Naciones Unidas A/C.2/71/6

Asamblea General

Distr. general
5 de diciembre de 2016
Español
Original: inglés

Septuagésimo primer período de sesiones
Segunda Comisión
Tema 19 del programa
Desarrollo sostenible

Carta de fecha 1 de diciembre de 2016 dirigida al Secretario General por el Encargado de Negocios Interino de la Misión Permanente de Turkmenistán ante las Naciones Unidas

Tengo el honor de transmitirle adjunto el documento final de la Conferencia Mundial sobre el Transporte Sostenible celebrada los días 26 y 27 de noviembre de 2016 en Asjabad (véase el anexo).

Le agradecería que tuviera a bien hacer distribuir la presente carta y su anexo como documento de la Asamblea General, en relación con el tema 19 del programa.

(*Firmado*) Rovshen **Annaberdiyev**
Encargado de Negocios Interino

16-21482 (S) 081216 081216

Se ruega reciclar

Anexo de la carta de fecha 1 de diciembre de 2016 dirigida al Secretario General por el Encargado de Negocios Interino de la Misión Permanente de Turkmenistán ante las Naciones Unidas

Declaración de Asjabad sobre los compromisos y las recomendaciones sobre políticas de la Conferencia Mundial sobre el Transporte Sostenible

1. Como parte integral de la estrategia y el compromiso de las Naciones Unidas para promover el desarrollo sostenible y combatir el cambio climático, el Secretario General de las Naciones Unidas convocó la primera Conferencia Mundial sobre el Transporte Sostenible, que se celebró en Asjabad los días 26 y 27 de noviembre de 2016.

2. La Conferencia, una iniciativa propuesta por Turkmenistán que la Asamblea General de las Naciones Unidas acogió con beneplácito en su resolución 70/197 y que los Estados Miembros aprobaron por unanimidad, aprovechó los resultados de anteriores deliberaciones intergubernamentales, entre otros los plasmados en el documento “El futuro que queremos”, el Programa de Acción en favor de los Países Menos Adelantados, el Programa de Acción de Viena en favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral, las Modalidades de Acción Acelerada para los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (Trayectoria de Samoa), el Marco de Sendái para la Reducción del Riesgo de Desastres, la Agenda de Acción de Addis Abeba, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, el Acuerdo de París y la Nueva Agenda Urbana.

3. La Conferencia reunió a interesados clave de los Gobiernos, el sistema de las Naciones Unidas, los bancos multilaterales de desarrollo, el sector empresarial y la sociedad civil en una serie de diálogos orientados al futuro y a la acción en los que se hizo hincapié en el poder catalizador del transporte sostenible y sus múltiples funciones en apoyo de la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

4. La Conferencia examinó todos los medios de transporte (a saber, el transporte por carretera, ferrocarril, avión y transbordador, y el transporte marítimo, tanto de pasajeros como de carga) y prestó una atención prioritaria a las preocupaciones de los países en desarrollo, en particular los de África, los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo.

5. Los participantes reafirmaron su compromiso de resaltar el papel que desempeña el transporte sostenible en la conexión de las personas y las comunidades con los puestos de trabajo, las escuelas y los servicios de atención de la salud y en la distribución de bienes y servicios a las comunidades rurales y urbanas, a fin de asegurar la igualdad de oportunidades para todos y no dejar a nadie atrás.

6. En las deliberaciones celebradas en las sesiones plenarias y en las reuniones temáticas se puso de relieve que el transporte sostenible promueve el crecimiento inclusivo y el acceso a los mercados locales, regionales y mundiales e impulsa el crecimiento del comercio y el turismo. El sector del transporte también realiza una

contribución importante al producto interno bruto nacional, a la creación de empleo y a los ingresos locales y nacionales.

7. Para que los sistemas de transporte puedan cumplir plenamente sus múltiples funciones catalizadoras en la promoción del desarrollo sostenible, todos los interesados deben colaborar para garantizar que existan servicios, sistemas, infraestructuras y operaciones de transporte que sean seguros, de acceso universal, fiables, asequibles, eficientes en el consumo de combustible, ecológicos, con una baja huella de carbono y adaptados al clima, teniendo debidamente en cuenta las circunstancias locales, nacionales y regionales.

