



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

Distr. general  
20 de diciembre de 2018  
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**  
**Sexto período de sesiones**  
Ginebra, 21 a 23 de noviembre de 2018

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

Celebrado en el Palacio de las Naciones, Ginebra, del 21 al 23 de noviembre de 2018



## Índice

	<i>Página</i>
Introducción .....	3
I. Resumen de la Presidencia .....	3
A. Sesión plenaria de apertura .....	3
B. El transporte de mercancías sostenible en apoyo de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.....	3
II. Cuestiones de organización .....	13
A. Elección de la Mesa .....	13
B. Aprobación del programa y organización de los trabajos .....	13
C. Resultado del período de sesiones .....	13
D. Aprobación del informe de la Reunión .....	13
 Anexo	
Participantes .....	14

## Introducción

El sexto 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 21 al 23 de noviembre de 2018.

### 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 de la UNCTAD subrayó la importancia del transporte de mercancías y el transporte marítimo para la economía global, así como para las actividades encaminadas a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Se había marcado un hito mediante la aprobación en abril de 2018 de la estrategia inicial de la Organización Marítima Internacional para la reducción de las emisiones de los buques generadas por el sector del transporte marítimo. Además, era necesario comprender mejor las oportunidades y los retos que presentaba la digitalización. La UNCTAD estaba dispuesta a ayudar a los países en desarrollo y a colaborar con los demás para, “Unidos en la Acción”, atender a las prioridades de la agenda mundial del transporte de mercancías sostenible.

#### B. El transporte de mercancías sostenible en apoyo de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible

(Tema 3 del programa)

2. En su presentación de este tema del programa, la Jefa de la Sección de Transportes de la UNCTAD dijo que el transporte sostenible cumplía un papel crucial en el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. La cuestión del transporte sostenible fue abordada oficialmente en procesos mundiales como el Acuerdo de París en virtud de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y la iniciativa de Movilidad Sostenible para Todos. La atención dedicada al transporte marítimo era prueba de la importancia económica del sector, así como de la dinámica generada por la estrategia inicial de la Organización Marítima Internacional de reducción de las emisiones para 2050. La Reunión Multianual de Expertos sobre Transporte, Logística Comercial y Facilitación del Comercio se proponía informar a los Estados miembros de la UNCTAD del programa de descarbonización del transporte marítimo, sus repercusiones en los costos del transporte y el comercio, y las experiencias de los países beneficiarios que habían recibido asistencia técnica de la UNCTAD en materia de transporte de mercancías sostenible.

#### Evolución reciente de la política climática mundial

3. Dos paneles de expertos analizaron la evolución reciente de la política climática mundial en el marco de la Organización Marítima Internacional y sus consecuencias para el transporte marítimo internacional. El primero de ellos estuvo integrado por representantes de la Organización, la secretaría de la UNCTAD y la University College de Londres, y el segundo por representantes de CE Delft, la University College de Londres y el Banco Mundial.

4. Un panelista destacó la importancia del transporte marítimo y se refirió al crecimiento previsto de su futura demanda mundial. Era significativa la contribución de los países en desarrollo, en calidad tanto de usuarios como de proveedores de servicios de transporte marítimo. Asimismo, era necesario desacoplar las actividades de transporte marítimo de sus costos externos.

5. Otro panelista describió los esfuerzos que realizaba la Organización Marítima Internacional para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. En cuanto a los requisitos obligatorios previstos a ese respecto en el Convenio Internacional para Prevenir

la Contaminación por los Buques de 1973 (anexo VI), se esperaba que a partir del 1 de enero de 2020 entrara en vigor un límite de contenido de azufre en el fueloil utilizado a bordo de 0,50 % masa/masa. Era muy probable que ello conllevara un aumento del precio del fueloil, por lo que sería preciso tener en cuenta su repercusión en el transporte marítimo. El compromiso de la Organización de combatir las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por el transporte marítimo se había plasmado en su estrategia inicial al respecto. En octubre de 2018 se aprobó un plan de medidas de seguimiento de la iniciativa centrado en los combustibles sustitutivos, la tecnología, la investigación y el desarrollo, y la financiación.

6. En respuesta a una pregunta, el panelista dijo que la estrategia inicial de la Organización hacía hincapié en la necesidad de evaluar las repercusiones en los Estados antes de adoptar medidas de reducción de los gases de efecto invernadero. El incremento de la eficiencia energética reducía los costos del transporte. Aunque las tecnologías podían resultar onerosas al principio, los costos tendían a disminuir con el tiempo. A la observación formulada por otro experto, el panelista respondió que el transporte marítimo había sido el primer sector en adoptar medidas obligatorias en 2011. En cuanto a las consecuencias de esas medidas para los puertos de los pequeños Estados insulares en desarrollo, reconoció los retos que afrontaban esos Estados y la necesidad de que sus Gobiernos reflexionaran sobre estas cuestiones estratégicas, que requerían también apoyo financiero. La asistencia técnica que prestaba la Organización, por ejemplo, en forma de asociaciones para la eficiencia energética marítima mundial, tenía en cuenta las cuestiones relativas a los puertos.

