

**Período de sesiones de 2016**

24 de julio de 2015 a 27 de julio de 2016

Serie de sesiones de alto nivel: debate temático**Infraestructura al servicio del desarrollo sostenible
para todos****Nota del Secretario General***Resumen*

En su resolución 61/16, la Asamblea General decidió que el Consejo Económico y Social siguiera promoviendo el diálogo mundial, entre otras cosas mediante un debate temático sobre una cuestión económica, social o relativa a una esfera conexas, que decidiría el Consejo y se basaría en un informe del Secretario General. En su decisión 2016/L.12, el Consejo decidió que el tema del debate de 2016 sería “Infraestructura al servicio del desarrollo sostenible para todos”. El debate puede orientar a los Estados Miembros de las Naciones Unidas acerca del Foro Mundial sobre Infraestructura y contribuir al informe del Equipo de Tareas Interinstitucional sobre la Financiación para el Desarrollo.

La infraestructura es fundamental para el desarrollo sostenible, en el que desempeña una función catalizadora al fomentar el crecimiento económico, el desarrollo social y la protección del medio ambiente. Se necesitan enfoques integrados y centrados en las personas para construir infraestructura que respalde el cumplimiento de la visión de desarrollo establecida en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y no deje a nadie atrás. El diseño y la construcción de infraestructura resiliente, sostenible e incluyente es un desafío universal que se debe priorizar a todos los niveles como instrumento para lograr el desarrollo sostenible. Las carencias mundiales en materia de infraestructura son un desafío importante. Las medidas a favor de la infraestructura para el desarrollo sostenible deben ir dirigidas a los países que se enfrentan a las mayores carencias en ese sentido, en particular los países en situaciones especiales. La Agenda de Acción de Addis Abeba pide mayor apoyo, incluido el financiero y el de creación de capacidad, para los países necesitados. El sistema de las Naciones Unidas debe aprovechar su participación activa en el apoyo a la infraestructura resiliente y sostenible y, al mismo tiempo, responder al llamamiento formulado en la Agenda 2030 en cuanto a los nuevos planteamientos y catalizar el compromiso político y la adopción de medidas al respecto.



Introducción

1. La infraestructura resiliente es fundamental para el desarrollo sostenible. Las decisiones sobre infraestructura tienen profundas repercusiones económicas, sociales y ambientales. Una infraestructura accesible y adecuadamente planificada y ejecutada es un requisito para que haya avances en los Objetivos de Desarrollo Sostenible, en particular para lograr crecimiento económico, reducir la pobreza y la desigualdad y garantizar la sostenibilidad ambiental. Sin embargo, las carencias mundiales en materia de infraestructura son un desafío importante (véase el anexo I). En la Agenda de Acción de Addis Abeba, se estima que el déficit anual de financiación para infraestructura en los países en desarrollo es de entre 1 y 1,5 billones de dólares de los Estados Unidos.

2. La infraestructura ofrece beneficios multidimensionales. Representa un componente fundamental para promover el desarrollo económico e industrial, desempeña una función catalizadora para mejorar el bienestar individual y social y permitir el acceso a los recursos, y tiene importantes repercusiones ambientales.

3. En la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible la infraestructura es omnipresente, y se aborda en particular en el Objetivo de Desarrollo Sostenible 9, que compromete a la comunidad internacional a construir infraestructura resiliente, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación. La infraestructura resiliente es también un elemento intersectorial respecto de otros Objetivos de Desarrollo Sostenible gracias a metas específicas por sectores.

4. La infraestructura sostenible y resiliente ocupa un papel central en la Agenda de Acción de Addis Abeba. Si bien los Objetivos de Desarrollo Sostenible se centran principalmente en los resultados relacionados con la infraestructura, la Agenda de Acción de Addis Abeba se centra en superar los obstáculos a la inversión, incluso en lo que respecta a la financiación y la capacidad.

5. La infraestructura también ocupa un lugar destacado en otros productos intergubernamentales importantes relacionados con el desarrollo sostenible. El Programa de Acción de Estambul, la Trayectoria de Samoa y el Programa de Acción de Viena sobre la Ciencia y la Tecnología para el Desarrollo destacan la infraestructura como medio fundamental para fomentar el desarrollo sostenible en los países menos adelantados, los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países en desarrollo sin litoral, respectivamente. En el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030 la infraestructura se destaca como elemento fundamental para hacer frente a los desastres ya que favorece la prevención, la resiliencia y la reconstrucción. La aplicación del Acuerdo de París sobre el cambio climático debe recibir apoyo mediante una infraestructura que permita que los países se adapten al cambio climático y mitiguen sus efectos.

6. En los últimos años ha habido varias iniciativas nuevas relacionadas con la infraestructura en los planos mundial, regional y nacional, incluidas las del Grupo de los 20, el Foro Económico Mundial y diversos bancos multilaterales de desarrollo. En la Agenda de Acción de Addis Abeba, los Estados Miembros de las Naciones Unidas acogieron con satisfacción esas nuevas iniciativas, pero concluyeron que había que hacer más, en particular para velar por que: a) todos los países y sectores tuvieran acceso a la financiación y los conocimientos técnicos especializados necesarios; y b) toda la inversión en infraestructura fuera resiliente y acorde con el desarrollo sostenible. Con este fin, los Estados Miembros crearon un

nuevo Foro Mundial sobre Infraestructura, que estará dirigido por los bancos multilaterales de desarrollo. El Banco Mundial fue el anfitrión de la reunión inaugural del Foro, organizada por los bancos multilaterales de desarrollo en abril de 2016, en Washington D.C., en estrecha colaboración con las Naciones Unidas y con la participación activa de los nuevos bancos de desarrollo. El Foro puede convertirse en una plataforma para la coordinación entre las iniciativas de infraestructura y para el diálogo inclusivo, como se pide en la Agenda de Acción de Addis Abeba.

7. En ese contexto, este informe se presenta como base del debate temático del Consejo Económico y Social sobre “Infraestructura al servicio del desarrollo sostenible para todos”. El debate pretende ofrecer un espacio para examinar concienzudamente ese tema y puede orientar a los Estados Miembros acerca del Foro Mundial sobre Infraestructura y contribuir al informe del Equipo de Tareas Interinstitucional sobre la Financiación para el Desarrollo. Se fomentaría así el desarrollo de infraestructura resiliente y acorde con el desarrollo sostenible, beneficiosa para todos los países, universalmente accesible y al servicio de las necesidades de todas las personas.

II. Infraestructura resiliente y desarrollo sostenible

8. El término “infraestructura” abarca estructuras físicas, así como instituciones y capacidades humanas. La infraestructura económica incluye el transporte, la energía, las comunicaciones y los sistemas de servicios financieros. La infraestructura social y ambiental incluye el agua y el saneamiento, las escuelas, los hospitales y los sistemas de atención de la salud, mientras que la infraestructura institucional incluye las instalaciones, el equipo y el personal necesarios para la prestación de servicios y para la gobernanza. El presente informe se centra principalmente en la infraestructura económica, social y ambiental.

9. El término “resiliencia” está relacionado con la durabilidad y la actuación ante los estándares previstos a lo largo del tiempo y en general se refiere a la capacidad de los sistemas de infraestructura, incluidos sus ecosistemas interrelacionados y sistemas sociales, para resistir perturbaciones, seguir funcionando y conservar su capacidad estructural. La resiliencia se considera en relación con los peligros naturales (como terremotos, huracanes, inundaciones y sequías) y los antropogénicos (como los errores humanos y ataques malintencionados). Así, el término se ha vuelto particularmente importante en el contexto del cambio climático y la vulnerabilidad.