8. El mundo se enfrenta en la actualidad a diversos retos en relación con el transporte, incluidos los problemas de seguridad, pero también existen numerosas oportunidades para reconsiderar las políticas de transporte, que en su mayor parte son insostenibles, y acelerar la aplicación de las mejores prácticas en el marco de un nuevo paradigma de transporte sostenible, en particular en los países en desarrollo.

9. Todos los interesados deben colaborar para poner en práctica corredores y sistemas integrados de tránsito y transporte multimodal que aprovechen al máximo las ventajas comparativas de cada medio de transporte a fin de asegurar el transporte sostenible de pasajeros y carga dentro de los países y entre ellos, en particular mediante la mejora de la conectividad, la integración y la armonización de los sistemas y marcos de transporte a nivel regional y subregional. A este respecto, se reconoció la necesidad de reactivar la antigua Ruta de la Seda haciendo uso de la tecnología moderna y de medios de gestión avanzada de los corredores de tránsito. En ese sentido, se acogió con beneplácito la iniciativa “Una Franja, Una Ruta”.

10. A la hora de desarrollar sistemas de transporte multimodal, es necesario tener en cuenta las redes de carreteras y ferrocarriles, las rutas marítimas y de transbordadores, y el transporte aéreo, así como los medios de transporte no motorizado, como los desplazamientos en bicicleta y a pie, y se debe hacer hincapié en los medios de transporte con una baja huella de carbono y en el aumento del uso de redes de transporte interconectadas, incluidos los sistemas de transporte público, para asegurar la movilidad y conectividad sin obstáculos “de origen a destino”, tanto de las personas como de bienes.

11. A ese respecto, es necesario ayudar a los países en desarrollo, en particular a los países de África, los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo, para que puedan “dar un gran salto” hacia el transporte sostenible, en particular en las esferas del fortalecimiento de la planificación y el establecimiento de normas y marcos regulatorios.

12. Los participantes también reafirmaron el compromiso de respaldar los esfuerzos para proporcionar a las comunidades de las zonas rurales de los países en desarrollo acceso a las principales carreteras, líneas de ferrocarril y medios de transporte público, con el fin de facilitar su acceso a actividades y oportunidades económicas y sociales en las ciudades y movilizar la productividad y competitividad de los emprendedores del medio rural y los pequeños agricultores. La superación de esas circunstancias será uno de los pasos esenciales para el cumplimiento de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y la promesa de “asegurar que nadie se quede atrás”.

13. Los participantes también subrayaron el compromiso de ampliar el sector del transporte público, que debe ser sometido a un cambio para tener en cuenta los sistemas de transporte multimodal, la cooperación entre todos los interesados y las autoridades encargadas del transporte, la integración de las políticas, la movilidad digital, la creación de capacidad y la reorientación de las finanzas.

14. Además, los participantes reafirmaron el compromiso de aumentar la inversión en el desarrollo de infraestructuras materiales e inmateriales y en el transporte multimodal en los países menos adelantados, en particular en los ferrocarriles, carreteras, vías de navegación, aeropuertos, almacenes, instalaciones portuarias y servicios logísticos, así como el apoyo a las alianzas concebidas para reforzar la construcción de infraestructuras en esos países.

15. Asimismo, se reconoció la importancia de atender las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral, entre otras cosas, estableciendo y promoviendo sistemas de transporte de tránsito eficientes que los conecten a los mercados internacionales, desarrollando, modernizando y manteniendo la infraestructura de todos los medios transporte de tránsito, promoviendo un entrono armónico, marcos reguladores y arreglos institucionales que sean propicios para el tránsito, y forjando alianzas genuinas entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y sus asociados para el desarrollo en los planos nacional, bilateral, subregional, regional y mundial.

16. Los participantes reafirmaron el compromiso de mejorar la conexión entre las islas y vincular las economías de los pequeños Estados insulares en desarrollo con los mercados regionales y las cadenas mundiales de suministro, incorporándolos en los corredores económicos y los sistemas de transporte multimodal y marítimo, tanto nuevos como ya existentes, y de alentar iniciativas de transporte sostenible en el contexto del Marco para las Alianzas con los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo. Se subrayó la importancia que la adaptación eficaz al cambio climático y la reducción del riesgo de desastres tenían para la infraestructura de transporte crucial de las zonas costeras de los pequeños Estados insulares en desarrollo, así como las urgentes necesidades conexas en materia de capacitación y financiación.

