleo, la transparencia, la inversión y las capacidades humanas e institucionales. En tercer lugar, las operaciones de transporte y las crecientes externalidades ambientales y sociales generadas por el comercio, que exigían medidas de respuesta y adaptación. El Jefe de la Subdivisión señaló que, en muchos casos, las inversiones en transporte y la facilitación del comercio tenían que ir de la mano.

B. La logística comercial y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (Tema 3 del programa)

4. El primer panelista de la sesión oficiosa presentó la nueva estrategia de ayuda para el comercio en Alemania, que se había revisado en 2016 para integrar elementos de la Agenda 2030. Su aplicación se organizó en tres niveles, a saber: aplicación e impacto en Alemania; impacto en otros países y bienes públicos mundiales, así como el apoyo a otros países. Alemania disponía de un completo sistema de presentación de informes y evaluaciones del impacto en la sostenibilidad, y presentaba voluntariamente informes al foro político de alto nivel sobre el desarrollo sostenible. En la esfera de la facilitación del comercio, la estrategia nacional se focalizaba en tres ámbitos, a saber: las consultas sobre la política en la materia, los procedimientos aduaneros y las normas de calidad y seguridad. En la 23ª Conferencia de las Partes, que se celebraría en Alemania, se destacaría la creciente importancia de las ciudades, el transporte y la movilidad sostenibles en el marco de una jornada sobre el transporte y una mesa redonda sobre el Objetivo 11.

5. El segundo panelista expuso un examen del transporte sostenible y la facilitación del comercio en Guatemala. El plan nacional priorizaba los Objetivos 8 y 9 y ponía el foco en la promoción de un crecimiento económico y una infraestructura sostenibles. Se consideraba que la infraestructura era especialmente importante para el desarrollo económico de Guatemala, junto con la facilitación del comercio, a fin de mejorar la conectividad con los países vecinos, así como con los mercados extranjeros. El panelista expresó su agradecimiento a la UNCTAD por el apoyo recibido en los últimos años, en particular en el ámbito de la reforma portuaria y la facilitación del comercio.
6. Durante el debate interactivo que se entabló a continuación, un participante preguntó por la mejor manera de conseguir la implicación del sector privado y su colaboración. Los panelistas observaron que el sector privado tenía que implicarse desde las primeras etapas de la planificación de los proyectos. Además, la secretaría señaló que el sector privado debe participar directamente en iniciativas mundiales como el Centro de las Naciones Unidas de Facilitación del Comercio y las Transacciones Electrónicas y la Alianza Mundial para la Facilitación del Comercio. A fin de influir en las decisiones de alcance mundial, a menudo también era necesario que el sector privado colaborase a través de los representantes de sus gobiernos nacionales en foros internacionales, como la Organización Marítima Internacional y la Organización Mundial del Comercio.
7. Con respecto a una pregunta sobre las formas de medir el impacto de las políticas y los proyectos relacionados con el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, algunos panelistas afirmaron que en el marco de las Naciones Unidas había que cumplir una serie de requisitos en materia de presentación de informes, así como en el de la Organización Mundial del Comercio, por ejemplo. Sin embargo, a menudo resultaba difícil reunir e interpretar las estadísticas nacionales necesarias. Organizaciones internacionales como la UNCTAD podían desempeñar un papel positivo en el apoyo a la formulación y medición de indicadores en estas esferas.
8. Además, en respuesta a una pregunta sobre la dimensión regional de la logística comercial y sus efectos en el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, algunos panelistas coincidieron en que se trataba de un tema importante, por lo que la cooperación internacional debía tener en cuenta los problemas y las soluciones transfronterizas en la esfera de la logística comercial.
9. Un delegado destacó los problemas que podrían enfrentar los pequeños Estados insulares en desarrollo para combatir la contaminación causada por el transporte marítimo internacional. En este sentido, algunos panelistas y la secretaría puntualizaron que, si bien algunos de los cometidos en este ámbito eran competencia de otras organizaciones internacionales, la UNCTAD prestaba servicios de investigación y asesoramiento.
10. La secretaría presentó una nueva cartera de instrumentos dedicados al transporte de mercancías sostenible, el conjunto de instrumentos de transporte de mercancías sostenible, cuya finalidad era fomentar la capacidad de los países en desarrollo para permitirles reorientarse hacia un transporte de mercancías sostenible mediante unas políticas, medidas y actuaciones de transporte y mecanismos de financiación bien concebidos. En el conjunto de instrumentos destacaban tres productos principales, a saber, un portal en la Web, un paquete de actividades de capacitación y el marco de la UNCTAD para el transporte sostenible de mercancías. Estos instrumentos en su conjunto estaban encaminados a fomentar y fortalecer la capacidad de todas las principales partes interesadas en el transporte de mercancías (véase <https://unctadsftportal.com> y <https://sft-framework.org>).
11. En el debate que tuvo lugar a continuación se puso de relieve el considerable interés en el conjunto de instrumentos. Varios participantes observaron que se trataba de un instrumento importante para los países en desarrollo y señalaron que tal vez habría que asignar recursos para permitir su traducción a otros idiomas y adaptarlos a la situación particular de los distintos países. En respuesta a una pregunta sobre esta última cuestión, la secretaría confirmó que el conjunto de instrumentos estaba pensado para adaptarse a las necesidades de los países en desarrollo. Por último, la Presidencia resaltó la importancia de conseguir recursos para garantizar la financiación de esos proyectos e instrumentos.

