



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

Distr. general
2 de diciembre de 2020
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
Octavo período de sesiones
Ginebra, 27 y 28 de octubre de 2020

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

Celebrado en el Palacio de las Naciones, Ginebra, los días 27 y 28 de octubre de 2020



Índice

	<i>Página</i>
Introducción	3
I. Resumen de la Presidencia	3
A. Sesión plenaria de apertura	3
B. Adaptación al cambio climático de los puertos marítimos en apoyo de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible	4
II. Cuestiones de organización	16
A. Elección de la Mesa	16
B. Aprobación del programa y organización de los trabajos	17
C. Aprobación del informe de la Reunión	17
 Anexo	
Participantes	18

Introducción

El octavo período de sesiones de la Reunión Multianual de Expertos sobre Transporte, Logística Comercial y Facilitación del Comercio se celebró en formato virtual los días 27 y 28 de octubre de 2020. Los debates se centraron en la adaptación al cambio climático de los puertos marítimos en apoyo de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

I. Resumen de la Presidencia

A. Sesión plenaria de apertura

1. El Jefe de la Subdivisión de Logística Comercial de la UNCTAD declaró abierto el octavo período de sesiones de la Reunión Multianual de Expertos sobre Transporte, Logística Comercial y Facilitación del Comercio. En su declaración de apertura, señaló que la pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19) había recordado a todos las vulnerabilidades del sistema de comercio mundial y la necesidad de tener en cuenta lo que decían los científicos para prepararse a desafíos futuros. Afirmó que el principal obstáculo al logro de las cadenas de suministro marítimo resilientes del futuro era el cambio climático, incluidos los aspectos relativos a la mitigación y la adaptación. Había dos cuestiones transversales importantes relacionadas con la adaptación al cambio climático de los puertos marítimos: la digitalización y la descarbonización del sector marítimo. Para poder seguir el ritmo de los acontecimientos en esas dos esferas, las economías más vulnerables, en particular los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países menos adelantados, debían beneficiarse de la financiación que se lograra conseguir y recibir todo el apoyo técnico y financiero necesario. En ese contexto, había mucha demanda para los programas de la UNCTAD destinados a apoyar el transporte y la facilitación del comercio, como el Sistema Aduanero Automatizado y los programas relacionados con la gestión portuaria, los portales de información sobre el comercio, las ventanillas únicas, las evaluaciones sobre el comercio electrónico, el seguimiento de la carga en tránsito y, en general, la digitalización. Las soluciones digitales no solo facilitaban el transporte marítimo, sino que también reducían los riesgos para los puertos marítimos y sus trabajadores, así como para la sociedad en general. La digitalización también era importante para la adaptación al cambio climático, en particular para una evaluación de los riesgos y una planificación eficaces, así como para la generación y la difusión de datos e información específicos. Por último, el orador destacó que el 12 de noviembre de 2020 saldría la 52ª edición del informe *El Transporte Marítimo*, publicación emblemática de la UNCTAD, y señaló que en ella se había destacado una cuestión de larga data que la pandemia había puesto de relieve y estaba además relacionada con el tema del actual período de sesiones de la Reunión Multianual de Expertos, a saber, la necesidad de que las respuestas de política fueran sistémicas y se coordinaran a nivel mundial.

2. La Jefa de la Sección de Políticas y Legislación de la Subdivisión de Logística Comercial de la UNCTAD proporcionó algunos antecedentes y contextualizó el tema del período de sesiones. La oradora observó que el 80 % del volumen del comercio de mercancías y el 70 % de su valor se transportaba por vía marítima, de puerto a puerto, por lo que el transporte marítimo y los puertos eran nodos clave de la red de las cadenas internacionales de suministro, que estaban estrechamente vinculadas entre sí. La resiliencia ante el cambio climático de la infraestructura de transporte, de la cual formaban parte los puertos marítimos, tenía una importancia transversal para el avance hacia la consecución de varios de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, como los Objetivos 9 y 13 y la meta 1.5, así como para las medidas destinadas a lograr el Objetivo 14. Cabía prever que el cambio climático y los fenómenos climáticos extremos tendrían efectos directos e indirectos en la infraestructura, las operaciones y los servicios del transporte marítimo, lo cual podía acarrear costos económicos de gran magnitud y tener repercusiones en el comercio y también en las perspectivas de desarrollo sostenible de los países más vulnerables, como los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países menos adelantados. Así pues, el fomento de la resiliencia ante el clima y la adaptación de los puertos y otras infraestructuras de transporte esenciales eran cuestiones que revestían una importancia económica estratégica. La labor realizada por la UNCTAD en esa esfera desde 2008 había consistido en una serie de

reuniones de expertos, proyectos de cooperación técnica, estudios e informes, así como documentos sujetos a revisión entre homólogos. Por último, la oradora subrayó la necesidad urgente de que los responsables de las políticas aceleraran su actuación para fomentar la resiliencia ante el clima de los puertos marítimos y observó que la Reunión Multianual de Expertos constituía un importante foro de debate que podía contribuir a orientar las importantes reuniones y procesos intergubernamentales que se celebrarían próximamente.

B. Adaptación al cambio climático de los puertos marítimos en apoyo de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible

(Tema 3 del programa)

Comprender el problema

3. La primera mesa redonda se centró en la comprensión del problema, con el fin de sentar las bases para un debate más a fondo. El panel estuvo integrado por la Jefa de la Sección de Políticas y Legislación de la Subdivisión de Logística Comercial de la UNCTAD y el Director de la División de Adaptación de la secretaría de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático.

4. La primera panelista explicó que el riesgo de que la variabilidad del clima y el cambio climático tuvieran repercusiones en los puertos dependía de los cambiantes peligros climáticos, el grado de exposición de la infraestructura y las operaciones portuarias a esos peligros y el grado de vulnerabilidad, que dependía de la capacidad de dar una respuesta eficaz. Por consiguiente, debían tenerse en cuenta todos esos factores para una evaluación de los riesgos y una adaptación portuaria eficaces. Para ilustrar los peligros cada vez más grandes que acechaban, la oradora presentó proyecciones recientes relativas a episodios de calor extremo, niveles del mar y escorrentías de agua que podían afectar a los puertos marítimos. La adaptación de los puertos marítimos a los efectos del cambio climático era una necesidad urgente y planteaba desafíos considerables, entre ellos dificultades de carácter técnico y problemas relacionados con la capacidad, la financiación, la gobernanza, la gestión, las políticas y la legislación. Para hacer frente a esos desafíos eficazmente, se necesitaba una actuación colaborativa concertada, en la que participaran todas las partes interesadas, incluidos los poderes públicos, la industria, la sociedad civil, la comunidad científica y los círculos académicos. La oradora observó que los resultados de una encuesta del sector portuario, realizada por la UNCTAD para comprender mejor los efectos de las condiciones meteorológicas y climáticas en los puertos, habían revelado importantes lagunas en la información de que disponían a ese respecto los puertos marítimos de todos los tamaños y regiones, lo que repercutía en la eficacia de la evaluación de los riesgos climáticos y las medidas de adaptación. De las enseñanzas del último decenio se desprendía que para que la adaptación y el fomento de la resiliencia de los puertos marítimos fueran eficaces era necesario evaluar los riesgos, sobre la base de los mejores conocimientos científicos y datos disponibles, y adoptar medidas de respuesta innovadoras, que podían ser de carácter reglamentario, administrativo o técnico. Era fundamental planificar desde el principio (teniendo en cuenta la vida útil de los activos), adoptar un enfoque sistémico e incorporar siempre las consideraciones relativas al cambio climático en la planificación y las operaciones de la infraestructura de transporte, y también lo era integrar un enfoque ecosistémico de la adaptación en toda estrategia futura. Por último, también era importante: asegurar la financiación de las evaluaciones técnicas de los riesgos y la vulnerabilidad para orientar las políticas, los planes y las medidas; fomentar la capacidad de los recursos humanos a nivel local y lograr un mejor acceso a la financiación para el cambio climático; integrar las consideraciones pertinentes en los planes nacionales de adaptación y en las contribuciones determinadas a nivel nacional; y establecer sólidos marcos jurídicos, regulatorios y de políticas para apoyar estrategias de adaptación eficaces, así como normas, orientaciones y herramientas metodológicas.

