



**Consejo Económico y  
Social**

Distr.  
GENERAL

E/CN.17/1996/31  
4 de abril de 1996  
ESPAÑOL  
ORIGINAL: INGLÉS

---

COMISIÓN SOBRE EL DESARROLLO SOSTENIBLE  
Cuarto período de sesiones  
18 de abril a 3 de mayo de 1996

REUNIÓN DE ALTO NIVEL

Informe de la Junta Consultiva de Alto Nivel sobre el Desarrollo  
Sostenible acerca de su quinto período de sesiones

(Nueva York, 29 a 31 de enero de 1996)

Resumen

La Junta Consulta de Alto Nivel sobre el Desarrollo Sostenible celebró su quinto período de sesiones en la Sede de las Naciones Unidas, en Nueva York, del 29 al 31 de enero de 1996. En él se examinaron los temas siguientes: las repercusiones en el desarrollo sostenible de la revolución mundial de las comunicaciones por medios múltiples, los sistemas sostenibles de energía y de transporte y el papel que desempeñará la Junta cuando en 1997 se examinen los progresos alcanzados en la aplicación de los compromisos de Río.

La Junta se reunió con el Secretario General los días 29 y 31 de enero de 1996. En el capítulo III del informe figura un resumen de los debates celebrados el 31 de enero.

La Junta tuvo ante sí varios documentos de antecedentes relativos a las cuestiones y los problemas conexos con cada uno de esos tres temas. Varios especialistas técnicos formularon declaraciones y participaron activamente en los debates relativos a los tres temas.

En lo que respecta a la cuestión de las comunicaciones, la Junta convino en que si se tuviese mayor acceso a las modernas tecnologías de telecomunicaciones e información se podría promover el desarrollo sostenible mediante el fomento del crecimiento económico, el suministro de acceso a la información, la promoción de la sociedad civil y la reducción de los viajes,

que consumen energía. El costo relativamente bajo de esas tecnologías permite a los países en desarrollo "saltarse" las tecnologías anticuadas y más costosas. Sin embargo, también es posible que las nuevas tecnologías promuevan el consumismo, lo que permite a las empresas multinacionales, mejor informadas, explotar la situación local abrumando a la población con torrentes de información y reduciendo la diversidad cultural.

A fin de ampliar y mejorar los servicios de telecomunicaciones, en la actualidad muchos países están privatizando algunos servicios e introduciendo la competencia. Para garantizar un acceso amplio a precios razonables, los países emplean varios métodos de regulación y subvenciones cruzadas para los servicios básicos.

Las nuevas tecnologías de comunicación e información también hacen posible el intercambio rápido y económico de información y de datos mediante redes electrónicas, como la Internet, con lo cual se promueve la participación en la adopción de políticas, el intercambio de comunicación entre comunidades de intereses y la supervisión de los indicadores de desarrollo sostenible.

La Junta convino en que todos los países deben alentar el uso de tecnologías de información modernas y deben educar al público en general para que los hogares y los negocios aprovechen la internacionalización.

En lo que respecta al tema de la energía y el transporte, la Junta observó que en la actualidad los combustibles fósiles suministran el 85% de la energía comercial del mundo y el 97% del combustible utilizado en el transporte. La mayor parte de ese consumo se produce en los países desarrollados, pero se prevé que la mayor parte del crecimiento futuro tendrá lugar en los países en desarrollo, en donde 2.500 millones de personas todavía tienen poco acceso a la energía comercial. La falta de energía es una barrera para el desarrollo socioeconómico, pero las pautas de producción y consumo también contribuyen a muchos problemas ambientales.

La Junta convino en que para lograr que los sectores de la energía y el transporte sean más sostenibles será necesario efectuar cambios de importancia en políticas como las subvenciones para la energía y el transporte y también reorientar los programas de investigación energética. Con esos cambios sólo se lograrán resultados dentro de varios decenios, debido al gran volumen de los sectores de la energía y el transporte.

En los últimos años la preocupación por la disponibilidad a largo plazo de combustibles fósiles se ha desplazado en dirección a la contribución de las emisiones de anhídrido carbónico al calentamiento mundial. La Junta convino en que si bien el mundo dependerá de los combustibles fósiles durante muchos decenios, es muy viable aumentar la eficiencia energética y, en consecuencia, disminuir las repercusiones sobre el medio ambiente de los combustibles fósiles. También están aumentando rápidamente las posibilidades dimanado de los combustibles no derivados del carbono. La Junta convino en que el principal obstáculo para la utilización amplia de medidas de eficiencia energética y de fuentes de energía renovables es la ventaja competitiva de los combustibles fósiles, que probablemente se mantendrá mientras no se internalicen sus costos ambientales. La Junta prevé abordar con mayor profundidad la cuestión de la energía en sus trabajos futuros.

El transporte representa el 24% de la demanda mundial de energía comercial y se espera que la demanda de energía para el transporte siga aumentando, en particular debido al rápido crecimiento del transporte en los países en desarrollo. El sector del transporte tiene efectos importantes en el desarrollo sostenible debido a las emisiones de gases que provocan el efecto invernadero, los efectos de los contaminantes en la salud humana, la congestión urbana y otros factores. Algunas estimaciones sugieren que los costos sociales y ambientales de las pautas actuales de transporte son iguales o mayores que los costos del combustible. Si bien en los últimos años se han producido grandes mejoras en la eficiencia de los combustibles para vehículos, ello ha quedado anulado por el aumento en el uso de vehículos y en el empleo de vehículos menos eficientes en el uso de combustible. La Junta instó a los gobiernos a que presentaran informes sobre los logros alcanzados en respuesta a las recomendaciones de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible encaminadas a eliminar el plomo de la gasolina.

La Junta convino en que los problemas relacionados con el transporte se podrían aliviar con nuevas tecnologías para vehículos que usen la energía eficientemente. Otros cambios, que requerirán más tiempo, incluirán el uso de otros combustibles y, especialmente, vehículos eléctricos. Los cambios en la estructura de los sistemas de transporte a fin de alentar el cambio hacia modos más eficientes serán una contribución importante para reducir los problemas ambientales, pero ello exigirá un conjunto de intervenciones de política más complejas.

Las políticas de energía sostenible y de transporte se pueden centrar en tres objetivos principales: a) la reducción de las emisiones de los sistemas de transporte; b) el cambio hacia sistemas de transporte de menor nivel de emisiones; y c) la reducción de la demanda de transportes. En particular es necesario prestar mayor atención a las medidas para desalentar el transporte privado y alentar el uso de sistemas de transporte público.

Si bien es poco probable que sea práctico internalizar plenamente los costos y beneficios ambientales conexos con el transporte, deberán adoptarse medidas económicas y regulatorias en ese sentido, en particular establecer otros sistemas de transporte, aumentar el precio del combustible y realizar campañas educativas de promoción de modos de vida más modestos.

Como la competencia internacional puede ser un obstáculo para la adopción de políticas ambientales, será necesario aplicar o coordinar en el plano internacional reglamentos y normas ambientales más efectivos y rigurosos para los sistemas de transporte.

La Junta convino en que se deberá prestar más atención a varias cuestiones: limitar el crecimiento del tráfico aéreo; ofrecer incentivos para autos más eficientes y menos contaminantes; alentar esquemas de gestión de planificación del menor costo y de la demanda a fin de estimular la eficiencia energética; y establecer esquemas de tributación ambiental convenidos internacionalmente.

En cuanto al examen que se realizará en 1997 de los progresos alcanzados en la aplicación de los Compromisos de Río, la Junta decidió que su contribución consistiría en a) la adopción de medidas encaminadas a generar un debate sobre la aplicación de los Compromisos de Río entre los grupos interesados de los miembros de la Junta y b) la preparación de un informe que se presentará en el quinto período de sesiones de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, que se celebrará en abril de 1997. La Junta convino en que en ese informe se examinará la situación del debate sobre el desarrollo sostenible, se estudiarán los obstáculos para el logro del desarrollo sostenible y se determinarán las medidas que deberán adoptarse para establecer objetivos factibles, centrándose en un número limitado de cuestiones cruciales, inclusive la energía y el transporte, así como en otras cuestiones generales, como la internacionalización y la privatización, el mayor acceso a los recursos y el aumento de la participación.