Facilitación del comercio y desarrollo

12. En la segunda sesión oficiosa, la secretaría puso de relieve la relación entre la facilitación del comercio y el desarrollo sostenible. La facilitación del comercio repercutía en la recaudación de ingresos, la seguridad y el cumplimiento, y fomentaba la comunicación entre los organismos públicos, apoyando así el logro de los Objetivos 9 y 16. La facilitación del comercio también ayudaba a promover la buena gobernanza y mejoraba la transparencia, creando un sistema en los que podían depositar su confianza los intermediarios comerciales y los países. Con la entrada en funcionamiento de portales dedicados al comercio en diversos países y ciudades de todo el mundo, la UNCTAD estaba contribuyendo al logro de esos Objetivos (véase <http://tradeportal.eregulations.org/?l=es>). La facilitación del comercio también apoyaba la asociatividad público-privada, lo que contribuía a la consecución del Objetivo 17. Así, por ejemplo, la UNCTAD promovió el diálogo entre todos los interesados de la facilitación del comercio en el marco de su programa de empoderamiento dirigido a los comités nacionales de facilitación del comercio. La facilitación del comercio había contribuido a regularizar el comercio informal, empoderar a las mujeres empresarias y fortalecer la integración regional. La labor desarrollada por la UNCTAD a lo largo de muchos años con la Comunidad de África Oriental, con el apoyo de diversos donantes, es un buen ejemplo a este respecto.

13. El primer panelista abordó los avances logrados y las dificultades enfrentadas por Liberia con las reformas de facilitación del comercio que había acometido en los últimos años. En 2013, se creó el Foro de Facilitación del Comercio cuya labor se focalizaba en cuatro ámbitos básicos, a saber: la facilitación, la regulación, la política y el desarrollo de la capacidad. El Foro había propugnado con éxito la reducción de 19 barreras no arancelarias. Con el apoyo de la UNCTAD y la Corporación Financiera Internacional, Liberia había redactado el proyecto del nuevo código de aduanas y constituido un comité nacional de facilitación del comercio, ampliando el mandato y la composición del Foro de Facilitación del Comercio. El programa de empoderamiento de la UNCTAD dirigido a los comités nacionales de facilitación del comercio ya había conseguido resultados en el desempeño del sector privado de Liberia, que había interpelado activamente al Gobierno cada vez que este adoptaba una nueva regulación o procedimiento sin consulta ni participación de las partes interesadas y a veces ni siquiera sin previo aviso.

14. El segundo panelista puso de relieve el interés clave del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte en la utilización de la facilitación del comercio como factor posibilitador del desarrollo. A través de un singular acuerdo de asociación con la administración tributaria de ese país, la UNCTAD y la Organización Mundial de Aduanas habían elaborado un programa de fomento de la capacidad para apoyar a los países en desarrollo en la aplicación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio. Los resultados obtenidos hasta la fecha en el marco de ese programa eran un buen ejemplo, ya que el programa utilizaba los mejores recursos de cada parte asociada para ayudar a los países a aplicar sus reformas de facilitación del comercio.

