



Asamblea General

Distr. general
15 de agosto de 2007
Español
Original: inglés

Sexagésimo segundo período de sesiones

Tema 59 b) del programa provisional*

Grupos de países en situaciones especiales: Medidas específicas relacionadas con las necesidades y los problemas particulares de los países en desarrollo sin litoral: resultados de la Conferencia Ministerial Internacional de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de las Instituciones Internacionales Financieras y de Desarrollo sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito

Carta de fecha 30 de julio de 2007 dirigida al Secretario General por el Representante Permanente de Malí ante las Naciones Unidas

En mi calidad de Presidente del Grupo de los Países en Desarrollo sin Litoral, tengo el honor de adjuntar el informe de la Reunión temática sobre el desarrollo de la infraestructura del transporte de tránsito (véase el anexo I). La Reunión, que se celebró en Uagadugú del 18 al 20 de junio de 2007, formó parte del proceso preparatorio para el examen de mitad de período de la aplicación del Programa de Acción de Almaty, en cumplimiento de la petición formulada por la Asamblea General en su resolución 61/212.

Participaron en la Reunión los principales interesados del Programa de Acción de Almaty, a saber los países en desarrollo sin litoral, los países en desarrollo de tránsito, los países donantes y las organizaciones internacionales, regionales y subregionales. En la Reunión se aprobó un resumen de la Presidencia (véase el anexo II).

Le agradecería que tuviera a bien hacer distribuir la presente carta y sus anexos como documentos del sexagésimo segundo período de sesiones de la Asamblea General, en relación con el tema 59 b) del programa provisional.

(Firmado) Cheick Sidi **Diarra**
Representante Permanente

* A/62/150.



Anexo I de la carta de fecha 30 de julio de 2007 dirigida al Secretario General por el Representante Permanente de Malí ante las Naciones Unidas

Informe de la Reunión temática sobre el desarrollo de la infraestructura del transporte de tránsito convocada como parte del proceso preparatorio para el examen de mitad de período de la aplicación del Programa de Acción de Almaty

Uagadugú, 18 a 20 de junio de 2007

I. Introducción

1. Los países en desarrollo sin litoral encaran problemas especiales por su falta de acceso territorial al mar y su lejanía y aislamiento de los mercados mundiales. Para abordar esos problemas, la Asamblea General convocó en 2003 una Conferencia de las Naciones Unidas en la que se aprobó el Programa de Acción de Almaty: Atención de las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral dentro de un nuevo marco mundial para la cooperación en materia de transporte de tránsito para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.

2. En su resolución 61/212, la Asamblea General decidió celebrar en 2008 una reunión de examen de mitad de período de la aplicación del Programa de Acción de Almaty. El examen de mitad de período iría precedido por preparativos sustantivos en el plano regional, de la forma más eficaz, mejor organizada y con la más amplia participación posibles. En el proceso de examen también deberían utilizarse eficazmente los mecanismos intergubernamentales a nivel mundial y regional, incluidos los de las comisiones regionales de las Naciones Unidas, así como material sustantivo y datos estadísticos pertinentes. La Asamblea General pidió a la Oficina del Alto Representante para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo que coordinara el proceso preparatorio. Se pidió asimismo a las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas, entre ellas la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), las comisiones regionales y las organizaciones internacionales y regionales pertinentes, que proporcionaran el apoyo necesario al proceso de examen, en el marco de sus respectivos mandatos.

3. La Reunión temática sobre el desarrollo de la infraestructura del transporte de tránsito es la primera de las dos reuniones temáticas que se organizarán en 2007. La segunda, que se centrará en el comercio internacional y la facilitación del comercio, se celebrará en Ulaanbaatar los días 30 y 31 de agosto de 2007. Los documentos finales de esas reuniones temáticas servirán de aportación sustantiva al examen de mitad de período de 2008.

4. En el Programa de Acción de Almaty, que reconoció que la falta de infraestructura adecuada es uno de los principales obstáculos para el establecimiento de sistemas eficientes de transporte de tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, se mencionaron medidas específicas en las esferas del transporte ferroviario, el transporte por carretera, los puertos, las hidrovías interiores, los

oleoductos y gasoductos, el transporte aéreo y las comunicaciones. Unos servicios y una infraestructura de transporte y comunicaciones eficaces son un requisito indispensable para el desarrollo de los países en desarrollo sin litoral y para su integración eficaz en el sistema comercial internacional y la economía mundial. El transporte y las comunicaciones interregionales y con el exterior facilitan la expansión del comercio, pues sólo puede haber el comercio cuando personas y mercancías pueden desplazarse físicamente hasta el lugar de producción y consumo a un costo competitivo. El deterioro de la infraestructura del transporte es uno de los principales problemas a que se enfrentan tanto los países en desarrollo sin litoral como los países en desarrollo de tránsito. Se necesita infraestructura de comunicaciones para saber de antemano de qué servicios de transporte se dispone y para que el tránsito proceda con rapidez y sin tropiezos.