10. La infraestructura desempeña una función catalizadora al fomentar el crecimiento económico, reducir la pobreza y la desigualdad y facilitar la accesibilidad en todos los países, en particular en los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo, donde la infraestructura puede ser la base de los modelos de desarrollo e incorporar a los países a las redes regionales a favor del desarrollo económico. En la planificación, la financiación y la ejecución, los países en situaciones especiales tienen necesidades muy específicas que requieren el apoyo de marcos mundiales orientados hacia el desarrollo de infraestructura sostenible y equitativo.

11. Como se señala en la Agenda de Acción de Addis Abeba, en muchos países, la insuficiencia de las inversiones en infraestructura obedece en parte a la falta de

planes de infraestructura y de proyectos adecuadamente preparados, lo cual pone de relieve la necesidad de que haya políticas gubernamentales junto con el desarrollo de la capacidad. Al mismo tiempo, la financiación también es insuficiente. Los fondos públicos son limitados, y las estructuras de incentivos existentes de muchos inversores privados no se ajustan necesariamente al horizonte de inversión a largo plazo necesario para muchos proyectos de infraestructura.

12. En la Agenda de Acción de Addis Abeba, se señala que, dado el gran déficit de financiación en infraestructura, todas las fuentes de financiación (públicas, privadas, nacionales e internacionales) serán necesarias. En concreto, la Agenda trata la necesidad de superar las carencias mundiales en materia de infraestructura, en especial el déficit de entre 1 y 1,5 billones de dólares en los países en desarrollo, a fin de detectar y abordar las carencias de infraestructura y capacidad en todos los países y sectores, en particular en los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral, los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países de África.

A. Tres dimensiones de la infraestructura

13. La disponibilidad de infraestructura es fundamental para la producción industrial y agrícola y, por lo tanto, es un factor principal del progreso económico. Como un bien que se crea, los países necesitan hacer inversiones explícitas y deliberadas para construir cualquier tipo de infraestructura, que se crea y desarrolla durante un período de varios años.

14. Para lograr plenamente el Objetivo de Desarrollo Sostenible 9 y otros Objetivos de Desarrollo Sostenible, incluido el Objetivo 12 sobre garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles, hace falta pasar a una economía productiva y sostenible sobre la base de una infraestructura adecuada de tecnología de la información y las telecomunicaciones.

15. Si bien las tres dimensiones del desarrollo sostenible están interrelacionadas, examinarlas por separado subraya el importante papel de la infraestructura en toda la Agenda 2030.

Dimensión económica

16. Asegurar un crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible requiere inversiones en infraestructura en una amplia gama de esferas, como por ejemplo:

a) Transporte, incluidas las vías férreas urbanas e interurbanas, otros medios de transporte urbano y rural, caminos y carreteras, puertos y cursos de agua, y transporte aéreo;

b) Suministro de energía y agua, saneamiento y alcantarillado, y la recogida y eliminación de desechos sólidos;

c) Obras en represas y canales;

d) Infraestructura de la información y las comunicaciones, incluidas las redes de banda ancha sobre las que se está construyendo la economía digital mundial;

e) Infraestructura para el capital humano y el desarrollo de aptitudes, y otros.

17. Las políticas macroeconómicas favorables al desarrollo de la infraestructura de transporte, energía e innovación pueden acelerar el desarrollo industrial y económico inclusivo y sostenible, promover la diversificación económica y la competitividad y fomentar el comercio en las regiones de los países en desarrollo. El desarrollo de corredores logísticos, industriales y de transporte resilientes puede acelerar los vínculos y las redes económicos mediante la integración de la infraestructura moderna de transporte en la logística y las cadenas de valor industriales.

18. Los países pueden iniciar ciclos virtuosos de crecimiento mejorando la infraestructura empresarial para reducir los costos de la actividad empresarial y atraer la inversión en nodos clave comerciales e industriales, de transporte y de logística. Los parques, zonas, ciudades y distritos industriales pueden ser vías importantes para promover el aprendizaje y la innovación tecnológicos y la creación de puestos de trabajo. Pueden facilitar el establecimiento y el crecimiento de aglomeraciones industriales y el desarrollo de agrupaciones de empresas pequeñas y medianas y sistemas regionales de innovación, y pueden actuar como catalizadores para el crecimiento económico sostenible.

19. La infraestructura de transporte sostenible también propicia el crecimiento económico y debe considerarse como un ingrediente esencial en las estrategias de desarrollo sostenible. La infraestructura de transporte dura decenios, lo que significa que las decisiones de los gobiernos locales y nacionales tendrán efectos duraderos sobre el desarrollo sostenible. La infraestructura de transporte sostenible es esencial para alcanzar la mayoría de los Objetivos de Desarrollo Sostenible propuestos, especialmente los relacionados con la seguridad alimentaria, la salud, la energía, la infraestructura y las ciudades y los asentamientos humanos.

20. Los acontecimientos recientes en la tecnología de la información y las comunicaciones y las redes de banda ancha también pueden facilitar el crecimiento y el desarrollo económicos y desempeñan un papel fundamental en el apoyo al desarrollo sostenible en los países en desarrollo. La inversión en tecnología de la información y las comunicaciones puede proporcionar oportunidades para eludir algunas etapas del proceso de desarrollo. Por ejemplo, un aumento del 10% de la cobertura de la banda ancha aumenta en un 1,4% el crecimiento del producto interno bruto en los países en desarrollo. En los países donde las deficiencias en la infraestructura tradicional son acusadas, la tecnología de la información y las comunicaciones puede ser particularmente eficaz en función de los costos y ofrecer un alto rendimiento marginal de la inversión, generando el impulso necesario para el desarrollo económico en los sectores de servicios, así como efectos indirectos en otros sectores.

21. El acceso universal y asequible a la tecnología de la información y las comunicaciones es necesario para que todos puedan desbloquear su potencial transformador. Queda mucho por hacer para garantizar el acceso universal. Como se ve en el anexo I, el acceso a esas tecnologías, incluida la Internet y la telefonía móvil, sigue siendo muy desigual. A fin de garantizar que se aborden las deficiencias en el acceso, las inversiones en infraestructura de tecnología de la información y las comunicaciones de los países en desarrollo deben integrarse en

políticas nacionales que den prioridad a la ampliación del acceso a todas las personas.

22. Los desequilibrios en la infraestructura mundial de la tecnología de la información y las comunicaciones también deben tratarse para asegurar que las inversiones en ella arrojen resultados equitativos y sostenibles. Entre los efectos negativos están los daños ambientales relacionados con la eliminación de desechos electrónicos en los países en desarrollo, así como las emisiones relacionadas con la transferencia de información, agravados por la concentración de la capacidad en materia de tecnología de la información y las comunicaciones en los países desarrollados.

23. Como se destaca en el Objetivo de Desarrollo Sostenible 9, el desarrollo económico y el bienestar humano necesitarán apoyo de infraestructura de alta calidad y resiliente centrada en el acceso equitativo y asequible para todos. El Objetivo 9 pide un mayor apoyo técnico y financiero para los países africanos, los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo, que a menudo carecen de los medios para construir infraestructura inclusiva y sostenible. Esto incluye el apoyo a la infraestructura transfronteriza, que es particularmente importante para que los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo puedan acceder a los mercados y fomentar el desarrollo económico mediante el fortalecimiento de las conexiones de transporte con los países vecinos.

