

Intervención troica Argentina, Bolivia, Ecuador

GRUPO DE TRABAJO ABIERTO DE LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

Ciudades y asentamientos humanos sostenibles

Transporte

Realizo la siguiente intervención en nombre de Argentina, Bolivia y Ecuador, a la vez que nos asociamos al discurso pronunciado por la distinguida delegación de Fiji, a nombre del Grupo de los 77 más China.

Señor Presidente:

Reconocemos que, en el diseño de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, es necesario mantener un enfoque holístico del desarrollo urbano y los asentamientos humanos, que incluya viviendas asequibles y priorice la mejora de los barrios marginales y la renovación urbana, en función de la integración de los aspectos ambientales en el planeamiento del territorio, a los fines de mejorar las condiciones de vida de la sociedad. Es en estos aspectos en los que nos debemos plantear las nuevas Metas, Objetivos e Indicadores.

Esperamos que la Agenda de Desarrollo Post-2015 contribuya a superar las inequidades y tome en cuenta las realidades diferenciadas para trabajar en objetivos y metas que estén dirigidos a implementar políticas habitacionales amplias y multisectoriales, que incluyan un medio ambiente sustentable, acceso al agua potable y a los servicios sanitarios tanto en las áreas urbanas como rurales, energía, revalorización de los barrios periféricos a través de la generación de corredores verdes y la participación de las autoridades locales en el planeamiento urbano. En este sentido, resaltamos el rol central del Estado como articulador de políticas sociales-ambientales.

Así mismo, consideramos que los Objetivos de Desarrollo Sostenible deberían aportar a la disminución de la vulnerabilidad de los grandes asentamientos urbanos, para lo que es esencial contar con evaluaciones que permitan la prevención y respuesta adecuada a potenciales desastres naturales.

Específicamente, consideramos necesarios objetivos que promuevan la eliminación de barreras que día a día enfrentan los mas vulnerables, entre los vulnerables, me refiero a las personas con discapacidad. No es posible pensar en ciudades sostenibles, sin antes plantearnos la accesibilidad para todos.

Las ciudades son los motores del crecimiento y la innovación, y como tales son condición necesaria para el desarrollo sostenible a nivel global. No obstante, para que las ciudades contribuyan a la erradicación de la pobreza antes deben proveer de un mejor acceso al trabajo digno, protección social adecuada y la promoción de redes de accesibilidad saludables que fomenten la inclusión social.

En la actualidad, América Latina muestra un nivel de urbanización del 75,3 por ciento, cercano al del conjunto de las regiones más desarrolladas; hacia el año 2025 sus niveles serán prácticamente iguales. Saludamos la celebración del Séptimo Foro Mundial Urbano en Medellín Colombia el próximo mes de abril y, en mi capacidad nacional, Ecuador reitera su ofrecimiento para que Quito sea la sede de la Conferencia Hábitat III en el 2016, el cual ya ha sido acogido con beneplácito por parte de la Asamblea General de Naciones Unidas.

Señor Presidente.

Entendemos que el transporte sustentable juega un rol primordial, en tanto y en cuanto contribuye a lograr un uso eficiente de la energía una mejor calidad de vida de los ciudadanos fomentando la inclusión social y proveyendo de un mejor

ordenamiento urbano, lo que a su vez intensifica el desarrollo económico, la salud y la productividad de las áreas rurales.

En términos generales, Argentina, Bolivia y Ecuador reiteramos que los medios de implementación son indispensables para lograr que las metas de desarrollo sostenible se traduzcan en resultados concretos, siempre respetando el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas.

Ahora bien, como hemos mencionado en ocasiones anteriores, existe una brecha enorme de inversión en infraestructura, educación, salud, servicios y medios de vida en los países. Cerca de 1,3 trillones de dólares son necesarios para invertir anualmente en infraestructura urbana, ya sea viviendas, transporte y servicios para satisfacer las necesidades materiales de los pobladores que migran hacia las ciudades tanto en los países en desarrollo como en los menos desarrollados. Para satisfacer estos requerimientos, será necesario contar con un flujo continuo y sostenido de recursos como la ayuda oficial al desarrollo, la transferencia de tecnología de los países desarrollados a los países en desarrollo. Estos medios de implementación deberán estar comprometidos con el fin último que es la erradicación de la pobreza.

En este sentido, se comparte la idea de que la creación de capacidades y el intercambio de conocimiento y tecnología serán pilares fundamentales en la transición hacia el transporte sostenible. No obstante, las acciones a encarar deberán ser superadoras del mero intercambio, e incluir la transferencia de tecnología y de recursos financieros hacia a los países en desarrollo así como la difusión de conocimientos tecnológicos conexos. A su vez, se considera necesario avanzar en la búsqueda de un equilibrio entre la protección de los derechos de propiedad intelectual y el fomento de la transferencia y difusión de tecnología, de modo de crear beneficios recíprocos tanto para los productores como para los usuarios.

Por otro lado, y en referencia a la creación de estándares para medir la polución del aire en las grandes ciudades, mayoritariamente causada por las emisiones de los medios de transporte, se señala que el diseño de dichos estándares no debería derivar en normas vinculantes que se aplicarían de forma no diferenciada entre los países, sino que se deberán tener en cuenta las circunstancias específicas y las diferentes capacidades de los Estados.

En cuanto a la mejora de los servicios de fletes internacionales se recuerda que dicha temática está directamente relacionada con el comercio internacional. En tal sentido, cualquier medida que tenga por objetivo mejorar la eficiencia energética y reducir las emisiones producidas por los fletes internacionales, debería ser consistente con los principios y previsiones de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre Cambio Climático, sin derivar en el aumento de los costos de transporte internacional y, por ende, menoscabar el desarrollo del sector. Si esto no fuese así, los países en desarrollo serían los mas perjudicados, sobre todo si se tiene en cuenta que el comercio es una herramienta para la erradicación de la pobreza y el desarrollo social y económico de dichos países.

Muchas Gracias.