5. Durante la Reunión se aprobó un resumen de la Presidencia (véase el anexo II).

6. Asistieron a la sesión de apertura de la Reunión el Sr. Alain B. Yoda, Ministro de Estado, Ministro de Salud y Representante del Primer Ministro y Jefe de Gobierno de Burkina Faso, el Sr. Jean-Baptiste Compaoré, Ministro de Economía y Finanzas de Burkina Faso, el Sr. Gilbert Noël Ouédraogo, Ministro de Transporte de Burkina Faso, el Sr. Hippolyte Lingani, Ministro de Infraestructuras de Burkina Faso, el Sr. Laurent Sedogo, Ministro de Medio Ambiente de Burkina Faso, el Sr. Choguel Maïga, Ministro de Industria y Comercio de Malí y Presidente del Grupo de los Países en Desarrollo sin Litoral, el Secretario General Adjunto de las Naciones Unidas y Alto Representante para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo de la Secretaría de las Naciones Unidas, la Secretaria Ejecutiva Adjunta de la Comisión Económica para África (CEPA) y el Sr. Alain Edouard Traoré, Secretario General del Ministerio de Medio Ambiente y Presidente del Comité Directivo de Burkina Faso.

II. Sesión de apertura

7. En su declaración, la Secretaria Ejecutiva Adjunta de la CEPA instó a la comunidad internacional y al sector privado a que ayudaran a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito a crear y mejorar sus redes de transporte de tránsito.

8. Recordó que 15 países africanos carecían de litoral y que 9 de los 12 países más pobres del mundo eran países africanos sin litoral, motivo por el cual el desarrollo del transporte de tránsito era motivo de gran preocupación en el continente africano. Subrayó que los países en desarrollo sin litoral destinaban al transporte, por término medio, un 15% de sus ingresos de exportación, en cambio, otros países en desarrollo destinaban al transporte tan sólo el 7% y los países desarrollados, el 4%, de sus ingresos de exportación. Esos costos adicionales reducían la competitividad y el volumen del comercio subregional e internacional.

9. Elogiando los esfuerzos de las comunidades económicas regionales que habían diseñado programas de transporte, la Secretaria Ejecutiva Adjunta señaló que, a excepción de los países del África central, todos los países africanos sin litoral tenían acceso a un puerto mediante carreteras pavimentadas o líneas de ferrocarril.

10. En 2006, durante una reunión celebrada en El Cairo, los Estados africanos habían convenido en que una de las prioridades de las estrategias nacionales de reducción de la pobreza era orientar las inversiones hacia sectores productivos, como el del transporte, pues ello contribuiría a la aplicación del Programa de Acción de Almaty.

11. La Secretaria Ejecutiva Adjunta añadió que, paralelamente a la orientación política dimanada de la Unión Africana y a las iniciativas de movilización de recursos del Banco Africano de Desarrollo, la CEPA había propiciado la integración regional mediante el fortalecimiento de la infraestructura del transporte y el suministro de asistencia técnica directa a sus Estados miembros, por países o en el plano regional. Reiteró también a los Estados africanos las seguridades del apoyo de la CEPA a la aplicación del Programa de Acción de Almaty, en particular por conducto del Plan de Acción para África, que se había aprobado en Addis Abeba en mayo de 2003.

12. La Secretaria Ejecutiva Adjunta concluyó su declaración señalando que las asociaciones de colaboración entre los sectores público y privado allegarían una fuente alternativa de financiación y podrían servir para compensar los limitados recursos presupuestarios de que disponían los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.

13. En su declaración, el Ministro de Industria y Comercio de Malí y Presidente del Grupo de los Países en Desarrollo sin Litoral rindió homenaje al antiguo Presidente del Grupo, el Sr. Choummaly Sayasone, de la República Democrática Popular Lao, cuyas iniciativas habían llevado, entre otras cosas, a la satisfactoria elaboración, y hasta la fecha aplicación, del Programa de Acción de Almaty en 2003 y a la inclusión de cuestiones de interés para los países en desarrollo sin litoral en los documentos finales de las principales conferencias internacionales, como la Cumbre Mundial 2005 celebrada en septiembre de 2005, y la Primera Cumbre del Grupo de los Países en Desarrollo sin Litoral, celebrada en La Habana en septiembre de 2006.

14. Los Estados carecían, por sí solos, de la capacidad necesaria para resolver los problemas derivados de la falta de acceso al mar, por lo tanto, la solución ideal consistiría en un enfoque en los planos regional y subregional. Se declaró convencido asimismo de que ese enfoque debería ir acompañado de un compromiso de los países de valerse de sus propios medios. Expresó satisfacción por el hecho de que, con el apoyo de los asociados para el desarrollo, se estuvieran elaborando, y empezando a aplicarse, estrategias regionales y subregionales. Añadió que el desarrollo de una infraestructura de transporte, en particular de una infraestructura de transporte de tránsito, era una de las prioridades del Gobierno de Malí.

