



Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

Distr. general
25 de mayo de 2012
Español
Original: inglés

13º período de sesiones

Doha (Qatar)

21 a 26 de abril de 2012

Facilitación de un transporte de mercancías sostenible

Evento especial organizado con ocasión de la XIII UNCTAD

Celebrado en el Centro Nacional de Convenciones de Qatar, en Doha, el 25 de abril de 2012

Resumen preparado por la secretaría de la UNCTAD

1. El panel de debate sobre facilitación de un transporte de mercancías sostenible, organizado conjuntamente por la UNCTAD y el Banco Asiático de Desarrollo, tuvo lugar en Doha (Qatar), el 25 de abril de 2012. El panel interactivo brindó una plataforma de alto nivel para el debate y el intercambio de experiencias entre los sectores público y privado sobre la promoción de un cambio de paradigma orientado a un transporte de mercancías sostenible. El panel incluyó a expertos de los gobiernos, el Banco Asiático de Desarrollo, las universidades y las empresas, en particular de las portuarias marítimas y las de transporte de mercancías, quienes examinaron cómo las economías en desarrollo podían romper con los actuales modelos —insostenibles y dependientes de los combustibles fósiles— de transporte de mercancías en vista de los problemas relacionados con el cambio climático. A este respecto, los participantes se centraron en particular en los aspectos vinculados con las finanzas y la inversión, así como en la necesidad de contar con mecanismos de financiación innovadores.

2. Al referirse a algunas de las cuestiones fundamentales del debate sobre el transporte de mercancías sostenible, el Sr. Petko Draganov, Secretario General Adjunto de la UNCTAD, y la Sra. Anne Miroux, Directora de la División de Tecnología y Logística, destacaron lo oportuno e importante que era el evento, teniendo en cuenta el renovado compromiso internacional de alcanzar los objetivos de desarrollo sostenible, en particular en el marco de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible (Río+20).

3. La primera parte del evento estuvo dedicado a las políticas. El Sr. Bambang Susantono, Viceministro de Transporte de Indonesia, describió el enorme desafío que suponía formular y aplicar políticas para un transporte de mercancías sostenible. Para establecer sistemas eficientes de transporte, era preciso reducir el transporte por carretera y optar por modalidades de transporte más ecológicas, como el transporte ferroviario y el transporte marítimo de cabotaje. Mejorar la eficiencia de los combustibles y reducir las

emisiones era esencial dado el reciente aumento —del 67%— del transporte de carga de Indonesia, de 9.400 millones de toneladas en 2006 a 15.700 millones de toneladas en 2011. El orador también se refirió a la cuestión de la construcción de infraestructuras de transporte resistentes al clima y a los desastres naturales, lo que abarcaba la creación de una autopista marina que conectara los sistemas de transporte marítimo y por carretera de las principales islas de Indonesia.

4. En el mismo sentido, el Sr. Rabah Touafek, Asesor Jurídico del Ministerio de Transporte de Argelia, describió los avances de su país en materia de infraestructura y servicios de transporte, transporte sostenible —incluidas las redes de carreteras y ferroviarias para apoyar el desarrollo nacional— y comercio e integración regionales. Cabía poner de relieve estos logros, teniendo en cuenta los problemas causados por los disturbios políticos que habían afectado al país en la última década.

5. La segunda parte se centró en la evolución reciente del transporte de mercancías sostenible. El Sr. Alan McKinnon, Jefe de Logística y Decano de la Universidad de Logística de Kühne, en Alemania, se refirió a las opciones de que disponían los gobiernos, el sector del transporte y la sociedad en general para promover un transporte de mercancías sostenible y evitar las externalidades negativas del crecimiento en el sector del transporte de carga.

6. Se propuso un marco para el transporte de mercancías sostenible, que describía la interrelación entre el producto bruto interno y las externalidades vinculadas con el transporte de carga. El marco clasifica una amplia gama de medidas de logística "verdes" en seis categorías, como estructura de la cadena de suministro, distribución modal, utilización de los vehículos, eficiencia energética e intensidad de las emisiones. La importancia y aplicabilidad de estas categorías depende en gran medida del nivel de desarrollo y la geografía de cada país.

7. Se presentaron ejemplos de gobiernos locales y sectores de actividad en Europa y la India, para ilustrar cómo las distintas políticas también podían adaptarse a las necesidades nacionales y locales. Se mencionó, en particular, la necesidad de establecer niveles de referencia y de medir las mejoras en la emisión de dióxido de carbono (CO₂) sobre la base de datos precisos. Además, los gobiernos y las organizaciones internacionales debían reunir muchos más datos sobre las operaciones de transporte de mercancías y sus efectos ambientales.

8. La Sra. Yan Peng, Directora en China de la Iniciativa de Aire Limpio para las Ciudades de Asia (CAI-Asia), presentó un panorama general de las novedades en materia de transporte de mercancías ecológico en el mundo, y más específicamente en Asia, y citó el ejemplo de un proyecto piloto de transporte por carretera concebido por CAI-Asia y ejecutado en la provincia de Guangdong, en cooperación con el Banco Mundial y otros asociados. El proyecto se había complementado con una iniciativa de transporte de mercancías ecológico del Ministerio de Transporte y la Asociación de Transporte por Carretera de China. Se esperaba que en la India y otros países asiáticos surgieran programas similares, basados en la experiencia de la Asociación de Transporte SmartWay, de los Estados Unidos.