ÍNDICE

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
I. LA REVOLUCIÓN DE LAS COMUNICACIONES Y EL DESARROLLO SOSTENIBLE . . . . .	1 - 11	6
II. SISTEMAS SOSTENIBLES DE ENERGÍA Y TRANSPORTE . . .	12 - 34	9
III. REUNIÓN CON EL SECRETARIO GENERAL . . . . .	35 - 45	14
IV. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA LABOR FUTURA: CONTRIBUCIÓN AL EXAMEN DE 1997 DE LOS PROGRESOS LOGRADOS EN EL CUMPLIMIENTO DE LOS COMPROMISOS DE RÍO . . . . .	46 - 48	16
V. ORGANIZACIÓN DEL PERÍODO DE SESIONES . . . . .	49 - 56	17

Anexos

I. Esquema general del informe que se presentará a la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible en su quinto período de sesiones como contribución al examen de 1997 de los progresos realizados en la aplicación de los compromisos de Río . . . . .		19
II. Programa . . . . .		23
III. Currículos de los miembros de la Junta . . . . .		24

I. LA REVOLUCIÓN DE LAS COMUNICACIONES Y EL DESARROLLO SOSTENIBLE

A. Telecomunicaciones y desarrollo sostenible

1. Las modernas tecnologías de telecomunicaciones e información de acceso amplio pueden promover el desarrollo sostenible de varias maneras: promoviendo el crecimiento económico y la diversificación, suministrando a la población información sobre la sostenibilidad, promoviendo y facilitando una sociedad civil vigorosa y reduciendo el transporte de gran consumo de energía, inclusive mediante conferencias electrónicas, conferencias por vídeo, teletrabajo, educación a distancia y telemedicina. El bajo costo de esas tecnologías en relación con los antiguos sistemas de comunicaciones permite que los países en desarrollo puedan "saltarse" las tecnologías más anticuadas; por ejemplo, algunos países en desarrollo ya tienen una proporción más alta de líneas telefónicas digitales que muchos países desarrollados. Las telecomunicaciones modernas también pueden ayudar a reducir el éxodo de intelectuales, al permitir que la población de los países en desarrollo esté en contacto con sus colegas y con los acontecimientos de carácter mundial. Para aprovechar esas ventajas, las sociedades deberían reconocer que las comunicaciones son una necesidad básica y facilitar el acceso universal.

2. No obstante, las nuevas tecnologías también plantean riesgos para el desarrollo sostenible: quizás promuevan la internacionalización del consumismo mediante la publicidad y otros medios; amenazan abrumar a la población con un caudal inasimilable de información de calidad y fiabilidad variables, que exigen el desarrollo de nuevas capacidades de evaluación y gestión; y quizás permitan a las grandes empresas multinacionales explotar la situación porque tienen acceso a información de mejor calidad. También es necesario velar por que se mantenga la diversidad cultural.

3. Si bien la mayor parte de las nuevas tecnologías se está desarrollando en respuesta a la demanda de los países desarrollados, algunas de ellas son de interés particular para los países en desarrollo. Por ejemplo, nuevas tecnologías radiotelefónicas permiten la difusión de los servicios básicos a las zonas rurales y remotas a un costo mucho menor que las líneas terrestres tradicionales. Las telecomunicaciones también están abriendo nuevas oportunidades económicas para los países en desarrollo, al permitirles prestar en los mercados de los países desarrollados servicios de información de gran intensidad de mano de obra. Por ejemplo, la India cuenta con una industria de elaboración de programas de computadora que está creciendo rápidamente, con clientes en países desarrollados, y en Jamaica hay más de 25 empresas que prestan servicios de procesamiento de información a clientes de los Estados Unidos de América y el Canadá.

B. Mejoramiento de los servicios de telecomunicaciones

4. A fin de ampliar y mejorar los servicios de telecomunicaciones, en la actualidad muchos países están adoptando un enfoque pluralista en relación con el sector de las telecomunicaciones, que permite el funcionamiento de empresas privadas en un sistema de competencia abierta, la existencia de monopolios privados regulados o de organismos de propiedad pública, con normas que velan

por que todos los usuarios tengan acceso a los servicios a precios razonables y todas las empresas tengan igualdad de oportunidades en los sectores competitivos. No existe un modelo único para este proceso de reestructuración; cada proceso depende de la organización y la infraestructura existentes de telecomunicaciones, el tamaño del país y del mercado, su nivel tecnológico y su estructura económica. No obstante, todos los países deben tener en cuenta la naturaleza mundial de la nueva tecnología de la información.

5. Quizás la promoción del acceso universal a los servicios básicos de telecomunicaciones exija que algunos servicios reciban subvenciones cruzadas. No obstante, en general no será necesario que las telecomunicaciones reciban subvenciones con cargo a los ingresos generales de los gobiernos porque normalmente existe suficiente capacidad de pago. Otros servicios de telecomunicaciones, como el correo electrónico, la educación a distancia, la telemedicina o la Internet, deberán proporcionarse sobre la base de la plena recuperación de los costos.

### C. Redes electrónicas

6. Los adelantos en la tecnología de telecomunicaciones, computadoras, satélites y fibras ópticas, que incluyen tanto nuevas capacidades como menores costos, también han abierto nuevas posibilidades para el intercambio nacional e internacional rápido y económico de información y de datos a través de redes electrónicas, como la Internet. Ese tipo de capacidad puede servir para promover la participación amplia en los procesos de elaboración de políticas, el intercambio de información entre comunidades con intereses no localizados, como grupos ecológicos o de mujeres, el acceso a los indicadores de desarrollo social y su supervisión, las comunicaciones entre empresas y clientes en los planos nacional e internacional, la descentralización de los servicios gubernamentales y comerciales, el intercambio de datos entre instituciones financieras y una gran variedad de otras actividades que contribuyen al desarrollo sostenible. Hay una gran demanda de las organizaciones privadas, oficinas gubernamentales e instituciones de investigación y enseñanza para tener acceso a ese tipo de redes.

7. Para muchos países es mucho más fácil disponer de información y datos sobre las condiciones y las actividades nacionales, inclusive las relativas al desarrollo sostenible, a través de organizaciones internacionales, más que de fuentes nacionales. Todos los países suministran información a las Naciones Unidas, al Banco Mundial y a los organismos especializados, y se puede disponer de esa información, en varias formas, a través de la Internet, de manera directa o indirecta. El establecimiento de redes nacionales conectadas a la Internet no sólo brindará acceso inmediato a ese tipo de información, sino que también alentará a las fuentes nacionales de información a poner datos e información directamente a disposición de la redes nacionales.

8. Si bien la mayor parte de los países del mundo tiene uno o más sistemas conectados a la Internet a través de líneas internacionales alquiladas o de pequeñas terminales de satélite, especialmente en África todavía hay muchos países sin ese tipo de servicio. Entre los 48 países menos adelantados, sólo dos cuentan con redes o con servidores conectados directamente a la Internet.

Las barreras a la conexión no se deben esencialmente a la complejidad o al costo de la tecnología, sino a obstáculos institucionales normativos.

9. En algunos países, entre las limitaciones al establecimiento de ese tipo de redes están las disposiciones normativas que prohíben a los operadores de las redes alquilar líneas y cobrar por sus servicios, o que limitan el uso de aparatos de módem en las líneas telefónicas. En otros países, los organismos de telecomunicaciones consideran que las redes electrónicas son un modo de mejorar los servicios y han prestado apoyo a su desarrollo.

El programa del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) de establecimiento de redes de desarrollo sostenible presta apoyo a los países en desarrollo para la etapa de establecimiento de redes electrónicas que conectan universidades, organismos gubernamentales, oficinas del PNUD y otras oficinas interesadas en el desarrollo sostenible. Las organizaciones anfitrionas, elegidas por un comité directivo nacional, pueden ser universidades, organismos gubernamentales u organizaciones no gubernamentales y se espera que presten a todos los interesados acceso a la red y a la Internet, a través de computadoras, aparatos de módem y líneas telefónicas. En general se espera que las redes se puedan autofinanciar en el plazo de dos años mediante las suscripciones de los usuarios, aunque el tiempo necesario dependerá del tamaño del país, de la disponibilidad de computadoras y de líneas telefónicas y de la iniciativa de los organizadores de la red. El costo de establecer un servicio de ese tipo y hacerlo funcionar durante dos años ha sido de aproximadamente 150.000 dólares. Desde 1992 el programa ha facilitado la introducción de nodos de transferencia de datos en 21 países y se espera que en 1996 entren en funcionamiento otros 10.

