



Asamblea General

Distr. general
3 de agosto de 2015
Español
Original: inglés

Septuagésimo período de sesiones
Tema 20 del programa provisional*
Desarrollo sostenible

Contribución de los corredores de transporte y tránsito a la cooperación internacional para el desarrollo sostenible

Informe del Secretario General

Resumen

En cumplimiento de la resolución 69/213 de la Asamblea General, en este informe se transmiten las opiniones de los Estados Miembros, las organizaciones regionales e internacionales pertinentes y las entidades del sistema de las Naciones Unidas, incluidas las comisiones regionales, sobre cuestiones relativas al desarrollo de los corredores de transporte y tránsito.

* A/70/150.



I. Introducción

1. La Asamblea General aprobó, en su sexagésimo noveno período de sesiones, la resolución 69/213, sobre la contribución de los corredores de transporte y tránsito a la cooperación internacional para el desarrollo sostenible. En esa resolución, la Asamblea General reconoció la importante contribución que realizaban los corredores de transporte y tránsito ambientalmente racionales, seguros, eficientes, fiables y asequibles para la circulación eficiente de personas y bienes al apoyo del crecimiento económico sostenible, al mejoramiento del bienestar social de las personas y al fomento de la cooperación internacional y del comercio entre los países, reconoció la necesidad de que prosiguiera la cooperación internacional para hacer frente a los problemas relativos a los corredores de transporte y de tránsito como un elemento importante del desarrollo sostenible, e invitó al Secretario General a que recabara las opiniones de los Estados Miembros, las organizaciones regionales e internacionales competentes y las entidades del sistema de las Naciones Unidas, incluidas las comisiones regionales, sobre las cuestiones relacionadas con el desarrollo de los corredores de transporte y tránsito, y a que en su septuagésimo período de sesiones comunicara dichas opiniones en un informe resumido a la Asamblea General.

2. El presente informe se preparó atendiendo a la mencionada resolución. En el informe se transmiten las opiniones de los Estados Miembros, las organizaciones regionales e internacionales pertinentes y las entidades del sistema de las Naciones Unidas, incluidas las comisiones regionales, sobre cuestiones relativas al desarrollo de los corredores de transporte y de tránsito.

II. Opiniones de los Estados Miembros

3. La Secretaría recibió las opiniones de Azerbaiyán, Brunei Darussalam, Georgia, el Paraguay, la Federación de Rusia, Turquía y Turkmenistán.

4. En este capítulo figura un resumen de las opiniones reflejadas en las comunicaciones.

5. Azerbaiyán proporcionó información sobre su labor en la esfera de los corredores de transporte y de tránsito, que incluye:

a) La ejecución de proyectos de infraestructura de importancia internacional con el fin de aumentar el potencial en materia de tránsito, como la nueva línea de ferrocarril Bakú-Tbilisi-Kars, que establece una conexión directa entre Europa y Asia a través del Cáucaso. La primera prueba de conexión por ferrocarril con la frontera de Turquía a través de Georgia se realizó el 26 de diciembre de 2014, y la construcción de un túnel en la frontera entre Turquía y Georgia había finalizado. Para garantizar el uso generalizado del transporte multimodal, la facilitación y el aumento de la capacidad del transporte marítimo en la región del Caspio, en septiembre de 2014 se construyó el Nuevo Complejo Portuario de Comercio Marítimo Internacional de Bakú, cuya terminal de transbordadores comenzó a prestar servicios en la primera fase del proyecto. Continuaban las obras en relación con la reconstrucción de la infraestructura ferroviaria, las carreteras principales y el suministro de energía, así como la modernización de las locomotoras y los vagones, el aumento del material rodante y el ajuste de los sistemas de comunicaciones y señales a las normas internacionales. También estaban en marcha las obras de

reconstrucción de autopistas de importancia internacional. En la actualidad, el mantenimiento y la reconstrucción de carreteras en la frontera estatal con la Federación de Rusia, Georgia y la República Islámica del Irán se estaban llevando a cabo de conformidad con las normas técnicas del primer nivel.

b) Se estaba creando un marco legislativo y se estaban realizando otras actividades en la esfera de la política de tránsito, como las correspondientes a la integración de la red de transporte de Azerbaiyán en la Red Transeuropea de Transporte en la dirección este-oeste dentro de la Unión Europea. En la esfera del transporte, Azerbaiyán estaba trabajando para lograr la cooperación de alto nivel con la Comisión Económica para Europa (CEPE) y la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP). Se estaban adoptando medidas adecuadas por parte de Azerbaiyán, Georgia, Kazajstán y Turquía para la realización del proyecto “Silk Wind”, con miras a crear rutas regulares y eficientes para los trenes de contenedores mediante la reducción del tiempo de transporte y la facilitación de los servicios aduaneros, así como del proceso general de transportación, a lo largo del corredor de transporte Este-Oeste. Había planes de crear una infraestructura moderna de autopistas y carreteras secundarias a lo largo de la ruta Bakú-Tbilisi-Batumi-Trabzon (1.135 km) en el marco de la iniciativa de autopistas modelo, propuesta por la Unión Internacional de Transportes por Carretera. Azerbaiyán había ratificado 15 convenios y acuerdos de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa sobre transporte, y estaba en proceso de ratificar otros 10 convenios y acuerdos de la CEPE, incluidos sobre los relativos al Ferrocarril Transeuropeo y a las Autopistas Transeuropeas. La adhesión de Azerbaiyán al Convenio sobre Transporte Internacional por Ferrocarril había sido refrendada por la Asamblea Nacional, y se estaban adoptando las medidas pertinentes para integrar la Organización Intergubernamental de Transporte Internacional por Ferrocarril en calidad de miembro y ocuparse de otras cuestiones de procedimiento derivadas del Convenio.

6. Brunei Darussalam indicó que apoyaba la propuesta relativa a la necesidad de establecer una coordinación entre los organismos y entidades gubernamentales interesados en facilitar el transporte transfronterizo, así como la cooperación internacional para abordar cuestiones transfronterizas con miras a lograr el transporte sostenible. Esta cuestión se estaba examinando activamente en la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental (ASEAN) y en Brunei Darussalam, Indonesia, Malasia, Filipinas, países integrantes de la Zona de Crecimiento de la ASEAN, que apoyaban el fortalecimiento de la integración económica regional de la ASEAN y la Zona de Crecimiento de la ASEAN Oriental. Brunei Darussalam, país con una pequeña economía de mercado, atribuía gran importancia a las carreteras transfronterizas como medio para promover el comercio y aumentar el volumen de la carga comercial.