9. El Sr. Ko Sakamoto, Economista del Transporte del Banco Asiático de Desarrollo, presentó los instrumentos de financiación disponibles para hacer frente al cambio climático, así como otras posibles fuentes e instrumentos de financiación nuevos e incipientes. Esos instrumentos podían contribuir a promover el transporte de mercancías sostenible de diversas formas, por ejemplo, motivando iniciativas, haciendo viables proyectos marginales, atrayendo la atención internacional, y apalancando otras fuentes de financiación.

10. La última parte del panel reflejó las perspectivas del sector empresarial. El Sr. Ahmad Yousef Almass, Presidente Interino de la Administración de Puertos de Qatar, presentó el nuevo proyecto para el Puerto de Doha, que estaba siendo diseñado, planificado y construido en plena conformidad con los principios de sostenibilidad ambiental. El proyecto abarcaba mejoras operacionales que reducirían la utilización de combustible, las emisiones y los desechos, en particular el uso generalizado de la energía eléctrica, la alimentación eléctrica en puerto de los barcos, la energía solar para los tanques y la iluminación, y barcos contenedores de mayor capacidad. El Sr. Ramón Gómez-Ferrer, Director de la Autoridad Portuaria de Valencia, insistió en la contribución de los puertos al establecimiento de redes de transporte sostenibles a nivel mundial. En el marco de su política empresarial, el Puerto de Valencia había adoptado una posición más proactiva con respecto a las cuestiones ambientales y de seguridad. En consecuencia, el Puerto de Valencia se había transformado en un puerto ecológico en un período de 15 años.

11. Era fundamental que la autoridad portuaria participara en la promoción de políticas públicas de desarrollo sostenible, que todas las partes interesadas intervinieran en el proceso y que sus necesidades operacionales se tuvieran en cuenta. El Sr. Dirk Vande Velde, Presidente de la Organización de Notificación de Incidentes en el Transporte de Mercancías (CINO), describió la eficacia de la organización como una plataforma para el intercambio de información sobre incidentes que tuvieran efectos ambientales, sanitarios y de seguridad. Esto contribuía a la prevención de incidentes en el futuro. El enfoque cooperativo adoptado por la organización impulsaba la participación de todas las partes interesadas de la cadena del transporte marítimo internacional y permitía utilizar herramientas comunes y acordadas para reunir y procesar información sobre las emisiones de CO₂ en el transporte marítimo. En particular, el orador destacó las ventajas del instrumento propuesto para hacer un seguimiento de las mejoras y para proporcionar a todas las partes incentivos, individuales y colectivos, para que se unieran a la red, con el fin de lograr un transporte más sostenible.

12. Los participantes pusieron de relieve la urgente necesidad de contar con mejores datos sobre el transporte de mercancías y de uniformar la legislación sobre ciertas cuestiones. El Sr. Jos Verlinden, Jefe de Transporte y Logística del Consejo Europeo de la Industria Química (CEFIC), se refirió al importante papel de la industria química en el sector del transporte de productos químicos y su logística. En una reciente publicación del CEFIC sobre la medición y la gestión de las emisiones de CO₂ en el transporte de productos químicos se indicaba que el 40% de las emisiones procedían del transporte marítimo; por consiguiente, este debía ser analizado junto con el transporte por carretera a los efectos de la sostenibilidad. La conciliación de los intereses de la investigación académica y las necesidades del sector empresarial permitiría tener una idea más clara de las cuestiones específicas que han de abordarse. El transporte de mercancías sostenible todavía estaba en ciernes y la mayor parte de las empresas aún se encontraban en la etapa de aprendizaje. Para mejorar la eficiencia logística y reducir al mismo tiempo la intensidad de carbono del transporte era necesario combinar muchas medidas.

13. Hubo una notable convergencia de opiniones sobre la necesidad de adoptar enfoques basados en la participación de múltiples interesados para concebir y aplicar medidas que promuevan un transporte de mercancías sostenible adaptadas a situaciones locales concretas. Si bien los gobiernos podían proporcionar incentivos en forma de políticas y cooperar con el sector empresarial y otras partes interesadas, también debía fortalecerse la cooperación entre instituciones financieras, incluidos los bancos de desarrollo y las organizaciones internacionales.

14. También se expresó un consenso general con respecto al papel de la UNCTAD en la facilitación de un cambio de paradigma orientado a un transporte de mercancías sostenible, en particular en las regiones en desarrollo como África, en las que el establecimiento de

nuevas infraestructuras y servicios de transporte se vería beneficiado con una aplicación temprana de los principios de sostenibilidad.

15. La financiación y la inversión necesarias para optar por un transporte de mercancías sostenible eran una cuestión de suma importancia. Las fuentes y los mecanismos de financiación, existentes y nuevos, incluidas la financiación relacionada con el clima y las alianzas público-privadas, debían tenerse en cuenta. Además, su aplicación en el contexto del transporte de mercancías sostenible debía seguir examinándose.

16. Los participantes reiteraron la importancia de la UNCTAD en la promoción de la cooperación entre todas las partes interesadas para impulsar un transporte de mercancías sostenible. Alentaron a la UNCTAD a que prosiguiera su labor en este ámbito, en particular en el campo de la investigación y el análisis, el fomento de la capacidad y la asistencia técnica. También sugirieron que la UNCTAD, con asociados afines, examinara cómo las nuevas fuentes de financiación, como las relacionadas con el clima, podían encauzarse en apoyo de un transporte de mercancías sostenible.

17. Un participante propuso que la UNCTAD asumiera la importante tarea de organizar una conferencia, en abril de 2013, con miras a la creación de un foro mundial sobre el transporte ecológico de mercancías.