15. El tercer panelista puso como ejemplo las reformas de facilitación del comercio emprendidas en el Afganistán a partir de 2002 para subrayar que la facilitación del comercio suponía un esfuerzo a largo plazo. Se pueden lograr resultados si participan todos los interesados principales, no solo los servicios de aduanas, por cuanto la reforma aduanera por sí sola no bastaba para mejorar significativamente el desempeño de un país en relación con la facilitación del comercio. En la automatización de los trámites en el Afganistán, el uso del Sistema Aduanero Automatizado había sido clave para el éxito de la reforma por los tres motivos siguientes: el sistema ya había dado prueba de su rendimiento en más de 80 países; permitía una implementación por etapas gracias a su concepción modular, y ya estaba disponible en el idioma farsi.

16. El cuarto panelista analizó en detalle la relación entre los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la labor del Centro de las Naciones Unidas de Facilitación del Comercio y las Transacciones Electrónicas. El Centro había contribuido a la creación de 440 normas encaminadas a promover el comercio electrónico, lo que a su vez contribuía a la consecución del Objetivo 17 y las metas ambientales. Por ejemplo, un buque que entraba en un puerto intercambiaba 130.000 mensajes; cada vez que el intercambio de mensajes se realizaba por vía electrónica se ahorraban dos cajas de papel. Además, los proyectos que

mejoraban la transparencia de las cadenas de suministro agrícolas contribuía a la consecución del Objetivo 2. La Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas trabajaba en esos momentos en un proyecto sobre la trazabilidad en las cadenas de valor de productos textiles, lo que contribuía a la consecución del Objetivo 12. Por último, la creación de normas para el intercambio de información sobre la pesca directamente desde los buques al organismo de control contribuía a la consecución del Objetivo 14.

17. Un delegado presentó los progresos realizados y las dificultades encontradas en el Camerún en los últimos años por lo que se refiere a la ejecución de las reformas en el ámbito de la facilitación del comercio y el transporte. Pese a los avances en la mejora de las infraestructuras vial y marítima avanzaba, la cuestión de la seguridad del transporte seguía siendo una cuestión de máxima prioridad. El delegado expresó su reconocimiento a la UNCTAD por el apoyo en el fomento de la capacidad recibido en el marco del programa de empoderamiento dirigido a los comités nacionales de facilitación del comercio.

18. Otro delegado analizó detenidamente la forma en que podían acometerse por fases las reformas relativas a las disposiciones del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio a fin de conseguir que su ejecución fuese un éxito. Para acelerar el ritmo de las reformas se necesitaban determinación, liderazgo, infraestructura, tecnologías de la información y las comunicaciones, medidas de política financiera y apoyo político, así como un plan de acción bien concebido.

19. En el debate que se entabló seguidamente, un participante destacó la importancia de promover una mejor coordinación entre los organismos internacionales y los donantes. El representante de una comisión regional señaló las diferentes iniciativas para asegurar la coordinación entre los organismos de las Naciones Unidas, como el memorando de entendimiento entre el Centro de Comercio Internacional, la UNCTAD y la Comisión Económica para Europa. La secretaria observó que muchas de las dificultades que acarrea la falta de coordinación podrían superarse si se consiguiese que los donantes se coordinasen a nivel nacional, o tanto a nivel nacional como internacional, y no solamente a nivel internacional.

20. Algunos participantes y delegados destacaron los efectos que las ventanillas únicas podrían tener en el desarrollo de un país. Sin embargo, también señalaron las dificultades que planteaba la implantación de la ventanilla única en la facilitación del comercio a nivel nacional y también en cuanto a la conectividad de las ventanillas únicas de distintos países.

21. Algunos delegados explicaron con todo lujo de detalles la importancia de contar con acuerdos multilaterales sobre transporte y cuestiones de seguridad.

22. Algunos participantes y delegados señalaron que la implicación del sector privado es fundamental para el éxito de la ejecución de las reformas de facilitación del comercio.

23. En sus observaciones finales, los panelistas hicieron hincapié en que el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible exigía la promoción de políticas basadas en evidencias empíricas, como era el caso de la facilitación del comercio. La facilitación del comercio podría considerarse como un viaje donde cada país se encontraba en una etapa diferente; el camino no tenía un destino final, pues siempre quedaría camino por recorrer en lo referente a la facilitación del comercio. El apoyo político de alto nivel era fundamental para conseguir avanzar durante todo el trayecto.