#### D. Conclusiones

10. Se está produciendo una revolución de las comunicaciones y la sociedad de la información está reemplazando rápidamente a la sociedad industrial. Todos los países deberían promover las tecnologías modernas de información, incluso la Internet y las redes locales, a fin de que sus hogares y empresas puedan aprovechar mejor el proceso de internacionalización. Los países deberían prepararse para una nueva era educando al público en general, en particular a los analfabetos. Los jóvenes de cada nación serán los dirigentes del cambio, y la generación anterior deberá velar por la continuidad de su cultura. La revolución de las comunicaciones constituye un desafío enorme, porque cambiará la vida familiar y las relaciones de los pueblos con sus tradiciones espirituales, costumbres sociales y jerarquías sociales.

11. Todos los sectores de la sociedad deberán contribuir de la manera siguiente para hacer frente a los desafíos que plantea la sociedad de la información:

- a) Los padres deben mantener la cohesión de la unidad familiar;
- b) Las organizaciones de nivel local, las comunidades y los grupos de interés deben promover la participación amplia del público en el desarrollo sostenible;

c) Los gobiernos locales, deben proporcionar un foro para compartir ideas y problemas y hacer que la comunidad participe a través de medios como los tableros de anuncios electrónicos;

d) Los gobiernos estatales o regionales deben suministrar bancos de datos y asesoramiento de expertos;

e) Los gobiernos federales deben preparar y asignar un marco jurídico y normativo, suministrar fondos y facilitar la interacción con las industrias importantes para el desarrollo de la infraestructura de las comunicaciones;

f) La comunidad internacional debe hacer más para velar por que todos los países aprovechen la revolución de las comunicaciones.

## II. SISTEMAS SOSTENIBLES DE ENERGÍA Y TRANSPORTE

### A. Aspectos del problema de la energía

12. En la economía mundial el consumo de servicios de energía y de transporte y la inversión en estos sectores representan entre el 10% y el 15% del producto interno bruto (PIB). Aproximadamente el 20% de las inversiones mundiales se destinan al sector de la energía y un 10% aproximadamente a la infraestructura de transportes. El volumen de las operaciones de la industria mundial de combustibles fósiles asciende a 1 billón de dólares de los EE.UU. por año, en comparación con una economía mundial que tiene un valor aproximado de 26 billones de dólares. El Consejo Mundial de la Energía calcula que se requieren inversiones anuales de 1 billón de dólares en la totalidad del sector mundial de energía para satisfacer los aumentos previstos de la demanda.

13. En todo el mundo los combustibles fósiles aportan aproximadamente el 85% de los suministros mundiales de energía comercial primaria, el 97% del combustible que se utiliza en el transporte y el 64% de la electricidad que se utiliza en las redes nacionales.

14. Pese a que el grueso del consumo mundial de energía actualmente corresponde a los países desarrollados, se prevé que la mayor parte de su aumento futuro se producirá en los países en desarrollo. En 1990 los países en desarrollo consumieron el 29% de la energía mundial; se calcula que dicho porcentaje aumentará a casi el 50% en el año 2020, mientras que en los países industrializados disminuirá del 51% a un poco menos del 40%, y que en las economías en transición se reducirá de alrededor del 20% a aproximadamente el 15%.

15. En los países en desarrollo hay 2.500 millones de personas, principalmente en las zonas rurales, que tienen poco acceso a los suministros de energía comercial. Si bien la falta de energía es un obstáculo para el desarrollo y el crecimiento socioeconómicos, la forma en que se produce y utiliza, junto con el nivel actual y proyectado de consumo provocan muchos problemas ambientales.

16. Para avanzar hacia una economía mundial más sostenible en materia de energía y de transporte se requerirán cambios importantes en las políticas, pero éstos a su vez sólo darán fruto al cabo de varios decenios, dado el tamaño

considerable del sector. Sin embargo, en la actualidad hay muchos casos de políticas deficientes. Por ejemplo, las subvenciones estatales a los precios de la energía en todo el mundo ascienden aproximadamente a 200.000 millones de dólares anuales, y en los países en desarrollo el total de las subvenciones a la energía en 1992 superó al total de la asistencia oficial para el desarrollo. Otro problema es que los gobiernos de los países desarrollados gastan más del 50% de sus presupuestos de investigación sobre la energía, que ascienden a 8.000 millones de dólares al año, en programas nucleares, mientras que se destina menos del 10% a las fuentes renovables de energía. Las empresas que subvencionan la utilización de automóviles por sus empleados obtienen con frecuencia desgravaciones fiscales.

17. A nivel mundial, el sector de la energía ha sido objeto de muchos estudios en profundidad a lo largo de los años y las inquietudes respecto de la disponibilidad y la seguridad a largo plazo de los combustibles fósiles han cedido el paso en gran medida a otras relativas a la contribución de las emisiones antropógenas de anhídrido carbónico al recalentamiento del planeta, especialmente en la labor del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre Cambios Climáticos. También se ha expresado inquietud respecto de la seguridad de la energía nuclear.

18. El mundo continuará dependiendo durante muchos decenios de los combustibles fósiles para la generación de electricidad y el transporte. No obstante, existen considerables posibilidades de utilizar la energía más eficientemente, lo cual en teoría permitirá reducir en gran medida las repercusiones ambientales de los combustibles fósiles. Además, está aumentando rápidamente el potencial de los combustibles que no contienen carbono. El principal obstáculo para la aplicación generalizada de medidas que contribuyan a la utilización eficiente de energía y de fuentes renovables de energía, incluidas las tecnologías de energía solar, eólica y de las mareas, es la ventaja competitiva de los combustibles fósiles, que se mantendrá probablemente mientras no se tome conciencia de su costo para el medio ambiente.

19. La Junta se propone abordar en mayor profundidad las cuestiones de la energía en su labor futura, pero en el período de sesiones en curso decidió concentrar la atención en las cuestiones relativas al sector del transporte.

#### B. Cuestiones relativas al transporte

20. En 1990, el 24% de la demanda de energía de consumo final (comercial) en el mundo correspondió al sector del transporte, y alrededor del 30% de ella a los países miembros de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE). Las cifras cotejables para los países de la OCDE de América del Norte y para los países en desarrollo fueron de 34% y 17% respectivamente, lo que pone de manifiesto la enorme diferencia en cuanto a motorización entre los países desarrollados y los países en desarrollo.

21. En 1990, la demanda del sector del transporte representó dos terceras partes del aumento de la demanda de energía en los países desarrollados, en comparación con aproximadamente el 15% de su aumento en los países en desarrollo y las economías en transición.

22. Alrededor del 60% del consumo mundial de energía para el transporte corresponde al desplazamiento de pasajeros y el 40% al de mercaderías. Existe una correlación estrecha y positiva entre el transporte de estas últimas y el producto nacional bruto (PNB). Con el tiempo, al elegir el modo de transporte se ha tendido a favorecer los sistemas rápidos y de alto consumo de energía. El transporte de pasajeros tiene una correlación mucho menos estrecha con el PNB y con el PNB per cápita; las políticas de transporte, la disponibilidad de infraestructura, las configuraciones espaciales urbanas y los factores y preferencias socioculturales influyen en gran medida en la elección entre diversos modos de transporte de pasajeros.