7. Otro panelista describió las tendencias existentes en cuanto al comercio marítimo y los límites de emisión de dióxido de carbono de cara a los próximos 30 a 50 años. El transporte marítimo podía crecer, reduciendo al mismo tiempo la intensidad de dióxido de carbono en el transporte de carga, como demostraban los modelos de escenarios y los detalles de lo que debería lograrse en el caso de un calentamiento de entre 2°C (franja inferior del nivel de ambición) y 1,5°C. La gama de combustibles empleados en la industria del transporte marítimo podía afectar a las emisiones en el futuro. Deberían tomarse medidas con miras a lograr un cambio radical de los combustibles para 2030. Era fundamental adoptar combustibles de emisión cero para los buques. Prácticamente con independencia de la tasa de descarbonización perseguida, esos combustibles tendrían que llegar al mercado en los próximos 10 a 15 años. La reducción de los costos de producción de las energías renovables y el enorme potencial técnico de producción de ese tipo de energías eran motivos de optimismo.

8. En respuesta a una pregunta, el orador dijo que la adopción de combustibles con bajas emisiones de carbono y de emisión cero entrañaría costos, pero que su distribución no estaba asegurada. Respondiendo a otro experto, dijo que una aceleración del calentamiento global precipitaría el punto de transición a los combustibles de emisión cero. En lo que respecta a la combustión interna, sería posible pasar a utilizar pilas de combustible, aunque ello llevaría tiempo. Un experto expresó el temor de que los límites de velocidad obligatorios crearan distorsiones del mercado, y otro estimó que las consideraciones relativas a la seguridad alimentaria y la preparación para casos de desastre eran primordiales para los pequeños Estados insulares en desarrollo.

9. Un panelista presentó algunas de las medidas de reducción de los gases de efecto invernadero incluidas en la estrategia inicial de la Organización Marítima Internacional. El análisis de ocho medidas de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero cuya adopción sería posible a corto plazo y que influirían directamente en las emisiones de gases de efecto invernadero mostró que solo se podría alcanzar el grado de ambición para 2030 aplicando medidas operativas. La estrategia inicial probablemente llevaría a una generalización de la navegación lenta. En cuanto a las medidas de medio y largo plazo, era necesario pasar de los combustibles fósiles a combustibles con menor cantidad de emisiones o de emisión cero. De 2030 en adelante, aumentaría el uso de los combustibles de emisión cero o con bajas emisiones de carbono, cuyo impacto sería preciso evaluar.

10. Analizando las medidas basadas en el mercado, concretamente las centradas en la tarificación del carbono y sus consecuencias en la descarbonización del transporte marítimo, otro panelista dijo que sería preciso que el costo de la emisión de dióxido de

carbono aumentara hasta unos 40 a 80 dólares de los Estados Unidos por tonelada para 2020 y hasta unos 50 a 100 dólares por tonelada para 2030 a fin de llegar a un calentamiento de 1,5°C y 2°C. Sería posible aplicar una tarifa de carbono a los combustibles del transporte marítimo que podría ser recaudada por las autoridades locales o abonarse a un fondo global, lo que reportaría un doble dividendo, ya que los fondos obtenidos podrían redistribuirse a la industria naviera o destinarse a ayudar a las economías que resultaran afectadas de manera desproporcionada y negativa.

11. Según un experto, la tarificación del carbono podría ser problemática en caso de que no se aplicara una reglamentación uniforme en todo el mundo. Además, podría ser difícil conseguir que fuera políticamente aceptable. Sin embargo, la tarificación mundial del carbono ayudaría a evitar la aparición de lagunas y aseguraría unas reglas de juego uniformes.

### **Retos y oportunidades de la política climática mundial**

12. Un panel de expertos abordó los retos y las oportunidades de la política climática mundial, incluida la posible aplicación de mecanismos basados en el mercado al transporte marítimo internacional. El panel estuvo integrado por representantes del Environmental Defence Fund, University Maritime Advisory Services y la Universidad de Río de Janeiro.

13. Un panelista presentó el caso del Brasil. Habida cuenta del perfil comercial del país y de la distancia que lo separaba de sus principales mercados de consumo, la intensidad de carbono por tonelada de sus exportaciones era mayor que la de sus competidores. Por consiguiente, la tarificación del carbono tendría un mayor impacto en los costos del transporte desde el Brasil a los mercados de consumo. A fin de cumplir los objetivos establecidos por la Organización Marítima Internacional se había estudiado un conjunto de medidas como la navegación lenta, la recuperación de calor y la limpieza de las hélices de los buques. Sería necesaria una gran cantidad de biocombustibles para que el Brasil pudiera cumplir los requisitos de la Organización en 2050. Los biocombustibles tenían un precio más elevado y entrañaban mayores costos de oportunidad. Para resultar viables, los biocombustibles deberían tener un precio de carbono elevado, de unos 150 dólares de los Estados Unidos por tonelada de dióxido de carbono. Varios escenarios de crecimiento arrojaban una pérdida de producto interior bruto de entre el 1 % y el 3 %, que afectaría particularmente a ciertos sectores. Los mecanismos de políticas deberían incluir medidas de protección para los países cuya competitividad comercial corriera el riesgo de verse perjudicada.

14. En respuesta a uno de los expertos, el orador señaló que una opción adecuada para el Brasil consistiría en diversificar la economía, promover el crecimiento económico, reducir la vulnerabilidad y mejorar la infraestructura de transporte local. Otra opción sería crear modelos basados en el mercado que ofrecieran un sistema híbrido que combinara requisitos en materia de intensidad de carbono y las correspondientes tasas, y ofrecer compensaciones.

15. En respuesta a la pregunta de un experto sobre la manera en que la industria o los países podían protegerse de los efectos generales de la descarbonización del transporte marítimo, el panelista recomendó distinguir entre las medidas que los países podían adoptar de manera individual y las que debían adoptarse a nivel internacional.