Efectos del cambio climático y medidas de adaptación en la infraestructura clave del transporte de cabotaje y enfoques regulatorios para el control de la contaminación procedente de los buques

24. La tercera sesión oficiosa estuvo presidida por la Vicepresidenta-Relatora. Al abrir la sesión, la secretaria puso de relieve la función del transporte sostenible y resiliente como una de las cuestiones transversales de importancia para lograr realizar progresos en el logro de varios de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y sus metas. En particular, las evaluaciones de riesgos relacionados con el clima y la adaptación eran importantes para los puertos y aeropuertos de los pequeños Estados insulares en desarrollo, en particular en el contexto de los Objetivos 9 y 13 y la meta 1.5, así como de las medidas regulatorias en apoyo del Objetivo 14, entre ellas, las relativas al control de la contaminación procedente

de buques y al control y reducción de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo internacional. La variabilidad y el cambio climáticos, incluidos factores como el aumento del nivel del mar, los fenómenos meteorológicos extremos y los cambios en las precipitaciones y la temperatura, podían tener efectos importantes en la infraestructura del transporte de cabotaje, lo que planteaba amenazas para el desarrollo, en particular en los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo, que, debido a su situación y características geográficas, estaban extremadamente expuestos y eran muy vulnerables a los factores climáticos, como los efectos de las tormentas y las inundaciones marinas. Al mismo tiempo, en esos países, la infraestructura clave del transporte de cabotaje, en particular los puertos y aeropuertos, era un factor vital para el abastecimiento en alimentos y energía, así como para el comercio exterior y turismo. Basándose en investigaciones anteriores en la materia y sus actividades de formación de consenso, la labor que desarrollaba la UNCTAD desde 2008, que se focalizaba en los impactos relacionados con el cambio climático y las medidas de adaptación a ese cambio en la infraestructura del transporte de cabotaje en los pequeños Estados insulares en desarrollo de la región del Caribe abarcaba actividades como un proyecto de asistencia técnica para desarrollar una metodología transferible de evaluación de los riesgos y la vulnerabilidad que plantea el cambio climático, con miras a determinar opciones de adaptación eficaces (véase <http://www.un.org/esa/devaccount/projects/2014/14150.html>). El proyecto adoptaba el enfoque del estudio de casos concretos; los resultados preliminares indicaban que, por ejemplo, en Kingston (Jamaica), principal puerto marítimo y uno de los principales aeropuertos, por donde entraban el 70% de los turistas, parecía ser vulnerable en todos los escenarios; en Santa Lucía, todos los activos de transporte internacional eran vulnerables a las inundaciones marinas bajo fenómenos extremos y en distintos escenarios de cambio climático.

25. El primer panelista presentó una serie de detalladas conclusiones sobre una herramienta de evaluación integrada y a gran escala del nivel del mar y zonas costeras del Centro Común de Investigación de la Comisión Europea, que podría contribuir a fundamentar la adopción de decisiones en relación con el transporte marítimo sostenible en los pequeños Estados insulares en desarrollo en el contexto del cambio climático. El panelista presentó los resultados de la más avanzada modelización de inundaciones, haciendo especial hincapié en la región del Caribe; los factores que se tuvieron en cuenta fueron los riesgos y problemas de las zonas costeras, incluido la elevación del nivel del mar y el desarrollo socioeconómico en esas zonas; evaluación de la peligrosidad; régimen extremal de nivel del mar y ciclones tropicales; proyecciones de elevación del nivel del mar; proyecciones sobre el nivel total de agua y extremos climáticos. Las proyecciones del cambio climático específicas de la región del Caribe indicaban que, probablemente se decuplicarían para 2100, los efectos directos, incluidos los relacionados con las inundaciones de zonas costeras y fluviales, los fenómenos meteorológicos extremos, los incendios forestales, las tempestades de viento y los efectos sobre los cultivos y las pesquerías, sin tener en cuenta los puntos de inflexión ni los efectos indirectos. El panelista reiteró la necesidad de reconocer la gran dificultad que supone la adaptación de las zonas costeras al cambio climático, así como la necesidad urgente de avanzar hacia una respuesta oportuna, velando por que las medidas estuviesen coordinadas y fuesen justas. Era necesario reunir datos de mejor calidad, en particular sobre los factores socioeconómicos y la elevación costera, así como llevar a cabo nuevas investigaciones a fin de mejorar la comprensión de las medidas de adaptación adecuadas.