7. Georgia proporcionó información detallada sobre las posibilidades de tránsito de su red de transporte, como se indica a continuación:

a) Situada en la encrucijada de Europa y el Asia Central, Georgia era un puente que conectaba varias importantes regiones económicas, en particular la Unión Europea, la región del Cáucaso, la Comunidad de Estados Independientes y Turquía. Era un vínculo clave en la ruta de tránsito más corta entre Europa Occidental y el Asia Central para el transporte de petróleo y gas, así como de carga seca. Los oleoductos y gasoductos de Georgia, los puertos del Mar Negro, las

autopistas, los sistemas ferroviarios y los aeropuertos desempeñaban un papel cada vez más importante en la vinculación entre el Este y el Oeste. A fin de facilitar el transporte de mercancías a través del territorio de Georgia, el Gobierno de Georgia seguía liberalizando las regulaciones sobre el transporte internacional, desarrollando su infraestructura de transporte, como carreteras, ferrocarriles, puertos marítimos y aeropuertos, simplificando los trámites aduaneros y otros procedimientos administrativos, e introduciendo reformas económicas en esta esfera;

b) La visión a largo plazo para la realización del potencial de Georgia en materia de tránsito incluía la integración en redes de transporte internacional; el desarrollo de instalaciones y servicios logísticos; el apoyo al desarrollo de los sistemas de transporte multimodal; la mejora de la infraestructura de transporte; la mejora de las condiciones de seguridad; el establecimiento de tarifas de transporte competitivas; la posibilidad de atraer los flujos de carga procedentes de las regiones de China; la creación de condiciones competitivas en el corredor; la adhesión a los instrumentos internacionales, y el fortalecimiento de la cooperación con las organizaciones internacionales;

c) El Gobierno de Georgia cooperaba activamente con las organizaciones internacionales en la ejecución de proyectos en curso, como la Comisión Europea, el programa del corredor Europa-Cáucaso-Asia (TRACECA), la CEPE, la CESPAP, el Foro Internacional del Transporte, la Organización de Cooperación Económica del Mar Negro, la Organización para la Democracia y el Desarrollo Económico, la Unión Internacional de Transportes por Carretera, el Banco Mundial, el Banco Asiático de Desarrollo y la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional;

d) Georgia participaba activamente en el importante proyecto regional TRACECA:

i) Georgia era miembro de TRACECA desde 1993. TRACECA era un programa de asistencia técnica orientado a desarrollar el corredor de transporte entre Europa y Asia a través del Mar Negro y el Mar Caspio, y los países del Cáucaso meridional y el Asia Central. Los Estados miembros de TRACECA eran Armenia, Azerbaiyán, Bulgaria, Georgia, Irán (República Islámica del), Kazajistán, Kirguistán, la República de Moldova, Rumania, Tayikistán, Turquía, Ucrania y Uzbekistán. Las redes de transporte de TRACECA pasaban por los territorios de países con abundantes recursos minerales y suministro de energía. El desarrollo del tránsito en esos países afectaba al crecimiento de la producción y el empleo en las regiones;

ii) Desde que se puso en marcha en 1993, TRACECA había financiado 80 proyectos, incluidos más de 60 de asistencia técnica y 14 de inversiones. El programa aumentaba la capacidad de los países asociados para acceder a los mercados europeos y mundiales a través de rutas de transporte alternativas, lo que aumentaba la independencia política y económica de los países de que se trata. El marco de cooperación abarcaba los ámbitos del transporte marítimo, la aviación, el transporte ferroviario y por carretera, la seguridad del transporte y la infraestructura de transporte. El marco contribuía a la cooperación regional entre los países asociados, y ayudaba a atraer apoyo de las instituciones financieras internacionales y los inversores privados;

iii) El Acuerdo Multilateral Básico sobre Transporte Internacional para el Desarrollo del Corredor Europa-Cáucaso-Asia, firmado en 1998 en Azerbaiyán, era el principal documento de TRACECA que sentaba las bases jurídicas para el desarrollo de las relaciones económicas, y de comunicación del comercio y el transporte en la región. Georgia participaba activamente en los proyectos de asistencia técnica en el marco del programa y estaba facilitando el desarrollo de la base legislativa. Georgia también contribuía a mejorar la cooperación entre los países del Mar Negro y había propuesto un nuevo anexo técnico del Acuerdo Multilateral Básico sobre la operación conjunta de las conexiones por ferrocarril y transbordador entre las partes en el Acuerdo Multilateral Básico sobre el Mar Negro y el Mar Caspio, que se estaba examinando actualmente. El nuevo anexo técnico se firmó el 29 de enero de 2015;

e) Los proyectos que se estaban ejecutando en el marco de TRACECA incluían:

i) Proyecto de seguridad marítima II: Este proyecto, financiado por la Unión Europea, era una respuesta al interés de la Unión Europea por desarrollar la cooperación en materia de seguridad marítima y protección del medio marino mediante la prestación de asesoramiento técnico y apoyo a los países de los miembros del corredor de transporte Europa-Cáucaso-Asia. Los objetivos generales del proyecto eran acercar las legislaciones de los asociados al marco normativo de la Unión Europea, apoyar la ulterior ratificación y aplicación de los convenios y la seguridad internacionales de seguridad marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT), así como mejorar la calidad y la coordinación de las administraciones marítimas en los países asociados del Mar Negro y el Mar Caspio;

ii) Proyecto de Seguridad Vial II: El objetivo general del proyecto era prestar apoyo en la ejecución del Plan de Acción sobre seguridad vial regional de TRACECA, velando por que el sistema de transporte del corredor promoviera activamente la seguridad y la protección de los usuarios, los bienes, el público en general y el medio ambiente, en las esferas en que podrían participar en el sistema o verse afectados por él, y la prestación de asistencia a los países en el fortalecimiento de su capacidad institucional;

iii) Proyecto sobre diálogo sobre el transporte e interoperabilidad de las redes II. El propósito principal del proyecto era fortalecer las relaciones económicas, los vínculos comerciales y en materia de transporte entre la Unión Europea y los países que participaban en el programa: Armenia, Azerbaiyán, Bulgaria, Georgia, Irán (República Islámica del), Kazajistán, Kirguistán, Moldova, Rumania, Tayikistán, Turkmenistán, Turquía, Ucrania y Uzbekistán. El proyecto contribuiría a la elaboración y aplicación de medidas normativas del transporte regional, como las actividades realizadas en el marco del Plan de Acción de TRACECA relacionadas con el desarrollo de la infraestructura, la facilitación del transporte multimodal y la armonización de la legislación sobre transporte;

iv) Desarrollo del corredor de transporte entre el Mar Báltico y el Mar Negro: Ucrania había elaborado el proyecto de acuerdo relativo al desarrollo del corredor de transporte entre el Mar Báltico y el Mar Negro. El objetivo del