23. Varios marcos hipotéticos de la demanda mundial futura de transporte preparados por el Instituto Internacional de Análisis Aplicado de Sistemas hacen pensar que, sobre la base de las políticas actuales, las tendencias al aumento de la movilidad y al cambio de los modos de transporte recientemente observadas determinarán la evolución de la eficacia en el empleo del combustible, lo que supone un aumento de la demanda mundial de energía para el transporte a un ritmo más o menos análogo (lineal) al de decenios anteriores. En estas situaciones hipotéticas se pone de manifiesto una tendencia hacia la saturación de la demanda de transporte en los países de la OCDE, pero un aumento rápido y sostenido en los países en desarrollo, debido a los esfuerzos de muchos de esos países en que se registra un crecimiento dinámico por ponerse a la par con los países en desarrollo.

24. El sector del transporte resulta de considerable interés no sólo por su importancia como fuente de emisiones de gases que producen el efecto de invernadero, sino también por las repercusiones sobre la salud de las personas y en el medio ambiente que guardan relación con otros contaminantes y con varias otras cuestiones, como los accidentes de tráfico, la congestión, el ruido, las dificultades para el acceso a las ciudades, la competencia por la utilización de la tierra y la restricción del acceso de los pobres a servicios básicos, problemas que son de importancia creciente en los países en desarrollo.

25. Algunos cálculos indican que los costos sociales y ecológicos relacionados con las pautas actuales del transporte son por lo menos equivalentes a los costos marginales del combustible antes de deducir los impuestos, y pueden llegar a cuadruplicar dicha cifra.

26. Pese a que ha habido grandes mejoras en cuanto al rendimiento del combustible y el control de las emisiones por unidad de combustible consumido, estos efectos se han visto neutralizados en el transporte por automóvil por el número creciente de vehículos por persona (motorización), la cantidad creciente de viajes por vehículo (movilidad) y la tendencia a utilizar vehículos menos eficientes en cuanto a consumo de combustible, como las "furgonetas familiares", los vehículos con tracción en las cuatro ruedas y los camiones livianos. En el transporte aéreo se han observado grandes mejoras en cuanto a eficiencia energética, gracias al aumento de los asientos por avión, el incremento del número de pasajeros y el perfeccionamiento de los motores, pero en este ámbito, una vez más, el aumento del volumen de viajes aéreos ha significado un incremento sostenido de las emisiones nocivas. Por otra parte, la repercusión de éstas en la estratosfera tiene repercusiones más graves que las emisiones atmosféricas de bajo nivel.

### C. Tecnologías nuevas

27. Algunos problemas relacionados con el transporte pueden resolverse de diversas maneras, incluso a corto y mediano plazo, mediante el mejoramiento de la tecnología; éste se observa principalmente en el perfeccionamiento de los motores de combustión interna y la reformulación de los combustibles fósiles, cuyos resultados son vehículos menos y contaminantes de mayor rendimiento energético. Otras modificaciones, que requerirían más tiempo, serían los combustibles alternativos y los vehículos eléctricos; el alcance de dichas mejoras sería especialmente amplio en el caso de los automóviles y los buses, pero menor en el del transporte aéreo. Los cambios en la estructura de los sistemas de transporte destinados a fomentar la adopción de modos intrínsecamente más eficaces en cuanto a la protección del medio ambiente como el ferrocarril y la navegación fluvial para el transporte de carga y el aumento del transporte urbano masivo y de los servicios ferroviarios interurbanos de alta velocidad para el transporte de pasajeros, supondrían una contribución importante a la reducción de los problema ecológicos, pero requerirían cambios más complejos en materia de políticas. Aparte del problema de las emisiones existe el de la congestión, para aliviar el cual ofrece grandes posibilidades de la conjugación de los sistemas de tránsito masivo con la gestión del acceso a las zonas congestionadas.

### D. Políticas destinadas a apoyar e intensificar el ritmo del cambio

28. Las políticas podrán centrarse en tres objetivos estratégicos principales: a) reducir las emisiones de cada modo de transporte; b) estimular el cambio de un modo de transporte a otro; y c) administrar la demanda de transporte. Las inversiones económicas, los enfoques normativos y la planificación urbana y espacial también pueden cumplir funciones importantes.

29. Si bien las medidas destinadas a acelerar la introducción de tecnologías para reducir las emisiones nocivas y aumentar el rendimiento del combustible ofrecen grandes posibilidades de reducir las repercusiones ambientales, el aumento en el volumen del tráfico neutraliza por lo general dichos avances. Por consiguiente, merecen mayor atención las medidas tendientes a reducir la demanda de transporte. La planificación integrada de la utilización del suelo y del transporte para favorecer el transporte masivo es uno de estos enfoques, que podría incorporar medidas como a) concentrar las áreas de urbanización residencial de alta densidad y los lugares que atraen a visitantes en zonas que cuenten con buenos servicios de transporte público y, tal vez, prohibir la instalación de supermercados a los que no sea posible llegar mediante el transporte público; b) utilizar los ingresos procedentes de los peajes, los aparcamientos, los derechos de registro de vehículos y los impuestos para financiar el transporte público; c) restringir el acceso al centro de las ciudades mediante el cobro de tarifas de aparcamiento, peajes o, sencillamente, la prohibición de ingreso; d) aumentar la cobertura, la capacidad y la frecuencia de la red de transporte público; e) aumentar la velocidad y el acceso, por ejemplo mediante pistas especiales para el transporte público y el tránsito de vehículos compartidos; f) mejorar la comodidad y la seguridad; y g) ampliar los aparcamientos en las principales terminales de tránsito y los servicios de aparcamiento y tránsito de las zonas suburbanas. Además, la

política de los gobiernos podría orientarse a estimular o reforzar varias tendencias relacionadas con la revolución de las telecomunicaciones y la información, como el "trabajo a distancia" y las "compras a distancia", a fin de reducir la demanda de servicios de transporte urbano de baja densidad.

30. En algunas ciudades se ha utilizado la gestión de la demanda unida a la creación de alternativas de tránsito masivo para reducir la congestión de las zonas urbanas. En Singapur funciona tal vez el sistema más amplio, que consta de varias medidas, entre ellas el cobro automatizado de peajes de carretera y los gravámenes onerosos a la propiedad y el aparcamiento de vehículos. Su introducción fue precedida por disposiciones preparatorias como la apertura de rutas de circunvalación, la creación de servicios de aparcamiento y tránsito y la ampliación del servicio de autobuses. Pese a su elevado ingreso per cápita y al rápido crecimiento del PIB, estas medidas han reducido el aumento de los automóviles a aproximadamente el 3% anual. Hong Kong, Oslo y varias ciudades escandinavas están experimentando con medidas análogas.

#### E. Conclusiones preliminares y recomendaciones en materia de políticas

31. El sector del transporte reviste importancia fundamental en las estrategias nacionales, regionales e internacionales de desarrollo sostenible. Está ampliamente demostrado que determinados tipos de enfoques normativos han resultado eficaces para fomentar la utilización de vehículos de mayor rendimiento y menos contaminantes, y que se requiere hacer más esfuerzos por administrar la demanda de un modo que satisfaga la necesidad de movilidad, especialmente aumentando las posibilidades de los consumidores de elegir entre modos de transporte. Se insta a los gobiernos a presentar informes sobre los avances que han logrado en el cumplimiento de las recomendaciones formuladas por la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible en su segundo período de sesiones relativas a la eliminación del plomo del petróleo.

32. Pese a que continúa siendo un objetivo importante, es improbable que resulte practicable la internalización estricta de todos los costos y beneficios externos relacionados con el transporte; no obstante, la política debe avanzar en esa dirección, adoptando instrumentos económicos y normativos adecuados. Unido a la creación de alternativas de transporte, el aumento sostenido en el precio del combustible - limitado tal vez por la rapidez con que aumenta el rendimiento medio del parque de automóviles - podría influir en el estilo de vida, el diseño de los vehículos, la elección de lugares para instalar residencias y empresas, el comportamiento de los conductores, la elección del sistema de transporte y la duración de los viajes. Tal vez se requiera complementar estas medidas con campañas educativas para promover hábitos de vida más modestos, como el de utilizar automóviles más pequeños.