15. En su declaración, el Secretario General Adjunto y Alto Representante para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo recordó que carecer de litoral es “un problema, no un destino”, y añadió que para tratar de superar ese problema eran precisas medidas específicas. A tal fin, la Asamblea General había organizado en 2003 una conferencia en Kazajstán, que había aprobado el Programa de Acción de Almaty para atender a las necesidades de los países en desarrollo sin litoral, cuyo examen de mitad de período se había fijado para 2008.

16. El Secretario General Adjunto subrayó que el éxito en la consecución de las prioridades del Programa de Almaty dependería de cuán sólida fuera la colaboración entre las partes interesadas. Se necesitaba una asistencia financiera mayor, más centrada y a largo plazo de los donantes multilaterales, regionales y bilaterales y también se precisaban inversiones para forjar asociaciones de colaboración entre los

sectores público y privado, crear capacidad, hacer reformas jurídicas y normativas y revisar los procedimientos institucionales y administrativos, incluidos los análisis en profundidad de la composición del comercio exterior de cada uno de los países sin litoral y de sus condicionamientos de transporte.

17. El principal objetivo de la Reunión era examinar los progresos que se hubieran hecho, en los planos nacional, subregional, regional e internacional, en la aplicación de la prioridad 2 del Programa de Acción de Almaty, “Desarrollo y mantenimiento de la infraestructura”, y deliberar sobre las medidas necesarias en el futuro para afianzar la colaboración mundial con la mira de establecer unos sistemas eficaces de transporte de tránsito. El Secretario General Adjunto subrayó la vital importancia del documento final de la Reunión, que serviría de aportación sustantiva al examen de mitad de período de 2008. Concluyó su declaración reiterando que las Naciones Unidas, en general, y su Oficina, en particular, respaldarían las iniciativas de los países en desarrollo sin litoral y sus vecinos de tránsito encaminadas a aplicar con éxito el Programa de Acción de Almaty.

18. El Ministro de Estado y Ministro de Salud, en representación del Primer Ministro de Burkina Faso, inauguró oficialmente la Reunión. Felicitó al Sr. Amadou Toumani Touré, Presidente de Malí, por su elección como Presidente del Grupo de los Países en Desarrollo sin Litoral.

19. El Ministro subrayó la importancia de las políticas de integración, en particular las relacionadas con la economía, que deberían ser la base de un desarrollo sostenible en los países en desarrollo sin litoral. En el Programa de Acción de Almaty se había observado que una infraestructura deficiente limitaba la competitividad en los mercados internacionales de los productos originarios de países en desarrollo sin litoral. También señaló algunos otros factores exógenos, como la dependencia de los países en desarrollo sin litoral de la infraestructura, las políticas y la estabilidad de los países de tránsito, así como de sus procedimientos administrativos de tránsito.

20. Una de las principales causas de la marginación de los países en desarrollo sin litoral era el elevado costo de las transacciones, motivo por el cual los países en desarrollo sin litoral y de tránsito necesitaban ayuda para los cruces de fronteras y para promover el uso de la informática, establecer regímenes eficaces de control aduanero mediante la simplificación de los procedimientos administrativos y realzar las facultades de las organizaciones comerciales gubernamentales. La cooperación bilateral y subregional debería contribuir a facilitar y armonizar el comercio.

21. Era apremiante forjar asociaciones de colaboración bilaterales y multilaterales, nacionales e internacionales, entre los sectores público y privado.

22. La Nueva Alianza para el Desarrollo de África (NEPAD) había puesto en marcha importantes iniciativas para que los países en desarrollo sin litoral y de tránsito pudieran adquirir progresivamente una infraestructura subregional y regional; además, esas iniciativas habían sido adoptadas por las comunidades económicas regionales, en particular la Unión Económica y Monetaria del África Occidental y la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental. Los países africanos sin litoral del Sahel eran particularmente vulnerables a las infraestructuras de transporte deficientes.

23. El ministro describió las iniciativas de Burkina Faso para crear y mantener una infraestructura de transporte de tránsito. El programa quinquenal del Presidente de

Burkina Faso tenía en cuenta ese aspecto, en particular la necesidad de modernizar la infraestructura económica y de servicios. Esas iniciativas, sin embargo, eran insuficientes, y el problema de las infraestructuras exigía más de lo que los Estados podían hacer por sus solos medios. Por ello exhortó a los países desarrollados y a otros asociados para el desarrollo a que cumplieran su compromiso en relación con los países en desarrollo sin litoral.