16. Considerando las distintas opciones disponibles para resolver los efectos adversos que podían afectar de manera desproporcionada a los Estados a raíz de la aplicación de las medidas encaminadas a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques, un panelista dijo que era posible combinarlas; no existía una solución única, ya que cada cual presentaba ventajas e inconvenientes. La solución adecuada dependería de la medida en cuestión y de los efectos precisos que tuviera en los países afectados. Entre las opciones pertinentes estaba la de prevenir los efectos adversos. Otra implicaba el uso de los ingresos generados por los posibles precios del carbono. Esos ingresos podían utilizarse para apoyar la descarbonización del transporte marítimo, invirtiéndolos en investigación y desarrollo, en soluciones con bajas emisiones en carbono y su despliegue, y en la ayuda para los exportadores de productos básicos con bajo valor que estaban lejos de los mercados. Una tercera opción se refería al fomento de la capacidad y la cooperación

técnica. La cooperación interinstitucional y la integración con proyectos y programas existentes, como los de la UNCTAD, serían beneficiosas y, en algunos casos, necesarias.

17. Un experto preguntó cuáles serían las implicaciones de la descarbonización en los países en desarrollo sin litoral. El panelista respondió que algunos de los retos subyacentes de esos países en materia de logística podían resolverse mediante las opciones que se habían descrito. Otro experto se interesó por el posible uso de los fondos generados para posibilitar la adaptación al cambio climático de la infraestructura de transporte costera, en particular de los puertos de los pequeños Estados insulares en desarrollo.

18. Un panelista dijo que era urgente establecer un plan y un calendario correctos para asegurar la adopción de medidas oportunas y eficaces, incluida la participación en las reuniones pertinentes. La descarbonización del transporte marítimo conllevaba costos y oportunidades. La tarificación del carbono podía generar fondos que servirían para llevar a cabo proyectos de demostración y poner a prueba tecnologías. Ello reduciría los costos de las fuentes y las tecnologías de las energías renovables.

19. Otro panel de expertos, compuesto por representantes del Environmental Defence Fund, la International Chamber of Shipping y la Universidad del Pacífico Sur prosiguió el debate, exponiendo los puntos de vista de los países, la industria y la sociedad civil.

20. Debido a la elevada exposición de los Estados insulares del Pacífico a los efectos negativos que podían derivarse de las medidas de descarbonización del transporte marítimo, urgía comprender esos efectos. Para esos países, era importante la respuesta en caso de desastre y era preciso abordarla, habida cuenta del impacto de los desastres naturales en los costos del transporte, la seguridad alimentaria y el aprovisionamiento. Sin embargo, la escasez de datos sobre los costos del transporte dificultaba la evaluación del impacto. Resultaba sumamente necesario aumentar el fomento de capacidad, la asistencia técnica y la financiación por encima de los niveles existentes, así como hallar soluciones tecnológicas más adaptadas a la región. Era importante facilitar las alianzas público-privadas, el intercambio de información y la transferencia de tecnología.

21. Una propuesta oficiosa de una medida de reducción a largo plazo de los gases de efecto invernadero había obtenido cierto consenso entre los miembros de la International Chamber of Shipping, a saber: la creación de un fondo internacional de investigación y desarrollo para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del sector marítimo, financiado por contribuciones a la investigación y el desarrollo que las empresas navieras aportarían por cada tonelada adquirida de combustible destinado a usos marinos. A fin de asegurar unas reglas de juego uniformes y la contribución de todas las partes interesadas, el sector marítimo necesitaría el apoyo de la Organización Marítima Internacional y sus Estados miembros. Los fondos recaudados ayudarían a poner en marcha la investigación y el desarrollo de nuevos combustibles con emisión cero de dióxido de carbono, y los fondos iniciales podrían ampliarse.

22. El sector del transporte marítimo prefería las medidas operativas y tecnológicas a las basadas en el mercado, que eran difíciles de poner en práctica en ese ámbito de actividad. Aunque los Estados insulares del Pacífico apoyaban en principio ese tipo de medidas, era urgente comprender mejor su impacto y sus repercusiones en los pequeños Estados insulares en desarrollo. Un experto recordó los resultados de un estudio del sector y la petición de que se adoptaran medidas formulada por varios agentes del ramo, que indicaron la necesidad de reducir las emisiones de carbono a fin de cumplir los objetivos fijados por la Organización.

23. Las normas relativas al azufre que entrarían en vigor en 2020 podían brindar un buen caso de estudio para evaluar los impactos de la regulación en los costos del transporte y el comercio. Un experto, representante de puertos del Caribe, se ofreció a facilitar datos para su análisis, ya que seis empresas navieras habían anunciado un aumento de costos debido al nuevo límite de contenido de azufre. Además, las antiguas normas, como la exigencia del doble casco para los petroleros, podían brindar algunos datos de análisis y orientación sobre las repercusiones de las medidas regulatorias en el transporte marítimo. Otro experto señaló que las fluctuaciones de los precios del petróleo y los combustibles probablemente tendrían un impacto mucho mayor que cualquier tarificación del carbono y

que las tendencias observadas en el pasado habían mostrado que los precios elevados de los combustibles daban lugar a un ahorro de emisiones.