33. También se necesita una mayor colaboración internacional. Dada la intensa competencia internacional en los mercados de automóviles y la relación de los fabricantes nacionales con sus gobiernos, se deben adoptar medidas eficaces en el plano internacional para crear marcos normativos más eficaces y estrictos, por ejemplo, normas internacionalmente convenidas en materia de calidad del aire, emisiones de vehículos motorizados y economía de combustible, al menos

entre los países de la OCDE. De manera análoga, se requiere aplicar o coordinar a escala internacional mecanismos fiscales y de fijación de precios para reducir la demanda de transporte, especialmente mediante impuestos al combustible o a la energía.

34. Las siguientes cuestiones merecen tal vez continuar siendo examinadas en profundidad por los organismos pertinentes:

a) Frenar el ritmo de crecimiento del tráfico aéreo, dada su contribución creciente a los problemas ambientales mundiales;

b) Formular planes y sistemas de incentivos para introducir automóviles de mayor rendimiento y menos contaminantes;

c) Alentar a todos los países a elaborar planes de gestión con costo mínimo de planificación y orientados a incidir sobre la demanda, como los que se han introducido satisfactoriamente en muchas localidades para fomentar la eficiencia energética;

d) Instaurar regímenes de impuestos ecológicos internacionalmente acordados;

e) Asignar para su examen a nivel internacional por un organismo intergubernamental apropiado las cuestiones relativas al transporte y la energía de las que hasta ahora se han ocupado principalmente en los planos nacional y regional los organismos intergubernamentales.

### III. REUNIÓN CON EL SECRETARIO GENERAL

35. La Junta sostuvo un encuentro con el Secretario General durante la reunión que celebró en la mañana del miércoles 31 de enero. La reunión comenzó con un examen por la Presidenta, Sra. Birgitta Dahl (Suecia), de los debates celebrados durante los dos días anteriores. A petición del Secretario General, los miembros de la Junta expusieron sus opiniones sobre cuestiones fundamentales relacionadas con el desarrollo sostenible, y el Secretario General respondió a esas declaraciones.

36. Con respecto a la revolución de las comunicaciones, los miembros de la Junta convinieron en que todos los países y grupos necesitaban tener acceso a las tecnologías modernas de la información, a fin de promover el desarrollo sostenible y la participación amplia en dicho desarrollo. Sin embargo, se plantearon también inquietudes en el sentido de que las nuevas tecnologías conducirían a crecientes diferencias e injusticias sociales y económicas y amenazarían la diversidad cultural, los valores religiosos e incluso la libertad individual; en consecuencia, existía la necesidad de estudiar formas de crear acceso amplio a las nuevas tecnologías y de lograr que éstas sirvieran de apoyo al desarrollo sostenible.

37. En lo relativo a los sistemas sostenibles de energía y de transporte hubo consenso amplio respecto de que la sostenibilidad requería cambios fundamentales en los estilos de vida y las actitudes. Para encontrar formas de promover dichos cambios se requeriría formular marcos hipotéticos alternativos del cambio

ambiental y estrategias para el desarrollo sostenible. Se convino en que las cuestiones relativas a los sistemas sostenibles de energía y de transporte no estaban siendo abordadas adecuadamente en el plano internacional. La Junta continuaría ocupándose de las cuestiones de la energía y el transporte sostenibles en sus próximos períodos de sesiones y en su contribución al examen de 1997 de los avances en el cumplimiento de los Compromisos de Río.

38. De manera más general, los miembros de la Junta subrayaron la necesidad de determinar los obstáculos para el desarrollo sostenible y el cumplimiento de los Compromisos de Río<sup>1</sup>, así como de proponer formas de superar dichos obstáculos. Se convino en general en que los entornos político y económico internacionales estaban resultando, en muchos aspectos, menos propicios para el desarrollo sostenible. Los países desarrollados estaban centrándose en crear empleo; la financiación de la investigación se estaba limitando cada vez más a los problemas de corto plazo; y la asistencia al desarrollo estaba sucumbiendo a la "fatiga", los desequilibrios fiscales, las presiones de la competencia mundial, la disminución de su prioridad política tras el final de la guerra fría y la orientación creciente de los países desarrollados a ocuparse de problemas internos. Los miembros llegaron a la conclusión de que, por estas razones, no se estaban logrando avances en la limitación del consumo de recursos naturales.

39. Una de las estrategias de desarrollo sostenible propuestas fue la de aumentar la eficacia en cuanto a la utilización de los recursos. Debiera resultar posible cuadruplicar los bienes y servicios que podrían producirse con una cantidad determinada de recursos naturales y energía, lo que permitiría a los países en desarrollo cuadruplicar su producción y su consumo sin aumentar su repercusión ambiental, mientras que los países desarrollados podrían mantener su nivel de vida y reducir al mismo tiempo en gran medida su repercusión ambiental.

40. Otra opinión fue que las nuevas tecnologías y las mejoras en la eficacia de los recursos no iban a resolver el problema del desarrollo sostenible porque, de no haber cambios fundamentales en las pautas de consumo, era improbable que la eficacia aumentara con mayor rapidez que el volumen de consumo. Desde este punto de vista, el desarrollo sostenible era principalmente responsabilidad de los países desarrollados, que debían evitar exportar sus actitudes consumistas a los países en desarrollo. Las sociedades tendrían que decidir si deseaban ser "mundos artificiales" de alto consumo como Singapur, al que se citó como ejemplo, o mundos más naturales con mayor diversidad biológica y niveles menores de consumo.

41. Se señaló que algunos países de Asia estaban disfrutando un rápido desarrollo y se esforzaban por mejorar el medio ambiente, mediante medidas como reducir la contaminación de los ríos y reforestar las zonas degradadas, lo cual constituía un logro en materia de desarrollo que se consideró en cierta medida fruto de los valores culturales y religiosos. Se propuso una fusión de las culturas oriental y occidental a fin de equilibrar los valores materiales y religiosos. Se señaló asimismo que en algunos países asiáticos existían activos movimientos ecológicos y que la oposición ciudadana había impedido la ejecución de proyectos no sostenibles, como la construcción de diques y otros proyectos que suponían deforestación.

42. Se señaló que la mayoría de los países de África no experimentaban desarrollo alguno; su prioridad era aliviar la pobreza. Un miembro observó que

las tentativas de imponer a los países africanos las normas de la democracia que imperaban en los países desarrollados no constituían una solución para la pobreza.

43. Hubo consenso amplio respecto de que toda estrategia de desarrollo sostenible debía incluir la internalización de los costos ambientales en el precio de los bienes y servicios. Un miembro señaló que en el entorno político y económico actual oponerse a las subvenciones al consumo de recursos era en general una estrategia más eficaz que los llamamientos directos a proteger el medio ambiente.

44. Al abordar la cuestión de cómo promover el desarrollo sostenible varios miembros de la Junta instaron a divulgar los casos en que se habían logrado resultados satisfactorios y las situaciones en que se había alcanzado un éxito absoluto. Se sugirió que era necesario presentar el desarrollo sostenible de una forma que resultara atractiva para todos, lo cual podría requerir darlo a conocer de distinta manera según el grupo de que se tratara. Se indicó que la promoción del desarrollo sostenible debía orientarse al público en general, especialmente en el plano de la comunidad. En dicha promoción se podía utilizar una diversidad de medios, entre ellos las historietas y los discos compactos.

45. En su respuesta a las opiniones expresadas por los miembros de la Junta, el Secretario General señaló que el desarrollo sostenible era un objetivo a largo plazo y que la Junta podría cumplir una función importante en la labor de subrayar la necesidad de adoptar una perspectiva a largo plazo. Hizo notar la disminución de la asistencia al desarrollo y la reorientación de los países donantes hacia mejorar el gobierno y la administración, como reacción ante el fracaso de muchos programas anteriores de asistencia económica. Señaló también que la estabilidad política era una condición previa de la eficacia de los programas de desarrollo sostenible en el plano nacional y que las campañas de ayuda humanitaria en los países devastados por la guerra estaban desviando recursos de la asistencia al desarrollo.