26. El segundo panelista abordó el cambio climático y la gestión del riesgo de desastres en el caso de la infraestructura de transporte de las zonas costeras de los Estados insulares de la región del Caribe. Los puertos y aeropuertos que enlazan la región con el mundo generaban valor y contribuían al turismo y el comercio, la seguridad energética y alimentaria, la inversión extranjera directa, la recaudación de ingresos, el empleo, el comercio y la agricultura. Los viajes y el turismo, por ejemplo, representaban una proporción muy elevada de la economía, en particular en algunos Estados insulares. Sin embargo, todos los puertos marítimos de la región corrían riesgos, así como varios aeropuertos, debido a que estaban situados en lugares cercanos al mar o en zonas inundables. Las últimas anomalías, como el adelanto de la temporada de huracanes en 2017 y los efectos devastadores de los huracanes Irma y María en septiembre, habían sacado a la

luz la vulnerabilidad de los países de la región del Caribe. Así las cosas, había que priorizar la mejora de la resiliencia. El panelista destacó que los puertos y aeropuertos no deberían considerarse individualmente y de forma aislada, sino como una red interdependiente, por lo que la mejora de la resiliencia debería abordarse de manera integrada. Por último, el panelista expresó su agradecimiento a la UNCTAD por su importante y valiosa labor en la región del Caribe y puso de relieve la necesidad de proseguir y fortalecer dicha labor y difundir toda experiencia adquirida que pudiese ayudar a mejorar la adopción de decisiones.

27. En lo que respecta al control de la contaminación procedente de los buques y la reducción de las emisiones de dióxido de carbono procedentes del transporte marítimo internacional, el tercer panelista presentó un panorama general de las novedades regulatorias en apoyo de la Agenda 2030, en particular los Objetivos 13 y 14. Entre las funciones de la Organización Marítima Internacional estaba la de asegurar que el transporte marítimo siguiese aportando su contribución a la economía mundial sin alterar el delicado equilibrio entre las actividades humanas y la capacidad de mantener la salud y la diversidad de los océanos a largo plazo. La Organización había formulado una serie de medidas encaminadas al control de las emisiones procedentes del sector del transporte marítimo, que estaba regulado en el anexo VI del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques y entre las esferas que se contemplaban figuraban la contaminación atmosférica, la eficiencia energética y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques. La presión para reducir esas emisiones iba en aumento, por lo que la Organización seguía ocupándose de esta cuestión, en particular mediante la labor que desarrollaba para esbozar la estructura de una estrategia de reducción inicial.

28. En cuanto a las preguntas sobre medidas concretas relacionadas con la infraestructura necesaria para responder a las amenazas y adaptarse a los efectos del cambio climático en los pequeños Estados insulares en desarrollo y otros países vulnerables, los panelistas observaron que, debido a las limitaciones físicas, la relocalización de los activos de infraestructura a menudo no era una opción válida para los pequeños Estados insulares en desarrollo. Había que considerar también diversos factores políticos, sociales y económicos y no era fácil elegir entre varias posibilidades. Las pequeñas modificaciones del diseño a veces podían tener un efecto significativo en la mejora de la resiliencia, aunque los avances en la determinación de las medidas de adaptación de la infraestructura solo podían basarse en una comprensión adecuada y en datos empíricos de los efectos, que variaban en función de una serie de factores. En este contexto, resultaba necesario realizar nuevas investigaciones y mejorar la información, entre otras cosas, mediante estudios experimentales con objetivos bien definidos. Como primer paso importante había que incorporar transversalmente las cuestiones relativas al cambio climático en los procesos de planificación de las operaciones portuarias ordinarias y de la infraestructura.

29. Algunos participantes y panelistas señalaron que era importante tener en cuenta los posibles aumentos de los costos de los fletes marítimos como consecuencia de las nuevas medidas internacionales en materia de medio ambiente. Esos aumentos repercutirían en los destinatarios y de manera particular en los pequeños Estados insulares en desarrollo y podrían llegar a ser desproporcionadamente elevados. En este sentido, algunos delegados y panelistas reconocieron la necesidad de programas de asistencia técnica y otras formas de cooperación que prestasen apoyo a las autoridades portuarias de un Estado y pudiesen velar por la aplicación de las normativas internacionales en materia de medio ambiente.

El transporte sostenible de mercancías: un factor transversal que favorece la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible

30. En la cuarta sesión oficiosa, los expertos examinaron los vínculos entre el transporte de mercancías y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, así como la mejor forma de aprovechar el dividendo que brinda el transporte sostenible de mercancías para la implementación de la Agenda 2030. Se observó un amplio acuerdo en que el transporte sostenible, incluido el transporte de mercancías, era un requisito imprescindible para el desarrollo sostenible y un factor que posibilitaba procesos mundiales como el Acuerdo de París en virtud de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. Al capitalizar los beneficios compartidos en la interfaz entre las dimensiones económica,

social y ambiental de la sostenibilidad, el transporte de mercancías podría generar importantes avances en el desarrollo sostenible.