III. Intercambio de opiniones sobre el estado de la infraestructura del transporte de tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito

24. Hicieron declaraciones los siguientes jefes de delegación de los Estados Miembros de las Naciones Unidas: Sr. Hippolyte Lingani, Ministro de Infraestructuras de Burkina Faso; Sr. Bilge Cankorel, Embajador, Jefe de la Delegación de Turquía; Sr. Barlybay Sadykov, Representante Permanente Adjunto de Kazajstán ante las Naciones Unidas; Sr. Juan Buffa, Representante Permanente Adjunto del Paraguay ante las Naciones Unidas; Sra. Guadalupe Palomeque, Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de Bolivia; Sr. Galsan Bekhbat, Ministerio de Carreteras, Transporte y Turismo de Mongolia; Sr. Naindra Prasad Upadhaya, Ministerio de Industria, Comercio y Suministros de Nepal; Sr. Gilbert Noël Ouédraogo, Ministro de Transporte de Burkina Faso; Sr. Tsele Chakela, Ministro de Obras Públicas y Transporte de Lesotho; Sr. Areg Hovhannisyan, Ministerio de Relaciones Exteriores de Armenia; Sr. Ali Traore, Conseil burkinabé des chargeurs de Burkina Faso; Sr. Pang Chengjun, Misión Permanente de China ante las Naciones Unidas; Sr. Onkar Sarup, Alta Comisión de la India en Ghana; Sr. Owen Singini, Ministerio de Transporte, Obras Públicas y Vivienda de Malawi; Sr. Mahamadou Diallo, Ministerio de Equipamiento y Transporte de Malí; Sr. Jean Nsengiyumva, Dirección de Carreteras de Namibia; Sr. Hall Mahamane Habibou, Ministerio de Transporte y Aviación Civil del Níger; Sr. Benedict Lukwiya, Misión Permanente de Uganda ante las Naciones Unidas; Sr. Bernard Nfundu, Representante Permanente Adjunto, Misión Permanente de Zambia ante las Naciones Unidas; y Sr. Morgan Dube, Misión Permanente de Zimbabwe ante las Naciones Unidas.

IV. Medidas adoptadas por las organizaciones internacionales y regionales para ayudar a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito a desarrollar su infraestructura de transporte de tránsito

25. El Sr. Jeffrey Sachs, Director del Earth Institute de la Universidad de Columbia, pronunció un discurso de apertura por videoconferencia.

26. Hicieron exposiciones los representantes de los siguientes órganos internacionales y regionales: la Oficina del Alto Representante para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo de la Secretaría de las Naciones Unidas, la CEPA, la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico, el Banco Africano de Desarrollo; UNCTAD y el Banco Mundial.

V. Sesión extraordinaria sobre la dimensión subregional del desarrollo de la infraestructura del transporte de tránsito

27. Hicieron exposiciones los representantes de las siguientes organizaciones regionales y subregionales: el Mercado Común del África Meridional y Oriental, la Unión Económica y Monetaria del África Occidental, la Organización Marítima para África Occidental y Central, el Mercado Común del Sur, la Comunidad Económica de los Estados del África Central, el Corredor de transporte Europa-Cáucaso-Asia, la Comunidad del África Oriental, el Organismo de Coordinación de los transportes en tránsito por el corredor septentrional y la Unión Africana.

VI. Exposiciones especiales

28. El Sr. Richard Norment, Director Ejecutivo del Consejo Nacional para las Asociaciones entre los Sectores Público y Privado (NCPPP) de los Estados Unidos de América, hizo una exposición especial sobre las asociaciones entre ambos sectores.

29. El Sr. Laurent Sedogo, Ministro de Medio Ambiente de Burkina Faso, hizo una exposición especial sobre la sostenibilidad de la infraestructura de transporte de tránsito y sus efectos ambientales.

VII. Sesión de clausura

30. La Reunión aprobó el resumen de la Presidencia (véase el anexo II). En el anexo III figura la lista de participantes.

Anexo II de la carta de fecha 30 de julio de 2007 dirigida al Secretario General por el Representante Permanente de Malí ante las Naciones Unidas

Resumen de la Presidencia aprobado por la Reunión temática sobre el desarrollo de la infraestructura del transporte en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito

I. Análisis de la situación actual

1. A pesar de algunos adelantos en la aplicación del Programa de Acción de Almaty: Atención de las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral dentro de un nuevo marco mundial para la cooperación en materia de transporte de tránsito, desde su aprobación por la Asamblea General en 2003, los países en desarrollo sin litoral siguen teniendo que hacer frente a los problemas particulares que se derivan de su desventajosa situación geográfica, la carencia de una infraestructura de transporte de tránsito adecuada y unos procedimientos y reglamentos engorrosos.

2. Aunque afectan a todos los aspectos del proceso de desarrollo y el alivio de la pobreza, las dificultades derivadas de la carencia de litoral inciden de forma especialmente grave en la evolución del comercio exterior. Los costos adicionales del transporte de tránsito que deben sufragar los países sin litoral constriñen el desarrollo de sus exportaciones, ya que esa carga limita el abanico de posibles exportaciones y mercados en que las mercancías se pueden comercializar de forma rentable y competitiva. Los elevados costos del transporte encarecen enormemente el precio de las importaciones. Esos costos son el obstáculo más importante a un acceso equitativo a los mercados mundiales y a la competencia con otros países y constituyen el motivo principal de la marginación de países en desarrollo sin litoral dentro del sistema comercial internacional y de que dispongan de una exigua cuota en el mercado mundial de mercancías.