5. El segundo panelista elogió la nota de antecedentes preparada por la UNCTAD, en la que se describía bien el estado de los conocimientos acerca de los impactos, la vulnerabilidad y la adaptación en el contexto de los puertos marítimos. Desde la perspectiva de la estructura institucional y los sistemas de apoyo de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, el contexto de los puertos marítimos se consideraba en general un tema

intersectorial que a menudo se diluía en otros temas prioritarios, como la seguridad alimentaria, el turismo, los fenómenos extremos y la migración. Los puertos marítimos cumplían una función vital, pues a menudo eran la vía de entrada del apoyo y los medios de supervivencia tras los desastres hidrometeorológicos, por lo que era necesario examinar de nuevo la forma en que los efectos, la vulnerabilidad y la adaptación estaban integrados en los mecanismos pertinentes de la Convención, en particular los planes nacionales de adaptación, que tenían por objeto proporcionar una vía para el establecimiento de prioridades y el apoyo internacional a las medidas de adaptación a medio y largo plazo. Esos planes se beneficiaban de la financiación prevista en el mandato del Fondo Verde para el Clima y constituían buenas formas de prestar apoyo concreto a mediano y largo plazo. El orador observó que, en general, no faltaban fondos para la planificación de la adaptación ni herramientas de apoyo a la adaptación. Además, el Mecanismo Internacional de Varsovia para las Pérdidas y los Daños relacionados con las Repercusiones del Cambio Climático, en el contexto de la Convención, estaba desarrollando conocimientos sobre cómo hacer frente a las consecuencias no previstas en el momento de la planificación. Entre las oportunidades importantes para acelerar la acción figuraban las siguientes: a) un cambio de paradigma basado en criterios científicos y suscitado por una mayor conciencia de la necesidad de una rápida transformación de los sistemas socioeconómicos, sin la cual podrían resultar considerablemente comprometidos la prosperidad y el crecimiento, como se había puesto de manifiesto en el informe de 2018 del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático de las Naciones Unidas, sobre los efectos de un aumento de la temperatura mundial de 1,5°C por encima de los niveles preindustriales, y en el informe Perspectiva mundial sobre la biodiversidad, elaborado en el marco del Convenio sobre la Diversidad Biológica; b) la formulación de enfoques de la adaptación más orientados hacia el futuro, que incorporaran la resiliencia y adoptaran el concepto de “construir mejor para el futuro”; c) y la disponibilidad de tecnologías de vanguardia, como la inteligencia artificial, los macrodatos, los satélites, los sistemas autónomos y los drones; d) así como la oportunidad de captar más inversiones en el próximo decenio para la reconstrucción y modernización de las infraestructuras, incluida la de los puertos marítimos, con criterios de resiliencia. Por último, el orador destacó la importancia de fomentar la cooperación entre organismos y una comunidad profesional e intelectual, como había estado haciendo la UNCTAD en el último decenio, lo cual sería un importante primer paso hacia un nuevo conjunto común de datos y herramientas destinados a contribuir a la prestación de apoyo a los países para que evaluaran sus vulnerabilidades y concibieran y planificaran la adaptación para el futuro.

6. En el debate que se entabló a continuación, un experto observó que era necesario tomar conciencia del hecho de que el cambio climático no solo entrañaba un riesgo ambiental sino que también planteaba un riesgo comercial que el sector privado debía tener en cuenta en la planificación de la adaptación; y que la infraestructura debía construirse con flexibilidad, de modo que los diseños pudieran modificarse a medida que fueran cambiando las condiciones, ya que la previsión de una sola situación podía llevar a la maladaptación. Con respecto a la pregunta de un participante sobre estudios de casos relativos a puertos marítimos que podrían haberse cerrado a consecuencia de huracanes y sobre los planes de contingencia previstos para ese tipo de situaciones, se hizo referencia a la labor realizada en la materia por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe en el período inmediatamente posterior a la temporada de huracanes de 2017 en el Caribe; a una nota reciente de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático titulada “Technologies for Averting, Minimizing and Addressing Loss and Damage in Coastal Zones” (Tecnologías para evitar, reducir al mínimo y afrontar las pérdidas y daños en las zonas costeras); y la importancia de las iniciativas de colaboración con el sector privado en tales casos. Con respecto a la pregunta de otro participante sobre si se habían realizado evaluaciones de vulnerabilidad al cambio climático en los puertos marítimos del Mediterráneo y si se habían observado medidas de respuesta, uno de los panelistas observó que los países de la región todavía no habían presentado planes nacionales de adaptación al cambio climático. En los últimos años, la vulnerabilidad a los huracanes había aumentado y se habían realizado algunas evaluaciones, pero quedaba mucho por hacer para que las cuestiones relacionadas con los efectos del cambio climático y la adaptación de los puertos marítimos se convirtieran en una prioridad. Otro panelista observó también que cabía prever que la región del Mediterráneo se vería afectada por episodios de calor extremo cada vez más graves y que alrededor de 2050 empezarían a producirse a intervalos de entre 1 y 5 años,

fenómenos extremos que de acuerdo con la base de referencia se producían una vez cada 100 años.

Efectos del cambio climático y labor de adaptación: Cuestiones y experiencias principales, iniciativas y acontecimientos recientes, parte 1

7. La primera parte de la segunda mesa redonda se centró en las cuestiones y las experiencias principales, y las iniciativas y los acontecimientos recientes. El panel estuvo integrado por un investigador del Centro Común de Investigación de la Comisión Europea; la Presidenta del Grupo de Tareas Permanente sobre el cambio climático de la Asociación Mundial de Infraestructuras del Transporte Acuático; un profesor asociado de la Universidad de Rhode Island (Estados Unidos de América); un profesor de la Universidad de Manitoba (Canadá) y un especialista senior en cuestiones climáticas de la Corporación Financiera Internacional del Grupo Banco Mundial.

8. El primer panelista presentó una serie de detalladas conclusiones sobre la herramienta de evaluación integrada y a gran escala del nivel del mar y zonas costeras del Centro Común de Investigación de la Comisión Europea, un marco destinado a evaluar futuras pérdidas causadas por la inundación y la erosión de las zonas costeras y las correspondientes medidas de adaptación. Los peligros que acechaban a las costas se estaban convirtiendo en una de las mayores amenazas naturales para una parte considerable de la población y los activos físicos; el 44 % de la población mundial vivía a menos de 100 km de una costa. Los resultados de una reciente modelización de inundaciones basada en las técnicas más avanzadas indicaban que se podían prever elevaciones medianas del nivel extremo del mar de entre 20 y 30 cm para 2050 y de entre 51 y 86 cm para 2100, y que las hipótesis más extremas respecto de las condiciones climáticas indicaban un aumento incluso mayor. Los episodios de nivel del mar extremo de cierta magnitud que en la actualidad tenían una frecuencia de recurrencia o un período de retorno bajos serían más frecuentes en el futuro. En particular, según las proyecciones, los episodios de nivel marítimo extremo que actualmente ocurrían una vez cada cien años, a partir de 2050, aproximadamente, ocurrirían cada año en la mayor parte de las costas tropicales y a partir de 2100 en la mayor parte de las costas del mundo. El orador subrayó la importancia de los costos asociados; por ejemplo, según las proyecciones, en Europa, el daño anual, actualmente previsto en 1.250 millones de euros, se multiplicaría por un factor comprendido entre 100 y 1.000 de aquí a 2100. Destacó que los factores relacionados con el clima predominaban entre los que causaban pérdidas, a diferencia de lo que ocurría antes, en que las tendencias históricas indicaban que predominaban factores relacionados con el desarrollo socioeconómico. Los análisis habían demostrado que la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero podía reducir esas pérdidas en un 40 % y que la adaptación podía evitarlas en un 95 % y sería particularmente beneficiosa en las zonas urbanas.