31. El primer panelista dilucidó el nexo entre los Objetivos de Desarrollo Sostenible y el transporte de mercancías, poniendo de relieve la necesidad de mejorar la comprensión de los vínculos entre, por un lado, el crecimiento económico, la industrialización, el desarrollo de la infraestructura, la logística y las configuraciones espaciales de la cadena de suministro y, por otro, el sector del transporte de mercancías y las externalidades conexas. Señaló que, si no se controlan, para 2050 el sector podría duplicar las emisiones de carbono, aunque se limitaría el aumento de la temperatura media mundial por debajo de 2 °C con respecto a los niveles preindustriales y proseguirían los esfuerzos para limitar ese aumento a 1,5 °C con respecto a esos niveles, por lo que era necesario que el sector redujese significativamente sus emisiones. El transporte de mercancías presentaba pues un potencial importante en la mitigación del cambio climático y el desarrollo sostenible, por lo que el panelista destacó que debería aprovecharse ese potencial guiándose por las vigentes medidas de transporte sostenible de mercancías. El sector privado, con el apoyo de los gobiernos, en particular mediante la asociatividad público-privada, tenía un papel importante en la aplicación de las medidas en materia de transporte sostenible de mercancías, habida cuenta de que disponía de distintos mecanismos de intervención. Al margen de las dificultades que planteaba la infraestructura física, los obstáculos al transporte sostenible de mercancías de los países en desarrollo solían estar relacionados con la infraestructura inmaterial, por lo que los problemas conexos exigían redoblar los esfuerzos de fomento de la capacidad y sensibilización, así como promover la asociatividad, la colaboración, la recopilación de datos y el intercambio de información, las buenas prácticas y la difusión de estudios monográficos, así como planes de reconocimiento. La UNCTAD, a través de su conjunto de instrumentos en materia de transporte sostenible de mercancías, en particular el programa de fomento de la capacidad y el marco para el transporte sostenible de mercancías, podría ser de ayuda al abordar esos retos.

32. El segundo panelista puso de relieve la importancia de medir los resultados, incluidos los resultados en materia de sostenibilidad, para garantizar los procesos de formulación con conocimiento de causa de las correspondientes políticas. El proyecto de la Comisión Europea “Observatorio Portuario para el Análisis de Indicadores de Rendimiento”, que brinda al sector portuario europeo un observatorio de datos, era un ejemplo concreto de una colaboración eficaz entre la universidad, la comunidad científica, el sector portuario, las empresas y los proveedores de tecnología en favor de la medición del desempeño. Gracias a una interfaz en línea de fácil manejo, el proyecto brindaba una plataforma de recopilación, gestión y análisis de datos, así como un instrumento para realizar comparativas, que además satisfacía las necesidades de confidencialidad y gestión de los conocimientos de las partes interesadas. El instrumento para la elaboración de comparativas permitía a los puertos comparar su rendimiento con el rendimiento medio de los puertos de la Unión Europea y de otras regiones. Diversos aspectos monitorizados dentro del proyecto respaldaban el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, ya que ayudaban a evaluar el desempeño de los puertos en lo referente a la sostenibilidad, entre otras cosas, indicadores sobre las tendencias y la estructura del mercado, los patrones socioeconómicos, la ordenación del medio ambiente, la seguridad e higiene en el trabajo, las operaciones logísticas, la gobernanza, el acceso marítimo y la fluidez del servicio y los niveles de satisfacción de los usuarios. La medición del rendimiento, la obtención de información sobre tendencias y patrones y el aprovechamiento de la inteligencia empresarial a través del proyecto o de otras soluciones similares basadas en las tecnologías de la información y las comunicaciones permitían crear un considerable valor añadido. Sin embargo, para aprovechar esos instrumentos era fundamental que los datos fuesen de calidad y confiables. Por ello, invertir en la recopilación, la adquisición y el refinado de datos era tan crucial como la necesidad de fomentar la confianza entre las partes interesadas y los contribuyentes de datos. La colaboración con la UNCTAD podía ayudar a abordar algunos problemas relacionados con los datos y promover el uso en todo el mundo de la plataforma del proyecto.