3. Los principales problemas de los países en desarrollo sin litoral son una infraestructura inadecuada de transporte ferroviario, transporte por carretera, puertos, hidrovías interiores, oleoductos y gasoductos, transporte aéreo y tecnologías de la información y las comunicaciones; una falta de las conexiones necesarias; una escasa armonización de normas y procedimientos; y un exiguo nivel de inversiones transfronterizas y de participación del sector privado. Unos servicios y una infraestructura de transporte y comunicaciones eficientes son un requisito vital para el desarrollo de los países en desarrollo sin litoral y para su integración eficaz en el sistema comercial internacional y la economía mundial. El deterioro de la infraestructura del transporte es uno de los principales problemas de los países en desarrollo sin litoral y de los países en desarrollo de tránsito. El uso ampliado de las tecnologías de la información y las comunicaciones en las operaciones de transporte de tránsito aumentaría enormemente la eficiencia de las infraestructuras de tránsito existentes.

4. Los datos preliminares reunidos por la Oficina del Alto Representante para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo de las Naciones Unidas demuestran que el desarrollo de infraestructura de transporte de tránsito en los países en desarrollo sin litoral ha

mejorado muy poco. La extensión total de las redes viales de esos países era de 1,04 millones de kilómetros en 2004, en comparación con 974.000 kilómetros en 2003; sólo el 40% de esa extensión total está pavimentada. La totalidad de las redes ferroviarias de todos los países en desarrollo sin litoral tiene una extensión de alrededor de 40.000 kilómetros; las redes de África y Asia aún están sin interconectar. La carga aérea total de los países en desarrollo sin litoral alcanzó a 351,3 millones de toneladas por año. Las flotas de las compañías aéreas de los países sin litoral son pequeñas; las redes de aerolíneas están dispersas, la tasa de utilización de aviones es baja y los costos son elevados. Las conexiones entre subregiones son insuficientes debido a la falta de una política adecuada que regule el sector del transporte aéreo.

5. En cuanto a la infraestructura de telecomunicaciones, en 2003 se registró un promedio de 5,1 líneas telefónicas principales por cada 100 habitantes en los países en desarrollo sin litoral. Esos países también iban a la zaga en la aplicación de la telefonía móvil, con un promedio de 6,8 abonados de telefonía móvil por cada 100 habitantes en 2003. La creciente brecha digital causa también gran preocupación; en 2003 los países en desarrollo sin litoral tenían 15,1 computadoras personales por cada 1.000 habitantes, frente al promedio mundial de 100,8.

6. Para desarrollar una infraestructura fiable de comunicaciones y transporte de tránsito requiere unas inversiones considerables; el establecimiento de asociaciones de colaboración entre los sectores público y privado; el fortalecimiento de la capacidad; la ejecución de reformas jurídicas y reglamentarias; y la revisión de los procedimientos institucionales y administrativos, incluidos análisis en profundidad de la composición del comercio exterior y de los condicionamientos de transporte de cada uno de los países sin litoral. Coordinar la infraestructura del transporte dentro de un país ya resulta de por sí una tarea ingente; coordinar las de varios países es aún más difícil.

II. Movilización de recursos financieros para el desarrollo de la infraestructura del transporte de tránsito

7. Dado que la infraestructura del transporte de tránsito es un requisito imprescindible para el crecimiento a largo plazo, los presupuestos nacionales tienen que dar prioridad a su desarrollo, entre otras cosas asignando los recursos necesarios a los trabajos de conservación y rehabilitación.

8. Las consecuencias financieras de crear y conservar redes eficientes de transporte de tránsito son de tal magnitud que los países en desarrollo sin litoral y de tránsito no pueden llevar a cabo una tarea tan enorme por sus propios medios. Dada la baja tasa de rentabilidad de la inversión en infraestructura, la ayuda financiera internacional sigue siendo la fuente principal de financiación del desarrollo de la infraestructura de que disponen los países en desarrollo sin litoral para salir del estancamiento. Cabe mencionar un aspecto positivo: en 2005, la asistencia oficial para el desarrollo (AOD) de los países de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) a los países en desarrollo sin litoral aumentó a 14,7 dólares de los Estados Unidos. Sin embargo, sólo aproximadamente el 3,7% de la AOD se asignó a infraestructura de transporte, almacenamiento y comunicaciones, frente a 6,3% en 2003. Esta situación preocupa profundamente a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.

9. El Banco Mundial, los bancos regionales de desarrollo y otras instituciones financieras y de desarrollo multilaterales deberían brindar una mayor asistencia financiera al desarrollo de la infraestructura del transporte de tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y a completar las conexiones faltantes en la red de transporte regional y subregional que vincularían a los países en desarrollo sin litoral con el resto de la región. Por otra parte, las instituciones multilaterales y bilaterales deberían redoblar sus esfuerzos de promoción de las inversiones públicas y privadas en el desarrollo de la infraestructura de transporte de tránsito en los países en desarrollo sin litoral, por ejemplo, mediante mecanismos de garantía de inversiones.