acuerdo consistía en desarrollar el corredor de tránsito entre los países miembros del acuerdo. Las partes en el acuerdo eran Azerbaiyán, Belarús, Bulgaria, Estonia, Georgia, Letonia, Lituania, Moldova, Polonia, Turquía y Ucrania. La ejecución del proyecto mejoraría la cooperación en materia de transporte y comercio entre los países creando condiciones adecuadas para los transportistas, aumentando la seguridad del transporte y atrayendo flujos de carga adicionales. Georgia estaba revisando sus procedimientos internos con miras a adherirse al acuerdo;

v) El proyecto Lapsilázuli: El Gobierno de Georgia estaba participando activamente en el proyecto. Había sido iniciado por el Gobierno del Afganistán, que preveía la conclusión de un acuerdo de cooperación en materia de comercio, tránsito y transporte entre los Gobiernos del Afganistán, Azerbaiyán, Georgia, Turquía y Turkmenistán. El principal objetivo del proyecto era promover la ruta más viable desde el punto de vista comercial entre el Afganistán y Europa. El proyecto tendría una importancia vital para el desarrollo del potencial de tránsito de los países miembros y para la atracción de nuevos flujos de carga en el corredor de transporte Europa-Cáucaso-Asia;

f) Entre los grandes proyectos de infraestructura cabe mencionar:

i) La construcción del nuevo puerto de aguas profundas en Anaklia, en el Mar Negro. El Gobierno de Georgia concedía gran importancia a la construcción del nuevo puerto de aguas profundas en Anaklia. El puerto de Anaklia tendría las siguientes ventajas competitivas: una ubicación estratégica, la capacidad para recibir buques de tipo panamax, soluciones de ventanilla única, procedimientos sencillos y rápidos, y seguridad de la navegación durante todo el año. La construcción del nuevo puerto era de importancia estratégica y debería dar lugar a un aumento considerable del volumen de carga y descarga a través de Georgia. El puerto alcanzaría gradualmente la capacidad de manejar 100 millones de toneladas de carga. El Gobierno de Georgia estaba considerando también la posibilidad de establecer una zona franca industrial en el zona adyacente al puerto;

ii) Proyecto sobre una nueva línea ferroviaria Bakú-Tbilisi-Kars. La línea ferroviaria Bakú-Tbilisi-Kars era un nuevo corredor que conectaría los ferrocarriles de Azerbaiyán, Georgia y Turquía. La ejecución del proyecto se había iniciado en 2008, y la parte principal de la construcción concluiría en el territorio de Georgia en 2015. El proyecto comprendía la rehabilitación y la reconstrucción de 178 km de vías férreas entre Marabda y Akhalkalaki, y la construcción de una nueva línea ferroviaria desde Akhalkalaki hasta la frontera con Turquía. El proyecto daría lugar a la apertura efectiva de un nuevo corredor ferroviario desde el Mar Caspio hasta Europa, a través de Turquía. El proyecto sería un importante motor del incremento de los volúmenes de transporte en el futuro y de la carga en contenedores, en particular. El tren se puso a prueba en enero de 2015;

iii) Proyecto de modernización ferroviaria de Georgia. Este proyecto se centraba en la línea principal que iba de Tbilisi al Mar Negro, y en particular en las terminales de Poti y Batumi. Como parte del proyecto, la Compañía se proponía modernizar la infraestructura ferroviaria y del suministro de electricidad entre Tbilisi y Batumi, incluidos los 40 km que pasan por el desfiladero de la región montañosa de Georgia central, con el fin de lograr que

el tren de pasajeros alcanzara una velocidad de 80 km/h en la sección del desfiladero y de 120 km/h en el resto de la línea principal, en comparación con la velocidad media actual, que era de 55 km/h en la sección del desfiladero y de unos 65 a 90 km/h en el resto de la línea principal;

iv) Proyecto de mejora de la Autopista Este-Oeste. El Gobierno de Georgia estaba llevando a cabo la construcción y rehabilitación de la Autopista Este-Oeste, de conformidad con las normas internacionales. El proyecto se proponía aumentar sus carriles de dos a cuatro. Actualmente se estaba llevando a cabo el fomento de la red vial de Georgia y el Banco Mundial, el Banco Asiático de Desarrollo, el Organismo Japonés de Cooperación Internacional, el Banco Europeo de Inversiones y el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo se encontraban entre las organizaciones donantes internacionales que apoyaban esa empresa;

g) Otros proyectos relacionados con los corredores de transporte y de tránsito eran:

i) El Foro de la Ruta de la Seda, de Tbilisi. La primera reunión del Foro tendría lugar los días 15 y 16 de octubre de 2015 en Tbilisi. En la reunión se examinarían nuevas iniciativas para mejorar la colaboración en cuatro esferas principales de cooperación: el transporte, la energía, el comercio, y los contactos pueblo a pueblo. La idea de la “Ruta de la Seda” no era nueva. Sin embargo, su misión distaba mucho de haberse logrado. El nivel de interdependencia económica, política y cultural de los países de la región era cada vez mayor y las oportunidades y los desafíos estaban cada vez más interrelacionados. Las economías de los países de la región estaban demostrando una tendencia a la mejora que resultaba promisorio; sin embargo, la competencia por los recursos naturales, las controversias fronterizas y los desacuerdos sobre los valores seguían enemistando a los países y las subregiones en todo el continente;

ii) Nuevo cinturón económico de la Ruta de la Seda. Georgia estaba participando en el proyecto, que había sido iniciado por China. El Fondo de la Ruta de la Seda se estableció en febrero de 2015. Su activo ascendía a 40.000 millones de dólares, que se asignaba para apoyar los proyectos de infraestructura del transporte, de logística y de energía en los Estados que participaban en el proyecto. La ejecución del proyecto simplificaría la transferencia de la carga entre los Estados participantes en el proyecto y las regiones, así como las relaciones comerciales y económicas. También atraería nuevas inversiones, crearía nuevos puestos de trabajo y promovería el desarrollo de los Estados participantes;

iii) Transporte de carga por ferrocarril de China a Georgia. En febrero de 2015 se efectuó el primer viaje de transporte de carga por ferrocarril de China a Georgia. El proyecto era el resultado de la estrecha cooperación establecida entre Azerbaiyán, China, Georgia y Kazajstán. El tren transasiático-transcaucásico permite reducir en un 80% el tiempo de tránsito en comparación con el transporte por mar. Por ejemplo, si recurriendo al transporte marítimo se necesitaban entre 40 y 45 días para llevar la carga de China a Georgia, utilizando la nueva ruta la carga llegaría a Georgia en un plazo de 9 días.