**Facilitación del transporte de mercancías sostenible desde la perspectiva de los corredores de transporte y de transporte de tránsito, y de los pequeños Estados insulares en desarrollo**

24. Dos paneles de expertos trataron el tema “facilitación del transporte de mercancías sostenible desde la perspectiva de los corredores de transporte y de transporte de tránsito y de los pequeños Estados insulares en desarrollo”. El primer panel, que incluía a un consultor internacional, estuvo integrado por representantes de las entidades siguientes: la Organización del Corredor Abijan-Lagos (Côte d'Ivoire), el Organismo de Facilitación del Transporte de Tránsito en el Corredor de África Central (República Unida de Tanzania), la Autoridad de Coordinación de Tránsito y Transporte del Corredor Norte (Kenya), la secretaria de la UNCTAD y el Grupo del Corredor de Walvis Bay (Namibia). El segundo panel estuvo integrado por representantes de la Autoridad Portuaria de Antigua y Barbuda, el Ministerio de Transporte y Minería de Jamaica, la Oficina de Recursos Naturales del Canadá (por audioconferencia), la Universidad del Pacífico Sur y la secretaria de la UNCTAD.

25. Un panelista dijo que el Marco de la UNCTAD para el Transporte de Mercancías Sostenible se estaba utilizando en el Corredor Norte y el Corredor Central de África, así como en los pequeños Estados insulares en desarrollo del Caribe. Se habían celebrado talleres de desarrollo de la capacidad en África Oriental y en el Caribe con el fin de fomentar la capacidad de las partes interesadas del sector del transporte de esas regiones y permitirles formular y aplicar estrategias de transporte de mercancías sostenible. Se había elaborado el Plan Estratégico del Corredor Norte (2017-2021), que incorporaba principios de sostenibilidad. Además, se habían redactado los proyectos de la Estrategia del Corredor Central (2018-2023), la Estrategia de Transporte Sostenible de Carga del Caribe (2020-2025) y el Observatorio Regional de Logística Sostenible (Caribe). El panelista elogió a la UNCTAD por la labor que llevaba a cabo en esas dos regiones y sugirió que siguiera mejorando el Marco, ampliando su aplicación regional y aumentando el número de actividades de fomento de la capacidad.

26. Con el apoyo de la UNCTAD, el Corredor Central había elaborado una estrategia de transporte de mercancías sostenible para 2018-2023, utilizando un enfoque participativo. Se habían identificado soluciones inmediatas, que apoyaban el cambio de modos de transporte en favor del ferrocarril y la navegación, aprovechando el lago Tanganika, lo que reportaría una reducción del 40 % del costo del transporte. El transporte de mercancías a lo largo del Corredor se vería afectado por varios problemas, como la necesidad de rehabilitar secciones de las vías férreas y los sistemas de navegación de los países del Corredor Central, la necesidad de un sistema de seguimiento ininterrumpido de la carga y la falta de embarcaciones. Mediante un programa de patrocinio de estudiantes, el Organismo de Facilitación del Transporte de Tránsito en el Corredor de África Central ayudó a crear capacidad en materia de transporte marítimo y logística en la región.

27. En el Corredor Norte, cabía destacar la elaboración, puesta en marcha y aplicación del Programa de Transporte Ecológico de Mercancías (2017-2021); un taller de fomento de la capacidad impartido por la UNCTAD en 2016, y un estudio de referencia del puerto de Mombasa para la estimación de las emisiones generadas por los puertos. El Programa presentaba siete áreas temáticas, que incluían la promoción y la sensibilización, la evaluación y el análisis de la carga, la supervisión del desempeño y la financiación. El estudio del puerto había sido producto de la asociación entre la UNCTAD y el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente. Entre las principales recomendaciones del estudio figuraban las de supervisar las emisiones y estandarizar las mediciones realizadas en la región. Dado que el concepto de transporte sostenible de mercancías aún era nuevo en África Oriental, era necesario fomentar la toma de conciencia al respecto y convenía que la UNCTAD siguiera prestando apoyo mediante sus actividades de fomento de la capacidad.

28. El Corredor de Walvis pretendía convertir los corredores de transporte en corredores económicos. Namibia reconocía el papel que cumplían el transporte y la logística en la promoción del transporte y el comercio de los países vecinos sin litoral. Se consideraba una

prioridad nacional. El desarrollo económico de la región dependía fundamentalmente de las alianzas entre el sector público y el privado, en las que las autoridades se ocupaban de la formulación de políticas, la construcción de infraestructuras y el control de fronteras, mientras que el sector privado era el motor del crecimiento económico. El Grupo de Walvis Bay estaba integrado por entidades públicas y privadas que proporcionaban un entorno propicio al diálogo, las alianzas y la colaboración, especialmente en el ámbito del desarrollo de infraestructuras. Se había asociado con instituciones como la Unión Africana, el Banco Mundial y diversas instituciones de gestión de corredores. El Grupo había facilitado la aplicación del Sistema Aduanero Automatizado (SIDUNEA) mundial en Namibia. El trabajo emprendido para crear una terminal de contenedores en 2014 tenía por objeto promover Namibia como centro logístico. El Grupo también participaba en programas de intervención y extensión en el ámbito social. Gracias a la coordinación de las actividades en la región por organizaciones como la UNCTAD, se potenciarían esos esfuerzos y se evitaría la duplicación de tareas.

29. En respuesta a una consulta, un panelista dijo que se incluiría a Zimbabwe en las actividades del Grupo a partir de enero de 2019, cuando estaba previsto elaborar un programa con Zimbabwe y Malawi. Además, la labor de la UNCTAD en los corredores de África Oriental podía reproducirse en otras regiones.