9. La segunda panelista presentó un panorama general de varias medidas de adaptación al cambio climático para los puertos y las vías de navegación interior, con inclusión de la declaración de la Asociación Mundial de Infraestructuras del Transporte Acuático sobre el cambio climático, en la que se describían buenas prácticas para fomentar la resiliencia de los puertos; una orientación técnica detallada sobre la planificación de la adaptación al cambio climático para puertos y vías de navegación interior, que comprendía un marco metodológico, carteras de medidas y estudios de casos; la Alianza de Marrakech para la Acción Mundial sobre el Clima, sobre cómo actuar ante un clima cambiante, dirigida por la Asociación Mundial de Infraestructuras del Transporte Acuático; y las trayectorias de acción climática de la Alianza de Marrakech para la Acción Mundial sobre el Clima, que incluían medidas y metas relativas a la adaptación y el fomento de la resiliencia para la infraestructura y los sistemas de transporte. Las conclusiones iniciales de un estudio sobre los puertos y los fenómenos meteorológicos extremos realizado por la Asociación Mundial de Infraestructuras del Transporte Acuático habían revelado importantes deficiencias en la preparación para la adaptación de los puertos a nivel mundial. Era necesario actuar sin demora y cambiar de paradigma, para dar preferencia a opciones de diseño flexibles. La oradora destacó que se podía ganar mucho con medidas de bajo costo y no estructurales como las evaluaciones de riesgo y los planes de contingencia.

10. El tercer panelista destacó los conocimientos adquiridos durante un decenio de investigación aplicada sobre el tema del fomento de la resiliencia ante el clima de los puertos marítimos del mundo. El cambio climático causaba daños directos a los puertos, perturbaba las operaciones portuarias y, además, generaba costos indirectos y tenía consecuencias intangibles. Los resultados de la investigación subrayaron la necesidad de una evaluación cuidadosa de los materiales de construcción de importancia crítica utilizados para la protección de los puertos marítimos y de las principales necesidades financieras; por ejemplo, para una elevación de dos metros de 100 puertos de los Estados Unidos se necesitarían entre 57.000 y 78.000 millones de dólares. Las investigaciones también habían indicado que, si bien se tenía cada vez mayor conciencia de los riesgos del cambio climático para los puertos, las autoridades portuarias seguían enfrentándose a obstáculos que dificultaban una adaptación eficaz, entre ellos la falta de comprensión, la escasa percepción de los riesgos, la falta de financiación, las limitaciones físicas, los problemas de gobernanza y la falta de orientación apropiada en materia de diseño de infraestructuras. Al mismo tiempo, se habían identificado posibilidades de superar las barreras, como por ejemplo estrategias de resiliencia únicas en su género, evaluaciones de riesgos, iniciativas de fomento de la colaboración, cambios en la reglamentación y elaboración de incentivos financieros. Habida cuenta de que los activos portuarios tenían una larga vida útil, era necesario un cambio radical en la forma de pensar con respecto a la planificación de la adaptación. Los responsables de las políticas debían apoyar la elaboración de documentos flexibles de orientación reglamentaria sobre la elevación del nivel del mar para los ingenieros de infraestructuras. Se necesitaba financiación para apoyar la colaboración en la planificación de la resiliencia a largo plazo, y también era preciso capacitar a los profesionales de la infraestructura.

11. El cuarto panelista expuso las dificultades que obstaculizaban la adaptación al cambio climático de los puertos del Ártico y sugirió posibles enfoques. El cambio climático podía inducir cambios positivos, como la apertura de nuevas rutas de navegación polar. Sin embargo, la posibilidad de aprovechar esas alternativas se veía obstaculizada por el aislamiento de los puertos del Ártico y las duras condiciones materiales que en ellos imperaban; la falta de capacidad de las instalaciones básicas y las limitadas conexiones con el interior; y el hecho de que no se hubieran fijado objetivos socioeconómicos claros y que los puertos no estuvieran posicionados en las cadenas mundiales de suministro. Era necesario elaborar un proyecto claro para el Ártico en materia de transporte marítimo e infraestructura portuaria, proyecto que debía basarse en un enfoque ascendente y ponerse en marcha a pequeña escala. Los puertos debían tratarse como componentes de un sistema y era necesario reevaluar el proceso de planificación de los puertos y la infraestructura y su sistema de gobernanza sobre la base de un “enfoque equilibrado” del desarrollo. Por último, el orador señaló que, habida cuenta de las circunstancias singulares del Ártico, se necesitaban actividades específicas de fomento de la capacidad.

12. El quinto panelista expuso en líneas generales las experiencias y las prácticas de la Corporación Financiera Internacional en materia de determinación, evaluación, gestión y financiación de los riesgos climáticos, también en lo que respectaba a los puertos, y un panorama general de las últimas novedades en esa esfera. Subrayó que la Reunión Multianual de Expertos era un valioso foro de intercambio sobre el tema. El enfoque de la Corporación Financiera Internacional hacia el cambio climático consistía, entre otras cosas, en identificar y evaluar los riesgos climáticos que podían afectar materialmente a la inversión real, y en gestionar esos riesgos (por ejemplo, mediante el diseño). Recientemente habían aumentado las inversiones destinadas a fomentar la resiliencia, puesto que los riesgos climáticos suscitaban cada vez más el interés de los inversores, los organismos de calificación, los reguladores y los legisladores. Algunas iniciativas recientes en esa esfera, como el Equipo de Tareas sobre la Divulgación de Información Financiera relacionada con el Clima, eran una muestra más de la necesidad de dar prioridad a la gestión del riesgo climático y la adaptación al cambio climático. Por último, la gestión del riesgo climático y la correspondiente planificación por parte de las empresas podían ayudar a atraer las corrientes financieras necesarias para la resiliencia.

13. En el debate que se entabló a continuación, un experto presentó el contexto de políticas de la adaptación al cambio climático en Irlanda y destacó la importancia de un marco de políticas y reglamentario apropiado que sustentara la adaptación. Otro experto señaló el valor de las normas de la Organización Internacional de Normalización para los puertos, en

particular la norma núm. 14090, titulada “Adaptación al cambio climático: principios, requisitos y directrices”. Por último, en relación con una pregunta sobre la adaptación de la infraestructura existente, un panelista destacó la necesidad de que los marcos de política y reglamentarios exigieran evaluaciones de los riesgos para los puertos como base para la planificación de las empresas.

Efectos del cambio climático y labor de adaptación: Cuestiones y experiencias principales, iniciativas y acontecimientos recientes, parte 2

14. El panel de la segunda parte de la segunda mesa redonda estuvo integrado por un profesor de la Universidad de Waseda (Japón); el Jefe de Políticas Ambientales de la Autoridad Portuaria de Valencia (España), que habló en nombre del Jefe de Transición Ecológica; y el Jefe de la Sección de Desarrollo de Recursos Humanos y el Programa TrainForTrade de la Subdivisión de Desarrollo de Conocimientos de la UNCTAD.