17. Los participantes reiteraron la necesidad de promover la armonización, la simplificación y la normalización de los reglamentos y la documentación, aplicando plena y eficazmente las convenciones internacionales sobre transporte y tránsito, así como los acuerdos bilaterales, subregionales y regionales. Los beneficios de la armonización de los marcos internacionales que regulan la cooperación en materia de tránsito incluyen, entre otros, el aumento de la eficiencia y la eficacia de los controles fronterizos y aduaneros, la simplificación y normalización de los procedimientos y la mejora de la cooperación, que a su vez facilitan el comercio y el transporte transfronterizos de manera más rápida, económica y fiable, especialmente para los país en desarrollo sin litoral.

18. Los participantes decidieron redoblar los esfuerzos para reconfigurar las redes de transporte y la planificación mediante la optimización de las operaciones en centros inteligentes, la organización de rutas y calendarios para reducir los desplazamientos sin carga, la mejora de la planificación del uso de la tierra, y la armonización de los marcos reguladores en todo el sector del transporte.

19. Teniendo en cuenta que cerca de una cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con la energía proceden de transporte y que, según las previsiones, esas emisiones aumentarán considerablemente en los próximos años, los participantes reafirmaron su compromiso de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en el sector del transporte y de acelerar los progresos en la aplicación del Acuerdo de París.

20. Teniendo en cuenta los posibles daños, alteraciones y retrasos que puede causar el clima en las cadenas mundiales de suministro, que están estrechamente interrelacionadas, los participantes decidieron adoptar estrategias multidimensionales para acelerar la transición hacia fuentes de energía y tecnologías bajas en carbono, aumentar la inversión en infraestructuras de transporte resistentes al clima, y alentar la adopción de tecnologías nuevas e innovadoras, incluidas soluciones basadas en la tecnología de la información y las comunicaciones, para apoyar la creación de sistemas inteligentes de transporte multimodal.

21. Los participantes tomaron nota de la decisión adoptada en el 39º período de sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional de aplicar una medida mundial basada en el mercado con el fin de hacer frente al aumento anual de las emisiones totales de dióxido de carbono de la aviación civil internacional por encima de los niveles de 2020, teniendo en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de los Estados.

22. Los participantes señalaron que el transporte marítimo internacional desempeña un papel fundamental en la facilitación del comercio mundial y observaron que la Organización Marítima Internacional, tras haber aprobado en julio de 2011 una serie de medidas obligatorias de eficiencia energética para los buques, que entraron en vigor el 1 de enero de 2013, está elaborando también una estrategia para estudiar la posibilidad de adoptar medidas adicionales con miras a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero por los buques, incluido un calendario para su aplicación.

23. También se destacó que la contaminación atmosférica causada por el transporte es una amenaza cada vez mayor para la salud pública y contribuye a varios millones de muertes prematuras, principalmente en los países en desarrollo. Es necesario mejorar los vehículos y la tecnología de propulsión, alentar medios de transporte eléctricos, mejorar la eficiencia en el uso de la energía en el transporte, mejorar y modernizar el transporte público, reducir la congestión del tráfico en las carreteras, alentar el uso compartido de vehículos y los sistemas integrados de recarga eléctrica, y adoptar una planificación urbana más densa. Además, se insistió en la necesidad de redoblar los esfuerzos para apoyar las industrias de fabricación de vehículos que sean eficientes en el uso de energía y tengan unas bajas emisiones.

24. Los participantes pusieron de relieve la preocupación por las muertes y lesiones en accidentes de tráfico, que tienen efectos devastadores para las familias y los medios de vida. Cada año mueren alrededor de 1,25 millones de personas, la mayoría en países en desarrollo, y entre 20 y 50 millones de personas resultan gravemente heridas en las carreteras de todo el mundo. Es imperativo que la comunidad internacional redoble los esfuerzos para cumplir la meta de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo para 2020, y que intensifique los

esfuerzos para aplicar las convenciones pertinentes de las Naciones Unidas sobre seguridad vial. A ese respecto, los participantes destacaron también la necesidad de disponer de suficientes espacios peatonales y públicos en las ciudades y la importancia de mejorar el diseño de las calles para garantizar la seguridad vial y la integración con los medios de transporte público.