8. El Paraguay señaló que era miembro del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento, el foro de integración e infraestructura regionales de la Unión de Naciones Suramericanas. El Consejo fue constituido en enero de 2009 como instancia de discusión política y estratégica para implementar la integración de la infraestructura regional de los Estados miembros de Unión a través de la consulta, evaluación, cooperación, planificación y coordinación de esfuerzos, y la articulación de programas y proyectos. El estatuto y el reglamento del Consejo fueron aprobados en diciembre de 2009, y allanaron el camino para la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana. En 2011, el Consejo avanzó hacia la construcción del Plan de Acción Estratégico (2012-2022) y la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración. Los siguientes proyectos, que estaban estrechamente vinculados a la mejora de los corredores de tránsito del Paraguay y requerían una inversión conjunta, destacaban entre los más importantes de la Agenda: el Corredor Ferroviario Bioceánico Paranaguá-Antofagasta (Argentina, Brasil, Chile y Paraguay); la Conexión vial Foz do Iguazú – Ciudad del Este – Asunción – Clorinda; la Línea de transmisión de 500 KV que vincula a Itaipú, Asunción y Yacuyretá; el mejoramiento de la navegabilidad de los ríos de la Cuenca del Plata; la interconexión ferroviaria Paraguay-Argentina-Uruguay; y el paso de frontera Infante Rivarola-Cañada Oruro (Paraguay y Bolivia (Estado Plurinacional de)).

9. Turquía afirmó que, de conformidad con su política exterior de carácter multidimensional, basada en principios y orientada al ser humano y que concedía importancia a la cooperación regional y mundial, estaba adoptando las medidas necesarias – que eran también el resultado natural de su posición geográfica singular – para desarrollar conexiones de transporte alternativas entre Europa y Asia con miras a tener en cuenta el aumento del tráfico de fletes entre Asia y Europa. En cumplimiento de lo dispuesto en la resolución 69/213 de la Asamblea General en relación con la cooperación internacional para el desarrollo de los corredores de transporte y tránsito, Turquía estaba ejecutando proyectos alternativos de carreteras y ferrocarril para mejorar la infraestructura de transporte transfronterizo con la finalidad de aumentar la prosperidad y el nivel de vida de los pueblos de todos los países de que se trate, de una manera inclusiva.

10. Turkmenistán señaló que el desarrollo de la infraestructura nacional de transporte y su integración en las redes internacionales de transporte y comunicaciones eran cuestiones que estaban adquiriendo gran importancia, porque desempeñaban un papel fundamental en el fomento de la participación de los Estados en los procesos mundiales de desarrollo. Turkmenistán había elaborado su propia visión para colaborar con la comunidad internacional en la esfera del transporte. El objetivo principal de esa visión era fomentar modelos de colaboración multilateral, justificados y viables desde el punto de vista científico en el sector del transporte y establecer un conjunto de condiciones jurídicas, institucionales, económicas, técnicas y de otro tipo necesarias para intensificar y mejorar la eficiencia de las comunicaciones de transporte y de tránsito en el ámbito internacional.

11. Turkmenistán propuso las siguientes recomendaciones de política sobre los corredores de transporte y de tránsito:

a) Desarrollar la capacidad de transporte de manera permanente, y formular y ejecutar importantes proyectos de transporte a escalas regional e internacional;

b) Fomentar los vínculos interregionales con una perspectiva a largo plazo. La diversificación, un concepto clave que subyace en las estrategias de transporte de los Estados, debía considerarse un factor decisivo en la formación de una infraestructura de transporte continental multimodal;

c) Una de las tareas más importantes era la integración sistemática de los sistemas de transporte estatales en la red de comunicaciones internacional. Un resultado previsto de estos esfuerzos sería el establecimiento de centros logísticos de transporte necesarios para el transporte multimodal. Los nuevos corredores de transporte ampliarían el mercado de los servicios de transporte. Esto, a su vez, exigiría una política activa de fomento del comercio exterior, la optimización de los aranceles con los países que participaban en corredores internacionales de transporte y un sistema flexible de preferencias arancelarias;

d) Seguir definiendo una red de corredores internacionales, regionales e interregionales integrados de transporte intermodal y formalizándolos mediante la aprobación de nuevos acuerdos regionales e internacionales;

e) Llevar a cabo un análisis de los corredores a fin de determinar las barreras físicas y no físicas sobre la base de las mejores prácticas internacionales;

f) Elaborar y aplicar estrategias y planes de acción nacionales para el desarrollo de instalaciones de transporte y tránsito internacional, poniendo el acento en la facilitación del transporte, la simplificación de los procedimientos de cruce de frontera y la introducción de tecnologías modernas sobre logística del transporte. Velar por que las estrategias y los planes de acción nacionales se coordinen adecuadamente con los países vecinos;

g) Desarrollar el transporte y su infraestructura de apoyo de manera coherente e interconectada, a fin de facilitar el transporte internacional y los vínculos comerciales;

h) Acelerar el proceso de adhesión a acuerdos y convenios de las Naciones Unidas sobre el transporte y su aplicación efectiva en el plano nacional;

i) Ampliar la participación en acuerdos multilaterales y regionales sobre el transporte, el tránsito y el comercio, con miras a acelerar el crecimiento económico;

j) Asegurar la aplicación efectiva de los acuerdos y las convenciones de las Naciones Unidas y los acuerdos regionales y bilaterales en materia de transporte, tránsito y facilitación del comercio, según procediera, a fin de reducir los precios y el tiempo del transporte;

k) Seguir trabajando con miras a lograr la interoperabilidad de la infraestructura de transporte y el material rodante, especialmente en las regiones vecinas, mediante la armonización de los reglamentos técnicos sobre la base de las normas y reglas internacionales, incluidas las que figuran en acuerdos y convenios de las Naciones Unidas;

l) Apoyar a los países en la búsqueda de recursos, incluso mediante un mayor uso de planes de la alianza público-privado, para financiar el desarrollo de las redes de transporte y los principales corredores de transporte;

m) Fomentar la capacidad y llevar a cabo reformas jurídicas, reglamentarias y normativas para crear un entorno propicio para una mayor inversión pública y privada en la infraestructura de transporte;

n) Movilizar fondos de las instituciones financieras internacionales y los bancos regionales de desarrollo para ejecutar proyectos nacionales de desarrollo de la infraestructura a lo largo de los corredores de transporte;

o) Ayudar a los países en desarrollo, en particular a los países en desarrollo sin litoral, a fomentar su capacidad para elaborar proyectos de infraestructura en gran escala que sean financiables y para buscar mecanismos innovadores de financiación para esos proyectos, incluida las alianzas público–privadas, cuando proceda;

p) Promover el desarrollo de fondos para la infraestructura regional y de asociaciones comerciales de inversión con la posible inclusión de inversiones de otros países, empresas transnacionales e inversores privados con miras a la ejecución de proyectos de inversión conjunta, y aumentar el uso eficiente del transporte y la infraestructura de apoyo;

q) Promover una mayor integración regional mediante el fortalecimiento del comercio regional, el transporte y el tránsito. Promover la armonización de las estrategias de transporte, con miras a reforzar las sinergias, aumentar la competitividad de los corredores de transporte en los planos regional y mundial, y fortalecer las cadenas internacionales de suministro;