#### IV. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA LABOR FUTURA: CONTRIBUCIÓN AL EXAMEN DE 1997 DE LOS PROGRESOS LOGRADOS EN EL CUMPLIMIENTO DE LOS COMPROMISOS DE RÍO

46. La Junta convino en aportar una contribución al examen de 1997 de los progresos realizados en la aplicación de los Compromisos de Río<sup>1</sup>, incluido lo siguiente:

a) Los miembros deberán llevar a cabo iniciativas encaminadas a generar un debate sobre el examen de 1997 en sus propios grupos interesados (deberá examinarse la cuestión relativa a la formulación concreta de esos compromisos);

b) Por definición, la Junta es una entidad independiente, razón por la cual considera que existen ciertas ventajas en elaborar un informe con recomendaciones independientes que podría publicarse en 1997 como aportación al quinto período de sesiones de la Comisión.

47. Se informó a la Junta de la documentación que habrá de preparar el Secretario General para el período extraordinario de sesiones de la

Asamblea General que se celebrará en junio de 1997 y el cuarto período de sesiones de la Comisión. La Junta convino en que su informe a la Comisión debería ser muy concreto, sin que exceda de 20 páginas.

48. La Junta elaboró un esquema general del informe (contenido en el anexo I) y decidió emplear el siguiente proceso para su preparación. Los miembros harán llegar sus aportaciones para los distintos sectores a la secretaría de la Junta, que se encargará de preparar un proyecto inicial para el sexto período de sesiones de la Junta, que se celebrará del 4 al 6 de septiembre de 1996, oportunidad en que la Junta celebrará un debate exhaustivo de las cuestiones objeto de definición. Se preparará un proyecto definitivo para el séptimo período de sesiones de la Junta, que se celebrará en enero de 1997, posiblemente después de que se someta a una revisión editorial a cargo de un periodista profesional.

#### V. ORGANIZACIÓN DEL PERÍODO DE SESIONES

49. El quinto período de sesiones de la Junta Consultiva de Alto Nivel sobre el Desarrollo Sostenible se celebró en la Sede de las Naciones Unidas del 29 al 31 de enero de 1996. Asistieron 16 miembros de la Junta: María Julia Alsogaray, Christine Amaoko-Nuama, Princesa Basma Bint Talal, Birgitta Dahl, Nikolai Drozdov, Abid Hussein, Jörg Imberger, Jacques Lesourne, Marcilio Marques Moreira, Laura Novoa, Qu Geping, Emil Salim, Maurice Strong, Suh Sang-Mok, Mostafa Tolba y Ernst-Ulrich von Weizsäcker. No pudieron asistir dos miembros: David Hamburg y David Pearce.

50. La Junta eligió unánimemente la siguiente Mesa para el período 1996-1997: Birgitta Dahl (Presidenta), Emil Salim (Vicepresidente) y Jörg Imberger (Relator).

51. El Secretario General Adjunto de Coordinación de Políticas y de Desarrollo Sostenible inauguró el período de sesiones. La Presidenta formuló una declaración de apertura, en la que señaló la función especial que podría desempeñar la Junta contribuyendo una aportación independiente al examen intergubernamental de la aplicación de los compromisos trazados en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (CNUMAD). El Sr. Maurice Strong pasó revista a la marcha actual de la aplicación de los compromisos trazados en la Conferencia y la función que podría desempeñar la Junta en la revitalización del proceso de aplicación en el nuevo contexto político y económico.

52. La sesión de apertura sirvió de marco también a un discurso que pronunció el Secretario General, quien observó que la Junta se había establecido para que le prestara asesoramiento sobre la aplicación del Programa 21 y otras actividades en apoyo al desarrollo sostenible. El Secretario General señaló que la Junta podría aportar ideas y dinamismo al proceso intergubernamental y contribuir al logro de una mayor comprensión de la función que desempeñan las Naciones Unidas en la promoción del desarrollo sostenible, así como de un mayor apoyo a dicha función, en contraste con el concepto erróneo generalizado de que la Organización se dedica fundamentalmente a actividades de mantenimiento de la paz.

53. El Director de la División de Desarrollo Sostenible del Departamento de Coordinación de Políticas y Desarrollo Sostenible hizo un examen de los preparativos del período extraordinario de sesiones de 1997 de la Asamblea General a fin de examinar los progresos realizados en la aplicación de los compromisos trazados en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo. La Sra. Laura Novoa, que también fue miembro de la Junta durante el período 1994-1995, pasó revista, para el conocimiento de los nuevos miembros, a la labor llevada a cabo en los cuatro primeros períodos de sesiones de la Junta.

54. En sus deliberaciones sustantivas, la Junta examinó tres temas: los efectos en el desarrollo sostenible de la revolución mundial ocurrida en la esfera de las comunicaciones por medios múltiples; los sistemas sostenibles de energía y transporte; y función de la Junta en el examen de 1997 de los progresos realizados en la aplicación de los compromisos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (véase el programa en el anexo II). La Junta tuvo ante sí varios documentos de antecedentes en los que se trataban cuestiones y problemas concretos relativos a cada uno de los tres temas. Especialistas técnicos en el establecimiento de redes electrónicas y el transporte sostenible formularon declaraciones y contribuyeron al debate de cada tema.

55. El Secretario General se reunió nuevamente con la Junta el 31 de enero (en el capítulo III del presente documento figura una reseña de esa reunión).

56. Los servicios sustantivos del período de sesiones estuvieron a cargo del Departamento de Coordinación de Políticas y Desarrollo Sostenible.

#### Notas

<sup>1</sup> La Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, el Programa 21 y la Declaración autorizada, sin fuerza jurídica obligatoria, de principios para un consenso mundial respecto de la ordenación, la conservación y el desarrollo sostenible de los bosques de todo tipo, conocidos por la denominación colectiva de Compromisos de Río; véase Informe de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, Río de Janeiro, 3 a 14 de junio de 1992, vol. I, Resoluciones aprobadas por la Conferencia (publicación de las Naciones Unidas, número de venta: S.93.I.8 y correcciones), resolución 1, anexos I, II y III.

## Anexo I

ESQUEMA GENERAL DEL INFORME QUE SE PRESENTARÁ A LA COMISIÓN SOBRE EL DESARROLLO SOSTENIBLE EN SU QUINTO PERÍODO DE SESIONES COMO CONTRIBUCIÓN AL EXAMEN DE 1997 DE LOS PROGRESOS REALIZADOS EN LA APLICACIÓN DE LOS COMPROMISOS DE RÍO

### I. DEBATE SOBRE EL DESARROLLO SOSTENIBLE A CUATRO AÑOS DE LA CELEBRACIÓN DE LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE Y EL DESARROLLO

#### Crisis de visión y de compromisos

A menos de cuatro años de celebrada la Conferencia, la visión misma del desarrollo sostenible se pone en duda y sufre de tensiones intrínsecas. Es preciso responder a las siguientes interrogantes:

- a) ¿Es alcanzable el desarrollo sostenible?
- b) ¿Es una conclusión errónea?
- c) ¿Tiene importancia?

#### Sí tiene importancia

El desarrollo sostenible no es un concepto dogmático, sino un proceso asintótico en el que es inherente la tensión (por ejemplo, los aspectos intergeneracionales en contraposición a las necesidades a corto plazo).

Es un medio de elevar la calidad de la vida de los seres humanos, ya sean ricos o pobres.

La erradicación de la pobreza es el meollo del desarrollo sostenible.

#### Una sociedad sostenible

Los criterios de lo que constituye una sociedad sostenible variarán según difieran los valores y las prioridades políticas.

Es preciso definir la función de los Principios contenidos en la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo.

### II. OBSTÁCULOS AL LOGRO DEL DESARROLLO SOSTENIBLE

#### Pérdida del impulso político

La pérdida del impulso político es una consecuencia del lapso de atención breve, la fatiga mental y la profunda crisis fiscal del sector público en casi todos los países de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos,

crisis que se resume en la situación actual de las Naciones Unidas, que padecen graves dificultades financieras, una imagen deformada y una baja moral.

#### Carencia de recursos financieros

Son insuficientes tanto la asistencia oficial para el desarrollo como la financiación en función específica del medio ambiente.

¿Por qué no funcionan las viejas fórmulas?

#### Falta de acceso a la tecnología

La tecnología aplicada es propiedad privada.

#### Incapacidad del mercado de internalizar los costos

#### Enfoques sectoriales del desarrollo

Estudios de casos: ¿Por qué no se cumplen los objetivos trazados en el Programa 21?