10. Los países en desarrollo sin litoral necesitan modalidades innovadoras para financiar su infraestructura y unas políticas adecuadas para fomentar la participación del sector privado con la mira de crear un entorno propicio que atraiga la participación de ese sector en proyectos de desarrollo de infraestructuras, en particular mediante asociaciones de colaboración con los sectores público y privado. En años recientes se ha acelerado la inversión en infraestructura, especialmente en los países que han adoptado medidas audaces para fomentar la inversión extranjera directa (IED) mediante la privatización. El potencial de participación del sector privado en el desarrollo infraestructural en los países en desarrollo sin litoral es considerable. También debería analizarse la posibilidad de crear fondos regionales de capital de riesgo para proyectos de infraestructura.

III. Cooperación regional y subregional para el desarrollo de la infraestructura del transporte de tránsito

11. La cooperación transfronteriza con los países de tránsito es crucial para el establecimiento de redes del transporte de tránsito eficientes. El tránsito resultará más sencillo y menos oneroso, tanto para los países sin litoral como para los países de tránsito, si tiene lugar en un entorno integrado. La integración y cooperación regionales de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito pueden ser provechosas si se mancomunan los limitados recursos existentes y se obtienen las economías de escala necesarias. Dos aspectos concretos merecen especial atención. Primero la integración regional reduce la desventaja que suponen los cruces de frontera y se facilita el acceso a los países vecinos y los mercados exteriores. Segundo, el desarrollo de la infraestructura es, cada vez más, una actividad de dimensión regional. Al parecer, los países en desarrollo sin litoral miembros de organizaciones de integración regional dinámicas reciben más IED y se integran mejor en la red regional de la infraestructura del transporte de tránsito.

12. En años recientes, las organizaciones de integración regional han puesto empeño en ampliar su infraestructura de transporte y comunicaciones y mejorar sus servicios para asegurar la sostenibilidad de su desarrollo. En ese sentido, se han firmado diversos acuerdos de gran alcance para planificar y normalizar para el desarrollo de infraestructura de transporte regional e identificar las conexiones faltantes en las redes de transporte regionales. Se han introducido numerosas reformas normativas para simplificar y racionalizar los procedimientos, interesar al sector privado y establecer fondos de viabilidad, etc. Sin embargo, debido a la falta de regímenes normativos adecuados en el sector y a los problemas de las estructuras institucionales, el crecimiento y la eficiencia del sector distan mucho todavía de ser satisfactorios.

13. Las rutas de tránsito al mar de los países sin litoral también pueden mejorarse mediante programas destinados a desarrollar una red integrada de transporte en los planos regional y subregional, por ejemplo el desarrollo de las carreteras transafricanas, las carreteras y ferrocarriles asiáticos y la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur. Deberían determinarse las necesidades de inversión de los países en desarrollo sin litoral y otorgarse prioridad a completar las conexiones faltantes en el marco de esas iniciativas regionales. También resultan de gran utilidad el Corredor de Desarrollo y la Iniciativa de desarrollo espacial (IDE) en África meridional. La IDE sitúa el transporte, en general, y el transporte de tránsito, en particular, en un contexto socioeconómico más amplio que considera el transporte con una perspectiva holística. Reconoce la interdependencia entre el transporte y otros sectores. Se subrayó que se debería dar prioridad al desarrollo de la infraestructura del transporte de tránsito y a completar las conexiones faltantes en la red de infraestructura regional.

14. Aunque la mayoría de las comunidades económicas regionales establecieron regímenes normativos para el transporte, se hecha de ver la ausencia de estrategias, y parámetros de referencia, metas y calendarios bien definidos para aplicarlos. Deberían elaborarse indicadores para cuantificar la gestión de las comunidades económicas regionales en la integración del transporte, en particular la integración física, la convergencia normativa y las cuestiones operacionales. El papel de la Unión Africana y de la NEPAD es especialmente importante para el desarrollo de una infraestructura de transporte de tránsito en el continente africano.

15. A fin de establecer una cooperación regional eficaz para el desarrollo de la infraestructura del transporte de tránsito harán falta una buena gobernanza, una paz y una seguridad mayores y la observancia de los acuerdos suscritos en los planos regional y subregional. Serán precisas reformas normativas, el fortalecimiento de la capacidad física y humana, la modernización de la gestión, el aumento de la participación del sector privado, la mejora de las medidas de facilitación del comercio, la adopción de enfoques apropiados en materia de corredores, la mejora de la seguridad, la introducción de nuevas tecnologías y la certeza de que en las políticas de desarrollo de la infraestructura se tenga en cuenta la reducción de la pobreza.

16. Las comunidades de integración regional y los comités de gestión de los corredores necesitan asistencia, tanto financiera como técnica, para poder establecer sistemas eficientes de transporte de tránsito en sus respectivas regiones.

17. La cooperación en materia de transporte de tránsito es una esfera importante de la cooperación Sur-Sur, pues tanto los países en desarrollo sin litoral como los países en desarrollo de tránsito son países en desarrollo. El Programa de Acción de Almaty constituye un marco excelente para esa cooperación.

