

7 Sesión de Trabajo sobre los Objetivos de Desarrollo Sostenible
Declaración de Nicaragua en nombre de Brasil y Nicaragua
sobre “Ciudades Sostenibles y Asentamientos Humanos” y “Transporte Sostenible”
6 de enero del 2014

Señor Co-presidente

Tengo el honor de hablar en nombre de Brasil y Nicaragua, nuestras delegaciones se asocian al discurso pronunciado por la delegación de Fiji en nombre del G77+China.

Deseamos recordar los acuerdos alcanzados en el documento final de Río +20 sobre "ciudades sostenibles y los asentamientos humanos" y "transporte sostenible". Dos elementos son particularmente importantes: la necesidad de un enfoque holístico del desarrollo urbano y los asentamientos humanos, y el carácter transversal de transporte urbano, que es clave para el logro de los objetivos de erradicación de la pobreza, el acceso a la energía, a la salud, educación y agua y saneamiento, así como para la promoción del consumo y la producción sostenible.

Ya sea en la forma de un objetivo específico o como un conjunto de metas e indicadores, favorecemos la incorporación con carácter de prioridad en los Objetivos de la Agenda Post-2015, las "ciudades sostenibles y los asentamientos humanos", así como el "transporte sostenible", según lo acordado en el documento de Río +20.

Señor Co-presidente,

En muchos países desarrollados y en desarrollo, se necesita alcanzar una mayor justicia social y ambiental como requisitos para tener ciudades más sostenibles.

No debemos simplificar los problemas urbanos donde la intensa urbanización avanza a la par con las desigualdades económicas y las restricciones a la tenencia de la tierra. Una "ciudad sostenible" es ante todo una cuestión de justicia social y ambiental, que sólo puede abordarse a través de cambios estructurales que reviertan las desigualdades económicas históricas, la exclusión social y la segregación espacial y donde se promueva y garantice la activa participación popular en las decisiones socioeconómicas y políticas de las ciudades.

La pobreza y la desigualdad son dos cuestiones importantes que deberían tener prioridad en cualquier política de planificación de ciudades sostenibles y asentamientos humanos, sobre todo hacia el enfoque del acceso a los servicios básicos, salud, educación, alimentos adecuados, incluyendo servicios de infraestructura, es por eso que se hace imperativo que se movilicen y asignen recursos suficientes para el logro de los objetivos de desarrollo acordados en las conferencias más relevantes de desarrollo sostenible.

La legalización de la tenencia de la tierra, resolver los desafíos de los asentamientos urbanos informales y proveer vivienda para los desamparados de una manera que los integre con los bienes de la ciudad, los servicios y proveedores de movilidad, son objetivos que no sólo representan altos costos financieros para los países en desarrollo, sino también exige la planificación de políticas complejas y la mediación política a nivel local, regional y nacional.

Por lo tanto, no podemos mirar los objetivos e indicadores sobre ciudades sostenibles exclusivamente a través del lente de los conceptos de economía verde como "la eficiencia en la

gestión de recursos", "la energía o los inventarios ambientales" o "huella ecológica". Tales aproximaciones a los problemas urbanos no se ocupan de los desafíos redistributivos que la mayoría de las ciudades tienen que hacer frente hoy en día, y podrían poner en peligro un enfoque más integrado para la erradicación de la pobreza en el contexto de la promoción de la sostenibilidad urbana.

Apoyamos plenamente la ordenación del territorio y los enfoques geográficos para hacer frente a los desafíos del desarrollo sostenible y reconocemos la importancia de los datos desglosados para la formulación de políticas. "Los gobiernos locales también deben ser animados a mejorar la transparencia presupuestaria, rendición de cuentas y la participación ciudadana en la asignación de recursos." Sin embargo, las autoridades locales no pueden formular y aplicar políticas de desarrollo urbano y la ordenación del territorio por sí solas.

Los Objetivos o el objetivo sobre ciudades sostenibles, no deben sobrecargar el alcance político de las autoridades locales, ni minimizar la importancia de las autoridades nacionales y regionales.

Señor Copresidente

En el tema del transporte sostenible, una vez más reiteramos que el documento final de Río +20 fue la base de un enfoque equilibrado, teniendo en cuenta tanto la necesidad de ampliar el acceso, así como la importancia de mejorar la eficiencia.

Los Objetivos en materia de energía o eficiencia ambiental con respecto al transporte, por tanto, deben ir acompañadas de los correspondientes medios de implementación, en particular la transferencia de tecnología y financiamiento.