r) Fomentar una mayor participación de los países en desarrollo sin litoral en los proyectos de transporte internacional y en los acuerdos de integración bilaterales y regionales en las esferas del comercio, el transporte y el tránsito;

s) Promover la inauguración y puesta en marcha en 2016 de la Alianza Mundial para el Transporte Sostenible, con la participación de los gobiernos, organizaciones internacionales y empresas, como mecanismo multilateral innovador para el desarrollo y la armonización del transporte en el contexto de la globalización;

t) Facilitar la formulación y aplicación de estrategias de transporte nacionales y regionales encaminadas a hacer un aporte práctico a las dimensiones económicas, sociales y ambientales del desarrollo sostenible;

u) Promover el establecimiento de sistemas de transporte eficaces y asequibles para la reducción de la pobreza, y adoptar medidas para mitigar los efectos adversos de los transportes en la salud y el medio ambiente;

v) Garantizar un desarrollo más amplio del transporte, entre otras cosas, mediante la inclusión de carreteras rurales en los programas orientados al desarrollo más amplio de las redes de carreteras;

w) Promover el transporte público como elemento importante del fomento de la movilidad y el turismo a lo largo de los corredores internacionales de transporte;

x) Llevar a cabo actividades en los planos nacional, subregional, regional y mundial para el seguimiento y el examen del Programa de Acción de Viena en favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024;

y) Incorporar el Programa de Acción de Viena en las estrategias nacionales y sectoriales de desarrollo para asegurar su ejecución eficaz;

z) Según proceda, establecer mecanismos nacionales de coordinación en los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito;

aa) Elaborar y ejecutar planes nacionales y regionales para mejorar la seguridad vial a lo largo de los corredores internacionales de tránsito por carretera, de conformidad con el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial;

bb) Intensificar los esfuerzos para garantizar la seguridad y combatir la migración ilegal y otras actividades ilícitas y el terrorismo en todos los corredores internacionales de transporte y en todos los modos de transporte;

cc) Intensificar la cooperación para la prevención y la eliminación de los desastres naturales y provocados por el hombre a lo largo de los corredores de transporte y para la ejecución de proyectos ambientales conjuntos sobre el transporte.

12. La Federación de Rusia indicó que una de las cuestiones relativas al desarrollo del transporte ferroviario internacional era la creación de condiciones favorables para que los trenes de pasajeros cruzaran las fronteras estatales de manera eficiente. Se trataba de una cuestión compleja de resolver debido a la necesidad de negociar acuerdos que tuvieran en cuenta los intereses de los pasajeros de trenes internacionales, las empresas ferroviarias y los órganos de supervisión gubernamentales. En la actualidad, esas cuestiones se regían por el Convenio internacional para facilitar el paso de fronteras a pasajeros y equipajes transportados por ferrocarril, de 10 de enero de 1952, que definía los principios básicos para el funcionamiento de estaciones fronterizas, el examen de las operaciones, el establecimiento de un régimen aduanero y una simplificación de los controles aduaneros. Sin embargo, si bien, por una parte, la mayoría de los países participantes no habían ratificado la Convención (solo diez Estados eran partes en él) y, de hecho, esta había perdido su pertinencia por la entrada en vigor de acuerdos más recientes, por otra parte, los avances en materia de transporte y en la legislación de los Estados sobre las cuestiones relacionadas con el cruce de las fronteras habían creado un entorno propicio para la elaboración de un instrumento jurídico moderno para facilitar el cruce de fronteras en el transporte internacional de pasajeros por ferrocarril.

13. En el 76° período de sesiones del Comité de Transportes Interiores de la Comisión Económica para Europa, celebrado en febrero de 2014 en Ginebra, la Federación de Rusia propuso que se examinara esta cuestión. La iniciativa fue respaldada por los participantes, y se adoptó la decisión de establecer, bajo los auspicios de las Naciones Unidas, un grupo de trabajo oficioso encargado de elaborar un proyecto de convención sobre la facilitación del cruce de fronteras a los pasajeros y equipajes transportados por ferrocarril. La Federación de Rusia había preparado un esbozo de la nueva convención, que fue hecho suyo por los participantes en el grupo de trabajo oficioso.

14. En su segunda reunión, celebrada en abril de 2015, el grupo de trabajo examinó el anteproyecto de convención sobre la facilitación del cruce de fronteras en el transporte ferroviario internacional de pasajeros, equipajes y carga presentado por la Federación de Rusia, que se basaba en los principios del documento marco, y no contenía condiciones y detalles excesivos para la cooperación bilateral y multilateral entre los países. Cuando el proyecto se hubiera ultimado, se presentaría

a la octava Reunión Consultiva Interinstitucional sobre la Facilitación del Cruce de Fronteras en el Tráfico Internacional de Carga y de Pasajeros por Ferrocarril de la Organización para la Cooperación Ferroviaria para su examen, que se celebrará en septiembre de 2015 en Gdansk (Polonia).

15. La Compañía de Ferrocarriles de la Federación de Rusia y la Academia de Ciencias de ese país estaban dando los pasos iniciales en la elaboración del concepto de un nuevo megaproyecto para el desarrollo de un cinturón transeurásico, que tenía suma importancia para el desarrollo de la industria ferroviaria en Europa y Asia. Se basaría en un sistema integral de infraestructuras, con una combinación flexible de los sistemas de transporte, energía y telecomunicaciones. La característica fundamental de la creación del cinturón era el desarrollo socioeconómico global sobre la base de la solidaridad entre los países y las regiones. Cabía señalar que la infraestructura de puesta en marcha y la base logística para la aplicación de concepto del proyecto se habían establecido y estaban funcionando con eficacia:

a) Ferrocarriles Rusos estaba implementando un programa para desarrollar un polígono oriental integrado, que incluía el ferrocarril Baikal-Amur y el Tren Transiberiano, que era parte integral del corredor de transporte Este-Oeste;

b) Gracias a la renovación de un tramo del ferrocarril Khasan (Federación de Rusia) – Rajin (República Popular Democrática de Corea) y a la construcción de una terminal de carga en el puerto de Rajin por parte de Ferrocarriles Rusos, se había creado una nueva ruta para la entrega de mercancías en ambas direcciones entre los países de la región de Asia y el Pacífico, y Europa, con tránsito por el territorio de la República Popular Democrática de Corea;

c) El aumento de los envíos periódicos entre Chongqing (China) y Duisburg (Alemania) (más de 490 trenes portacontenedores habían utilizado la ruta), junto con el uso de la carta de porte común de las Normas uniformes relativas al contrato de transporte internacional ferroviario de mercancías/Acuerdo sobre el Transporte Ferroviario Internacional de Mercancías (CIM/SMGS) (94 trenes portacontenedores), había desarrollado y mejorado constantemente las cadenas de suministro en la dirección de China a Europa;

d) El establecimiento a finales de 2014, por iniciativa de las compañías ferroviarias de la Unión Económica de Eurasia (Ferrocarriles Rusos, Ferrocarriles Kazajos y Ferrocarriles Bielorrusos), de la Compañía de Transporte y Logística Unidos, fue un paso importante en el fortalecimiento y la ampliación de los vínculos euroasiáticos. La compañía incluye a las empresas operadoras más grandes de los tres Estados de que se trata. Hasta la fecha, este era el único gran proyecto institucional de integración de la Unión Económica de Eurasia y había estado funcionando plenamente desde el 1 de enero de 2015.