30. En Ghana, el proyecto del puerto de Tema había conducido a la elaboración de un plan de acción que perfilaba una estrategia de reducción de las emisiones, una evaluación anual del impacto de las emisiones en la salud y un plan de aplicación de servicios de salud. Era necesario prever apoyo técnico para la implementación de una estrategia basada en los pilares de la sostenibilidad de la UNCTAD a fin de asegurar la viabilidad de los Corredores. Era preciso colaborar con la UNCTAD en la formulación de un programa similar a los de los Corredores Central y Norte. Era necesario contar con programas regionales para promover el transporte de mercancías sostenible, ya que resultaban más eficaces que los nacionales, pues tendían a reducir el impacto de los problemas burocráticos.

31. En su presentación, un panelista describió la labor que realizaba la UNCTAD en materia de facilitación del comercio. La UNCTAD ayudó a más de 50 países a poner en práctica programas de facilitación del comercio y organizó actividades de fomento de la capacidad y de formación con miras al establecimiento de comités nacionales de facilitación del comercio. La falta de financiación seguía siendo el mayor problema para la creación de estos comités. El programa SIDUNEA de la UNCTAD se utilizaba en más de 90 países, y los portales TradeInfo se empleaban para cumplir los requisitos de los países en materia de información. El orador alentó a los asistentes a que participaran en el examen de mitad de período de la ejecución del Programa de Acción de Viena en Favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024, que tendría lugar en 2019.

32. En el debate que tuvo lugar posteriormente, un experto se interesó por el modo en que los países podrían beneficiarse de las mejores prácticas de los Corredores cuando todavía estaban en las etapas iniciales de la producción y el comercio. En respuesta, un panelista señaló que los países debían considerar su composición geográfica para asegurarse de que se utilizara el medio de transporte más eficiente, mientras que otro panelista dijo que podían desarrollarse simultáneamente unas buenas infraestructuras y productos para asegurar la facilitación del comercio.

33. Un panelista dijo que los pequeños Estados insulares en desarrollo se enfrentaban a multitud de riesgos de desastre, por lo que era necesario integrar la variabilidad del clima y el cambio climático en la labor de la UNCTAD. La infraestructura de transporte de las zonas costeras era esencial para asegurar el transporte, la energía, la alimentación y el turismo. El cambio climático y los fenómenos meteorológicos extremos probablemente tendrían efectos directos e indirectos en la infraestructura y los servicios de transporte. La UNCTAD se ocupaba desde 2009 de los efectos del cambio climático y la consiguiente adaptación de la infraestructura de transporte, por ejemplo, mediante reuniones de expertos, talleres y proyectos de asistencia técnica. Se había culminado con éxito un proyecto sobre los efectos del cambio climático en la infraestructura costera de transporte en el Caribe y la mejora de la capacidad de adaptación de los pequeños Estados insulares en desarrollo. Basándose en la precedente labor de la UNCTAD en este ámbito y atendiendo a las



prioridades y los mandatos acordados, el proyecto fortaleció la capacidad de los encargados de la formulación de políticas, los planificadores del transporte y los administradores de la infraestructura de transporte de esos Estados para comprender los efectos del cambio climático en la infraestructura costera de transporte, en particular los puertos y aeropuertos, y para adoptar las medidas de respuesta de adaptación adecuadas. Algunos resultados clave fueron la evaluación de las posibles vulnerabilidades de Jamaica y Santa Lucía frente a la variabilidad del clima y el cambio climático, centrándose en las posibles interrupciones del funcionamiento y el riesgo de inundación marítima de los aeropuertos internacionales costeros y los puertos marítimos en distintos escenarios climáticos. La UNCTAD estaba estudiando posibles medidas de seguimiento para aprovechar la labor realizada y ampliarla a toda la región del Caribe y fuera de ella.

34. Se habían producido varias novedades en la región del Caribe. La UNCTAD había celebrado un taller regional de fomento de la capacidad en Barbados, en julio de 2018. Por primera vez, el taller reunió a diversos interesados del sector del transporte, que tuvieron así la ocasión de entablar el diálogo y buscar soluciones a los problemas existentes, como la falta de datos regionales sobre transporte y la necesidad de abordar el transporte en el Caribe de manera más coordinada. Ello les había inducido a trabajar en el establecimiento de una estrategia regional integrada de transporte de mercancías sostenible y un observatorio de datos del transporte regional de mercancías, cuya secretaría estaría a cargo de la Asociación de Administración Portuaria del Caribe.

35. La Asociación de Administración Portuaria siguió propugnando que los pequeños Estados insulares en desarrollo ejercieran un mayor control sobre el diseño de los puertos con el fin de asegurar su eficiencia y sostenibilidad, para lo que también eran necesarios datos fiables. Además, la Asociación podía establecer nuevas alianzas con la UNCTAD para financiar actividades de fomento de la capacidad similares. Se esperaba que la UNCTAD pudiera facilitar el intercambio de experiencias con los Corredores y reproducir las mejores prácticas y los éxitos logrados en el marco del proyecto.

36. Basándose en las necesidades en materia de formación que se habían identificado en el taller regional, la UNCTAD impartió un taller nacional de fomento de la capacidad y formación en materia de conducción ecológica con el Ministerio de Transportes y Minería, la All Island Truckers Association y la Oficina de Recursos Naturales del Canadá. El taller nacional brindó al Ministerio la oportunidad de consultar con los interesados acerca de cuestiones de política que se tendrían en cuenta al revisar la política nacional de transporte. Los ámbitos de actuación futura deberían centrarse en forjar nuevas alianzas público-privadas en el sector del transporte y en elaborar un manual y programa de estudios estandarizado para la formación de conductores. Se estudiaba la posibilidad de llevar a cabo un estudio de viabilidad sobre transporte marítimo de corta distancia y de conectividad aérea interinsular entre los pequeños Estados insulares en desarrollo del Caribe Oriental, en colaboración con la Organización de los Estados del Caribe Oriental.