25. Se hizo hincapié en que los servicios y la infraestructura de transporte público son fundamentales para facilitar la circulación de las personas y mercancías, en particular teniendo en cuenta las necesidades de los grupos vulnerables (las mujeres, los niños, los jóvenes, las personas con discapacidad, las personas que viven con el VIH/SIDA, las personas de edad, los pueblos indígenas, los refugiados y desplazados internos, y los migrantes). Esto es especialmente importante en las ciudades, sobre todo teniendo en cuenta que para 2050 se prevé que alrededor del 67% de la población mundial vivirá en las ciudades, y que gran parte de esa urbanización está ocurriendo en los países en desarrollo. El transporte público sostenible ofrece enormes beneficios para las ciudades, ya que contribuye a reducir la contaminación atmosférica y las emisiones de gases de efecto invernadero y estimula al mismo tiempo la vitalidad económica de las ciudades.

26. Los gobiernos, las autoridades locales, las empresas y la sociedad civil deben trabajar juntos para poner en marcha alianzas público-privadas que permitan desarrollar sistemas de transporte sostenibles, innovadores, inteligentes, orientados al futuro y centrados en las personas. A este respecto, un representante de la Alianza Mundial para el Transporte Sostenible, presentó un resumen de los debates del Foro de Asjabad de las Empresas de Transporte y su documento final.

27. La movilización de financiación para el transporte sostenible será un desafío enorme, especialmente si se tiene en cuenta la presión a que están sometidas las finanzas públicas en muchos países. En este contexto, los participantes reafirmaron la Agenda de Acción de Addis Abeba de la Tercera Conferencia Internacional sobre la Financiación para el Desarrollo, y subrayaron el papel fundamental que desempeña la financiación pública, tanto nacional como internacional, para atender las necesidades de transporte sostenible y como elemento catalizador de todo tipo de fuentes de financiación, incluidas la asistencia oficial tradicional para el desarrollo, la movilización de recursos internos, la inversión privada directa y una gran variedad de modelos de asociación, como las asociaciones público-privadas.

28. Los participantes destacaron también la necesidad de promover la integración de la ciencia, la tecnología y la innovación en los sistemas de transporte sostenible mediante el aprovechamiento de las oportunidades tecnológicas en los próximos decenios para lograr cambios fundamentales y transformadores en los sistemas de transporte, en particular haciendo uso de las tecnologías que promuevan la eficiencia energética y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y pidieron que se reforzara el apoyo para la creación de capacidad en los países en desarrollo.

29. Los participantes acogieron con beneplácito las iniciativas de transporte sostenible que habían desarrollado y puesto en marcha algunos interesados, y exhortaron a todos los interesados a seguir buscando asociaciones de colaboración para los nuevos paradigmas innovadores de transporte sostenible. La Secretaría de

las Naciones Unidas se encargará de hacer un seguimiento efectivo de la aplicación de esas iniciativas.

30. Los participantes hicieron hincapié en la necesidad de mejorar la presentación de informes y los sistemas de reunión de datos para asegurar la implantación eficaz de sistemas de transporte sostenible que tengan unas bajas emisiones de carbono y sean resilientes. Es esencial contar con datos adecuados y de buena calidad para establecer bases y parámetros de referencia, así como para medir el desempeño y hacer el seguimiento de los progresos.

31. También se hizo hincapié en que los Estados que aún no lo hayan hecho deben considerar la posibilidad de adherirse o ratificar los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas relacionados con el transporte. Se alentó también a los Estados Miembros y otros interesados a seguir fortaleciendo su participación en las deliberaciones intergubernamentales de las Naciones Unidas sobre el transporte sostenible, en particular en el marco de las plataformas especializadas organizadas por el sistema de las Naciones Unidas.

32. Los participantes expresaron su aprecio por las contribuciones del Grupo Consultivo de Alto Nivel del Secretario General sobre el Transporte Sostenible. Las entidades del sistema de las Naciones Unidas decidieron reforzar sus redes de seguimiento y la cooperación interinstitucional, incluidos los mecanismos de seguimiento y evaluación, en relación con las iniciativas de transporte sostenible puestas en marcha antes y en el curso de la Conferencia Mundial sobre el Transporte Sostenible, y vincular los marcos, las metas y los indicadores de seguimiento, según proceda, a la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

33. Los participantes expresaron su profundo agradecimiento al Presidente, al Gobierno y al pueblo de Turkmenistán por su cálida hospitalidad y su generoso apoyo para la preparación y organización de la Conferencia Mundial sobre el Transporte Sostenible, y reiteraron su compromiso de seguir trabajando en las cuestiones de transporte sostenible y darles prioridad en el programa mundial de desarrollo sostenible.