Dimensión ambiental

24. En función de su planificación, diseño, construcción y gestión, la infraestructura puede tener efectos positivos o negativos sobre el medio ambiente. Por ejemplo, la generación de energía y el transporte que utilizan combustibles fósiles producen emisiones que contribuyen a la contaminación del aire y el cambio climático.

25. Las consideraciones ambientales deben integrarse en todas las etapas de las evaluaciones de las necesidades de infraestructura, la selección de opciones, el diseño, la planificación, la construcción y el mantenimiento. En primer lugar, las sinergias entre los beneficios sociales y económicos y la conservación del medio ambiente deben considerarse al elegir proyectos de infraestructura. Los sistemas de salvaguardia a nivel nacional y de las instituciones internacionales y los financiadores privados ayudan a proteger contra los posibles efectos negativos que pueden tener los proyectos de infraestructura en el medio ambiente y las personas afectadas por ellos. En la Agenda de Acción de Addis Abeba, se recomienda que todos los bancos de desarrollo mantengan sistemas de salvaguardia sociales y ambientales, incluso en materia de derechos humanos, igualdad entre los géneros y empoderamiento de la mujer, que sean transparentes, eficaces, eficientes y estén enmarcados en plazos concretos. Esas normas, cuando se combinan con mecanismos de rendición de cuentas rigurosos y eficaces, pueden mitigar los daños, pero deberían complementarse con mecanismos innovadores que tengan beneficios ambientales, sociales y económicos integrados, como sistemas descentralizados de energía renovable o de transporte público.

26. En muchos países en desarrollo, el grueso de la infraestructura todavía se está construyendo. Teniendo en cuenta que dura décadas, surge la oportunidad de transición hacia una infraestructura con bajas emisiones de carbono, eficiente en el

uso de los recursos y resiliente en relación con el clima, que incluya soluciones basadas en la naturaleza para evitar quedarse encerrados en escenarios de desarrollo de gran utilización de carbono.

27. También favorece la existencia de vías para promover la infraestructura resiliente a los posibles peligros naturales y antropogénicos. La resiliencia depende tanto del desempeño del entorno natural construido y modificado y de las características contextuales de las instituciones sociales, económicas y políticas. Para que haya resiliencia, el desarrollo de la infraestructura deberá tener en cuenta los riesgos en las etapas de planificación y construcción.

28. Uno de los principales problemas para garantizar la infraestructura sostenible es la fragmentación de las políticas. Por lo general, los ministerios de energía están a cargo de la infraestructura energética y los ministerios de transporte, de la infraestructura del transporte, lo que ha dado lugar a enfoques fragmentados en lugar de soluciones integradas. Las estrategias nacionales de desarrollo sostenible basadas en las evaluaciones estratégicas ambientales contribuirán a lograr la cohesión necesaria, evitar efectos negativos y mejorar la prestación de servicios dentro de los límites de los recursos existentes, lo que exigirá un fortalecimiento de la planificación integral.

29. Hacen falta marcos de política que sean propicios para el desarrollo de infraestructura con bajas emisiones de carbono, eficiente en el uso de los recursos y resiliente, con incentivos para aumentar la eficiencia de los proyectos de infraestructura, así como mecanismos de fijación de precios que alienten el cambio a la conservación del medio ambiente. Esto implica la reorientación de los subsidios que fomentan el despilfarro de recursos o impiden la adopción de soluciones menos nocivas para el medio ambiente.

Dimensión social

30. La infraestructura es esencial para la creación de un entorno propicio para el progreso social y el desarrollo sostenible. La inversión en infraestructura, especialmente en zonas desfavorecidas, puede contribuir al ejercicio efectivo de los derechos humanos, la reducción de las disparidades y la mejora de las oportunidades económicas para todos. La erradicación de la pobreza, la mejora de las condiciones de vida y el mayor acceso a los servicios básicos exigirán inversiones específicas en infraestructura sostenible, en particular en sectores críticos, como el abastecimiento de agua y el saneamiento, la energía, las telecomunicaciones y el transporte. Además de la dimensión social de la inclusión, la infraestructura puede ser fundamental para determinar si las políticas económicas y sociales universales llegan realmente a determinados miembros marginados o vulnerables de la sociedad.

31. La infraestructura en cuyo diseño se ha tenido en cuenta el género, la edad y la discapacidad puede fomentar los derechos de la mujer y su empoderamiento económico, contribuir a la educación y la libertad de circulación de las personas de edad y las personas con discapacidad y mejorar la seguridad para todos. En muchas situaciones, la falta de infraestructura disponible y accesible a menudo causa limitaciones al acceso de las mujeres y las niñas, las personas de edad y las personas con discapacidad a infraestructura importante de salud y saneamiento, o social de otro tipo. El desarrollo de la infraestructura en las zonas específicas que carecen de cobertura suficiente puede contribuir directamente a la consecución de las metas establecidas en la Agenda 2030.

32. A fin de lograr la visión de no dejar a nadie atrás, los proyectos de infraestructura deben planificarse y ejecutarse a partir de un enfoque centrado en las personas, teniendo en mente a los grupos más marginados. El desarrollo de la infraestructura ayudará a reducir la pobreza y la desigualdad solo si se eliminan los obstáculos físicos, jurídicos y socioeconómicos y se crean condiciones propicias para que se atiendan las necesidades de los más pobres y otras poblaciones vulnerables puedan participar y beneficiarse. Así, la infraestructura resiliente debe integrarse en las políticas que promuevan la accesibilidad y la inclusión de todos los ciudadanos, independientemente de su ubicación o de otras características. También debe prestarse atención a mitigar y remediar los posibles efectos negativos del desarrollo de la infraestructura, especialmente de los grandes proyectos de infraestructura, sobre los derechos y los medios de vida de las personas a las que afectan.

B. Dos tendencias y desafíos mundiales de carácter específico

Tendencia a la urbanización

33. La urbanización es una tendencia mundial importante que afecta a la infraestructura y tiene un papel que desempeñar en la promoción del desarrollo sostenible. Representa al mismo tiempo una oportunidad y un desafío importantes.

34. La mitad de la humanidad vive en zonas urbanas y se prevé que roce el 66% antes de 2050. Está previsto que se duplique el número de personas que viven en las ciudades en las economías emergentes, añadiendo otros 2.000 millones de personas antes de 2030. El 60% de las zonas que serán urbanas en 2030 aún están por construir, de ahí que el diseño de las ciudades e infraestructura futuras deba regirse de manera proactiva.

35. Los planteamientos del desarrollo sostenible deben orientar el diseño de la infraestructura urbana. El hacinamiento y la contaminación, la acumulación de riesgos derivados de desastres y del cambio climático, los entornos insalubres y peligrosos y las condiciones insatisfactorias de vivienda, servicios de energía, servicios de salud, abastecimiento de agua, saneamiento y servicios de transporte son el resultado de la rápida expansión urbana.