37. Tras hacer votos por el reforzamiento de la recién establecida asociación con la UNCTAD, un panelista solicitó que esta organizara actividades de fomento de la capacidad en la región.

38. En la región del Pacífico, se estaban tomando medidas de transición hacia formas de transporte con bajas emisiones de carbono. Las Islas Marshall habían elaborado una carta marina centrada en el logro de la descarbonización para 2050. Podía servir de catalizador para la región. Las alianzas habían contribuido mucho a los éxitos logrados en la descarbonización de la región. La cartografía y los datos, las capacidades técnicas y la financiación eran las necesidades regionales más acuciantes para asegurar la transición hacia sistemas de transporte sostenibles. La Universidad del Pacífico Sur contribuyó a la preparación del material didáctico de la UNCTAD comunicando los estudios de casos y las mejores prácticas en materia de descarbonización del transporte marítimo de los pequeños Estados insulares en desarrollo. Uno de los panelistas sugirió que la UNCTAD reprodujera en las islas del Pacífico el proyecto que había llevado a cabo en el Caribe, ya que ambas regiones presentaban muchos aspectos similares.

39. En el Canadá, la Oficina de Recursos Naturales se centró en el transporte, los combustibles sustitutos y el transporte por carretera. No había suficientes datos sobre el

uso y el consumo de energía. Se estudiaban vías para lograr un transporte por carretera con bajas emisiones de carbono. Las iniciativas de transporte ecológico de mercancías incluían la formación de conductores mediante el programa SmartDriver para aumentar la eficiencia en todo el Canadá, así como en la Argentina, Australia, el Brasil, Chile, Colombia y Jamaica, en colaboración con la UNCTAD. La Oficina de Recursos Naturales del Canadá se proponía intensificar sus esfuerzos para promover el transporte ecológico de mercancías y ampliar el número de sesiones de formación impartidas y de regiones a las que prestaba apoyo.

40. En respuesta a una pregunta, un panelista explicó que todas las políticas y los programas formaban parte del enfoque integrado adoptado por el Canadá para abordar el transporte sostenible. El Canadá había establecido con la UNCTAD un intercambio colaborativo de experiencias. A su vez, el Gobierno de Fiji expresó interés en colaborar con la UNCTAD para ofrecer formación en conducción ecológica en la región. Según un experto, los pequeños Estados insulares en desarrollo del Caribe necesitaban adaptar sus economías e infraestructuras y reconstruirlas cada año, especialmente después de la temporada de huracanes. En el mismo sentido, un panelista dijo que todos los países, en particular los países en desarrollo y los pequeños Estados insulares en desarrollo, debían fortalecer la colaboración a todos los niveles para hacer frente al cambio climático e incorporar la adaptación al cambio climático en el ámbito del transporte.

#### **Digitalización y sistemas de comunidad portuaria**

41. Un panel de expertos integrado por representantes de la International Port Community Systems Association y Portnet (Marruecos) examinó el aumento de la digitalización en relación con los valores y beneficios de los sistemas de comunidad portuaria, las conexiones con la ventanilla única y el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio.

42. Un panelista señaló que los sistemas colaborativos basados en el intercambio electrónico de datos estaban adquiriendo una importancia creciente debido al Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, que había entrado en vigor en 2017, y el Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional de la Organización Marítima Internacional, que entraría en vigor en 2019. En opinión de otro orador, los sistemas de comunidad portuaria iban a convertirse en una fuente clave de inteligencia empresarial, ya que era probable que evolucionaran hacia una mayor integración de los datos generados por fuentes externas, como el sistema de identificación automática.

43. Algunas de las ventajas que ofrecía el uso de los sistemas de comunidad portuaria eran la disponibilidad de datos de mejor calidad para optimizar los procesos de manejo de carga en los puertos y las operaciones en el interior y en las aduanas, el aumento de los ingresos aduaneros, la reducción del tiempo de parada y el aumento del volumen de tráfico de contenedores.

44. En Marruecos, el proyecto Portnet había comenzado como un sistema de comunidad portuaria y se había ido convirtiendo gradualmente en un portal comercial, que abarcaba a otros agentes económicos que participaban en el comercio, como los bancos y las instituciones financieras. En la actualidad englobaba todo el proceso de la cadena de suministro, capturando datos logísticos y financieros. Los usuarios podían realizar trámites administrativos y pagos a través de distintos canales, lo que permitía el pago de tasas y facturas comerciales a través de una misma plataforma. Portnet de Marruecos tenía como objetivo mejorar la competitividad, reducir los costos logísticos y mejorar el clima empresarial. Los servicios prestados a través de una plataforma electrónica estaban enfocados tanto a los problemas de los importadores como de los exportadores. La capacidad de acceso e intercambio de datos era necesaria para promover la confianza y la captura e intercambio de datos a lo largo de la cadena de suministro de manera no intrusiva. Esto representaba un reto a la hora de diseñar el sistema de comunidad portuaria, ya que la reutilización o redistribución de los datos debía respetar la normativa sobre protección de datos.

