



Asamblea General

Distr.
LIMITADA

A/CONF.191/L.24
23 de mayo de 2001

ESPAÑOL
Original: INGLÉS

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

SESIÓN TEMÁTICA INTERACTIVA

Los transportes y el desarrollo

Sesión temática interactiva

Los transportes y el desarrollo

1. Se subrayó la importancia de los servicios de transportes para el proceso de desarrollo. Los servicios de transportes no sólo son componentes esenciales de la integración física, sino que también facilitan el acceso a los mercados. El transporte es imprescindible para el comercio. El transporte es una condición indispensable para que los PMA se integren en la economía mundial y también una condición para lograr el desarrollo equilibrado dentro de los países. Es necesario crear una red coherente de transportes de ámbito rural, nacional e internacional para facilitar las relaciones comerciales entre las zonas excedentarias y las deficitarias y apoyar el desarrollo del comercio entre las distintas regiones de un país, los países vecinos y los mercados internacionales.
2. Uno de los principales donantes observó que una gran proporción de su AOD se destinaba al sector del transporte, particularmente a la construcción y reparación de caminos. En el futuro la asignación de fondos a este sector dependería de la capacidad de los países receptores para mantener y usar su infraestructura.
3. En la sesión se indicaron las distintas áreas en las que debían introducirse mejoras. Aunque la infraestructura se consideraba un elemento fundamental de toda estrategia de desarrollo, se señalaron otros problemas y soluciones que podían influir directamente en la competitividad de los PMA y en el aumento de la eficacia en el uso del equipo y las infraestructuras existentes. Estas cuestiones derivadas de la mundialización, la liberalización y el desarrollo tecnológico guardan relación con las reformas de las normativas, el mejoramiento de las prácticas de gestión y el desarrollo de los recursos humanos.

PMA sin litoral

4. La existencia de servicios de transporte adecuados es particularmente importante para el proceso de desarrollo basado en el comercio de los PMA sin litoral. Las oportunidades comerciales de los países sin litoral que exportan bienes de poco valor con un potencial de diferenciación limitado y un riesgo considerable de sustitución vienen determinadas en buena medida por la existencia y los costos de los transportes. Los PMA acusan los costos excesivos

del transporte mucho más que otros países, porque en ellos el costo del transporte puede llegar al 40% de los valores c.i.f. de las importaciones, un porcentaje ocho veces mayor que el promedio mundial, que es del 5%.

5. El establecimiento de corredores de transporte de tránsito regional y la adopción de normas y estándares comunes son importantes métodos para mejorar los sistemas de tránsito y reducir así los costos de los transportes e incrementar la competitividad comercial.

6. Un objetivo importante es la cooperación regional en los transportes con el fin de reducir los costos del tránsito por tierra mejorando la eficiencia del transporte en tránsito. Los países en desarrollo de tránsito y sin litoral han concertado diversos acuerdos bilaterales y regionales que tienen como fin establecer el marco jurídico del tránsito. No obstante, muchos de esos acuerdos no tienen la eficacia que sería de desear. Aunque la comunidad internacional ha apoyado las iniciativas regionales, es preciso incrementar la asistencia financiera y técnica para consolidar los acuerdos existentes y ampliar los campos de cooperación.

Reforma del marco normativo

7. La desregulación, la liberalización y la privatización son parte de los nuevos instrumentos que se utilizan actualmente para reducir los costos reales y mejorar la eficiencia de los sistemas de transporte y tránsito. El aumento de la presencia del sector privado en la prestación de servicios así como su nuevo papel de regulador para garantizar la calidad de los servicios impide los abusos de los monopolios y protege al consumidor. Ello ha llevado a la creación de asociaciones entre los sectores público y privado en varios PMA. Es preciso fomentar el establecimiento de esas asociaciones en los PMA y promover las consultas y el diálogo institucionalizados y periódicos entre ambos sectores.

8. La participación del sector privado, que debe comprender las asociaciones entre esos sectores, es imprescindible para el desarrollo de la infraestructura del transporte en los PMA. Una forma de atraer fondos adicionales para la infraestructura de los transportes es crear un programa integrado de inversiones que abarque proyectos industriales, por ejemplo de minería, agricultura y silvicultura que proporcionen carga al transportista. La seguridad que ofrece un programa de ese tipo anima al sector privado a proporcionar fondos para la infraestructura y el equipo. Esta asociación puede tener como resultado un agrupamiento de desarrollo a lo largo del

corredor de transporte por el que los países sin litoral acceden al mar. Es preciso establecer acuerdos y normas transfronterizos para evitar abusos por parte de los transportistas del sector privado. En este contexto se ha defendido la propuesta de dar concesiones a transportistas del sector privado en una línea o corredor determinados. En el caso de un ferrocarril, por ejemplo, se podría tomar una decisión coordinada a nivel regional sobre la selección de una única concesión. La fragmentación de las concesiones por trayectos nacionales de un corredor acabarían por restar eficiencia al sistema.

9. Un donante propuso que se insistiera en que la AOD no se usara para mejorar infraestructuras que posteriormente se vendieran. Era preciso estudiar el modo de aprovechar la cooperación entre los sectores público y privado para modernizar y rehabilitar los ferrocarriles.