36. El desarrollo integral de la infraestructura urbana es fundamental. El desarrollo bien planificado de infraestructura que ofrece una combinación de usos de la tierra, opciones de transporte y empleo generalmente ofrece también niveles más elevados de bienestar y menor uso de recursos y emisiones. Todas las ciudades necesitan transporte público, viviendas, clínicas y servicios públicos accesibles, más seguros y más favorables al medio ambiente. También hace falta movilizar financiación para el desarrollo urbano sostenible. Las ciudades inteligentes bien planificadas, cuidadosamente diseñadas y accesibles muestran el camino hacia la urbanización sostenible. Las ciudades inteligentes que protegen a los ecosistemas, reducen y gestionan los riesgos multidimensionales e integran el uso sostenible de los recursos pueden mejorar las vidas de la mitad de la población del planeta hoy, y más de la mitad en 2030.

El desafío de lograr un desarrollo rural sostenible

37. También será importante abordar las deficiencias urbanas y rurales de infraestructura para garantizar un desarrollo equitativo. El 75% de las personas más pobres del mundo viven en zonas rurales, por lo cual debe darse prioridad a la infraestructura rural para cumplir la promesa hecha en la Agenda 2030 de no dejar a nadie atrás. Como se destacó en el Informe sobre los Objetivos de Desarrollo del Milenio de 2015, unos 2.800 millones de personas que viven en zonas rurales de todo el mundo carecen de acceso a servicios de energía modernos, y el 50% de la población de las zonas rurales no tiene acceso a instalaciones de saneamiento sostenible. Atender a sus necesidades de infraestructura será un factor decisivo en la erradicación de la pobreza y el hambre.

38. La inversión en la infraestructura rural, en particular el transporte (puertos y carreteras rurales), la conservación del suelo y el agua, los sistemas de riego, la electrificación y las tecnologías de la información y las comunicaciones, es una manera eficaz de estimular el crecimiento de la productividad. Permite que los pequeños agricultores se conecten a los mercados y, por lo tanto, ofrece mayores incentivos para aumentar la productividad. Los sistemas de riego permiten aumentar la productividad de la tierra, en particular en los países que dependen de la agricultura de secano y a menudo sufren restricciones de agua.

39. Las pérdidas de alimentos después de la cosecha, la insuficiencia de la infraestructura de almacenamiento y los mercados subdesarrollados en general son un problema enorme para la agricultura de los países en desarrollo, al equivaler a una proporción significativa de la producción. Las inversiones en carreteras y almacenamiento ayudarían a reducir o incluso eliminar la pérdida de alimentos y, al hacerlo, aumentaría significativamente la cantidad de alimentos que llegan efectivamente a los consumidores.

40. Con frecuencia se citan la infraestructura y el desarrollo vial entre las dos fuentes principales de crecimiento agrícola general, por detrás de las inversiones en investigación y desarrollo. En África en particular, se ha demostrado que los sistemas de riego y las carreteras secundarias tienen un efecto significativo en el aumento de la producción y la reducción de la pobreza. La importancia de la infraestructura del transporte queda demostrada en ese continente donde, en el caso de determinados países sin litoral, los costos del transporte pueden llegar al 77% del valor de sus exportaciones. La creación de corredores de desarrollo vinculados a los principales mercados internos e instalaciones de exportación puede ser un medio eficaz para estimular a las economías locales. La mejora de las instalaciones de mercado, como almacenes, instalaciones de almacenamiento y sistemas de información sobre los mercados, es fundamental para crear un entorno propicio y facilitar la integración de los agricultores en los mercados, así como para ofrecer incentivos que aumenten las inversiones y, por consiguiente, la productividad.

41. Hay muchos tipos de tecnología que ahorra mano de obra y que pueden ponerse a disposición de un gran número de mujeres pobres y agricultores de subsistencia. Los beneficios de las inversiones en infraestructura pueden ser enormes cuando estas se diseñan específicamente teniendo en cuenta los papeles asignados a cada género y las necesidades de la mujer rural. Las esferas prioritarias de la inversión en tecnología e infraestructura son el acceso al agua, tanto para el cultivo como para el consumo doméstico, y a la energía, en particular el combustible de cocina y la electricidad dentro y fuera de la red.

III. Prioridades en materia de política para una infraestructura sostenible

42. El diseño y la construcción de infraestructura resiliente, sostenible e incluyente es un desafío universal que se debe priorizar como instrumento clave para lograr el desarrollo sostenible. Los planteamientos de la política nacional deben integrarse en las tres dimensiones y coordinarse a nivel regional y mundial para encarar los desafíos multidimensionales de manera integral.

43. La infraestructura requiere planificación y financiación a plazo largo y refuerzo institucional, respecto de lo cual gobiernos y agentes privados tienen un papel que desempeñar. Para construir una infraestructura sostenible que beneficie a todos, los encargados de formular políticas deben velar por que las políticas en materia de infraestructuras estén integradas, tengan en cuenta los riesgos y sean incluyentes, y que los beneficios de las inversiones en infraestructura estén generalizados.

Plano nacional

44. La infraestructura sostenible a nivel nacional requiere la formulación de políticas integradas que combine las dimensiones económica, social y ambiental e integre los planes de inversión en infraestructura en las estrategias nacionales de desarrollo sostenible. Los marcos de política integrada para una infraestructura sostenible son una base para lograr el desarrollo sostenible y el empoderamiento de las comunidades. Un enfoque integrado es fundamental para lograr progresos en múltiples Objetivos de Desarrollo Sostenible, en particular al determinar las opciones adecuadas de política y de inversión para la infraestructura sostenible según el contexto específico de cada país.

45. La resiliencia de la infraestructura depende de los sistemas de gobernanza nacional en lo que respecta a las políticas de desarrollo, la planificación y la adopción de decisiones. El fortalecimiento de las capacidades de gobernanza, incluidas las de las instituciones, en todos los niveles será un catalizador clave para fomentar la realización de inversiones en infraestructura resiliente que tienen en cuenta los riesgos. Las evaluaciones de los riesgos de desastre también son necesarios para que haya un enfoque que tenga en cuenta los riesgos cuyo objetivo sea reducir la vulnerabilidad.

46. Las tendencias y los obstáculos a la inversión en infraestructura se describen en la Agenda de Acción de Addis Abeba. En ella se hace hincapié en que hay limitaciones que hacen que sea difícil para los países atender sus necesidades principales de infraestructura. En muchos países, la inversión insuficiente en infraestructura obedece en parte a un número incorrecto de proyectos y planes adecuadamente preparados, la falta de capacidades necesarias y un entorno no propicio. Las presiones sobre los presupuestos públicos y el acceso limitado a los préstamos soberanos también limitan las finanzas públicas. Además, muchos países tropiezan con el problema de que los datos son insuficientes y de mala calidad en lo que respecta a las deficiencias y los requisitos de la infraestructura y convendría que tuvieran acceso a mejores datos para fomentar planes de desarrollo de infraestructura que reflejen sus necesidades prioritarias.

47. A modo de respuesta, en la Agenda de Acción de Addis Abeba los gobiernos acordaron adoptar medidas a nivel nacional para ayudar a superar los obstáculos a

que se enfrentan la inversión y la infraestructura. Además de seguir robusteciendo los entornos propicios nacionales, los gobiernos se comprometieron a integrar la inversión en infraestructura resiliente y de calidad en las estrategias nacionales de desarrollo sostenible. También se formularon compromisos para alentar a los inversores privados a que asuman horizontes de inversión más amplios que necesitan los proyectos de infraestructura, así como para tener en cuenta las consideraciones de sostenibilidad.