15. El primer panelista describió las medidas actuales de adaptación de los puertos a la elevación del nivel del mar, y señaló que en los círculos académicos y los medios de comunicación estaba muy difundido el temor de que muchas comunidades costeras se vieran obligadas a trasladarse a causa de la subida de las aguas. Analizó varios casos de hundimiento de tierras que ya se habían producido, por ejemplo en las zonas costeras bajas de Tokio, en los puertos de Yakarta y a lo largo de las islas coralinas del banco de Danajon en Filipinas, e indicó que los habitantes de esas zonas costeras densamente pobladas habían permanecido ahí, a pesar del peligro que representaba convivir con niveles de agua más altos. El orador subrayó que esos estudios de casos permitían comprender mejor las verdaderas trayectorias de adaptación de los puertos. Por consiguiente, si bien era evidente que el aumento del nivel del mar supondría una carga financiera adicional para los puertos, se disponía de una serie de opciones de adaptación y no había indicios en la actualidad de que ningún asentamiento costero importante fuera a ceder una parte importante de su superficie terrestre al mar en el futuro. En cambio, se podían construir nuevas líneas de defensa adentrándose más en el mar. Por último, el orador observó que las entrevistas con los funcionarios portuarios revelaban que había pocos obstáculos a la adaptación, aunque los costos derivados de esta podían equivaler a un “impuesto ambiental” sustancial que supondría una carga para las sociedades y tendría un efecto particularmente desproporcionado en los países en desarrollo.

16. El segundo panelista presentó varias iniciativas de la Autoridad Portuaria de Valencia en relación con el cambio climático, incluidas cifras relativas al tráfico portuario y los efectos de la actividad portuaria en el medio ambiente. Describió varias iniciativas, políticas y proyectos relacionados con el cambio climático, incluidos el cálculo y la vigilancia de las huellas de carbono y varios proyectos de adaptación. Era necesario seguir investigando para evaluar los posibles efectos del cambio climático en la infraestructura portuaria. Dado que se trataba de un problema mundial que debía afrontarse a nivel mundial, cada entidad o persona, dentro de sus posibilidades y competencias, debía invertir recursos para contribuir a reducir al mínimo los efectos del cambio climático. Los objetivos de reducción de las emisiones debían ser ambiciosos, pero también realistas. Por consiguiente, la industria y el mundo académico debían desempeñar un papel fundamental al asesorar a los organismos reguladores en el establecimiento de esos objetivos.

17. El tercer panelista presentó el Programa de Gestión Portuaria, del programa TrainForTrade, que tiene por objeto garantizar servicios de gestión portuaria eficientes y competitivos para ampliar las corrientes comerciales y fomentar el desarrollo económico sostenible. Participaban en el Programa de Gestión Portuaria 60 países y 3.700 gestores de puertos de todo el mundo. Su curso de capacitación sobre los desafíos relativos a la sostenibilidad de los puertos incluía un módulo que abarcaba una serie de temas relacionados con el cambio climático y el medio ambiente, entre los que figuraban los retos relacionados con el cambio climático, las condiciones meteorológicas extremas y el aumento del nivel del mar, así como con la mitigación, los efectos, la adaptación, la resiliencia y las medidas de fomento de la capacidad. Además, los indicadores sobre el rendimiento de los puertos y la serie sobre gestión portuaria del programa TrainForTrade contenían estudios de casos útiles sobre la contaminación, la energía y el impacto ambiental de las actividades portuarias. El orador describió además las perspectivas futuras y las prioridades del programa, entre las que figuraban la integración de las recomendaciones de políticas que se formularan en este

período de sesiones de la Reunión Multianual de Expertos en las actividades de capacitación para las redes del Programa de Gestión Portuaria; la promoción de la investigación sobre el cambio climático y la realización de estudios de caso sobre temas ambientales; la puesta de relieve de prácticas óptimas y proyectos portuarios comercialmente viables; la participación de los gestores portuarios en el establecimiento de las principales prioridades para la inversión en los puertos y en actividades relacionadas con el cambio climático; y el apoyo a las iniciativas de colaboración entre comunidades portuarias e instituciones internacionales con el fin de contribuir a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

18. En el debate que se entabló a continuación, en relación con la pregunta de un participante sobre los compromisos ecológicos que el Puerto de Valencia había concertado con las empresas navieras y otros interesados que utilizaban el puerto, entre otras cosas sobre la reducción de su huella de carbono, el panelista de la Autoridad Portuaria de Valencia indicó que las partes en esos acuerdos, entre ellas las compañías navieras, gozaban de desgravaciones fiscales, siempre que cumplieran ciertos requisitos relacionados con las emisiones, los tipos de combustible utilizados y las conexiones a las redes eléctricas de los puertos, entre otras cosas, y que, a menudo, los acuerdos estaban sujetos a la condición de que un porcentaje de los impuestos reembolsados se reinvirtiera en mejoras ecológicas. Con respecto a una pregunta de un delegado sobre la cooperación existente entre los puertos marítimos de la cuenca del Mediterráneo y los intercambios de conocimientos y experiencias sobre la manera de hacer frente a los efectos del cambio climático, se hizo referencia a una iniciativa de la Unión Europea para la cooperación entre puertos del norte y del sur del Mediterráneo, y a la labor de la asociación Medports, que había redactado un documento basado en las respuestas a un cuestionario enviado a los puertos de la región. Otro participante propuso que se prestara especial atención al tema de la adaptación al cambio climático de los puertos marítimos en el 15º período de sesiones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, que se celebraría en Barbados y podría ser una plataforma adecuada para seguir debatiendo y cooperando sobre la cuestión. La panelista de la Asociación Mundial de Infraestructuras del Transporte Acuático destacó las posibles repercusiones que algunos de los factores climáticos menos mencionados, como el aumento de las temperaturas y la niebla, podrían tener en las operaciones portuarias y la necesidad de abordarlos; por ejemplo, podrían surgir problemas para las operaciones y las infraestructuras portuarias si proliferaban las especies no autóctonas invasivas a raíz del calentamiento de las aguas. En este contexto, dos panelistas subrayaron la importancia de examinar esas cuestiones, que hasta la fecha no se habían estudiado suficientemente, e incluirlas en las estrategias y planes maestros de los puertos, en colaboración con los asociados a nivel regional.

Cuestiones transversales: Eficiencia energética, mitigación del cambio climático y descarbonización del transporte marítimo

19. La tercera mesa redonda se centró en cuestiones transversales como la eficiencia energética, la mitigación del cambio climático y la descarbonización del transporte marítimo, que revestían particular importancia dado que era probable que el consumo de energía y los costos de la energía aumentarían debido a los efectos del cambio climático. El panel de la mesa redonda estuvo integrado por el Director Técnico del Programa Mundial de Sostenibilidad Portuaria de la Asociación Internacional de Puertos, un director técnico de la Cámara Naviera Internacional y la Jefa de la Sección de Transportes de la Subdivisión de Logística Comercial de la UNCTAD.

20. El primer panelista se refirió al Programa Mundial de Sostenibilidad Portuaria que, basado en la iniciativa World Ports Climate y guiado por los Objetivos de Desarrollo Sostenible, se aplicaba en cinco esferas prioritarias principales, entre ellas el clima y la energía, en los que se centraba un tercio de los proyectos portuarios presentados. Los proyectos también daban prioridad al Objetivo 13 y a otros objetivos relacionados con el clima, como el Objetivo 7. Al tiempo que destacó la importancia de descarbonizar el transporte marítimo, el panelista recordó la resolución MEPC.323(74) del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional, en la que se invitaba a los Estados miembros a que alentaran la cooperación voluntaria entre los sectores portuario y naviero para contribuir a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de los buques. El orador observó que el clima y la energía eran cuestiones de

primera prioridad para los puertos del mundo y que las partes interesadas debían colaborar entre sí. Entre los principales mensajes relativos a la forma en que los puertos podían contribuir activamente a la descarbonización del transporte marítimo figuraban el ofrecimiento de incentivos a los buques de mejor rendimiento, el suministro de energía en tierra, el abastecimiento seguro y eficiente de combustibles marinos no contaminantes y la optimización de las escalas en los puertos.