45. Además, el proyecto Portnet posibilitó el debate acerca de la simplificación del comercio a lo largo de la cadena de suministro y la conexión entre los distintos agentes para

integrar diferentes procesos de las operaciones de la cadena de suministro. El proyecto ayudaba a simplificar los procedimientos comerciales y a mejorar la observancia de las normas internacionales. Gracias al uso de Portnet, Marruecos había mejorado su puntuación en la clasificación relativa a la facilidad para el comercio transfronterizo elaborada por el Banco Mundial.

46. Varios panelistas dijeron que eran muchos los factores que contribuían a una implementación exitosa del sistema de comunidad portuaria. Entre ellos figuraban: un enfoque centrado en el cliente para desarrollar el sistema; un enfoque gradual para la aplicación secuencial de sistemas de comunidad portuaria y ventanillas únicas; una firme voluntad política y una orientación del más alto nivel para guiar las reformas; y la cooperación entre los agentes de los sectores público y privado.

47. Los miembros del panel convinieron en que, dentro de los sistemas de comunidad portuaria y ventanillas únicas, la tecnología no era el único factor que impulsaba las mejoras del desempeño de la cadena de suministro, sino que también era esencial un entorno de colaboración. Para promover el intercambio de información y la interconexión entre los agentes hacía falta adoptar una nueva mentalidad que inspirase confianza entre las partes interesadas a la hora de intercambiar datos e información, y entender y reorganizar los flujos de información, que debían responder a objetivos y procesos empresariales claros. A juicio de un panelista, era fundamental facilitar la creación de asociaciones fiables para que las autoridades aduaneras pudieran proteger las fronteras contribuyendo al mismo tiempo a la facilitación del comercio, por ejemplo, mediante procedimientos de despacho anticipado o de operadores económicos autorizados.

48. En los debates generales se hizo hincapié en la naturaleza colaborativa de los sistemas de comunidad portuaria y las aplicaciones relativas a las ventanillas únicas que permitían el intercambio electrónico de información, lo que simplificaba el comercio. Estos mecanismos facilitaban la interacción entre los diferentes agentes públicos y privados que intervenían en las operaciones comerciales. Posibilitaban la combinación de la información logística y los flujos administrativos relacionados con los requisitos regulatorios y el intercambio de información que ayudaban a las autoridades aduaneras a supervisar el cumplimiento y la gestión de riesgos, lo que representaba un esfuerzo colaborativo que contribuía de manera significativa a reducir el tiempo de tramitación y a simplificar el comercio transfronterizo.

49. En respuesta a una pregunta, dos panelistas afirmaron que una circulación más rápida de las mercancías podía contribuir a fomentar el comercio, mientras que una mejor recopilación e intercambio de información podía reducir el contrabando, al mejorar la elaboración de perfiles para la gestión del riesgo y al reducir la burocracia, lo que permitía asignar más recursos a la gestión y el control del riesgo.

50. En respuesta a otra pregunta, los panelistas dijeron que, para determinar el organismo responsable, era fundamental comprender los objetivos políticos generales en los que reposaba la reforma y la especificidad normativa de los distintos organismos públicos. Los mandatos claros, la supervisión de alto nivel y la movilización de embajadores en favor de objetivos específicos eran los ingredientes clave para garantizar la adhesión de los diferentes agentes y lograr resultados.

51. Con respecto a la sostenibilidad financiera del modelo de negocio del sistema de comunidad portuaria, algunos panelistas explicaron que esos sistemas generalmente ofrecían una combinación de servicios gratuitos y de pago. No existía una solución única para configurar un sistema de este tipo, y los países adaptaban los servicios como centros de costos o de beneficios, en función de su situación y sus necesidades. Los gestores del sistema de comunidad portuaria eran neutrales y no tenían ningún interés comercial. A otra pregunta, los panelistas respondieron que esos sistemas podían generar información sobre el aprovisionamiento de combustible basada en datos e información de las autoridades portuarias, lo que permitía optimizar las escalas en los puertos. En otra respuesta, los panelistas dijeron que el proyecto Portnet no se basaba en la tecnología de cadenas de bloques y que la utilización de normas internacionales y la interoperabilidad eran importantes para garantizar que todas las empresas, incluidas las pequeñas y medianas

empresas, pudieran beneficiarse de estas plataformas para mejorar sus procesos comerciales.

52. Los sistemas de comunidad portuaria no eran obligatorios para todos los agentes a lo largo de la cadena de suministro, como habían planteado algunos expertos; además, su aplicación era un reto que exigía una formación continua en un entorno tecnológico que cambiaba rápidamente.

### **Avances tecnológicos y de innovación para un transporte marítimo sostenible**

53. Un panel de expertos debatió sobre los avances tecnológicos y la innovación para el transporte marítimo sostenible. El panel estuvo integrado por representantes de las siguientes entidades: el Global Maritime Forum, Global Trade, la International Port Community Systems Association, los Institutos de Investigación de Suecia, el Centro de las Naciones Unidas de Facilitación del Comercio y las Transacciones Electrónicas de la Comisión Económica para Europa y el Foro Económico Mundial.

54. El panel examinó tres cuestiones relativas a las innovaciones tecnológicas aplicables al transporte marítimo: la función de la interoperabilidad y las normas mundiales, la necesidad de promover la innovación tecnológica evitando que diera lugar a monopolios, y los retos y oportunidades para los países en desarrollo.

55. Algunos panelistas opinaron que, antes de buscar la interoperabilidad, el sector marítimo debía aumentar su nivel de digitalización. Esto significaba crear entornos más propicios al intercambio de datos y la visualización de la interoperabilidad desde la perspectiva de los problemas a lo largo de toda la cadena de valor.