Plano regional

48. A nivel regional, la coherencia de las políticas y la cooperación siguen siendo cruciales para garantizar que las prioridades de la infraestructura se examinen en plataformas interregionales que pueden crear sinergias. La infraestructura, en particular en el contexto de los países en desarrollo sin litoral, no está limitada por las fronteras nacionales y debe estar integrada a nivel regional. Las conexiones de transporte transfronterizo, por ejemplo, pueden ser decisivas para fomentar el desarrollo económico y garantizar la seguridad alimentaria. Por consiguiente, las instituciones regionales deben apoyar una mayor integración de las políticas en la financiación y la construcción de infraestructura.

49. Varias iniciativas han puesto de relieve el alcance y la importancia de la cooperación y las plataformas regionales para facilitar el intercambio regional de las prioridades, la integración y la cooperación cuando se trata de políticas. El Programa de Desarrollo de la Infraestructura en África fue creado por el Banco Africano de Desarrollo, la Comisión de la Unión Africana y la secretaría de la Nueva Alianza para el Desarrollo de África para facilitar el desarrollo de la infraestructura en los ámbitos del transporte, la energía, los recursos hídricos transfronterizos y la tecnología de la información y las comunicaciones. La Unión de Naciones Suramericanas crearon la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana como foro para coordinar medidas intergubernamentales, con el fin de promover el desarrollo del transporte, la energía y la infraestructura de comunicaciones para reforzar la integración, con un estándar de desarrollo territorial sostenible y equitativo.

Plano mundial

50. En el plano mundial, las medidas a favor de la infraestructura para el desarrollo sostenible deben ir dirigidas a los países que se enfrentan a las mayores carencias en ese sentido, en particular los países en situaciones especiales. La Agenda de Acción de Addis Abeba pide mayor apoyo, incluido el financiero y el de creación de capacidad, especialmente para los países necesitados.

51. Aunque se están realizando esfuerzos para tratar la infraestructura en el plano mundial, deben centrarse más en la sostenibilidad y la resiliencia y en el principio de no dejar a nadie atrás. El Foro Mundial sobre Infraestructura, establecido por la Agenda de Acción de Addis Abeba y cuya puesta en marcha tuvo lugar durante las reuniones del Fondo Monetario Internacional y el Grupo del Banco Mundial celebradas en abril de 2016, sirve de plataforma para abordar esas cuestiones y asegurar que los esfuerzos a nivel mundial se sincronicen con las prioridades nacionales y regionales.

52. En vista de la interrelación que existe entre los objetivos de desarrollo sostenible, las estrategias de financiación también deberían formularse con miras a

maximizar las sinergias, teniendo en cuenta al mismo tiempo las posibles compensaciones. El Comité Intergubernamental de Expertos en Financiación del Desarrollo Sostenible puso de relieve la necesidad de integración en relación con la financiación a todos los niveles.

Financiación de la infraestructura sostenible para todos

53. El déficit de financiación para infraestructura es un desafío importante. Las estimaciones de las necesidades de inversión en esta esfera varían de manera considerable, en función de las previsiones de crecimiento económico, las políticas y lo que se tenga en cuenta, pero pueden arrojar algo de luz sobre la magnitud de las necesidades, así como sobre los ámbitos en que estas sean mayores. Entidades tanto públicas como privadas preparan periódicamente las estimaciones. En el futuro, como se indica en el informe del Equipo de Tareas Interinstitucional sobre la Financiación para el Desarrollo¹, el Grupo del Banco Mundial publicará estimaciones mundiales sobre las necesidades de infraestructura, que probablemente se actualizarán de forma periódica.

54. Es especialmente complicado determinar las carencias en materia de infraestructura por países y sectores, pero los datos sectoriales podrían ayudar a entender las tendencias y resolver los problemas. Hasta la fecha, no existe ninguna base de datos universal sobre la inversión en infraestructura, sino que diferentes bases de datos abarcan distintos aspectos (véase el anexo II). Estas pueden sentar las bases para hacer un seguimiento de las tendencias en diferentes tipos de inversión en distintos países y sectores.

55. En la Agenda de Acción de Addis Abeba se destaca que se necesitarán fuentes de financiación diferentes para los distintos tipos de infraestructura. Hay tres modalidades principales de financiación: los recursos del sector público, las iniciativas de colaboración público-privadas en que se aprovechan los recursos de ambas partes y las iniciativas dirigidas por inversionistas privados.

56. En los países en desarrollo, la inmensa mayoría de la financiación para la inversión en infraestructura proviene de fuentes nacionales y, a menudo, una gran parte de la financiación nacional se obtiene del sector público. Existen grandes diferencias entre las economías desarrolladas y las economías en desarrollo respecto de la función que desempeñan el sector público y el privado en la financiación para infraestructura. En las desarrolladas, el sector privado financia dos tercios de la inversión en infraestructura y el público, un tercio, mientras que en los países en desarrollo se observa la situación inversa.

57. Asimismo, se observan grandes diferencias en la función que desempeñan la inversión pública y la inversión privada en distintos sectores. La mayoría de los inversionistas privados solo invertirán cuando los flujos de efectivo sean positivos y los rendimientos ajustados al riesgo, competitivos, y haya alternativas de inversión. En consecuencia, las telecomunicaciones, por ejemplo, reciben una proporción más elevada de financiación privada. No obstante, hay muchos tipos de infraestructura social muy beneficiosa cuyo rendimiento financiero probablemente no será positivo, por lo que la mayoría de la financiación que reciben proviene de fuentes públicas.

¹ *Addis Ababa Action Agenda: Monitoring Commitments and Actions, Inaugural Report 2016*, Equipo de Tareas Interinstitucional sobre la Financiación para el Desarrollo (publicación de las Naciones Unidas, núm. de venta: E.16.I.7).

58. En los últimos años se han llevado adelante varias iniciativas para superar los obstáculos y generar financiación para infraestructura a largo plazo. Entre ellas se encuentran la financiación directa de proyectos de infraestructura y las medidas para facilitar la inversión en infraestructura mediante la prestación de servicios de asesoramiento, la creación de capacidad para países en desarrollo y la celebración de debates e investigaciones sobre formas de satisfacer las necesidades de infraestructura.

59. Entre las iniciativas recientes de financiación para infraestructura se encuentran el Nuevo Banco de Desarrollo y el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura, ambos establecidos en 2014, y el Fondo de Infraestructura de la ASEAN, establecido en 2013.

60. Otro ejemplo es el Fondo para la Infraestructura Mundial del Banco Mundial, que se estableció en 2014 para crear una reserva mundial de proyectos de infraestructura, pero también se ocupará de la cofinanciación. Se trata de una plataforma abierta que incluye a los Gobiernos, los bancos multilaterales de desarrollo y los financiadores del sector privado y se centra en el diseño, la preparación y la estructuración financiera de alianzas público-privadas y otras modalidades complejas de inversión en infraestructura con potencial comercial.

61. En iniciativas recientes de colaboración público-privada, algunos gobiernos o instituciones de desarrollo han prestado asistencia para establecer fondos de infraestructura a fin de atraer financiación de inversionistas institucionales, como el Fondo Panafricano para el Desarrollo de la Infraestructura, con el objetivo de invertir directamente en proyectos de infraestructura en África y en empresas que posean, controlen o gestionen activos de infraestructura o relacionados con la infraestructura o que operen con ellos.