El Programa 21 recoge un número limitado de objetivos cuantificados, como se señala a continuación.

Capítulo 6 sobre la salud: los objetivos de erradicar y reducir determinadas enfermedades para el año 2000 (párr. 6.12); los objetivos de reducir al mínimo los riesgos para la salud (párr. 6.40).

Capítulo 7 sobre asentamientos humanos: suministrar una infraestructura ecológicamente racional en todos los asentamientos para el año 2025 (párr. 7.38); lograr mejoras considerables en la eficacia de las actividades gubernamentales para el año 2000 (párr. 7.77).

Capítulo 10 sobre ordenación integrada de los recursos de tierras: mejorar y reforzar los sistemas de planificación, ordenación y evaluación para el año 2000 a más tardar; reforzar las instituciones y los mecanismos de coordinación para 1998 a más tardar; y crear mecanismos para facilitar la participación de todos los interesados para 1996 a más tardar (párr. 10.5).

Capítulo 11 sobre la lucha contra la deforestación: reforzar la capacidad y competencia de las instituciones nacionales para el año 2000 (párr. 11.2).

Capítulo 13 sobre los ecosistemas de las zonas de montaña: crear sistemas adecuados de planificación y ordenación del aprovechamiento de los recursos de tierras en las cuencas de montaña para el año 2000 (párr. 13.15).

Capítulo 14 sobre la agricultura: mantener y desarrollar los planes multisectoriales para mejorar la producción sostenible de alimentos a más tardar en 1998; mantener y mejorar la capacidad de los países en desarrollo, y en

particular de los menos adelantados, de llevar a cabo por sí mismos sus actividades en materia de política, programación y planificación para 2005 a más tardar (párr. 14.8).

(Se completará con otros objetivos)

### III. EL CAMINO HACIA EL FUTURO

(Se debatirá en sentido general y se aplicará a un número limitado de cuestiones decisivas)

#### A. Generalidades

¿Cómo podemos derivar provecho de la mundialización y la privatización? Las cuestiones pertinentes son las siguientes:

- a) Fiscalización pública de los bienes públicos;
- b) Fijación de precios justos e internalización de los efectos en el medio ambiente, mediante:
  - i) Una valoración adecuada de los recursos;
  - ii) Diferentes soluciones de transacción respecto de los problemas nacionales e internacionales (mundiales);
  - iii) El reconocimiento de la necesidad de que se establezca un régimen mundial de internalización;
  - iv) El establecimiento de principios para la convergencia del comercio y el desarrollo sostenible.

Un mayor acceso a las corrientes de recursos, la tecnología, las finanzas y la propiedad intelectual, mediante el examen de:

- a) Nuevos criterios de movilización de recursos financieros;
- b) Nuevos criterios de movilización de la transferencia de tecnologías;
- c) Formas de modificar las actitudes y mentalidades (un nuevo paradigma en la teoría de la economía).

Es preciso que se produzca una revolución en materia de eficiencia para que se pueda hacer frente a los efectos de las tasas de crecimiento previstas. En lugar de debilitar las economías nacionales, ello hará que se fortalezcan. ¿Cómo pueden contribuir las tecnologías de la información a mejorar la eficiencia?

Se necesitan la democracia y nuevas formas de gobierno que entrañen la participación de los grupos principales.

La movilización de la mujer es un catalizador positivo del cambio.

Deberán crearse estructuras participativas en todos los niveles de la sociedad civil, inclusive las organizaciones de base y otros grupos principales.

Los grupos vulnerables deberían recibir una atención prioritaria.

Deberían elaborarse planes de estudio para el desarrollo sostenible en los programas de enseñanza desde el nivel preescolar hasta la universidad.

Es preciso crear alianzas estratégicas tanto a nivel de país como entre países.

Deberá fomentarse la adopción intersectorial de decisiones en el marco de las Naciones Unidas. ¿Cuál es la función de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible?

#### B. El caso de la energía

Deberán trazarse objetivos alcanzables.

#### C. El caso del transporte

Deberán trazarse objetivos alcanzables (véase el tratamiento de este tema en la sección II del presente informe).

Anexo II

PROGRAMA

1. Apertura del período de sesiones.
2. Elección de la Mesa.
3. Aprobación del programa y organización de los trabajos.
4. Informe de la Junta sobre su cuarto período de sesiones.
5. Los efectos en el desarrollo sostenible de la revolución mundial ocurrida en la esfera de las comunicaciones por medios múltiples.
6. Sistemas sostenibles de energía y transporte.
7. Función de la Junta en el examen de 1997 de los progresos realizados en la aplicación de los Compromisos de Río.
8. Otros asuntos.
9. Labor futura de la Junta.
10. Aprobación del informe de la Junta sobre su quinto período de sesiones.

Anexo III

CURRÍCULOS DE LOS MIEMBROS DE LA JUNTA

Presidenta

Birgitta DAHL (Suecia). Presidenta del Parlamento de Suecia. Miembro del Comité Ejecutivo del Partido Socialdemócrata. Miembro del Consejo Asesor sobre Relaciones Exteriores. Ocupó también los puestos de Ministra de Medio Ambiente (1990-1991), Ministra de Medio Ambiente y Energía (1986-1990), Ministra de Energía (1982-1986). Realizó sus estudios profesionales en Suecia (historia y ciencias políticas).

Vicepresidente

Emil SALIM (Indonesia). Miembro del Equipo Económico del Presidente de Indonesia; Miembro del Congreso Consultivo del Pueblo; Miembro de la Academia de Ciencias de Indonesia. Ocupó también los puestos de Ministro de Estado de Población y Medio Ambiente; Presidente del Consejo de Administración del PNUMA; Profesor de Economía de la Universidad de Indonesia. Realizó sus estudios profesionales en Indonesia y los Estados Unidos de América (economía). Recibió el Premio J. P. Getty del Fondo Mundial para la Naturaleza de los Estados Unidos. Es autor de Pemerataan Pendapatan and Perencanaan (1978); Pembangunan Berwawasan (1986).

Relator

Jörg IMBERGER (Australia). Profesor de Ingeniería Ambiental, Director del Centro de Dinámica Ambiental de los Fluidos y Presidente del Centro de Investigaciones Hídricas de la Universidad de Australia Occidental. En la actualidad es Presidente de la Fundación de Investigaciones Esturaine de Australia Occidental y Asesor Científico de Earthwatch. Miembro de la Academia Australiana de Ciencias. Ocupó también puestos académicos en Australia y en el exterior y fue consultor de muchos organismos gubernamentales estatales y federales e instituciones privadas. Recibió varios premios por su contribución a las cuestiones ambientales. Realizó sus estudios profesionales en Australia y los Estados Unidos de América.

Miembros

María Julia ALSOGARAY (Argentina). Miembro del Gabinete Nacional; Secretaria de la Secretaría de Recursos Naturales y Medio Humano. Ocupó los puestos de Vicepresidenta de la Comisión de Defensa Nacional de la Cámara de Diputados de la Nación; Miembro de la Comisión de Relaciones Exteriores, Defensa Nacional, Ciencia y Tecnología; Diputada Nacional por la Unión del Centro Democrático, Buenos Aires; delegada de la Argentina en el Acuerdo Argentino-Uruguayo de Cooperación Económica; asesora de la delegación en la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio; y ocupó varios puestos en el sector privado. Realizó sus estudios profesionales en la Argentina.

Christina AMAOKO-NUAMA (Ghana). Ministra de Medio Ambiente, Ciencia y Tecnología. Ocupó los puestos de Ministra de Medio Ambiente; consultora ecológica en cuestiones de conservación de la diversidad biológica, miembro de

la Comisión Nacional de Planificación del Desarrollo de Ghana. Ocupó varios puestos académicos. Realizó sus estudios profesionales en Ghana y el Canadá.

Su Alteza Real Princesa Basma BINT TALAL (Jordania). Fundadora del Fondo Reina Alia de Desarrollo Social y Presidenta de su Junta de Consejeros; Presidenta de la Asociación Árabe de la Mujer y el Desarrollo; Presidenta del Comité Nacional de Jordania para la Mujer.