21. El segundo panelista presentó un panorama general de algunas de las cuestiones intersectoriales a las que se enfrentaban los armadores y los puertos. El orador dijo que cabía prever que los cambios reglamentarios transformarían el sector a medida que este siguiera haciendo frente al cambio climático y siguiera con la transición hacia un futuro con cero emisiones de carbono, y señaló que los armadores apoyaban las iniciativas de descarbonización. La Cámara Naviera Internacional era favorable a normas estrictas de seguridad y protección del medio ambiente y colaboraba activamente con la Organización Marítima Internacional para apoyar la elaboración de nuevos reglamentos. Sin embargo, esos reglamentos debían ser razonables, estar basados en datos concretos y ser aplicables. Con las transiciones tecnológicas, podrían surgir tensiones entre los reglamentos ambientales y la seguridad. La adopción de nuevas tecnologías hacía que las infraestructuras y los buques fueran más complejos, lo que se traducía en mayores riesgos tanto para la seguridad como para el comercio. El orador señaló que en lugar de utilizar únicamente combustibles alternativos, debían utilizarse métodos más sencillos, entre ellos la garantía de emisiones cero mediante soluciones tecnológicas en los atracaderos, como el suministro de energía en tierra, una mayor digitalización y la optimización de las operaciones, así como el uso de energía eólica. En este contexto, la Cámara Naviera Internacional y otras organizaciones internacionales habían propuesto que se estableciera una junta internacional de investigación marítima, para financiar la investigación y el desarrollo de nuevas tecnologías mediante un gravamen obligatorio de 2 dólares por tonelada de combustible. Ello permitiría identificar soluciones tecnológicas viables, acelerar el desarrollo y la comercialización de nuevas tecnologías y mitigar los riesgos asociados a la transición tecnológica en curso.

22. La tercera panelista destacó que el consumo de energía era una de las prioridades de los puertos. Los puertos tenían en cuenta el uso y la gestión de la energía para mejorar su rendimiento económico y su desempeño ambiental. Las medidas adoptadas por los puertos a fin de aumentar la eficiencia energética, como las estrategias operacionales, las tecnologías innovadoras y los sistemas de gestión de la energía, contribuían a aumentar la resiliencia ante el clima de los puertos y servían como instrumentos fundamentales de adaptación al cambio climático. La adaptación de los puertos a los efectos del cambio climático exigía que se mejorara el consumo de energía mediante prácticas y tecnologías de gestión que maximizaran la productividad operacional y la eficacia en función de los costos, y mediante la planificación y la movilización de recursos de energía limpia, con el fin de garantizar la disponibilidad y accesibilidad de energía, la continuidad de los servicios y las operaciones y el mejoramiento del desempeño ambiental de los puertos. Además, era fundamental promover la colaboración, los intercambios de información y prácticas óptimas, el fomento de la capacidad y la ampliación de las inversiones ecológicas. Por último, la oradora destacó la labor de la UNCTAD relacionada con la eficiencia energética de los puertos, el uso de energía limpia para las operaciones portuarias y la promoción de sistemas de transporte de carga sostenibles, en particular mediante la caja de herramientas para el transporte sostenible de mercancías.

23. En el debate que se entabló a continuación, el Viceministro de Planificación e Información del Ministerio de Transportes de la Arabia Saudita expuso la Estrategia Nacional de Logística de Transporte 2030 de su país y señaló que entre los objetivos estratégicos de esta figuraban el comercio marítimo y el cambio climático. El orador destacó los programas concretos que se habían puesto en marcha para conseguir esos objetivos y explicó que la estrategia había elaborado un plan maestro optimizado de transporte multimodal y logística, sobre la base del cual se ampliaría la capacidad portuaria, se mejoraría la capacidad aeroportuaria, se desarrollarían rutas ferroviarias y se establecería una red de zonas logísticas de alta calidad, para habilitar interfaces intermodales y facilitar el comercio electrónico y otros modos de comercio. Por último, subrayó el compromiso de centrarse en la adaptación al cambio climático y en la reducción de las emisiones de dióxido de carbono y el consumo de combustible con efectos directos en el cambio climático. Otro delegado compartió la

experiencia del puerto de Kribi (Camerún), afirmando que el cambio climático era una consideración importante para su infraestructura. El puerto había elaborado un plan maestro decenal en el que se preveían diferentes soluciones con respecto a la gestión de los efectos relacionados con el clima. Además, el puerto había concertado un acuerdo con diferentes partes interesadas a fin de gestionar y mitigar en la mayor medida posible los efectos de las diferentes actividades, lo cual se apoyaba en una vigilancia diaria y en la elaboración de reglamentos destinados a resolver los problemas que pudieran presentarse.

El caso especial de los pequeños Estados insulares en desarrollo y otras pequeñas economías insulares

24. El panel de la cuarta mesa redonda estuvo integrado por el Coordinador de Cambio Climático y Riesgo de Desastres de la Comisión de la Organización de Estados del Caribe Oriental, el Director de Calidad e Innovación de Smith Warner International (Jamaica), la Subdirectora General de la Autoridad Portuaria de Maldivas y un oficial de asuntos económicos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

25. El primer panelista abordó la cuestión del cambio climático, los puertos marítimos y los Objetivos de Desarrollo Sostenible desde el punto de vista de los Estados miembros de la Organización de Estados del Caribe Oriental. En general, los pequeños Estados insulares en desarrollo se caracterizaban por su alejamiento geográfico, su alto grado de susceptibilidad a las perturbaciones externas y la pequeñez de su mercado interno, entre otras cosas. También eran particularmente vulnerables a los efectos del cambio climático debido a su ubicación y a su limitada resiliencia ante los desastres naturales. Los puertos marítimos de los que dependían sectores clave de esos Estados, como el comercio, el transporte y el turismo, eran activos de infraestructura fundamentales que se verían gravemente afectados por factores relacionados con el cambio climático, como lo había demostrado la temporada de huracanes de 2017 en el Caribe. Los efectos climáticos que afectaban negativamente a la infraestructura de transporte de las costas, incluidos los puertos marítimos, los aeropuertos y las conexiones con el interior, tenían graves efectos indirectos en sectores económicos estratégicos, generaban graves tensiones fiscales y comprometían las perspectivas de desarrollo. En ese contexto, los efectos relacionados con el cambio climático en los puertos marítimos de la región de la Organización de Estados del Caribe Oriental tenían importantes repercusiones en la posibilidad de lograr varios de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Urgía incorporar consideraciones relativas al cambio climático en el desarrollo, las operaciones y la gestión de los puertos, mediante un enfoque de múltiples niveles apoyado por medidas de política, por ejemplo con respecto a los planes nacionales de adaptación. La evaluación realizada por la UNCTAD de los efectos relacionados con el cambio climático en la infraestructura de transporte de las zonas costeras de determinados Estados del Caribe, que había revelado un riesgo cada vez más grande de que se produjeran inundaciones costeras y perturbaciones a las operaciones ya en el decenio de 2030, había sentado las bases del fomento de la resiliencia de la infraestructura de transporte en las zonas costeras del Caribe. Por último, el orador subrayó la necesidad apremiante de que la UNCTAD prosiguiera y profundizara esa labor, y la ampliara a toda la región de la Organización de Estados del Caribe Oriental, en colaboración con otras entidades, a fin de evaluar los riesgos relacionados con el clima y elaborar soluciones técnicas y de políticas con arreglo a un enfoque de red.