62. En la Agenda de Acción de Addis Abeba se destaca la importancia de los bancos de desarrollo para la financiación de la infraestructura, razón por la cual se estableció el Foro Mundial sobre Infraestructura. El Foro tiene la misión de mejorar la armonización y la coordinación entre las iniciativas establecidas y nuevas en materia de infraestructura, los bancos de desarrollo multilaterales y nacionales, los organismos de las Naciones Unidas, las instituciones nacionales, los asociados para el desarrollo y el sector privado, así como propiciar una mayor participación, y asegurar que las inversiones sean resilientes y sostenibles desde el punto de vista ambiental, social y económico.

63. Asimismo, en la Agenda de Acción de Addis Abeba se reconoce el gran potencial de la financiación combinada y las alianzas público-privadas para la financiación de la infraestructura, pero también que, para aprovechar ese potencial, se debe determinar cuidadosamente cuál es la estructura apropiada de los instrumentos de financiación combinada y cómo deben utilizarse estos para que los riesgos y los beneficios se distribuyan de forma justa, se incluyan mecanismos de rendición de cuentas y los proyectos cumplan las normas sociales y ambientales. Los gobiernos están decididos a desarrollar la capacidad para concertar alianzas público-privadas, incluso en lo que respecta a la planificación, la negociación de contratos, la gestión, la contabilidad y la presupuestación para el pasivo contingente, y han acordado celebrar debates inclusivos, abiertos y transparentes a la hora de elaborar directrices de inversión para alianzas público-privadas.

Consolidación de la paz

64. El restablecimiento de la infraestructura tras un conflicto puede favorecer la paz de forma considerable y ser un factor clave en la promoción de la consolidación de la paz y la recuperación en los países que salen de un conflicto. Durante un conflicto, la infraestructura suele sufrir grandes daños y resultar destruida, lo que repercute en el acceso. Aumentan las pérdidas en la generación y distribución de electricidad, disminuye el consumo de electricidad per cápita y se reduce el número de personas que tienen acceso a fuentes de agua, saneamiento y servicios de teléfono y comunicaciones de calidad.

65. Las condiciones de la infraestructura también pueden indicar si es probable una recaída en un país que sale de un conflicto, o si este está saliendo de forma pacífica del ciclo de un conflicto. El restablecimiento rápido de servicios esenciales, como el suministro de agua, el saneamiento, los servicios de salud, la educación y los servicios de electricidad, da la impresión de un retorno a la normalidad y contribuye al proceso de paz. Las inversiones en telecomunicaciones, en particular en redes móviles, se materializan poco después del fin de un conflicto, y los proyectos de generación y distribución de electricidad se suelen completar unos tres años después, y su frecuencia aumenta al cabo de cinco años. Las inversiones privadas en transporte y suministro de agua suelen llegar más adelante. En el sector de los transportes, los puertos marítimos reciben la mayoría de las inversiones privadas.

66. Al restablecer la infraestructura de los países que salen de un conflicto se deben acometer varios desafíos. Uno de ellos es que los grandes proyectos de infraestructura suelen requerir inversiones financieras considerables y medidas de recuperación de gastos. Habida cuenta de que las instituciones de gobernanza suelen ser frágiles en situaciones posteriores a conflictos y de que algunos tipos de infraestructura requieren una gran inversión durante un período largo, puede ser complicado obtener inversiones y lograr las alianzas público-privadas necesarias.

67. Otro desafío es que la distribución de los costos y beneficios de los proyectos de infraestructura puede estar desequilibrada, de modo que se generen resultados desiguales, lo que puede afectar a las iniciativas de consolidación de la paz. Además, para los gobiernos de países que salen de un conflicto puede ser muy complicado coordinar un gran número de proyectos de infraestructura, y el ordenamiento jurídico tal vez no proteja suficientemente las inversiones en este ámbito.

68. Asimismo, el restablecimiento de la infraestructura también implica compensaciones respecto de los recursos naturales y se debe lograr un equilibrio adecuado. Al centrarse en infraestructura que contribuya a la extracción y exportación rápidas de recursos naturales, los países podrán conseguir la moneda extranjera que tanto necesitan para sufragar la recuperación. Sin embargo, al centrarse en la infraestructura de servicios mejorarán notablemente las dimensiones del desarrollo humano no relacionadas con los ingresos, lo que repercutirá de forma positiva en el desarrollo en general.

69. El restablecimiento de la infraestructura también implica compensaciones sociopolíticas, por ejemplo en cuestiones de accesibilidad y otros elementos de inclusión.

IV. Función del sistema de las Naciones Unidas

70. La Agenda 2030 ofrece un marco general para que el sistema de las Naciones Unidas apoye y catalice el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, que son universales y amplios. Respecto de la Agenda y la infraestructura, el sistema de las Naciones Unidas participa activamente en distintas iniciativas de apoyo para lograr el desarrollo de infraestructura sostenible y desempeña tres funciones particulares: asesoramiento sobre políticas integradas y desarrollo de la capacidad, apoyo a las alianzas, y apoyo a los datos sobre infraestructura para el seguimiento y el examen mundiales. Además, las Naciones Unidas respaldan que se creen marcos jurídicos internacionales y se oriente la preparación de acuerdos bilaterales, por ejemplo con países de tránsito en el caso de los países en desarrollo sin litoral. Asimismo, se dispone de varios marcos jurídicos internacionales pertinentes sobre, por ejemplo, tránsito y transporte marítimo, por carretera y ferroviario, gestionados por entidades de las Naciones Unidas.

71. Las amplias obligaciones y la gran ambición de la Agenda 2030 exigen que el sistema de las Naciones Unidas adopte una visión universal e integrada del desarrollo sostenible y desempeñe la función de satisfacer las necesidades de infraestructura de cada uno de los países. El sistema de las Naciones Unidas deberá desarrollar, especificar e integrar muchas de sus funciones en las entidades y entre ellas para volverlas más pertinentes, y establecer un nuevo orden de prioridades. Asimismo, debe armonizar e integrar plenamente las funciones conexas de asesoramiento sobre políticas, producción y examen de datos y promoción de políticas, tanto en las entidades como entre ellas, para impulsar el desarrollo de infraestructura sostenible y resiliente en todo el mundo.

72. El sistema de las Naciones Unidas debe aprovechar lo que ya existe, pero a la vez responder a la petición de nuevos enfoques, formulada en la Agenda 2030, y asegurar la coherencia y la eficiencia máximas. También debe contribuir a catalizar el cumplimiento de las obligaciones y la adopción de medidas políticas. Deben producirse modificaciones a nivel mundial, regional y nacional para que las funciones del sistema de las Naciones Unidas estén plenamente armonizadas a fin de apoyar el logro del Objetivo de Desarrollo Sostenible 9.

73. Asimismo, las Naciones Unidas deben desempeñar una función importante en la labor de investigación y análisis que puede fundamentar las normas en materia de infraestructura sostenible. Eso incluye establecer normas para institucionalizar que se haga hincapié en que las inversiones y la gestión de la infraestructura sean equitativas, resilientes y sostenibles. En ese marco normativo, se dará prioridad a la infraestructura más favorable al desarrollo sostenible en todas sus dimensiones.