Nikolai DROZDOV (Federación de Rusia). Escritor sobre cuestiones ecológicas y biólogo. Profesor Adjunto de la Facultad de Geografía de la Universidad Estatal de Moscú; animador y productor del conocido programa de televisión ruso "En el mundo de los animales" y de otros programas sobre la naturaleza. Participó en la expedición El hombre y la biosfera a las islas del Pacífico de Tonga y Samoa, organizada por la UNESCO. Autor de 20 libros y varias monografías sobre biología, geografía y conservación de la naturaleza. Recibió varios premios internacionales. Realizó sus estudios profesionales en la Federación de Rusia y en Australia. Miembro del Club de Exploradores y de la Academia de Ciencias de Nueva York.

David A. HAMBURG (Estados Unidos de América). Presidente de la Carnegie Corporation de Nueva York. Miembro de las Juntas de la Universidad Rockefeller, el Centro Médico Mount Sinai, el Museo Norteamericano de Historia Natural y la Fundación Johann Jacobs. Miembro de la Sociedad Filosófica Norteamericana y la Academia Norteamericana de Artes y Ciencias. Ocupó los puestos de Profesor y Presidente del Departamento de Psiquiatría y Ciencias de la Conducta y Profesor Reed-Hodgson de Biología Humana de la Universidad de Stanford; Presidente del Instituto de Medicina de la Academia Nacional de Ciencias; Director de la División de Investigaciones y Educación en Política Sanitaria y Profesor John D. MacArthur de Política Sanitaria de la Universidad de Harvard; Presidente de la Junta de la Asociación Norteamericana para el Adelanto de la Ciencia. Fue Presidente y miembro de varios grupos nacionales sobre política científica, incluso Presidente del Comité Asesor sobre Ciencia y Tecnología. Entre sus intereses y contribuciones en materia de investigaciones se incluyen las respuestas biológicas y la conducta de adaptación, la agresión humana, las ciencias biomédicas y de la conducta, los vínculos entre la conducta y la salud y el desarrollo en la infancia y en la adolescencia. Realizó sus estudios profesionales en los Estados Unidos. Autor de Today's Children: Creating a Future for a Generation in Crisis.

Abid HUSSEIN (India). Ex Embajador ante los Estados Unidos. En la actualidad es Vicepresidente del Instituto Rajiv Gandhi de Estudios Contemporáneos de la Fundación Rajiv Gandhi.

Jacques LESOURNE (Francia). Profesor del Conservatorio de Artes y Oficios. Ocupó el puesto de Director de Le Monde y fue fundador de la Sociedad de Economía y Matemáticas Aplicadas y dirigente del Proyecto Interfuturos de la OCDE.

Marcilio Marques MOREIRA (Brasil). Director del Programa de Estudios Internacionales Avanzados de la Universidad Estatal de Río de Janeiro. Asesor Especial del Alcalde de Río de Janeiro y Asesor Internacional Superior de Merrill Lynch; miembro de las juntas asesoras de General Electric de Sudamérica, Hoechst de Brasil y American Bank Note de Brasil. Fue también Ministro de

Economía, Finanzas y Planeamiento; Embajador ante los Estados Unidos; Director Suplente del Fondo Monetario Internacional y del Banco Interamericano de Desarrollo; Asesor del Ministro de Finanzas y miembro del Directorio del Banco Nacional de Desarrollo. Ocupó muchos cargos de alto nivel en universidades, el gobierno y el sector privado. Miembro del directorio de otras instituciones y organizaciones profesionales; autor y coautor de varios libros. Realizó estudios profesionales en el Brasil y los Estados Unidos de América.

Laura NOVOA (Chile). Presidenta de PARTICIPA (organización no gubernamental chilena dedicada a la educación y la democracia); miembro del Consejo de PAZ CIUDADANA; integrante del estudio jurídico Philippi, Yrarrázaval, Pulido y Langlois (cuestiones de minería y sociedades); estuvo a cargo de los servicios públicos de empresas mineras del Estado; colaboró en la redacción de varios proyectos de ley; miembro de la Comisión de Verdad y Reconciliación. Recibió el Premio Keogh de la Universidad de Nueva York por sus distinguidos servicios públicos. Realizó sus estudios profesionales en Chile y los Estados Unidos de América (derecho).

David PEARCE (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte). Profesor de Economía Ambiental del College University de Londres y Director del Centro de Investigaciones Sociales Económicas sobre el Medio Ambiente Mundial; Presidente del Grupo Económico de la CEPE sobre la Lluvia Ácida; miembro del Grupo Asesor Científico del Programa Mundial para el Medio Ambiente. Fue también Asesor Personal del Secretario de Estado de Medio Ambiente del Reino Unido. Autor, coautor o editor de muchos libros sobre economía, medio ambiente y desarrollo sostenible; cuenta con amplia experiencia internacional en materia de consultorías. Realizó sus estudios profesionales en el Reino Unido.

QU Geping (China). Presidente del Comité de Protección Ambiental del Congreso Nacional del Pueblo. Ocupó también los puestos de Vicepresidente de la Comisión de Protección Ambiental y Administrador de Consejo Estatal del Organismo de Protección de Medio Ambiente de China. Jefe de la Misión de China ante el PNUMA. Realizó sus estudios profesionales en China y el Reino Unido (ingeniería). Es autor de numerosas publicaciones sobre cuestiones ambientales, entre ellas China's Environment and Development (1993); Studies on Environmental Services in China.

Maurice STRONG (Canadá). Presidente y Gerente General de Ontario Hydro. Ocupó también los puestos de Secretario General de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo; Secretario General Adjunto y Coordinador Ejecutivo de la Oficina de las Naciones Unidas para las Operaciones de Emergencia en África; Director del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente; Presidente y Gerente General Ejecutivo de Petro-Canada; Presidente de la Junta de Gobernadores del Centro Internacional de Investigación para el Desarrollo del Canadá. Realizó sus estudios profesionales en el Canadá (administración de empresas). Recibió numerosos premios y doctorados honoríficos.

SUH Sang-Mok (República de Corea). Miembro de la Asamblea Nacional; Presidente de la Filial A de Kangnam-gu de Seúl; Presidente del Instituto de Estudios sobre Política Pública. Ocupó también los cargos de Ministro de Salud y Bienestar; Director General de la Oficina de Coordinación de Políticas del Partido Liberal Democrático; miembro de varios comités de la Asamblea Nacional;

Vicepresidente del Instituto de Desarrollo de Corea; miembro de la Junta de Economistas del Pacífico de Time Magazine; Asesor Superior del Primer Ministro Interino y Ministro de la Junta de Planificación Económica de la República de Corea. Autor de varios libros y artículos. Realizó sus estudios profesionales en los Estados Unidos.

Mostafa TOLBA (Egipto). Profesor de la Facultad de Ciencias de la Universidad de El Cairo. Presidente de ECOPAST, Centro para el Medio Ambiente y el Acervo Cultural, Washington, D.C.; Presidente del Centro Internacional para el Medio Ambiente y el Desarrollo. Ocupó también los puestos de Secretario General Adjunto y Director Ejecutivo del PNUMA; Jefe de la delegación de Egipto en la Conferencia sobre Medio Ambiente Humano de Estocolmo (1972). Realizó sus estudios profesionales en Egipto y el Reino Unido (botánica). Es autor de numerosas monografías sobre enfermedades de las plantas, sustancias fungicidas y fisiología de los microorganismos y el medio ambiente, incluida Sustainable Development: Constraints and Opportunities (1987).

Ernst Ulrich von WEIZSÄCKER (Alemania). Presidente del Instituto Wuppertal sobre el Clima, el Medio Ambiente y la Energía, del Centro de Ciencia de Westfalia-Rhin septentrional. Miembro del Club de Roma. Ocupó los puestos de Director del Instituto Europeo de Política Ambiental; Director del Centro de las Naciones Unidas de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo; Presidente de la Universidad de Kassel (Alemania); Presidente de la Asociación de Científicos Alemanes. Autor de Ecological Tax Reform, Earth Policies; coautor de Factor Four: Doubling Wealth, Halving Resource Use (de próxima publicación).

-----