33. El tercer panelista analizó la perspectiva de los bancos multilaterales de desarrollo, que cada vez más ponían el foco en el transporte sostenible. Como reflejo de ese compromiso, el Banco Islámico de Desarrollo, por ejemplo, había adoptado una estrategia

del sector del transporte para ayudar a los países en desarrollo a formular políticas de transporte sostenible. El Banco está dispuesto a crear más servicios de financiación para el transporte sostenible. Entre las esferas prioritarias seleccionadas en la estrategia del Banco figuraban la seguridad vial, la inclusión social, el crecimiento económico, la integración regional y el transporte sostenible. Dado que las prioridades variaban según la región y el país, se requería un enfoque holístico y de cadena de valor para medir la sostenibilidad de los proyectos. A fin de lograr que el transporte y las cadenas de valor fuesen sostenibles, eran importantes los siguientes aspectos: la conectividad, los sistemas logísticos multimodales transfronterizos e integrados; el diálogo a todos los niveles, incluso con el sector privado, y la participación de las pequeñas y medianas empresas y la sociedad civil. Era preciso promover asociaciones que promovieran el uso eficaz de los recursos y lograr efectos cada vez importantes y más amplios y que incluyeran a las personas o la dimensión ciudadana. En general, el equilibrio entre la sostenibilidad financiera y los efectos en el desarrollo, así como la cooperación con los asociados pertinentes, incluida la UNCTAD, estaban en la base de la estrategia del Banco.

34. El cuarto panelista destacó los progresos logrados hasta la fecha en el campo del transporte sostenible de mercancías y los retos que enfrentaba un país sin litoral como la República Democrática Popular Lao. La integración económica regional y la interconectividad, incluida la conectividad entre las zonas rurales y urbanas, eran aspectos importantes para el desarrollo nacional sostenible; por ejemplo, para alcanzar los Objetivos 2 y 9. Se habían realizado una serie de inversiones en el sector del transporte y se habían llevado a cabo varios programas de transporte ecológico de mercancías y fomento de la capacidad en materia de logística. Sin embargo, persistían algunos problemas relacionados con la infraestructura vial, las normas relativas a los combustibles para vehículos, las limitaciones presupuestarias y los costos relativamente más elevados de la aplicación de las medidas ambientales, especialmente para las pequeñas empresas de transporte por carretera. La transferencia de tecnología, la asistencia financiera y los incentivos del Gobierno, en particular para el sector privado, eran necesarios, así como el perfeccionamiento de los recursos humanos y la asistencia técnica. El panelista observó que el conjunto de instrumentos de transporte de mercancías sostenible podría ser un buen apoyo en este sentido.

35. El quinto panelista subrayó que las carencias de la infraestructura portuaria, las malas condiciones de los equipos portuarios y de manipulación de carga, la escasa conectividad del transporte marítimo y los daños ambientales causados por los buques en el canal de Mozambique constituían otros tantos desafíos para las Comoras. Los prohibitivos costos de transporte también eran un problema, habida cuenta de sus repercusiones en el costo de la vida. Si bien se habían emprendido varias medidas para abordar las cuestiones relacionadas con la facilitación del comercio y la contaminación por petróleo, persistían otros problemas, como los relacionados con la infraestructura portuaria y aeroportuaria y su modernización, así como con la vigilancia de las zonas marítimas.

36. Un delegado destacó la importancia de un marco de infraestructura globalizada al abordar el desarrollo y la financiación de la infraestructura.

37. El representante de una organización no gubernamental destacó que la UNCTAD podía apoyar la adopción del planteamiento de sistema total o cadena de valor para la sostenibilidad, vinculando y aprovechando los datos relacionados con la sostenibilidad de la cadena de suministro y el transporte y los datos relacionados con la facilitación del comercio. La secretaría hizo hincapié en que tenían que favorecerse las soluciones personalizadas y adaptadas a las condiciones locales al aplicar soluciones sostenibles de transporte de mercancías.

38. Algunos expertos señalaron que el conjunto de instrumentos de transporte de mercancías sostenible parecía útil y prometedor, por lo que debería promoverse ampliamente. Por último, algunos expertos señalaron que, habida cuenta de sus planes de desarrollo, los países en desarrollo estaban en buenas condiciones para superar los retos que planteaba la sostenibilidad, en particular en lo referente al desarrollo de la infraestructura de transportes.