74. Las actividades de las entidades de las Naciones Unidas deben integrarse mejor a nivel mundial y regional, sin socavar necesariamente la independencia operacional o en materia de política de esas entidades. Para acometer los desafíos multidimensionales, intersectoriales y transfronterizos relativos a la infraestructura se necesitará un sistema de las Naciones Unidas integrado, no solo en el plano nacional, sino también a nivel regional y mundial. La integración en el plano nacional deberá contar con el apoyo de la integración a nivel regional y mundial, que además permitirá a las entidades responder con mayor eficacia a los problemas mundiales respecto de la infraestructura resiliente para el desarrollo sostenible.

75. Para impulsar el logro del Objetivo de Desarrollo Sostenible 9, las funciones de promoción de políticas, análisis de políticas y ejecución de programas que desempeñan las entidades de las Naciones Unidas deberán tener base empírica. Si se empieza a utilizar rápidamente un número limitado de indicadores para los que ya se disponga de datos, podrá hacerse un examen preliminar de los avances. Al mismo tiempo, el Equipo de Tareas Interinstitucional sobre la Financiación para el Desarrollo dará seguimiento al cumplimiento de los compromisos de la Agenda de Acción de Addis Abeba mediante las fuentes de datos que figuran en el anexo II².

76. El sistema de las Naciones Unidas también debe facilitar la participación de varias partes interesadas en el establecimiento de prioridades y el examen de los progresos logrados en materia de infraestructura, sobre la base de datos y análisis sólidos. Asimismo, deberá prestar más apoyo a la generación, el procesamiento y la difusión a nivel nacional de datos, análisis y exámenes en materia de infraestructura, y establecer un nuevo orden de prioridades al respecto. El Objetivo de Desarrollo Sostenible 9 abarca varias metas e indicadores conexos, y las entidades de las Naciones Unidas deberán invertir considerablemente en su propia capacidad y en la capacidad de sus asociados nacionales para que se reúnan, analicen y comuniquen datos de manera adecuada para lo relacionado con el cumplimiento y el examen.

V. Principales mensajes y recomendaciones sobre políticas

Infraestructura resiliente y desarrollo sostenible

77. La infraestructura resiliente es fundamental para lograr el desarrollo sostenible para todos. A fin de alcanzar el objetivo de no dejar a nadie atrás, es crucial que haya un enfoque del establecimiento de infraestructura centrado en las personas, en que se preste atención a las cuestiones de género y a la necesidad de reducir las disparidades de todo tipo.

78. Se necesitan enfoques integrados y coherentes para establecer una infraestructura resiliente que apoye el crecimiento económico sostenible, el desarrollo social y la protección del medio ambiente. Por ello, para cumplir el Objetivo de Desarrollo Sostenible 9, relativo a la infraestructura resiliente, y los compromisos en materia de infraestructura de la Agenda de Acción de Addis Abeba, se necesitará una labor importante de planificación, inversión, colaboración y cooperación entre las partes interesadas públicas y privadas.

79. Dicho Objetivo también se puede considerar un catalizador para lograr otros Objetivos de Desarrollo Sostenible, como los relativos al cambio climático, la energía, el agua y el saneamiento, las ciudades sostenibles, la educación, la salud y la protección de los ecosistemas, que requieren inversiones considerables en infraestructura para alcanzar las metas conexas.

80. Las necesidades de infraestructura resiliente varían de unos países a otros y los planes de inversión deberán ajustarse a distintas necesidades. La cuestión de la infraestructura resiliente se deberá resolver de forma integrada en lo que respecta a la sostenibilidad.

² *Ibid.*, véase el capítulo I.4.

81. Se debe reforzar la financiación de la infraestructura sostenible, incluso mediante nuevas fuentes de financiación, alianzas nuevas y mejoradas, y mecanismos innovadores de financiación.

82. La mayoría de la financiación para infraestructura proviene de inversiones recibidas de fuentes nacionales, y la proporción restante, de fuentes externas, como los asociados para el desarrollo tradicionales y nuevos.

83. Se deben establecer salvaguardias nacionales e internacionales para que las inversiones sean sostenibles desde el punto de vista ambiental y social, y productivas desde el punto de vista económico, a lo que pueden contribuir las directrices voluntarias para el desarrollo de infraestructura a nivel mundial.

84. En los nuevos mecanismos globales de financiación de infraestructura se debe dar prioridad a infraestructura que sea resiliente y fomenta el desarrollo sostenible.

85. Las políticas sobre infraestructura, destinadas a zonas urbanas y rurales, serían esenciales para aumentar la accesibilidad, la productividad y la eficacia:

a) A medida que aumenta la urbanización en el mundo, las inversiones en infraestructura sostenible conexas, como la relativa a la energía, el agua y el transporte, serán fundamentales para la urbanización sostenible. A fin de asegurarla, el desarrollo de infraestructura resiliente debe integrarse en la planificación urbana;

b) Es necesario seguir desarrollando infraestructura rural resiliente, como carreteras, mercados, almacenes y servicios de comunicaciones.

86. La falta de infraestructura moderna es uno de los principales obstáculos para el crecimiento económico y el desarrollo sostenible. Teniendo eso en cuenta, se debe prestar especial atención a África y a los países en situaciones especiales, dado que en ellos el desarrollo de infraestructura sigue siendo un desafío importante.

87. Los países africanos deben seguir dando prioridad al desarrollo y el mantenimiento de la infraestructura, vista la importancia de esas actividades para promover la integración regional.

88. Al establecer una infraestructura resiliente para el desarrollo sostenible se deben tener en cuenta las cuestiones relativas a los riesgos relacionados con los desastres y el cambio climático, y se debe destacar la gobernanza como facilitadora y catalizadora del desarrollo sostenible.

89. El fortalecimiento de los sistemas, los mecanismos y las capacidades de gobernanza, incluida la gobernanza del riesgo, será fundamental para promover a todos los niveles procesos transparentes, inclusivos y responsables de planificación del desarrollo, adopción de decisiones y cumplimiento.

El sistema de las Naciones Unidas

90. El sistema de las Naciones Unidas debe facilitar el examen y el seguimiento de los compromisos contraídos y las medidas adoptadas en materia de infraestructura de la Agenda de Acción de Addis Abeba.

91. El sistema de las Naciones Unidas debe seguir prestando apoyo al Foro Mundial sobre Infraestructura y participando en él, entre otras cosas colaborando con los nuevos bancos multilaterales de desarrollo para que el Foro logre los objetivos formulados en la Agenda de Acción de Addis Abeba.

92. Asimismo, en las series de sesiones y foros del Consejo Económico y Social se debe ofrecer un espacio para celebrar debates analíticos adicionales sobre infraestructura, que servirán de base para el Foro Mundial sobre Infraestructura, y determinar la manera de asegurar que la infraestructura sea acorde al desarrollo sostenible y llegue a todos los países, para que nadie se quede atrás.

93. El sistema de las Naciones Unidas debe apoyar las iniciativas de los países para formular y aplicar políticas integradas a fin de lograr una infraestructura resiliente al servicio del desarrollo sostenible, una amplia gama de formas de cooperación y especial énfasis en las alianzas.

94. El sistema de las Naciones Unidas debería apoyar la infraestructura sostenible mediante el asesoramiento sobre políticas integradas, la asistencia técnica, los datos y el desarrollo de la capacidad. También es esencial la preparación de marcos estratégicos para lograr un apoyo integrado, multidimensional e intersectorial.

