



Consejo Económico y Social

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

Comisión de Desarrollo Social

55º período de sesiones

1 a 10 de febrero de 2017

**Seguimiento de la Cumbre Mundial sobre Desarrollo Social
y del vigésimo cuarto período extraordinario de sesiones de
la Asamblea General: tema prioritario: estrategias de
erradicación de la pobreza para lograr el desarrollo
sostenible para todos**

Declaración presentada por el Baltic Sea Forum, organización no gubernamental reconocida como entidad consultiva por el Consejo Económico y Social*

El Secretario General ha recibido la siguiente declaración, que se distribuye de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 36 y 37 de la resolución 1996/31 del Consejo Económico y Social.

* La presente declaración se publica sin revisión editorial.



Declaración

El transporte sostenible como estrategia de erradicación de la pobreza bajo el lema “Sin dejar a nadie atrás”

El Baltic Sea Forum lleva muchos años trabajando en opciones de transporte sostenible y atesora una amplia experiencia en prácticamente todos los aspectos del transporte y la circulación. Esta experiencia puede compartirse con los países en desarrollo en forma de mejores prácticas para ayudarlos a conectarse con los países desarrollados y reducir, o incluso erradicar, la pobreza.

A través de la aplicación de una estrategia de colaboración estrecha, asistencia para el desarrollo económico, programas de transporte sostenible, reducción de la pobreza, fomento de la democracia y respeto de los derechos humanos, se pueden transformar las medidas de control de amenazas mundiales en asistencia para el desarrollo a fin de lograr la paz, la seguridad, el desarrollo sostenible y la estabilidad.

Para alcanzar estos objetivos, el requisito previo e indispensable es que nadie quede atrás. Esto implica desarrollar infraestructuras de trabajo en los llamados países del interior, especialmente en los países en desarrollo sin litoral, y conectarlos con los países desarrollados.

El Baltic Sea Forum propone centrarse en la revitalización y ampliación de las estructuras existentes, principalmente las ferroviarias y las vías de navegación, aplicando nuevos enfoques logísticos, sobre todo en la navegación marítima de corta distancia y la navegación fluvial. La mayor parte del transporte internacional consiste en una combinación de transporte marítimo y transporte por carretera, ferroviario o fluvial. Dado que el transporte por carretera es el medio de transporte menos deseable desde el punto de vista ecológico, el objetivo es reducir al mínimo su uso en la cadena de transporte y potenciar el transporte ferroviario o fluvial y la navegación marítima de corta distancia que pueden producir beneficios macroeconómicos.

Los efectos macroeconómicos de la navegación fluvial

La división internacional del trabajo es la base del bienestar y el crecimiento económico en los países desarrollados, los países en desarrollo y las economías emergentes. Algunos estudios recientes demuestran que los países de salarios bajos que cooperan con países de salarios altos se desarrollan mejor y más rápidamente que los países que no participan en el comercio internacional y los procesos de producción.

El aumento de la división internacional del trabajo trae aparejado un incremento del transporte internacional. Las tasas de crecimiento del tráfico de contenedores son hasta cuatro veces mayores que las tasas de crecimiento del PIB. En la mayoría de los casos, el transporte internacional consiste en una combinación de transporte marítimo por medio de buques y, en lo posible, transporte fluvial hasta las zonas del interior. Sin embargo, por lo general es necesario realizar un tramo corto por carretera en el “último kilómetro”.

Debido a las economías de escala, en los países en desarrollo sin litoral resulta más barato desarrollar el transporte fluvial que el transporte por carretera o el transporte ferroviario de larga distancia. Ejemplo de ello son los beneficios que el

transporte de contenedores obtiene de las economías de escala cuando el transporte se realiza por vías de navegación interior. La lógica que mueve a las empresas de transporte fluvial a hacerse con buques cada vez más grandes resulta evidente cuando se observa que los beneficios, en términos de menor costo por unidad (TEU), aumentan en la medida en que lo hace la capacidad de los buques¹. En la comparación con el transporte por carretera y el transporte ferroviario, se utiliza la unidad equivalente a 20 pies (TEU). Cuanto menores sean los costos por cada unidad equivalente a 20 pies (TEU), mayor será la competitividad y menores los costos de transporte.

Al recurrir a modalidades de transporte más baratas, las industrias que se sitúan en los márgenes de las vías de navegación fluvial disfrutan de una ventaja competitiva frente a las que se encuentran alejadas de dichas vías. Este hecho puede incluso potenciar su ventaja comparativa. Por consiguiente, el aumento de las posibilidades de transporte contribuye al desarrollo económico, la creación de empleo y la generación de ingresos en esas regiones. Algunos estudios recientes realizados en Europa demuestran que los puertos interiores son motores del crecimiento. Aproximadamente 40.000 empleos dependen de los tres puertos interiores más importantes de Alemania: Neuss, Düsseldorf y Krefeld.

El estudio sobre la navegación interior en el río Elba realizado en 2015 demostró que, incluso en ríos con condiciones de navegación difíciles, el transporte fluvial produce efectos positivos en el mercado de trabajo. Según los resultados del estudio, el río Elba genera 16.000 puestos de trabajo directos e indirectos. Mejorar el mantenimiento del río o solicitar que se lo incluya en una clase de vía navegable superior podría producir efectos incluso más positivos.

El transporte fluvial contribuye al desarrollo económico de dos formas:

- Favorece la participación de las regiones menos desarrolladas en las relaciones de comercio internacional, y mejora su competitividad al ofrecer modalidades de transporte interesantes para la industria;
- Por consiguiente, el fortalecimiento del transporte fluvial en los países menos desarrollados contribuye al desarrollo económico y a la eliminación de la pobreza.

El proyecto europeo EMMA 4, que ha sido financiado a través del programa Interreg Baltic Sea Region y en el que el Baltic Sea Forum participa en calidad de asociado, tiene por objeto mejorar la navegabilidad fluvial en la región del mar Báltico y es un proyecto interesante que conviene seguir de cerca. El proyecto fomenta el desarrollo de la navegación fluvial en países en transición como Polonia, Lituania y otros países como Suecia, Finlandia y el norte de Alemania.

La decisión de Suecia de incorporar un conjunto de normas y reglamentos de la Directiva 2006/87/CE de la Unión Europea en la legislación sueca ofrece nuevas oportunidades para integrar el transporte fluvial en las redes de transporte suecas. Tan pronto como finalicen, los procesos administrativos y empresariales en curso podrían servir de modelo para otros países.

¹ “Enhancing freight mobility and logistics in the BSR by strengthening inland waterway and river sea transport and promoting new international shipping services” (duración del proyecto: marzo de 2016 a febrero de 2019, www.project-emma.eu).

A fin de mejorar las condiciones de transporte, la competitividad de las industrias y el bienestar social, Polonia está investigando las posibilidades que ofrecen los transportes del interior, como la navegación interior desde sus puertos marítimos Gdynia y Gdansk y a través del río Vístula hasta la zona de la ciudad de Bydgoszcz.

En el debate sobre el ODS 1 (erradicación de la pobreza) se podrían incluir los beneficios de la industria del transporte. Esta industria puede contribuir a la creación de empleo, y la formación profesional podría dar origen a nuevos planteamientos y favorecer el desarrollo económico, lo que en conjunto conduciría a una vida mejor. Lo más importante es no dejar a nadie atrás en los países en desarrollo sin litoral.
