



Consejo Económico y Social

Distr. general
17 de febrero de 2011
Español
Original: inglés

Comisión sobre el Desarrollo Sostenible

19º período de sesiones

2 a 13 de mayo de 2011

Tema 3 del programa provisional*

**Grupo temático para el ciclo de aplicación 2010-2011 –
período de sesiones dedicado a las políticas**

**Carta de fecha 22 de diciembre de 2010 dirigida
al Secretario General por el Representante
Permanente de Tailandia ante las
Naciones Unidas**



d) Facilitar la cooperación internacional en las actividades de fomento de la capacidad, con inclusión de la adopción y difusión en mayor escala de diversas medidas adoptadas a nivel local y nacional;

e) Aumentar la contribución regional al 19º período de sesiones de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible.

El Foro contó con la presencia de aproximadamente 200 participantes, incluidos representantes gubernamentales de 22 países asiáticos, miembros del grupo de expertos subsidiarios del Foro Regional sobre el Transporte Ambientalmente Sostenible, expertos internacionales, representantes de varias organizaciones de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales, y observadores locales de Tailandia.

El resumen de la reunión (véase el anexo) contiene los puntos principales de los debates y pone de relieve las cuestiones y opciones abordadas para el logro de un transporte ambientalmente sostenible en Asia, con inclusión del consenso alcanzado entre los países y los participantes mediante la adopción de la Declaración de Bangkok para 2020: Objetivos de transporte sostenible para el período 2010-2020, en el que se señalan 20 objetivos voluntarios que se abordarán durante la próxima década.

Le estaría sumamente agradecido si esta carta y su anexo se distribuyeran como documento del 19º período de sesiones de la Comisión del Desarrollo Sostenible.

(Firmado) Norachit **Sinhaseni**
Embajador y Representante Permanente

**Anexo a la carta de fecha 22 de diciembre de 2010
dirigida al Secretario General por el Representante
Permanente de Tailandia ante las Naciones Unidas**

**Quinto Foro Regional sobre el Transporte
Ambientalmente Sostenible en Asia: una
nueva década en el transporte sostenible**

Bangkok, 23 a 25 de agosto de 2010

Resumen de la reunión

I. Introducción

1. El Centro de las Naciones Unidas para el Desarrollo Regional, el Ministerio de Recursos Naturales y Medio Ambiente de Tailandia, el Ministerio de Medio Ambiente del Gobierno del Japón y la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP) organizaron conjuntamente el Quinto Foro Regional sobre el Transporte Ambientalmente Sostenible, en Bangkok, los días 23 a 25 de agosto de 2010. El Foro recibió el apoyo de varias organizaciones internacionales, tales como la Organización Mundial de la Salud (OMS), la Sociedad Alemana de Cooperación Técnica (GTZ), la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN)-GTZ – Clean Air for Smaller Cities, la Agencia Sueca de Cooperación Internacional para el Desarrollo, el Organismo Japonés de Cooperación Internacional, el Banco Asiático de Desarrollo (BASD), la In

de diversas medidas adoptadas a nivel local y nacional, y aumentar la contribución regional al 19° período de sesiones de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible.

3. En el siguiente resumen de la reunión se examinan los puntos principales de los debates y se ponen de relieve las cuestiones y opciones abordadas para el logro de un transporte ambientalmente sostenible en Asia, con inclusión del consenso alcanzado entre los países y los participantes mediante la adopción de la Declaración de Bangkok para 2020: Objetivos de transporte sostenible para el período 2010-2020, en el que se señalan 20 objetivos voluntarios que se abordarán durante la próxima década.