10. Varios oradores pusieron de relieve la contribución del sector de los transportes al proceso de mundialización. Si los PMA no tienen acceso a servicios de transporte baratos y de calidad, no podrán participar de los beneficios de la mundialización y seguirán marginados. La eficiencia del sector de los transportes es de importancia crítica y debe mejorarse en los planos regional y nacional. La armonización y coordinación mundiales, o como mínimo regionales, de los instrumentos normativos son necesarias para evitar la proliferación de las normas nacionales que deben seguir los transportistas. La estandarización de la documentación y la consiguiente reducción de la burocracia son necesarios para los PMA y tienen particular importancia para los países sin litoral. En el plano nacional, debe considerarse a la eficiencia del transporte como una necesidad estratégica, y los gobiernos deberían adoptar las medidas necesarias para establecer un marco en el que los transportistas pudieran proporcionar servicios a muy bajo costo. Con este fin es preciso crear las instalaciones -tales como puertos, terminales y otras infraestructuras- para la recepción del transporte internacional. Diversos oradores recalcaron que, además de crear infraestructura, los gobiernos debían evitar cobrar cánones o impuestos excesivos al transporte porque éstos elevarían excesivamente el costo de éste y por consiguiente menguarían la competitividad de las exportaciones de los PMA o aumentarían los precios de las mercaderías importadas en detrimento de los consumidores locales.

11. En la sesión se destacó la necesidad de aplicar diversas medidas para la facilitación del comercio que tuvieran como resultado el mejoramiento eficaz del transporte de mercaderías entre países. El funcionamiento de las instalaciones regionales de transporte exige el

establecimiento de normas internacionales adecuadas de los sistemas de transporte que abarcan a diversos países, tales como la concesión común o la coordinación intrarregional. También se citaron otras medidas, como el establecimiento de aduanas únicas (en las que hubiera representantes de todas las autoridades gubernamentales que se ocuparan del transporte transfronterizo); la estandarización de los procedimientos de manejo de la carga y de manipulación de ésta (para aumentar la eficiencia de las instalaciones de las terminales); el uso de tecnología de la información (para reducir los costos logísticos); la aplicación efectiva de los acuerdos de tránsito en vigor; y el fortalecimiento de las asociaciones regionales de proveedores de servicios de transporte del sector privado.

12. Para que el sector del transporte moderno funcione bien es preciso contar con un marco normativo facilitador. Los países menos adelantados necesitan asistencia para modernizar sus leyes y normas nacionales y para aplicar los acuerdos internacionales y regionales. En el plano nacional no solamente se necesita asistencia para apoyar los procesos de reforma del marco normativo sino también para fortalecer la capacidad institucional a fin de determinar si la legislación en vigor se aplica con eficiencia e imparcialidad y si los mecanismos normativos garantizan la competencia leal.

Prácticas de gestión y desarrollo de los recursos humanos

13. En la sesión se hizo hincapié en la necesidad de ayudar a los PMA a crear o fortalecer la oferta de transporte. El mejoramiento de las normas y prácticas de gestión de los puertos y del transporte es importante en este proceso porque garantiza la existencia de unas cualidades de servicio previsible y aceptables. Este proceso debe estar respaldado por la comunidad de donantes bilateral y multilateral por medio de programas de asistencia financiera y técnica. Deberían difundirse lo más posible los sistemas de gestión para reducir el costo de los transportes de las exportaciones y las importaciones y para reducir el tiempo de tránsito cuando éste sea excesivo. Al mismo tiempo es importante que los operadores de los PMA tengan acceso a sistemas adecuados de gestión que les permitan mantener el control de las mercaderías que se encuentren en tránsito a mercados extranjeros.

14. Las aplicaciones de tecnología de la información y las medidas de capacitación correspondientes permiten mejorar considerablemente la eficiencia de las operaciones de transporte a un precio relativamente bajo, a condición de que exista la voluntad política de adoptar procesos de reforma y hacer frente a los intereses creados. La UNCTAD ha encontrado soluciones prácticas para abordar los problemas de la eficiencia, tales como el Sistema de Información Anticipada sobre la Carga (SIAC).

15. En la sesión se destacó que el desarrollo de los recursos humanos era un aspecto fundamental del sector del transporte en los PMA. Los PMA están decididos a llevar a cabo las reformas, pero por lo general las personas encargadas de llevarlas a cabo carecen de los conocimientos y la experiencia necesarias. Este problema no ha recibido la atención que merecía por parte de las autoridades e instituciones competentes, y para su solución es preciso que los PMA y los donantes aúnen sus esfuerzos y cuenten con la asistencia de las organizaciones internacionales.

16. La capacitación y la gestión de los recursos humanos en el campo del transporte debería tener entre sus fines el mejoramiento de la gestión y el aumento de la calidad en la prestación de servicios y en el uso de tecnología de la información. No debería seguirse un enfoque modal sino más bien un enfoque integrado, teniendo en cuenta todos los elementos interrelacionados de las cadenas de suministros.

17. La capacitación debe ser un proceso no sólo dinámico sino también continuo y recurrente, basarse en el diálogo permanente y tener como fin lograr que el contenido de la capacitación prepare al personal para realizar cambios en la gestión y en la tecnología.

Medidas de seguimiento

18. Tras plantear diversas cuestiones y soluciones a los problemas del transporte en los PMA se hizo patente que era preciso adoptar medidas urgentes para mejorar las perspectivas de desarrollo de los PMA aumentando la eficiencia de los transportes. Además del mejoramiento de la infraestructura se propusieron otras posibles soluciones como el mejoramiento del marco normativo, de las prácticas de gestión y del desarrollo de los recursos humanos. Esos elementos se recogían en las propuestas presentadas por los presidentes. El presidente encareció a la

comunidad internacional de donantes a prometer su apoyo a la estrategia esbozada y a tomarla como un plan de trabajo para el desarrollo de servicios eficientes de transporte internacional en los PMA.

19. Con arreglo a ese plan, la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC) y la Escuela Politécnica Federal de Lausana (EPFL) anunciaron que apoyarían la elaboración de una base de datos sobre los ferrocarriles basada en los indicadores de rendimiento RailTracker del SIAC y capacitación de gestión sobre logística respectivamente.