III. Opiniones de las organizaciones regionales e internacionales y de las entidades de las Naciones Unidas pertinentes, incluidas las comisiones regionales.

16. La Secretaría recibió aportaciones de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), el

Programa de las Naciones para los Asentamientos Humanos (ONU-Hábitat), la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, el Programa Mundial de Alimentos (PMA) y la Organización Mundial de la Salud (OMS).

17. En este capítulo figura un resumen de las opiniones expresadas en las comunicaciones.

18. La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) señaló que el rendimiento de los sistemas nacionales y regionales de transporte era un factor clave para el logro de los objetivos de desarrollo sostenible y, en el caso particular de la región de la CEPAL, para avanzar hacia una mayor igualdad económica y social. La región de la CEPAL había logrado progresos considerables en el desarrollo de corredores regionales de transporte y en cuanto a abordar las cuestiones de tránsito. El desarrollo de redes de infraestructura de transporte a escala regional y la creación o mejora del marco habitual para las operaciones internacionales de transporte y tránsito constituían una actividad básica de las principales iniciativas de integración regional en la región¹. Además, la mayoría de los países de la CEPAL fueron partes contratantes en los acuerdos de transporte a escalas regional y mundial, lo que facilitó las operaciones internacionales de transporte y tránsito².

19. Se plantearon algunos desafíos, como la carencia o la baja calidad de la infraestructura, la ineficiencia de los procedimientos de cruce de frontera, el uso limitado, en términos generales, de modos más sostenibles de transporte (redes de vías férreas y de vías navegables interiores) y las deficiencias en el diseño y la aplicación de las políticas públicas existentes. En ese contexto, la prioridad actual de la CEPAL consistía en ayudar a los países a avanzar hacia la mejora de las políticas públicas nacionales en logística y movilidad y proporcionar asistencia técnica a las iniciativas de integración regional en la elaboración de una estrategia regional en esta esfera. El enfoque integrado y sostenible de las cuestiones de transporte tanto a nivel nacional como regional fue una base fundamental para la cooperación internacional en relación con los corredores de transporte y tránsito.

20. Los corredores de transporte internacional deberían ser identificados, diseñados e implementados teniendo en cuenta las ventajas competitivas de cada modo de transporte y atendiendo tanto a las necesidades de infraestructura como al marco regulatorio e institucional para los servicios que esos corredores prestan. Los esfuerzos internacionales y nacionales en este ámbito deben movilizar a todas las partes interesadas. Había una necesidad de incorporar, de manera equilibrada, todas las dimensiones del desarrollo sostenible. Se necesitaban políticas públicas integradas y sostenibles de logística y movilidad tanto a nivel nacional como a nivel regional para proporcionar una base sólida para el éxito de la cooperación internacional en los corredores de transporte y tránsito.

¹ Entre ellos, la Unión de Naciones Suramericanas, el Sistema de la Integración Centroamericana, el Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica, la Asociación Latinoamericana de Integración, el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y la Comunidad Andina.

² Un resumen de las iniciativas y los acuerdos regionales en materia de transporte y tránsito figura en “El futuro de la facilitación del comercio y del transporte: consecuencias del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC)”, en *Boletín FAL* de la CEPAL Edición núm. 333, (Santiago de Chile, 2014).

21. La Organización Internacional del Trabajo (OIT) destacó que el sector del transporte empleaba a muchos trabajadores en una amplia gama de categorías de empleo. La resiliencia y la sostenibilidad del sector, incluyendo el desarrollo de corredores de transporte y tránsito, también dependía de proporcionar condiciones dignas de trabajo a su fuerza laboral. Los esfuerzos de integración y cooperación económicas a escala regional no deberían descuidar los aspectos sociales del sector del transporte. Los esfuerzos principales de la OIT se centraron en la promoción del diálogo social, la seguridad y la salud en el empleo, el equilibrio de género de la fuerza de trabajo, la mejora de las condiciones de trabajo, el análisis de las relaciones laborales y sus efectos sobre el trabajo decente.

22. Algunas de las actividades de transporte realizadas por la Unidad de Transporte y Cuestiones Marítimas de la OIT del Departamento de Políticas Sectoriales (SECTOR) incluyeron:

a) La Reunión sectorial sobre la seguridad y la salud en el sector del transporte por carretera (12 a 16 de octubre de 2015). El propósito de la reunión sería que los mandantes tripartitos examinaran cuestiones de seguridad y salud de prioridad en el transporte por carretera de pasajeros y de carga, con miras a adoptar conclusiones sobre el desarrollo futuro del programa e informar la formulación de políticas sobre el tema seleccionado en los niveles internacional, regional y nacional. También se examinaría la promoción de herramientas sobre el VIH y el SIDA y el Repertorio de recomendaciones prácticas OMI/OIT/CEPE sobre la arrumazón de unidades de transporte;

b) Manual para el diálogo social en el sector de los ferrocarriles, 2015. En el Manual se intentará proporcionar un resumen de antecedentes sobre los últimos acontecimientos en el sector, así como una guía práctica básica para iniciar el diálogo social;

c) Reunión tripartita de expertos para actualizar el Código de Práctica de la OIT sobre seguridad y salud en los puertos (octubre de 2016). En esta reunión se revisaría y actualizaría el Código de Práctica de la OIT sobre seguridad y salud en los puertos;

d) Programa de desarrollo de los trabajadores portuarios en las terminales de carga a granel, 2015-2017. El Programa se basaba en experiencias previas y en los materiales de capacitación existentes para las terminales que se ocupan de la carga a granel. El Programa permitiría que los gobiernos y las autoridades portuarias establecieran planes de formación sistemática y eficaz de los trabajadores portuarios, diseñados para mejorar el rendimiento de la manipulación de la carga, las condiciones y las prácticas de trabajo, la seguridad y el bienestar de los trabajadores portuarios en los terminales a granel;

e) El Repertorio de recomendaciones prácticas OMI/OIT/CEPE sobre la arrumazón de unidades de transporte. El Repertorio proporcionaba información y asesoramiento a las partes interesadas a lo largo de la cadena de suministro y ampliaba el alcance de las directrices de 1997;

f) Carpetas de materiales sobre el VIH/SIDA. Fueron elaboradas en colaboración con otros socios y llevaban los títulos “La conducción para el cambio: Carpeta de materiales de capacitación sobre el VIH/SIDA para el sector del transporte por carretera en 2008” y “Por el camino correcto: herramientas de capacitación sobre el VIH/SIDA para el sector transporte por carretera en 2010”.

23. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) señaló que la infraestructura y los servicios de transporte, incluso a lo largo de los corredores de transporte, ocupaban un lugar central en las cadenas de suministro internacionales, el comercio y la globalización. Su resiliencia y sostenibilidad podrían, sin embargo, verse socavadas por factores ambientales, como la variabilidad del clima y el cambio climático. Por lo tanto, adaptar los sistemas de transporte de carga a los efectos del cambio climático y construir su resiliencia al cambio climático constituían un imperativo que debía formar parte integral de las estrategias de gestión de los corredores de transporte.

24. La UNCTAD señaló que el cambio potencial al transporte sostenible podría dar lugar, para el año 2050, a economías por un monto de unos 20 billones de dólares en inversiones en la infraestructura del transporte terrestre a escala mundial y en gastos de mantenimiento. Era necesario que en la infraestructura y los sistemas de transporte de carga, incluso a lo largo de los corredores de transporte, se tuvieran en cuenta criterios de sostenibilidad y resistencia en las primeras etapas de las inversiones en infraestructura y equipo, el desarrollo y la planificación de las adquisiciones. Era fundamental ampliar los niveles de inversión y diversificar las fuentes de financiación. La incorporación de criterios de sostenibilidad y resiliencia en la planificación, las políticas y las decisiones en materia de inversión relacionadas con el transporte de carga y el desarrollo de los corredores requería la aplicación de un enfoque elaborado por múltiples partes interesadas.

25. En 2012, la UNCTAD terminó de elaborar una carpeta de material sobre la gestión de procesos de transporte de tránsito y transfronterizo en el desarrollo de corredores, cuyo contenido se puso en práctica en dos corredores de tránsito, a saber, el Corredor Central en África Oriental y el Corredor Almaty-Bishkek-Dushanbe en Asia Central. Se organizaron talleres sobre desarrollo de la capacidad en ambas regiones, así como cursillos sobre desarrollo de la capacidad en los países por los que pasaba el corredor. Se elaboraron tres manuales sobre corredores de transporte y tránsito: sobre la metodología del desarrollo de agrupaciones, sobre el análisis de los corredores de tránsito, y sobre la metodología de gestión de las cadenas de suministro aplicada a los corredores de tránsito, que fueron integrados en la carpeta de materiales. La carpeta formaba parte de las actividades de un proyecto ejecutado por la CESPAP, en cooperación con la UNCTAD y la CEPA, sobre el fomento de la capacidad de las autoridades de control y los operadores de transporte para aumentar la eficiencia del transporte transfronterizo en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.

26. El Programa de Asentamientos Humanos de las Naciones Unidas (ONU-Hábitat) indicó que los corredores de transporte y tránsito estaban destinados a impulsar el crecimiento económico a escalas local, regional e internacional, promover la conectividad entre ciudades, pueblos y recursos, facilitar el comercio en el interior de la región y entre las regiones, y proporcionar a los países sin litoral acceso a vías de entrada internacionales, como los puertos. Los corredores de transporte y tránsito podrían servir a varias jurisdicciones y al tráfico nacional, extranjero y de tránsito. En rutas nacionales, los corredores urbanos desempeñaban un papel fundamental en el desplazamiento de personas dentro de una ciudad, sus zonas periurbanas y zonas rurales.

27. Los corredores de transporte y tránsito desempeñaban un papel fundamental en la integración regional, la cooperación internacional y la promoción del comercio

local, nacional, regional e internacional. El desarrollo de corredores de transporte y tránsito necesitaba una fuente amplia y confiable de dinero para iniciar la labor de desarrollo de los corredores y facilitar las inversiones en el corredor y todos los servicios asociados, como el seguimiento y la evaluación. El sector público participaba principalmente en el aporte de funciones de infraestructura y regulación a lo largo del corredor, y los actores del sector privado podían participar en operaciones de financiación y asistencia de los corredores de transporte y tránsito, tales como proporcionar transportistas e instalaciones de transferencia. La asociación público-privada era, por ende, crucial para el buen funcionamiento de un corredor de transporte.

28. El tiempo y el costo del tránsito, los horarios flexibles y confiables a lo largo de un corredor definían la calidad de los servicios prestados y el nivel de ventaja competitiva respecto de otros corredores. La disponibilidad de transporte multimodal a lo largo de un corredor de tránsito mejoraba sus opciones y los rangos de precios que se utilizarían en el suministro de bienes y servicios, en dependencia de la demanda y las tendencias del mercado. La conectividad deficiente, las interacciones inadecuadas o la ausencia de interacciones y el limitado acceso a los mercados por parte de los proveedores del mercado daban lugar a ineficiencias en los corredores internacionales. Las reformas aduaneras y la facilitación del comercio a niveles regional e internacional eran componentes clave en la mejora del rendimiento de los corredores. Era necesario introducir cambios en la gestión de la infraestructura, las entradas, los nodos internos, los puntos de transferencia y los puntos fronterizos de los corredores para mejorar su eficiencia y toda su infraestructura de apoyo.

29. La inclusión de interesados directos en el desarrollo de los corredores permitía la adopción del proyecto por diversos participantes, el intercambio de conocimientos de las sociedades autóctonas en relación con el desarrollo y las rutas propuestas, la fácil formulación de objetivos y propuestas de políticas sobre el proyecto y la facilidad de la ejecución de proyectos. En consecuencia, se aplicaría un enfoque integrado en relación con todo el proceso. Esto tenía una mayor probabilidad de éxito que cualquier inversión en el corredor. ONU-Hábitat, en colaboración con sus asociados en diferentes partes del mundo, estaba aplicando soluciones de transporte sostenible, como el proyecto sobre soluciones de transporte sostenible en las ciudades de África Oriental.

30. La Oficina en las Naciones Unidas del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo señaló que los países en desarrollo sin litoral encaraban retos especiales vinculados con su falta de acceso al mar, exacerbados por la lejanía de los principales mercados, una infraestructura inadecuada, cruces fronterizos engorrosos y los cuellos de botella logísticos que les impedían participar plenamente en los mercados globales. Los países en desarrollo sin litoral también dependían de los vecinos de tránsito para su comercio y su conectividad. Las vulnerabilidades estructurales y la limitada capacidad productiva de los países en desarrollo sin litoral limitaban aún más sus esfuerzos de desarrollo. Los elevados costes del transporte erosionaban la ventaja competitiva de los países en desarrollo sin litoral y constituían el mayor obstáculo para aumentar los volúmenes de comercio y alcanzar un acceso equitativo a los mercados mundiales.