II. Sesión de apertura

4. Al dar la bienvenida a los participantes, Kazunobu Onogawa, Director del Centro de las Naciones Unidas para el Desarrollo Regional, puso de relieve la manera en que los países asiáticos estaban haciendo frente a un número cada vez mayor de cuestiones y problemas en los sectores del medio ambiente y el transporte, incluidas sus repercusiones sobre el clima del planeta. Aunque el sector del transporte ha desempeñado un papel importante en la contribución a un notable crecimiento económico de Asia, al mismo tiempo ha causado grandes preocupaciones, no sólo en lo tocante a la seguridad energética de la región de Asia, sino también con respecto a la contaminación del aire, las emisiones de gas de efecto invernadero, la congestión del tráfico, lesiones y muertes por accidentes de tráfico, ineficiencia en el transporte de mercancías, un aumento de las migraciones desde las zonas rurales a las urbanas, y pérdidas en materia de productividad económica. El sector del transporte urbano es una de las fuentes de más rápido crecimiento de las emisiones de gases de efecto invernadero. En la actualidad, 1.600 millones de personas, o sea el 40%, viven en Asia en zonas urbanas, y para 2030, la mayoría de la población (aproximadamente 2.700 millones) vivirán en ciudades y pueblos; eso tendrá importantes repercusiones sobre la sostenibilidad del sector del transporte. Todo esfuerzo serio para mitigar las emisiones de gas de efecto invernadero tendrán que incluir reformas importantes de los actuales sistemas de transporte y, en particular, será menester adoptar medidas para reducir el aumento de los vehículos de motor privados mientras la región pasa por un proceso de rápida urbanización. El orador hizo un llamamiento a la comunidad asiática en favor de la promoción del transporte ambientalmente sostenible como alternativa a la motorización incontrolada y sus problemas conexos, y, como un conjunto complementario de medidas relativas al transporte público, senderos de alta calidad para peatones y para bicicletas, medidas de restricción de los vehículos, combustibles limpios y programas de seguridad vial, junto con tecnologías y prácticas que abarquen las mejores prácticas mundiales en materia de accesibilidad, movilidad, asequibilidad y seguridad. No se debe considerar que el transporte ambientalmente sostenible sea una cuestión que ha de ser impulsada por los donantes. La existencia de una firme voluntad política es fundamental para incorporar el transporte ambientalmente sostenible en las políticas, la planificación y el desarrollo del transporte en general.

5. Osami Sagisaka, Director General del Ministerio de Medio Ambiente del Japón, dio la bienvenida a los participantes en nombre de su Ministerio y expresó su agradecimiento a los coorganizadores. Reconociendo los progresos alcanzados en el marco del Foro Regional sobre el Transporte Ambientalmente Sostenible en Asia, destacó que las declaraciones de Aichi y de Seúl habían contribuido al logro de una

comprensión común en todo el continente con respecto al transporte ambientalmente sostenible. También reiteró la importancia de un pensamiento y un liderazgo orientados hacia el futuro para los países asiáticos, a fin de que la carga ambiental causada por la rápida urbanización y la motorización no se transmitiera a las generaciones futuras. Refiriéndose a la nueva visión de su Ministerio para el siglo XXI, titulada “Visión sobre el medio ambiente y el crecimiento económico”, destacó la importancia de integrar la protección ambiental en los objetivos sociales y económicos de desarrollo sostenible. El transporte ambientalmente sostenible es una de las medidas que se ajusta al espíritu de esa visión.

6. El mensaje de bienvenida de Noeleen Heyzer, Secretaria General Adjunta de las Naciones Unidas y Secretaria Ejecutiva de la CESPAAO, puso de relieve el papel fundamental del sector del transporte en el reequilibrio de los tres pilares de la sostenibilidad a nivel nacional y regional, facilitando el acceso a los mercados, la educación, el empleo y los servicios de salud para la población. La mejora del transporte ya ha beneficiado a las poblaciones de las zonas costeras, en particular cerca de los puertos marítimos, pero queda bastante por hacer en materia de transporte para llegar a amplias poblaciones que habitan en las zonas del interior más apartadas y en los países sin litoral para alentar una prosperidad incluyente. Se hizo hincapié en la importancia de promover modos de transporte de alto rendimiento energético, invirtiendo considerablemente en el transporte colectivo, y mejorando la eficiencia de los servicios logísticos de carga, ya que las decisiones sobre el tipo de infraestructura de transporte que se construya hoy tendrá gran influencia sobre la competitividad, la calidad de vida y la sostenibilidad de las sociedades asiáticas de las próximas décadas. Es menester aplicar un informe integrado que incluya, entre otras cosas, la planificación del uso del suelo, la planificación de las opciones de transporte público no motorizado, tanto en las zonas urbanas como en las rurales, la infraestructura para sistemas de transporte de carga intermodal, modelos de negocio que sean financieramente viables, y mensajes sobre mantenimiento, comunicaciones y difusión que influyan en las pautas de conducta, así como tecnologías limpias para lograr la eficiencia energética y bajas emisiones. Al mismo tiempo, el desarrollo de una infraestructura sostenible, incluido el transporte, será fundamental para aplicar el “crecimiento ecológico” como estrategia regional para el logro del desarrollo sostenible, y también como base para la consecución de los Objetivos de Desarrollo del Milenio.