Los distintos niveles de reglamentos y de aplicación de la ley en los países en desarrollo no deben ser aprovechados, ni explotados por la industria del automóvil en formas que exacerben la degradación de las calles, caminos y espacios públicos, ni deben estas empresas actuar en detrimento de una mejor y más accesible transportación para todos, incluidas a través de la utilización de las energías renovables y los combustibles.

La industria automovilística debe involucrarse con responsabilidad y participación social para fomentar una mayor cooperación y hacer frente a los retos de los sistemas del transporte público masivos sostenibles en los países en desarrollo.

También creemos que las necesidades especiales de los países sin litoral menos desarrollados deben ser priorizados en la elaboración de objetivos en el transporte. Un mayor acceso de esos países a los mercados internacionales es un requisito para el crecimiento inclusivo y un camino más sostenible para el desarrollo.

Muchas Gracias.

English version below

Statement of Nicaragua on behalf of Brazil and Nicaragua
Open Working Group on SDGs - 7th Meeting
"Sustainable Cities and Human Settlements" and "Sustainable Transport"
January 6, 2014

Mr. Co-Chair,

I have the honor to speak on behalf of Brazil and Nicaragua, our delegations associated themselves with the statement made by the Fiji delegation on behalf of the Group of 77+China.

We wish to recall agreements reached in the Rio+20 outcome document on "sustainable cities and human settlements" and "sustainable transport". Two elements are particularly important: the need for a holistic approach to urban development and human settlements; and the cross-cutting nature of urban transportation, which is key to achieving goals on poverty eradication, access to energy, health, education and water and sanitation, as well as for promoting sustainable consumption and production.

In the form of a dedicated goal or as a set of targets and indicators, we favor incorporating as a matter of priority in our Post-2015 Agenda goals on "sustainable cities and human settlements" as well as on "sustainable transportation", along the lines of the Rio+20 document.

In many develop and developing countries, there is a need to achieve greater social and environmental justice is an indispensable step towards more sustainable cities.

We should not oversimplify urban issues affecting developing countries, where intense urbanization progresses in tandem with economic inequalities and restrictions to land tenure. A "sustainable city" is above all a matter of social and environmental justice, which can only be addressed by means of structural changes that revert historical economic inequalities, social exclusion and spatial segregation and promote and ensure active public participation in the socio-economic and political decisions of cities.

Poverty and inequality are two important issues that should be given priority in any policy planning in sustainable cities and human settlements, especially, to focus on access to basic services, health, education, adequate food, including infrastructure services, that is why, it is imperative to mobilize and allocate sufficient resources for the achievement of internationally agreed development goals in the most relevant conferences for sustainable development.

Legalizing land tenure, solving the challenges of urban informal settlements and providing housing for the disenfranchised in a manner that integrates them with the city's goods, services and mobility providers, are goals that not only represent high financial costs for developing countries, but also demand complex policy planning and political mediation at the local, regional and national level.

Therefore, we cannot look at targets and indicators on sustainable cities exclusively through the lens of green economy concepts such as “efficiency on resource management”, “energy or environmental inventories” or “ecological footprint”. Such approaches to urban issues do not address the redistributive challenges most cities must address today, and could jeopardize a more integrated approach to poverty eradication in the context of promoting urban sustainability.

We fully support spatial planning and geographic approaches for tackling sustainable development challenges and we recognize the importance of disaggregated data for policy-making. "Local governments should also be encouraged to improve budgetary transparency, accountability and citizen participation in resource allocation." However, local authorities cannot formulate and implement urban development policies and spatial planning alone.

Goal or targets on sustainable cities should neither overburden the policy scope of local authorities, nor play down the importance of national and regional authorities.

Mr. Co-Chair,

On the issue of sustainable transportation, we would again recall that the Rio+20 outcome document provided the basis for a balanced approach, taking into account both the need for expanding access as well as the importance of improving efficiency.

Targets on energy or environmental efficiency with respect to transportation should therefore be accompanied by the corresponding means of implementation, in particular technology transfer and financing.

The different levels of regulations and enforcement in developing countries should not be taking advantage or exploited by the automotive industry in ways that exacerbate the degradation of the streets, roads and public spaces, nor should these companies act to the detriment of better and more widely accessible transportation for all, including through the use of renewable energy and fuels.

The automotive industry should get involved with social responsibility in order to encourage its greater cooperation in dealing with the challenges of sustainable mass public transportation systems in developing countries.

We also believe that the special needs of landlocked least developed countries should be prioritized when drafting targets on transportation. Greater access of those countries to international markets is a requisite for inclusive growth and a more sustainable path to development.

I thank you.