31. Una eficiente infraestructura de transporte y los corredores de tránsito eran cruciales para mejorar la conectividad de los países en desarrollo sin litoral, estimular la integración regional, facilitar el comercio, impulsar la integración efectiva en la economía global y desarrollar cadenas de suministro globales y regionales. La red asiática de carreteras, la red de carreteras transafricanas y la red transasiática de ferrocarriles proporcionaban conectividad en las regiones respectivas. Sin embargo, se caracterizaban por una infraestructura de baja calidad y enlaces que faltan. Era importante suplir los enlaces que faltan a lo largo de los corredores de transporte en las regiones con países en desarrollo sin litoral, a fin de mejorar su conectividad y cubrir las carencias de infraestructura existentes. Esto exigía recurrir a todas las fuentes de financiación.

32. Las mejoras en la infraestructura inmaterial y la facilitación del comercio eran igualmente importantes para estimular un comercio más rápido y más eficiente para los países en desarrollo sin litoral y un funcionamiento fluido de los corredores de tránsito. La ejecución de las medidas concretas del Programa de Acción de Viena en Favor de los Países en Desarrollo sin Litoral para el Decenio 2014-2024, entre otras cosas, facilitaría el establecimiento de sistemas de transporte de tránsito, aumentaría la integración regional y contribuiría a integrar a los países en desarrollo sin litoral en el sistema de comercio mundial. El Programa de Acción de Viena proporcionaba una serie de recomendaciones importantes y una base para la acción respecto de las necesidades de los países en desarrollo sin litoral con miras a desarrollar una infraestructura de transporte sostenible y eficiente, promover la industrialización y la diversificación, transformar estructuralmente sus economías y construir capacidades.

33. El Programa Mundial de Alimentos de las Naciones Unidas (PMA) reconoció la importante contribución que hacían los corredores de transporte y de tránsito ambientalmente racionales, seguros, eficientes, fiables y asequibles para apoyar el crecimiento económico sostenible y mejorar el bienestar social de las personas. Los corredores de transporte y tránsito, especialmente en Estados frágiles y que han hecho frente a situaciones de emergencia, contribuían a apoyar o restablecer la seguridad alimentaria y la nutrición, establecer o reconstruir medios de vida, reducir los riesgos, y hacer que las personas, las comunidades y los países pudieran satisfacer sus propias necesidades de alimentación y nutrición.

34. En consonancia con su mandato de erradicar el hambre y la pobreza, llevado a cabo mediante actividades de operaciones especiales, el PMA estaba participando en la construcción de corredores de transporte y tránsito para acelerar la circulación de la asistencia alimentaria, independientemente de que el organismo hubiera proporcionado los alimentos o no. Por lo general, en estas operaciones, diseñadas para superar los cuellos de botella operacionales, se realizaban trabajos de logística e infraestructura. Las operaciones especiales eran por naturaleza de corta duración y generalmente complementaban operaciones de emergencia o proyectos de rehabilitación a más largo plazo.

35. La operación especial de caminos secundarios en Sudán del Sur, iniciada en marzo de 2011 en apoyo de la operación de emergencia del PMA en Sudán del Sur, fue un ejemplo de cómo el trabajo del organismo en los corredores de transporte y tránsito contribuyó a la lucha contra el hambre y apoyó el crecimiento económico sostenible. El principal objetivo de la operación especial de caminos secundarios era crear el acceso de-la-granja-al-mercado mediante la rehabilitación de caminos

rurales en zonas con un potencial agrícola. Los beneficios de esos proyectos de construcción de carreteras eran: a) el aumento de la producción agrícola, reforzado por un mejor acceso a los mercados para los productos e insumos agrícolas; b) la generación de empleo para miembros de la comunidad local, especialmente las mujeres, cuando era posible; c) un mejor acceso a los centros de educación, salud y administrativos y generalmente la facilitación de la ejecución de proyectos de desarrollo; d) un mejor acceso a las comunidades vulnerables por parte del PMA y otros actores humanitarios; e) el apoyo y la capacitación de los contratistas nacionales para aumentar la capacidad del sector privado para emprender obras de rehabilitación y mantenimiento en el futuro; f) el fortalecimiento de la capacidad del personal gubernamental a escala estatal y nacional. La sostenibilidad y desarrollo de la capacidad eran consideraciones importantes para el diseño y la implementación de la operación de caminos secundarios, pues los caminos solo serían sostenibles si se podían mantener a escala local.

36. La Organización Mundial de la salud (OMS) señaló la referencia que figura en la resolución 69/213 a las resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas relativas a la seguridad vial, el Decenio de Acción para la Seguridad Vial y la Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial, que se celebrará en el Brasil los días 18 y 19 de noviembre de 2015³.

37. La magnitud de las muertes en accidentes de tráfico a escala mundial no había mostrado una disminución significativa en los últimos diez años. En la actualidad, los accidentes de tráfico eran la novena causa de muerte a nivel mundial y, según las proyecciones, pasarían a ser la séptima causa de muerte en 2030. Los accidentes viales eran la principal causa de muerte entre los jóvenes de 15 a 29 años de edad. A nivel mundial, la OMS estimó que 1,24 millones de personas murieron debido a accidentes de tránsito en 2010. Según el Banco Mundial, se estimó que los accidentes de tráfico costaron más de 1,8 billones de dólares o el 3% del producto interno bruto (PIB) a nivel mundial, y las pérdidas económicas en los países de ingresos bajos y medianos equivalían al 5% de su PIB, o 1 billón de dólares por año.

38. Había intervenciones de probada eficacia que podían realizarse en los corredores de transporte y tránsito, lo que contribuiría a reducir la magnitud y el impacto a escala global de las lesiones debidas a un accidente de tránsito. Entre ellas se incluyen el control de la velocidad, la reducción de la conducción en estado de ebriedad y la mejora de la infraestructura vial. Si bien los corredores de transporte y tránsito eran necesarios pues desempeñaban un papel importante en la circulación de personas y bienes, uno de los principales retos consistía en que esos corredores se solían hacer con poca consideración por la seguridad, la accesibilidad y el desarrollo de las muchas comunidades y establecimientos locales por los que pasaban. Las carreteras interurbanas de alta velocidad a menudo pasaban por aldeas, pueblos y ciudades que carecían de medidas adecuadas de tráfico pacificado. La previsión y la planificación inadecuadas de la seguridad de estos corredores podrían aumentar los riesgos para las personas que viven en asentamientos a lo largo de estos corredores.

³ Resoluciones 57/309, 58/9, 58/289, 60/5, 62/244, 64/255, 66/260 y 68/269.