



Asamblea General

Distr.
LIMITADA

A/CONF.191/L.22
20 de mayo de 2001
ESPAÑOL
Original: INGLÉS

TERCERA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS
SOBRE LOS PAÍSES MENOS ADELANTADOS
Bruselas (Bélgica), 14 a 20 de mayo de 2001

Sesiones temáticas interactivas

DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA

Resumen preparado por la secretaría de la Conferencia

1. La insuficiencia de infraestructuras constituye un impedimento importante del comercio, la competitividad y el desarrollo sostenible en la mayoría de PMA, en especial en los países en desarrollo sin litoral y en los pequeños Estados insulares en desarrollo. La construcción de infraestructuras es un elemento fundamental de las estrategias de reducción de la pobreza de los países. A nivel macroeconómico, la inversión en infraestructuras está estrechamente relacionada con el crecimiento y la integración en la economía mundial. A nivel microeconómico, el acceso a las infraestructuras proporciona a las familias la oportunidad de superar la pobreza -por ejemplo, proporcionando acceso a los mercados, reduciendo el tiempo necesario para abastecerse de agua y, en general, aumentando la productividad.

1. Los gobiernos deben establecer una política ambiental que conduzca a inversiones productivas en infraestructuras. En este contexto, la competencia ha demostrado ser un

instrumento poderoso para ampliar y mejorar la calidad de los servicios de infraestructuras.

Se señaló que la privatización tiene que ir acompañada por enérgicas políticas normativas que

GE.01-51616 (S) 280501 280501

garanticen un entorno competitivo. Además, los inversionistas extranjeros que construyen infraestructuras necesitan garantías y compromisos del gobierno, por ejemplo, garantías frente a la expropiación y el incumplimiento de contratos, derecho a la plena repatriación y cláusulas de arbitraje internacional. En particular, cuando puede haber competencia, los monopolios públicos no deben ser sustituidos por monopolios privados.

1. El "nuevo paradigma" del decenio de 1990 de liberalización del mercado y privatización ha tenido éxito en los sectores de las telecomunicaciones y la energía, pero mucho menos en otros sectores de la infraestructura, en los que los beneficios de la inversión son más difíciles de comprender e incluso se materializan con mayor lentitud. Los PMA todavía tienen que beneficiarse de este nuevo paradigma en igual medida que otros países en desarrollo y en transición. Asimismo, las zonas rurales tienden a ser marginadas en beneficio de zonas urbanas en lo que se refiere a los programas de infraestructuras. Esta diferencia tiene que ir disminuyendo.

1. El mejoramiento de las infraestructuras requiere un nivel de financiación que supere con mucho los medios a disposición de los diferentes PMA. Es motivo de especial preocupación la disminución de la financiación privada y la AOD registrada por los PMA en los últimos años. Es necesario que aumente la AOD para que complete la inversión privada. Esto requiere a su vez un mejor entorno empresarial en los países interesados.
1. La cooperación e integración regional de los PMA puede ser positiva para poner en común recursos limitados y conseguir economías de escala necesarias. El transporte desempeña una función decisiva para la integración del comercio y regional. Cabe citar como ejemplos el proyecto de la subregión de la cuenca del Mekong y el proyecto de Carretera Transafricana, ambos en curso de ejecución, así como la iniciativa africana de cielos abiertos establecida por la Decisión de Yamousokro. Las redes regionales de transporte facilitan las conexiones entre regiones y

posteriormente permiten aumentar el comercio regional e internacional. Además, se reconoce que el acceso a las redes de transporte contribuye de manera positiva a reducir la pobreza. Tiene que dedicarse atención especial a la complementariedad entre los grandes proyectos de infraestructura y las redes de carreteras nacionales, incluidas las necesidades de infraestructuras locales que benefician a las comunidades rurales, en especial a las mujeres, principales encargadas de atender las necesidades familiares y la producción agrícola.

1. En todos los proyectos de desarrollo de infraestructuras es preciso una atención especial para garantizar la inclusión de los usuarios locales -en especial los pobres. Este enfoque impulsado por la demanda también es esencial para evitar la duplicación de esfuerzos y los despilfarros. Por consiguiente, se precisa una asociación significativa más estrecha entre los sectores público y privado que incluya a la sociedad civil, organizaciones no gubernamentales locales y pequeños empresarios. El Banco Mundial ha dado ejemplos de "subvenciones ingeniosas" destinadas específicamente a las poblaciones pobres, que reducen los despilfarros y la corrupción y permiten que los gobiernos ayuden a los pobres de manera más eficaz y barata. Otras propuestas prevén la participación de pequeños proveedores para alentar el empleo. Con el fin de garantizar una asignación adecuada y eficiente de las inversiones en infraestructuras es fundamental que las autoridades locales nacionales ejerzan verdaderamente su calidad de propietarios en esos programas y proyectos. También es fundamental que las instituciones financieras de los gobiernos y los inversionistas privados coordinen mejor los proyectos para evitar duplicación y despilfarro.
1. Habida cuenta de que la infraestructura es fundamental para todas las economías, constituye uno de los principales objetivos de la destrucción durante los conflictos. Por este motivo, los PMA que salen de un conflicto tienen la urgente necesidad de grandes inversiones en rehabilitación y reconstrucción de infraestructuras.
1. Siempre que se prevea la realización de proyectos de infraestructura en gran escala se necesitarán buenos estudios de viabilidad para de este modo evaluar sus

consecuencias sobre la comunidad local, incluidos los efectos sociales y ambientales. Así se garantizará la sostenibilidad a largo plazo de esos proyectos.

1. El desarrollo de las telecomunicaciones en los PMA está registrando un cambio radical como consecuencia de la reforma del sector y la introducción de nuevas tecnologías. El empleo de tecnologías de comunicación de la información, incluidas las telecomunicaciones, desempeña un papel fundamental no sólo para poner fin a la llamada brecha digital sino también a otras diferencias en las esferas política, económica y social. Es preciso mejorar la cooperación entre los PMA, la UIT, las Naciones Unidas, los organismos para el desarrollo y el sector privado en lo que se refiere al desarrollo e instalación de la infraestructura de telecomunicaciones necesaria con el fin de integrar a los PMA en la economía mundial y alcanzar la meta de proporcionar acceso universal.
1. En conclusión, la sesión pidió lo siguiente:
 - Que se invierta la actual tendencia a la baja de la AOD y la financiación privada para el desarrollo de infraestructuras de los PMA;
 - Que se acelere la introducción de la competencia en sectores de la infraestructura, incluido el apoyo a la liberalización del transporte y otros sectores de la infraestructura en el contexto del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios/OMC;
 - Que se proceda a financiar específicamente los tramos por construir de la red de la Carretera Transafricana;
 - Que se establezcan fondos regionales de infraestructura para apoyar proyectos que afecten a varios países y el progreso de la integración regional;
 - Que se apliquen medios innovadores para lograr la participación de los pequeños proveedores locales de infraestructuras que utilicen los recursos locales y creen empleo, y que se destruyan los obstáculos existentes para que los pequeños proveedores puedan prestar sus servicios;

- Que se empleen de manera más eficaz los escasos fondos públicos, incluida una mejor distribución de las subvenciones a las poblaciones pobres;
- Que los beneficiarios participen más en la concepción y ejecución de los proyectos de infraestructura;
- Que se amplíe el Programa especial de la UIT para los PMA, 2000 a 2003.