IV. Entorno propicio para el desarrollo de la infraestructura del transporte de tránsito

18. La infraestructura del transporte de tránsito no se limita a la obra física. Debían adoptarse también medidas sustantivas para impartir más eficiencia al uso de las obras del transporte de tránsito existentes. A ese fin, habría que simplificar y racionalizar aún más las excesivas exigencias de documentación y los procedimientos en aduanas y cruces de fronteras; desarrollar activamente los

puestos de control fronterizo adyacentes; reducir sustancialmente los puestos de control y de aduanas superfluos; reducir significativamente el papeleo y los cuellos de botella burocráticos; introducir de forma generalizada tecnología informática moderna; y reforzar la aplicación de los acuerdos regionales y subregionales.

19. El establecimiento de un marco sólido para la actividad empresarial, con una buena gobernanza de los sectores público y privado en función de reglamentos transparentes y la elaboración de mejores prácticas, es el requisito indispensable para el desarrollo de una infraestructura de transporte de tránsito eficiente, que abarque la infraestructura social y de capital humano. El desarrollo de los recursos humanos es esencial para construir y conservar infraestructuras. Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito necesitan más ayuda en ese ámbito. Se destacó que tanto los países donantes como los países en desarrollo sin litoral y de tránsito receptores deberían adoptar las medidas necesarias para realzar la rendición de cuentas respecto del uso eficaz de los fondos destinados al desarrollo de la infraestructura del transporte de tránsito.

20. Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito tienen que adoptar políticas y estrategias transparentes para liberalizar el acceso a los mercados de infraestructuras y hacer una transición a los servicios de infraestructura en régimen de mercado. Se necesitan reformas que refuercen y potencien la participación del sector privado mediante su intervención en el diálogo normativo y la promoción de una mayor eficiencia operacional. Se deberían introducir políticas sobre competencia.

21. Los gobiernos deberían atribuir gran prioridad al sector del transporte y formular y reforzar sus políticas para atraer inversiones en infraestructura y servicios conexos. En ese contexto, la participación del sector privado es importante para elevar la calidad de los servicios de transporte y tránsito, en particular mediante un régimen de asociaciones de colaboración entre los sectores público y privado.

22. Las decisiones relativas a los proyectos de desarrollo del transporte deberían adoptarse previa consulta, cuando proceda, con los interesados pertinentes. Para asegurar una asignación adecuada y eficiente de inversiones al desarrollo de la infraestructura es fundamental que las autoridades locales y nacionales asuman el control real de esos programas y proyectos.

V. Papel de las instituciones internacionales financieras y de desarrollo y de las organizaciones internacionales

23. Los países donantes, las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas, las instituciones financieras y de desarrollo multilaterales, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, las comisiones regionales, el Banco Mundial, los bancos regionales de desarrollo, la Organización Mundial de Aduanas y la Organización Mundial del Comercio deberían brindar una asistencia financiera y técnica, mejor coordinada y más coherente, a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, en forma de subvenciones o préstamos en condiciones favorables, para la construcción, la conservación y la mejora de sus infraestructuras de transporte y almacenamiento y otras obras relacionadas con el tránsito. Debería asimismo prestarse atención prioritaria a las necesidades de los países en desarrollo sin litoral en materia de infraestructura del transporte de tránsito en el marco de la Iniciativa de ayuda para el comercio de la Organización Mundial del Comercio. Cabe

encomiar los esfuerzos de la Dependencia Especial para la Cooperación Sur-Sur del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y se pide a esa Dependencia que continúe sus gestiones, para facilitar la cooperación Sur-Sur en el ámbito del transporte de tránsito entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Además, las instituciones financieras y de desarrollo internacionales y otras organizaciones pertinentes deberían brindar mayor apoyo y asistencia para la creación de capacidad, a fin de realzar la eficiencia en el uso de las infraestructuras de tránsito existentes. En los procedimientos de evaluación de proyectos se deberían tener en cuenta los problemas especiales de los países en desarrollo sin litoral para facilitar los aspectos comerciales de esos proyectos.

24. La Oficina del Alto Representante para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo debería redoblar los esfuerzos para movilizar y coordinar las medidas de apoyo a la eficaz aplicación del Programa de Acción de Almaty por parte de las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales. En el futuro inmediato se debería dar prioridad a preparar y organizar eficazmente el examen de mitad de período del Programa de Acción.

VI. Conclusiones

25. Dada la situación geográfica de los países sin litoral, las redes e infraestructuras del transporte de tránsito son sectores claves para el desarrollo y la competitividad de sus productos en el mercado exterior. Sin embargo, el estado actual de las infraestructuras en esos países es lamentable y constituye uno de sus principales problemas.

26. Durante la Reunión, las delegaciones señalaron con precisión los condicionamientos que padecerían sus países en los planos nacional, subregional y regional. En sus declaraciones y exposiciones señalaron las prioridades en las que debería hacerse hincapié y propusieron medidas para contribuir a los debates que se celebrarían en 2008 durante la reunión de seguimiento de la aplicación del Programa de Acción de Almaty.