26. El segundo panelista reiteró la importancia de la infraestructura costera de transporte en el Caribe y propuso que se incorporara sistemáticamente la vigilancia ambiental en las operaciones portuarias de la región, con el fin de fomentar la resiliencia. Habida cuenta de que se preveía que los efectos del cambio climático en las infraestructuras costeras de transporte esenciales del Caribe serían ineludibles, el orador abogó por un cambio de paradigma, de modo que los operadores portuarios pudieran comprender mejor su entorno natural, incluidas las tendencias climáticas cambiantes y sus efectos en la tierra y el mar. De ese modo, el aumento de la resiliencia de los puertos sería directamente beneficioso para la resiliencia nacional de los pequeños Estados insulares en desarrollo del Caribe, propensos a los desastres naturales. La vigilancia ambiental recomendada podía aplicarse a por lo menos tres tipos de impactos y los parámetros correspondientes: los efectos operacionales (olas, corrientes, nivel del agua, vientos e intensidad de las precipitaciones), los efectos ecológicos (calidad del agua, gestión del petróleo, eliminación de materiales peligrosos, efectos terrestres y acuáticos, emisiones transportadas por el aire y ruidos y vibraciones submarinos)

y los impactos sociales (ruidos y vibraciones y cambios en el terreno adyacente y/o impactos no deseados en empresas adyacentes). Podrían asociarse diferentes escalas de tiempo a los distintos componentes, pero la recopilación de datos para la vigilancia de los efectos operacionales podía hacerse en una plataforma en tiempo real para facilitar la adopción de decisiones.

27. La tercera panelista puso de relieve las graves amenazas existenciales que el cambio climático hacía pesar sobre Maldivas y el puerto comercial de Malé, su principal vía de acceso marítimo. Según las proyecciones, de aquí a 2085, aproximadamente, la subida del nivel del mar podía causar la inundación total de Maldivas, el país con menor altitud del mundo. Las pautas meteorológicas inciertas y cambiantes y las consiguientes crecidas e inundaciones costeras ya habían puesto a prueba el sistema de transporte. A la vulnerabilidad relacionada con el clima se sumaba el carácter crítico de los puertos para la economía y los medios de vida debido a la dependencia del turismo y a una considerable dependencia de las importaciones de alimentos. Además de los factores climáticos, las limitaciones naturales con respecto a la infraestructura contribuían también a la vulnerabilidad de los puertos, causando perjuicios de gran alcance, como efectos en la salud de los trabajadores, daños a la carga y pérdida de tiempo de funcionamiento. Sin un puerto que funcionara bien y fuera resiliente ante el clima, todos los servicios logísticos de Maldivas podían llegar a su fin. Citando casos de inundaciones costeras y aumento de la temperatura que habían comprometido las operaciones portuarias y actividades de desarrollo portuario que habían puesto en peligro los hábitats naturales, la panelista recomendó que se adoptara un concepto de puerto ecológico, se elaborara un plan sectorial de resiliencia climática y un plan de resiliencia climática para el puerto comercial de Malé. El nuevo puerto de Maldivas tendría que ser un puerto resiliente ante el clima. Era necesario realizar actividades de sensibilización, impartir capacitación específica y mejorar la colaboración en los planos nacional (para la gestión de desastres), regional (para la gestión de crisis y la transferencia de conocimientos) y mundial.

28. El cuarto panelista ofreció una perspectiva regional de la importancia crítica y la vulnerabilidad al cambio climático de la infraestructura costera de transporte del Caribe y destacó las consecuencias de la pandemia de COVID-19 en la adaptación de los puertos marítimos. Reiteró que la infraestructura costera de transporte era de primordial importancia para los pequeños Estados insulares en desarrollo del Caribe, como demostraban los altos niveles de apertura comercial de esos países y su fuerte dependencia de los servicios de turismo, en particular el turismo de cruceros (por ejemplo, el sector turístico de Antigua y Barbuda generaba más del 70 % del producto interno bruto). En vista de la vulnerabilidad climática de los puertos marítimos y los aeropuertos ante los efectos de la subida del nivel del mar y los fenómenos naturales cada vez más frecuentes, no solo era necesario adoptar medidas de adaptación al cambio climático, sino también construir sistemas redundantes ampliados para el transporte local y regional, a fin de reducir al mínimo las perturbaciones económicas y sociales en esos pequeños mercados del transporte marítimo repartidos en extensas zonas marítimas. Los recientes fenómenos meteorológicos extremos registrados en el Caribe habían puesto de relieve la necesidad de examinar la compleja cuestión de los sistemas redundantes de transporte en el contexto del fomento de la resiliencia ante el clima. La oradora resaltó el valor de la reciente labor realizada por la UNCTAD en algunos pequeños Estados insulares en desarrollo del Caribe en relación con los efectos del cambio climático y la adaptación de la infraestructura costera de transporte (véase sidsport-climateadapt.unctad.org) y reiteró que sentaría las bases de futuras estrategias y políticas de adaptación al cambio climático para infraestructuras costeras de transporte de importancia crítica en el Caribe. Los bajos índices de conectividad del transporte marítimo de línea en muchos pequeños Estados insulares en desarrollo del Caribe hacían pensar que la reducción de la capacidad de importación causada por la pandemia podría dar lugar a una mayor consolidación de los servicios de transporte marítimo comercial de corta distancia. La realidad de la crisis sanitaria mundial tenía importantes repercusiones en la adaptación, ya que en los puertos marítimos las consideraciones de salud pública relativas a los pasajeros se habían vuelto aún más importantes.

Debate interactivo sobre las conclusiones, los mensajes principales, las recomendaciones y las esferas en que cabe seguir trabajando

29. Al comienzo de la quinta mesa redonda, la secretaría de la UNCTAD presentó los principales mensajes y recomendaciones de los panelistas para facilitar el debate interactivo sobre los caminos a seguir. No obstante las nuevas prioridades derivadas de la actual crisis sanitaria mundial, era necesario que los encargados de las políticas tuvieran en cuenta toda la gama de mensajes, observaciones y recomendaciones transmitidos a lo largo de los debates, a fin de promover la importante cuestión de la resiliencia ante el cambio climático de los puertos marítimos. La pandemia mundial de COVID-19 podía servir de advertencia y ofrecer valiosas enseñanzas sobre la necesidad de adoptar medidas tempranas y estar preparados para fomentar la resiliencia de los puertos marítimos en condiciones climáticas cambiantes.

30. En sus observaciones finales, el Presidente observó que los debates sobre el importante tema de la adaptación al cambio climático de los puertos marítimos en apoyo de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible habían sido enriquecedores y productivos, y expresó su sincero agradecimiento a todos los participantes por sus valiosas ideas y contribuciones. Los expertos habían observado que los puertos marítimos eran facilitadores fundamentales del comercio y el desarrollo mundiales y, al mismo tiempo, corrían un riesgo considerable y creciente de sufrir los efectos del cambio climático. Muchos panelistas habían destacado la gravedad de esos posibles efectos en los puertos marítimos y otras infraestructuras costeras de transporte, así como los considerables costos económicos de la inacción y los riesgos para el desarrollo sostenible, en particular para los países más vulnerables, entre ellos los pequeños Estados insulares en desarrollo. Un mensaje importante era que los riesgos relacionados con el clima para los puertos marítimos debían entenderse y abordarse como un riesgo comercial y no solo como un riesgo ambiental. Los retos inmediatos derivados de la pandemia no debían desviar la atención de las amenazas que planteaba el cambio climático. Era evidente que había mucho en juego y que la necesidad de adaptar y fortalecer la resiliencia ante el clima de los puertos marítimos era a la vez importante y urgente. La adaptación era una prioridad insoslayable; ahora bien, una adaptación eficaz exigía una comprensión de los riesgos que se planteaban a nivel local y en las diferentes instalaciones y la elaboración de soluciones técnicas apropiadas, así como financiación y capacitación, respuestas de política coordinadas y enfoques legales y reglamentarios adecuados. El proceso de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático ofrecía buenos puntos de partida para abordar los efectos del cambio climático en los puertos, por ejemplo en el marco del proceso de formulación y aplicación de planes nacionales de adaptación, y había margen para una mayor integración transversal de esas cuestiones. Las deliberaciones de este período de sesiones de la Reunión Multianual de Expertos habían estimulado la reflexión y resaltado la necesidad de adoptar medidas urgentes. El mensaje era claro y correspondía ahora a todas las partes interesadas determinar cuál podía ser su aportación a lo que debía ser un esfuerzo colectivo. Por último, el Presidente transmitió su reconocimiento a la UNCTAD por su amplia labor en la materia, que muchos expertos habían encomiado y agradecido, y alentó a la UNCTAD a que siguiera prestando asistencia para hacer frente a los importantes desafíos que debían superarse en esa esfera, para lograr una resiliencia duradera de los puertos marítimos ante el cambio climático y un futuro sostenible para todos.