95. El sistema de las Naciones Unidas debe proporcionar liderazgo intelectual respecto de las cuestiones siguientes:

a) El establecimiento de normas y la preparación de políticas a nivel nacional, regional y mundial sobre las dimensiones sustantivas y operacionales del Objetivo de Desarrollo Sostenible 9 y los compromisos de la Agenda de Acción de Addis Abeba, detectando y satisfaciendo distintas necesidades;

b) El diseño de opciones para lograr la integración y la coherencia en los objetivos de política de las dimensiones económica, social y ambiental de la infraestructura, incluida la interacción entre el Objetivo de Desarrollo Sostenible 9 y otros Objetivos de Desarrollo Sostenible;

c) La facilitación de la evolución constante de los diálogos, los acuerdos y la cooperación institucional intergubernamentales y multilaterales en la esfera de la infraestructura sostenible y resiliente, por ejemplo mediante su participación continuada en el Foro Mundial sobre Infraestructura.

96. El sistema de las Naciones Unidas debería ayudar a los países que lo soliciten a cumplir el Objetivo de Desarrollo Sostenible 9 y los compromisos de la Agenda de Acción de Addis Abeba, en particular en lo que respecta a la integración, el seguimiento y el examen de las políticas, incluso respecto de las cuestiones siguientes:

a) El diseño de estrategias de cumplimiento y planes de infraestructura coherentes y a nivel nacional;

b) La determinación de las necesidades de recursos e inversión para lograr el Objetivo de Desarrollo Sostenible 9, prestando especial atención a la financiación y otros medios de cumplimiento;

c) La facilitación del acceso a la ciencia y la tecnología y del desarrollo de estas en los países y regiones que necesiten más apoyo;

d) El seguimiento y el examen, como parte del enfoque integrado del cumplimiento basado en los Objetivos de Desarrollo Sostenible;

e) El desarrollo de la capacidad para facilitar un paradigma de desarrollo basado en los riesgos.

97. Mediante alianzas reforzadas, en particular con los bancos de desarrollo y el sector privado, el sistema de las Naciones Unidas debe prestar apoyo específico a la infraestructura resiliente, incluida la ejecución de la Agenda 2063 de la Unión Africana y de su Primer Plan Decenal de Aplicación (2014-2023).

98. El sistema del Consejo Económico y Social permite detectar tendencias, afianzar opciones de política y generar coherencia en las políticas, así como dar seguimiento a los avances para lograr una infraestructura resiliente, y examinarlos, todo ello con eficacia, por ejemplo mediante el foro político de alto nivel sobre el desarrollo sostenible celebrado bajo los auspicios del Consejo, y su foro sobre el seguimiento de la financiación para el desarrollo y el Foro sobre Cooperación para el Desarrollo.

Anexo I

Carencias en materia de infraestructura*Consumo de electricidad en kWh per cápita (2013)*

Cinco primeros países	Islandia	54 799,2
	Noruega	23 325,7
	Bahrein	18 216,6
	Canadá	15 519,3
	Finlandia	15 509,7
Cinco últimos países	Etiopía	64,6
	Eritrea	62,2
	Níger	48,6
	Haití	48,5
	Sudán del Sur	38,9

Suscripciones a telefonía móvil por cada 100 personas (2014)

Cinco primeros países	Kuwait	218,4
	Maldivas	189,4
	Arabia Saudita	179,6
	Emiratos Árabes Unidos	178,1
	Bahrein	173,3
Cinco últimos países	Sudán del Sur	24,5
	Cuba	22,5
	Kiribati	17,4
	República Popular Democrática de Corea	11,2
	Eritrea	6,4

Usuarios de Internet por cada 100 personas (2014)

Cinco primeros países	Islandia	98,2
	Noruega	96,3
	Dinamarca	96,0
	Andorra	95,9
	Liechtenstein	95,2
Cinco últimos países	Somalia	1,6
	Burundi	1,4
	Timor-Leste	1,1
	Eritrea	1,0
	República Popular Democrática de Corea	0,0

Fuente: Banco Mundial.

Anexo II

Fuentes de datos sobre inversión en infraestructura

<i>Nombre</i>	<i>Datos sobre inversión por sector</i>	<i>Datos sobre inversión por país</i>	<i>Inversiones en infraestructura realizadas por alianzas público-privadas</i>	<i>Número de países estudiados</i>	<i>Última actualización y frecuencia</i>
Base de datos del Banco Mundial sobre los indicadores del desarrollo mundial	Sí	Sí	Sí	82	Anual
Base de datos del Banco Mundial sobre la participación privada en proyectos de infraestructura	Sí	Sí	Sí	139	Anual
Base de datos de estadística de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos	Sí	Sí	No	34	Anual (última actualización en 2013)
Base de datos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo y el Fondo para el Desarrollo Institucional	Sí	Sí	No	200	Anual
Base de datos sobre construcción de IHS Global Insight ^a	Sí	Sí	No se informa	74	Trimestral
Project Finance International ^a	Sí	Sí	No se informa	No se informa	No se informa
Base de datos de Prequin ^a	Sí	No se informa	Sí	No se informa	No se informa
Base de datos de la plataforma de Dealogic ^a	No se informa	No	No se informa	No se informa	No se informa
Oxford Economics ^a	No se informa	No	No se informa	No se informa	No se informa
Boletín de Moody's sobre la infraestructura en el mundo ^a	No se informa	No se informa	No se informa	No se informa	Mensual
GRESB ^a	Sí	No se informa	No se informa	No se informa	No se informa
Informe sobre la situación del mercado del European PPP Expertise Centre	Sí	Sí	Sí	35	Bianual (última actualización en 2015)

<i>Nombre</i>	<i>Datos sobre inversión por sector</i>	<i>Datos sobre inversión por país</i>	<i>Inversiones en infraestructura realizadas por alianzas público-privadas</i>	<i>Número de países estudiados</i>	<i>Última actualización y frecuencia</i>
Oficina del Censo de los Estados Unidos de América	Sí	No	No	1	Mensual (última actualización en diciembre de 2015)
Base de datos de la Hacienda Pública del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	Sí	No	No	1	Anual
Base de datos del Canadá sobre proyectos de alianzas público-privadas	Sí	No	Sí	1	No se informa
Programa de Conocimientos sobre la Infraestructura de África	Sí	Sí	No	25	No se informa
Base de datos sobre proyectos de infraestructura en la India	Sí	No	Sí	1	No se informa

Fuente: Addis Ababa Action Agenda: Monitoring Commitments and Actions, Inaugural Report 2016, Equipo de Tareas Interinstitucional sobre la Financiación para el Desarrollo (publicación de las Naciones Unidas, núm. de venta: E.16.I.7).

Nota 1: El Banco Europeo de Inversiones y otros bancos regionales de desarrollo pueden disponer de datos adicionales, pero estos no se hacen públicos.

Nota 2: Solo la base de datos de la Hacienda Pública del Reino Unido presenta explícitamente datos puros sobre financiación privada y pública.

Nota 3: “No se informa” indica que se accede mediante suscripción o que se desconocía la manera de acceder en el momento en que se redactó el presente documento.

Nota 4: En el material promocional de las fuentes de datos a las que se accede mediante suscripción figura información desglosada de dichas fuentes.

^a No se permite el libre acceso.