27. Se señalaron los siguientes condicionamientos:

- a) Las infraestructuras deficientes e inadecuadas;
- b) Los elevados costos de transporte debido a la insuficiencia de los servicios de infraestructura y a los numerosos obstáculos no arancelarios;
- c) El número limitado de las exportaciones de mercancías a los mercados internacionales;
- d) La elevada dependencia de productos de exportación con un valor añadido insignificante;
- e) Las prácticas burocráticas en los puestos fronterizos;
- f) La inseguridad en las carreteras;
- g) El material de transporte deficiente y obsoleto.

28. Se señalaron las siguientes prioridades:

- a) La preservación y el refuerzo de las obras de tránsito mediante trabajos adecuados de conservación;
- b) La construcción de las conexiones viales faltantes entre los países en desarrollo sin litoral;
- c) La mejora de la libre circulación del tráfico;
- d) La sostenibilidad de la infraestructura de transporte.

29. Las declaraciones y exposiciones durante la Reunión sirvieron de base a propuestas concretas que deberían examinarse en el proceso preparatorio del examen de mitad de período en 2008. Se contribuiría de ese modo a acelerar la aplicación del Programa de Acción de Almaty. Cabe mencionar las propuestas siguientes:

- a) Ayudar a las comunidades económicas regionales y a otras organizaciones pertinentes, como los comités de gestión de corredores, a elaborar programas de desarrollo de la infraestructura del transporte de tránsito en el plano comunitario;
- b) Reforzar las capacidades de las comunidades económicas regionales y de sus Estados miembros para elaborar y ejecutar programas coordinados de desarrollo de infraestructuras;
- c) Ayudar a las comunidades económicas regionales a movilizar recursos para ejecutar los diversos componentes de los programas (infraestructuras y facilitación del transporte);
- d) Armonizar los procedimientos, la documentación y los peajes;
- e) Armonizar el control de la carga por eje y el tamaño de los vehículos;
- f) Elaborar proyectos de oleoductos y gasoductos, principalmente en corredores prioritarios;
- g) Redactar un acuerdo modelo de concesión ferroviaria;
- h) Elaborar un plan modelo para la red ferroviaria regional;
- i) Elaborar acuerdos sobre redes de hidrovías interiores y movilizar los recursos financieros necesarios para su eficaz aplicación;
- j) Elaborar y aplicar un plan en consonancia con la Declaración de Yamoussoukro;
- k) Elaborar un plan regional de búsqueda y salvamento que tenga en cuenta las dimensiones técnicas y políticas;
- l) Movilizar a los asociados técnicos y financieros para que brinden apoyo a los programas;
- m) Ampliar los ejes regionales (por ejemplo, el Eje Perú-Brasil-Bolivia, el Eje Interoceánico Central, el Eje de Capricornio, el Eje Paraguay-Brasil-Argentina-Chile y el Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná);
- n) Integrar el enfoque multimodal en el diseño, la construcción y la gestión de los servicios e infraestructuras del transporte de tránsito;
- o) Establecer asociaciones de colaboración entre los sectores público y privado;

p) Promover un sistema informatizado de supervisión de las mercancías en el corredor;

q) Establecer una dependencia de coordinación con los órganos de las Naciones Unidas por conducto de las oficinas del PNUD en los países;

r) Integrar la dimensión medioambiental en los proyectos de desarrollo de la infraestructura del transporte mediante evaluaciones ambientales adecuadas.

30. El documento final de la Reunión debiera presentarse como aportación sustantiva al examen de mitad de período y debería también publicarse como documento del sexagésimo segundo período de sesiones de la Asamblea General de las Naciones Unidas.

Anexo III de la carta de fecha 30 de julio de 2007 dirigida al Secretario General por el Representante Permanente de Malí ante las Naciones Unidas

Lista de participantes de la Reunión temática sobre el desarrollo de la infraestructura del transporte en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito

Delegaciones nacionales

Argelia
Armenia
Bangladesh
Bélgica
Bhután
Bolivia
Burkina Faso
Camerún
Chad
China
Estados Unidos de América
Guinea
India
Kazajstán
Lesotho
Malawi
Malí
Mongolia
Mozambique
Namibia
Nepal
Níger
Paraguay
República Democrática Popular Lao
Senegal
Sudáfrica
Swazilandia
Turquía
Uganda
Zambia
Zimbabwe

Sistema de las Naciones Unidas

Oficina del Alto Representante para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo de la Secretaría de las Naciones Unidas

Comisión Económica para África

Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo

Organizaciones regionales y subregionales

Unión Africana

Comunidad del África Oriental

Comunidad Económica de los Estados del África Central

Unión Económica y Monetaria del África Occidental

Comité Interestatal Permanente de Lucha contra la Sequía en el Sahel

Organismo de Coordinación del transporte de tránsito en el Corredor Septentrional

Corredor de transporte Europa-Cáucaso-Asia

Organización Marítima para África Occidental y Central

Consejo Nacional para las Asociaciones entre el Sector Público y Privado

Bancos de desarrollo regionales e internacionales

Banco Mundial

Banco Africano de Desarrollo

Banco Árabe para el Desarrollo Económico de África