31. Se exponen a continuación los principales mensajes y recomendaciones formulados por los panelistas y los expertos que participaron en la reunión:

- La adaptación de los puertos marítimos al cambio climático es urgente y plantea desafíos considerables, entre ellos dificultades de carácter técnico y problemas relacionados con la capacidad, la financiación, la gobernanza, la gestión, las políticas y la legislación, y para afrontarlos eficazmente se necesita una actuación colaborativa concertada en la que participen todas las partes interesadas, incluidos los poderes públicos, la industria, la sociedad civil, la comunidad científica y los círculos académicos.
- Se necesitan con urgencia sólidos marcos jurídicos, reglamentarios y de políticas que sustenten una adaptación eficaz, así como una financiación suficiente, en particular para realizar evaluaciones de riesgo eficaces y actividades de fomento de la capacidad.

- Las orientaciones sobre puertos elaboradas por la Asociación Mundial de Infraestructuras del Transporte Acuático, así como las orientaciones elaboradas por la UNCTAD y las normas, como la norma núm. 14090 de la Organización Internacional de Normalización, titulada “Adaptación al cambio climático: principios, requisitos y directrices”, pueden resultar muy útiles para ayudar a la comunidad portuaria a fomentar la resiliencia.
- El proceso de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático ofrece buenos puntos de partida para abordar los efectos del cambio climático en los puertos, por ejemplo en el marco del proceso de formulación y aplicación de planes nacionales de adaptación, que se benefician de la financiación prevista en el mandato del Fondo Verde para el Clima y constituyen buenas formas de otorgar apoyo concreto a mediano y largo plazo.
- Es necesario sensibilizar a la opinión pública y crear capacidad para evaluar los efectos relacionados con el clima, la vulnerabilidad y la adaptación de los puertos como una esfera única consolidada, aunque transversal, dentro de los procesos de evaluación de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, ya que, en la actualidad, esas evaluaciones están dispersas en diferentes sectores y zonas que dependen de los puertos y no siempre logran una visión de conjunto.
- El riesgo de que la variabilidad del clima y el cambio climático tengan repercusiones en los puertos marítimos depende de los cambiantes peligros climáticos, el grado de exposición de la infraestructura y las operaciones portuarias a esos peligros y el grado de vulnerabilidad, que depende de la capacidad de dar una respuesta eficaz; por consiguiente, deben tenerse en cuenta todos esos factores para una evaluación de los riesgos y una adaptación portuaria eficaces.
- El aumento del nivel del mar causará catástrofes más frecuentes; por ejemplo, podría ser que los episodios de nivel marítimo extremo que actualmente ocurren una vez cada cien años, ocurran todos los años hacia el final del siglo y, si no se adoptan nuevas medidas de protección, las pérdidas anuales causadas por inundaciones costeras podrían cifrarse en sumas de 100 a 1000 veces mayores que las actuales.
- La labor de adaptación podría evitar el 95 % de las pérdidas causadas por los riesgos que afectan a las costas (y la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero podría reducir esas pérdidas en un 40 %) y es sumamente beneficiosa para las zonas urbanas; podría ser necesario adoptar medidas en las costas del 19 % al 23 % del litoral de Europa (según la situación de las emisiones de gases de efecto invernadero).
- Los puertos están en primera línea frente al cambio climático, en particular en lo que respecta a los fenómenos meteorológicos extremos, pero su grado de preparación suele ser bajo, por lo que es necesario adoptar medidas urgentes, teniendo presente cuáles podrían ser las consecuencias de la inacción, para fomentar la resiliencia y la adaptación, pues para los puertos el riesgo climático, más que un riesgo ambiental es sobre todo un riesgo comercial.
- Es necesario replantearse los criterios con que se conciben los puertos y otras infraestructuras, y los muchos factores de incertidumbre inherentes al cambio climático hacen que no sea posible idear diseños que prevean todas las eventualidades; al mismo tiempo, la previsión de una sola situación puede llevar a la maladaptación, por lo que la mejor opción es optar por diseños flexibles que puedan modificarse a medida que cambien las condiciones o incorporar sistemas redundantes cuando ello sea apropiado.
- Los responsables de las políticas deben apoyar la elaboración de documentos flexibles de orientación normativa sobre la elevación del nivel del mar para los ingenieros de infraestructuras.
- Los encargados de las políticas deben encauzar la financiación para apoyar la colaboración en la planificación de la resiliencia a largo plazo y elaborar programas de capacitación acreditados sobre la realización de evaluaciones en relación con el

cambio climático para los profesionales que utilizan las infraestructuras, por ejemplo el personal portuario.

- Es necesario elaborar un proyecto claro en materia de transporte marítimo e infraestructura portuaria para la zona del Ártico, proyecto que debe basarse en un enfoque ascendente y ponerse en marcha a pequeña escala, en el que los puertos del Ártico deben verse como componentes de un sistema; es necesario reevaluar el proceso de planificación de los puertos y su gobernanza mediante un “enfoque equilibrado” del desarrollo y actividades de fomento de la capacidad.
- No hay grandes obstáculos tecnológicos a la adaptación a la elevación del nivel del mar; la adaptación debe ser secuencial y es posible incluso en el caso de una elevación de más de 5 metros, pero el costo de la adaptación podría equivaler a un “impuesto ambiental” sustancial que supondría una carga para las sociedades.
- El fomento de la resiliencia y la adaptación al cambio climático no tienen por qué ser demasiado costosos, ya que, si bien las medidas materiales pueden ser caras, es mucho lo que se podría ganar con el uso de medidas no estructurales, como la preparación de evaluaciones de riesgos y planes de contingencia; la aplicación de sistemas de vigilancia y alerta temprana; la asignación de prioridades a las inspecciones y el mantenimiento; y la introducción de modalidades flexibles de trabajo para maximizar la capacidad de adaptación.
- Los riesgos económicos, ambientales y sociales relacionados con los efectos del cambio climático son objeto de una atención cada vez mayor por parte de los inversores, los organismos de calificación, los reguladores y los legisladores, lo que destaca aún más la necesidad de dar prioridad a la gestión de los riesgos climáticos y la adaptación; además de mitigar los riesgos materiales y responder a esa preocupación, la gestión del riesgo climático y la correspondiente planificación de las actividades de las empresas podrían contribuir a atraer las corrientes financieras necesarias para fomentar la resiliencia.
- El cambio climático no es un problema de países ricos o pobres, sino un problema mundial que debe abordarse a nivel mundial y, por lo tanto, cada entidad y cada persona, en la medida de sus posibilidades y competencias, debe invertir sin vacilar los recursos necesarios para ayudar a minimizar los efectos del cambio climático.
- Los objetivos de reducción de las emisiones deben ser ambiciosos pero al mismo tiempo realistas y alcanzables, por lo que la industria y el mundo académico deben desempeñar un papel fundamental en el asesoramiento a los reguladores para que establezcan esos objetivos.
- Los puertos pueden contribuir activamente a la descarbonización del transporte marítimo ofreciendo incentivos a las embarcaciones de mejor rendimiento, proporcionando suministros de energía en tierra, garantizando el abastecimiento seguro y eficiente de combustibles marinos limpios y permitiendo la optimización de las escalas en los puertos.
- La descarbonización transformará el sector y requerirá nuevos combustibles y vectores de energía, nuevas tecnologías, tanto a bordo como en los puertos, y nuevas prácticas operacionales; por consiguiente, exigirá un esfuerzo conjunto de todas las partes, incluidos los constructores de buques, los armadores, los puertos y los expedidores.
- Las soluciones eficaces de adaptación al cambio climático para los puertos no solo son las que afectan a la infraestructura material y la configuración de los puertos y entrañan proyectos de ingeniería, sino también las que atienden a la necesidad de transformar las prácticas actuales de los puertos en materia de energía, operaciones, gestión y planificación para seguir pautas más sostenibles.
- Los efectos del cambio climático en los puertos marítimos del Caribe tienen importantes repercusiones en el logro de varios objetivos de desarrollo sostenible, por lo que urge incorporar las consideraciones relativas al cambio climático en el desarrollo, las operaciones y la gestión de los puertos de la región de la Organización