56. El panel convino en que los Estados y las organizaciones internacionales podían desempeñar un papel fundamental en la promoción de la interoperabilidad de diversas maneras: elaborando marcos para asegurar la coordinación dentro de las administraciones públicas y la armonización de las medidas desde la perspectiva de la interoperabilidad de la cadena de valor, utilizando las normas y la semántica existentes como base para la elaboración de normas en el futuro, y aumentando la participación del sector privado (terceros e instituciones académicas y de investigación que pudieran proporcionar información comercial a las empresas marítimas) en el establecimiento de esas normas.

57. Los vínculos entre la innovación tecnológica y las posibles conductas anticompetitivas planteaban varios problemas. Entre ellos, cabía mencionar la posibilidad de que las plataformas concentraran datos de tal manera que influyera en los mercados; el riesgo de que se agrandara la brecha entre, por un lado, algunos países o grandes empresas capaces de aprovechar la inteligencia artificial y la conectividad para crecer y generar oportunidades de negocio y, por otro, países o empresas más pequeñas; y la necesidad de asegurar una protección adecuada de los datos.

58. Para hacer frente a esos problemas, los panelistas recomendaron las siguientes medidas: la realización de inversiones públicas masivas para dar las mismas oportunidades de acceso y utilización de los adelantos tecnológicos a las empresas más pequeñas, la reducción de la dependencia con respecto de la información protegida por patentes, el uso obligatorio de normas internacionales y la reducción de las barreras de entrada para los innovadores digitales.

59. Ese contexto creaba oportunidades para los países en desarrollo. Por ejemplo, dado que las cadenas de suministro eran mundiales, los grandes agentes comerciales tenían interés en incorporar a actores más pequeños. Además, los países en desarrollo podían aprovechar el potencial de su crecimiento demográfico. Sin embargo, también surgían retos, como la dificultad de mantener su posición en las cadenas de suministro cuando no podían participar en la modernización tecnológica debido a la creciente brecha digital, y la necesidad de participar regularmente en los órganos normativos para garantizar que las normas mundiales reflejaran sus intereses. Para afrontar esos problemas, los panelistas recomendaron fomentar las habilidades y la capacitación; aprovechar el potencial y las oportunidades que ofrecían los bancos de desarrollo, incluso para proyectos más pequeños; y llevar a cabo estudios de viabilidad.

60. La mayoría de las preguntas planteadas por los expertos tenían por objeto aclarar cuál era la mejor manera de intervenir como responsables de la formulación de políticas a fin de aprovechar al máximo las oportunidades y reducir al mínimo los problemas. Una opción era explorar la asociación con las compañías navieras. Un buen ejemplo era la asociación entre Maersk y Jordania y los países vecinos. La asociación entrañó el desarrollo de infraestructura física, incubadoras e iniciativas destinadas a seguir desarrollando la conectividad. Otra opción se refería a los sistemas de comunidad portuaria y otros tipos de entornos consultivos que ofrecían un formato para debatir los problemas y buscar soluciones a través de la experiencia de otros países.

61. Un experto opinó que las intervenciones estratégicas requerían la adopción de medidas tanto a nivel de la infraestructura física como de la infraestructura lógica, mientras que otros dijeron que no siempre era necesario realizar inversiones importantes.

## **II. Cuestiones de organización**

### **A. Elección de la Mesa**

(Tema 1 del programa)

62. En su sesión plenaria de apertura, celebrada el 21 de noviembre de 2018, la Reunión Multianual de Expertos sobre Transporte, Logística Comercial y Facilitación del Comercio eligió a la Sra. Ibissam Hassan (Egipto) como Presidenta y al Sr. Stephen Fevrier (Organización de los Estados del Caribe Oriental) como Vicepresidente-Relator.

### **B. Aprobación del programa y organización de los trabajos**

(Tema 2 del programa)

63. 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.7/16), que fue el siguiente:

1. Elección de la Mesa.
2. Aprobación del programa y organización de los trabajos.
3. El transporte de mercancías sostenible en apoyo de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.
4. Aprobación del informe de la Reunión.

### **C. Resultado del período de sesiones**

64. 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**

65. En su sesión plenaria de clausura, celebrada el 23 de noviembre de 2018, la Reunión Multianual de Expertos autorizó al Vicepresidente-Relator a que ultimara el informe tras la conclusión del período de sesiones.

## Anexo

### Participantes\*

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

Antigua y Barbuda	Jamaica
Argelia	Jordania
Barbados	Kenya
Benin	Kuwait
Camerún	Madagascar
Colombia	Marruecos
Comoras	Nepal
Congo	Nigeria
Cuba	Omán
Djibouti	Panamá
Ecuador	Rwanda
Egipto	Sri Lanka
España	Togo
Federación de Rusia	Ucrania
Filipinas	Yemen
Francia	Zimbabwe
Guatemala	

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

Centro del Sur  
Grupo de Estados de África, el Caribe y el Pacífico

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

Comisión Económica para Europa  
Oficina de Coordinación de Asuntos Humanitarios

4. Estuvieron representados en el período de sesiones los siguientes organismos especializados y organizaciones conexas:

Grupo Banco Mundial  
Organización Marítima Internacional  
Organización Mundial de la Salud  
Organización Mundial del Comercio

5. Estuvieron representadas en el período de sesiones las siguientes organizaciones no gubernamentales:

*Categoría General*

Cámara de Comercio Internacional

*Categoría especial*

International Chamber of Shipping

---

\* En esta lista figuran los participantes inscritos. Véase la lista de asistentes en TD/B/C.I/MEM.7/INF.6.