C. Conclusión

39. En sus observaciones finales, la Presidencia resumió los mensajes principales de las ponencias y deliberaciones, destacando los vínculos entre las diferentes dimensiones de la logística del comercio, en particular las inversiones en infraestructura física y las capacidades humanas e institucionales y las reformas necesarias para lograr la facilitación del comercio y el transporte.

40. Los principales mecanismos mediante los cuales la logística del comercio repercutía en el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible eran tridimensionales, a saber: las repercusiones en el comercio, ya que la eficiencia de la logística comercial era cada vez más importante para el desarrollo impulsado por el comercio; las reformas de la facilitación del comercio y las inversiones en transporte repercutían de manera directa en el empleo, la transparencia, la infraestructura y el desarrollo general de la capacidad humana e institucional de los países, y cabía la posibilidad de externalidades negativas como consecuencia, entre otras cosas, de la contaminación, la seguridad y el cambio climático, lo que obligaba consiguientemente a tomar medidas de adaptación y mitigación.

41. A lo largo del período de sesiones, los expertos habían puesto de relieve la importancia de proseguir y, de ser posible, ampliar el apoyo de la UNCTAD a los países en desarrollo en la esfera de la logística comercial. Los expertos habían expresado su agradecimiento por el conjunto de instrumentos para el transporte sostenible de mercancías y se alentó a la UNCTAD a que procurara obtener fondos suficientes para su aplicación, adaptándose a las necesidades específicas de los distintos Estados miembros.

II. Cuestiones de organización

A. Elección de la Mesa

(Tema 1 del programa)

42. En su sesión plenaria de apertura, celebrada el 23 de octubre de 2017, la Reunión Multianual de Expertos sobre Transporte, Logística Comercial y Facilitación del Comercio eligió al Sr. Alfredo Suescum (Panamá) como Presidente y a la Sra. Ibtissam Hassan (Egipto) como Vicepresidenta-Relatora.

B. Aprobación del programa y organización de los trabajos

(Tema 2 del programa)

43. También en su sesión plenaria de apertura, la Reunión Multianual de Expertos aprobó el programa provisional del período de sesiones (TD/B/C.I/MEM.7/13). El programa de la reunión fue el siguiente:

1. Elección de la Mesa.
2. Aprobación del programa y organización de los trabajos.
3. La logística comercial y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.
4. Aprobación del informe de la reunión.

C. Resultado del período de sesiones

44. También en su sesión plenaria de apertura, la Reunión Multianual de Expertos convino en confiar a la Presidencia la preparación de un resumen de los debates.

D. Aprobación del informe de la reunión
(Tema 4 del programa)

45. En su sesión plenaria de clausura, celebrada el 24 de octubre de 2017, la Reunión Multianual de Expertos autorizó a la Vicepresidenta-Relatora a que ultimara el informe tras la conclusión del período de sesiones.

Anexo

Asistencia*

1. Asistieron al período de sesiones los representantes de los siguientes Estados miembros de la UNCTAD:

Alemania	España
Angola	Filipinas
Argelia	Guatemala
Argentina	Irán (República Islámica del)
Austria	Kazajstán
Brasil	Kuwait
Brunei Darussalam	Liberia
Camerún	Madagascar
Chile	Panamá
China	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte
Comoras	República Democrática Popular Lao
Congo	Sri Lanka
Costa Rica	Turquía

2. Asistieron al período de sesiones representantes del siguiente Estado observador no miembro:

Estado de Palestina

3. Estuvieron representadas en el período de sesiones las siguientes organizaciones intergubernamentales:

Banco Islámico de Desarrollo
 Grupo de Estados de África, el Caribe y el Pacífico
 Organización de Cooperación Islámica
 Organización de los Estados del Caribe Oriental
 Unión Europea
 Union of African Shippers' Councils

4. Estuvieron representados en el período de sesiones los siguientes órganos, organismos y programas de las Naciones Unidas:

Comisión Económica para Europa
 Centro de Comercio Internacional UNCTAD/OMC

5. Asistieron al período de sesiones representantes de las siguientes organizaciones no gubernamentales:

Categoría general

International Network for Standardization of Higher Education Degrees
 International Road Transport Union

Categoría especial

European Shippers' Councils
 IATA (Asociación de Transporte Aéreo Internacional)

Otras

Foro Económico Mundial

* En la siguiente lista figuran los participantes inscritos. La lista de participantes figura en el documento TD/B/C.I/MEM.7/INF.5.