de Estados del Caribe Oriental, mediante un enfoque de múltiples niveles respaldado por medidas de política, por ejemplo, con respecto a los planes nacionales de adaptación.

- Una evaluación realizada por la UNCTAD de los efectos relacionados con el cambio climático en la infraestructura de transporte de las zonas costeras de determinados pequeños Estados insulares en desarrollo del Caribe ha revelado un riesgo cada vez más grande de que se produzcan inundaciones costeras y perturbaciones a las operaciones ya en el decenio de 2030; ese estudio ha sentado las bases del fomento de la resiliencia de la infraestructura costera de transporte y ha sido útil para fundamentar futuras estrategias y políticas de adaptación de infraestructuras de transporte esenciales en el Caribe; por consiguiente, es urgente que la UNCTAD prosiga esta labor, la profundice y la amplíe a toda la región de la Organización de Estados del Caribe Oriental, en colaboración con otros interesados y asociados, a fin de evaluar los riesgos relacionados con el clima y elaborar soluciones técnicas y de políticas, con arreglo a un enfoque de red.
- La vigilancia ambiental de los puertos del Caribe debe incorporarse en la planificación de las operaciones portuarias y debe aplicarse a por lo menos tres tipos de impactos, a saber, operacionales, ecológicos y sociales; puede utilizarse una plataforma en tiempo real para recopilar datos que serán objeto de análisis anuales.
- El cambio climático es una amenaza para la existencia misma de los pequeños Estados insulares en desarrollo y menoscaba su capital humano; concretamente, las islas pierden hábitats y protecciones naturales, lo cual causa una disminución de la actividad económica; el aumento de las temperaturas afecta a la salud de los empleados y a su productividad, por lo que las comunidades y los puertos podrían verse obligados a trasladarse, en particular si no se adoptan medidas para fomentar la resiliencia; y el aumento de la temperatura ambiente, entre otras cosas, podría obligar además a ajustar los horarios de trabajo.
- La elaboración de un plan sectorial de resiliencia climática y la integración regional pueden aliviar la carga de los pequeños Estados insulares en desarrollo, por lo que deben concebirse nuevos puertos, resilientes ante el cambio climático, para asegurar un futuro sostenible.
- Los puertos marítimos de los pequeños Estados insulares en desarrollo gestionan un número considerable de pasajeros en relación con la carga comercial y la pandemia tiene importantes consecuencias para la adaptación, ya que las consideraciones de salud pública para el personal y los pasajeros en los puertos marítimos han adquirido una importancia aún mayor.
- Dadas sus vulnerabilidades naturales, es preciso que los pequeños Estados insulares en desarrollo creen sistemas de transporte redundantes de nivel nacional y regional, lo que constituye un desafío para los pequeños mercados del transporte marítimo que se extienden a lo largo de grandes zonas marítimas.

II. Cuestiones de organización

A. Elección de la Mesa (Tema 1 del programa)

32. La Reunión Multianual de Expertos sobre Transporte, Logística Comercial y Facilitación del Comercio decidió que la Mesa se eligiera mediante un procedimiento de acuerdo tácito, de conformidad con lo dispuesto en la decisión 74/544 de la Asamblea General, de 27 de marzo de 2020. Al no haberse recibido objeciones a 23 de octubre de 2020, la Reunión Multianual de Expertos eligió Presidente al Sr. Chad Blackman (Barbados) y Vicepresidente-Relator al Sr. Michael Gaffey (Irlanda).

B. Aprobación del programa y organización de los trabajos

(Tema 2 del programa)

33. La Reunión Multianual de Expertos sobre Transporte, Logística Comercial y Facilitación del Comercio decidió aprobar, mediante un procedimiento de acuerdo tácito, de conformidad con lo dispuesto en la decisión 74/544 de la Asamblea General, de 27 de marzo de 2020, el programa provisional del período de sesiones (TD/B/C.I/MEM.7/22). Al no haberse recibido objeciones a 23 de octubre de 2020, el programa que se estableció fue el siguiente:

1. Elección de la mesa.
2. Aprobación del programa y organización de los trabajos.
3. Adaptación al cambio climático de los puertos marítimos en apoyo de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.
4. Aprobación del informe de la Reunión.

C. Aprobación del informe de la Reunión

(Tema 4 del programa)

34. En su sesión plenaria de clausura, celebrada el 28 de octubre de 2020, la Reunión Multianual de Expertos autorizó al Relator a que, bajo la autoridad del Presidente, 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 Conferencia:

Arabia Saudita	Malawi
Argelia	Malí
Barbados	Marruecos
Benin	México
Bolivia (Estado Plurinacional de)	Mongolia
Brasil	Montenegro
Burundi	Mozambique
Camerún	Myanmar
Canadá	Nauru
Comoras	Nigeria
Côte d'Ivoire	Omán
Cuba	Pakistán
Ecuador	Perú
Egipto	Portugal
España	República Árabe Siria
Eswatini	República Dominicana
Federación de Rusia	Rumania
Fiji	Sudáfrica
Filipinas	Sudán
Gambia	Sudán del Sur
Georgia	Tailandia
Guatemala	Togo
Irán (República Islámica del)	Túnez
Irlanda	Turquía
Islandia	Vanuatu
Jordania	Venezuela (República Bolivariana de)
Kenya	Viet Nam
Kuwait	Zambia
Líbano	Zimbabwe
Madagascar	

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

Comunidad del Caribe
 Corporación Financiera Internacional
 Organización de Cooperación Islámica
 Organización de Estados de África, el Caribe y el Pacífico
 Organización de Estados del Caribe Oriental
 Secretaría Permanente del Tratado General de Integración Económica
 Centroamericana
 Unión Europea

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

Comisión Económica para América Latina y el Caribe
 Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático

* En esta lista figuran únicamente los participantes inscritos. La lista completa de participantes se puede consultar en el documento TD/B/C.I/MEM.7/INF.8.

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

Organización Mundial del Comercio

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

Categoría general

International Network for Standardization of Higher Education Degrees

LDC Watch

Organisation Camerounaise de Promotion de la Coopération Économique
Internationale

Organización Internacional de Normalización

Categoría especial

Asociación Internacional de Puertos y Terminales

Cámara Naviera Internacional