7. Reconociendo que el debate sobre el transporte ambientalmente sostenible resumido en la Declaración de Aichi (2005) y la Declaración de Seúl (2009) eran aportes valiosos para el 18º período de sesiones de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, Luís Alberto Ferraté Felice, Presidente de la Comisión en su 18º período de sesiones y Ministro de Medio Ambiente y Recursos Naturales de Guatemala, hizo hincapié en que el sector del transporte había representado una limitación para el proceso de desarrollo sostenible debido a sus efectos sociales y ambientales negativos. En particular, debido a su importante contribución, cuyo aumento se prevé, a las emisiones de gas de efecto invernadero, el problema del sector del transporte debería abordarse como parte de las soluciones al cambio climático. Es importante vincular las cuestiones del transporte, no sólo al cambio climático, sino también al crecimiento urbano, la eficiencia energética, la contaminación atmosférica y acústica, la seguridad, la salud, las cuestiones de transparencia y gobernanza, las evaluaciones del impacto ambiental, la planificación integrada del uso del suelo, y la equidad social y la justicia, entre otros aspectos. A fin de que el

desarrollo de fuentes de energías renovables; c) la promoción de la cooperación e integración intrarregional mediante la ampliación de las redes de carreteras regionales y redes de ferrocarriles regionales competitivas, ya que las economías se están vinculando cada vez más estrechamente entre sí y con el resto del mundo; d) mejora de la seguridad de las carreteras y mitigación de las nuevas cuestiones sociales, incluso el VIH/SIDA y los riesgos de la trata de personas, mediante el tratamiento eficaz de las dimensiones sociales del transporte (sólo entre los países miembros de la ASEAN, se estima que los accidentes de carretera tienen un costo de 15.000 millones de dólares anuales); y e) la utilización más eficaz de mecanismos financieros y asociaciones, con inclusión de varios instrumentos financieros del BASD. Además, el BASD estima que la integración de la región de Asia y el Pacífico, conectada mediante una infraestructura ecológicamente racional y de nivel mundial, generaría un aumento de ingresos de 13 billones de dólares para Asia durante los próximos 10 años, y que, mediante su Iniciativa para un transporte sostenible, el BASD seguiría prestando ayuda para lograr cambios encaminados a crear un transporte más sostenible en la próxima década.

10. El Sr. Saugata Roy, Ministro de Estado de Desarrollo Urbano de la India, pronunció el segundo discurso de apertura e hizo referencia a la experiencia de la India en la aplicación del transporte urbano sostenible. Reiteró que, a menos que se abordaran los problemas relacionados con el transporte urbano, las deficiencias de la movilidad podrían convertirse en un obstáculo importante para el crecimiento económico y causar el deterioro de la calidad de vida. El Ministerio de Desarrollo Urbano ha adoptado un papel de liderazgo en la planificación y coordinación de una serie de medidas relativas al transporte urbano, con inclusión de la elaboración de varias directrices y especificaciones, la introducción de diversas reformas, el establecimiento de un programa de fomento de la capacidad y la facilitación de la financiación de varios proyectos. El logro reciente más importante ha sido la elaboración de la Política nacional de transporte urbano, que ofrece una hoja de ruta exhaustiva de varias estrategias en la esfera del transporte urbano, haciendo un marcado hincapié en las “personas que circulan” y no en los vehículos. Conjuntamente con esta política, la Misión de renovación urbana nacional Jawaharlal Nehru, una misión destinada a introducir reformas, está prestando asistencia financiera central para la mejora de la infraestructura de transporte urbano de la India. Por otra parte, el Ministerio de Desarrollo Urbano, conjuntamente con la organización internacional States and Cities, lanzó el Proyecto de transporte urbano sostenible en cinco ciudades. La India está también adoptando medidas institucionales para hacer frente al cambio climático y la contaminación del aire. Por vez primera se han adoptado puntos de referencia sobre el nivel de los servicios en materia de transporte urbano, y actualmente todos los planes y proyectos están vinculados a la mejora de esos puntos de referencia. Se ha establecido la Misión nacional sobre el cambio climático, que incluye ocho submisiones, una de las cuales es la Misión sobre el hábitat sostenible, que abarca el transporte ambientalmente sostenible. El orador subrayó la necesidad de encontrar medios innovadores para financiar la infraestructura del transporte urbano e instó a la creación de un cambio de paradigma a fin de centrarse en las personas y no en los vehículos. Para concluir, invitó a todos los participantes a la tercera Conferencia y exhibición sobre movilidad urbana de la India, que se celebraría en Nueva Delhi los días 3 a 5 de diciembre de 2010, e hizo un anuncio formal de acoger el Sexto Foro Regional sobre el Transporte Ambientalmente Sostenible en Asia, en forma consecutiva con el siguiente (cuarto) evento nacional, en diciembre de 2011.

III. Asociaciones para hacer realidad el transporte sostenible y con bajas emisiones de carbono

11. A los seres humanos les encanta moverse, viajar y hacer descubrimientos mediante distintas formas y modalidades. En la mayoría de las ciudades predomina en esta movilidad el transporte motorizado personal. Muchas personas prefieren los automóviles para trasladarse. Al mismo tiempo, la mayoría de la población del mundo no podrá poseer vehículos de motor privados en toda su vida. El desarrollo orientado hacia los automóviles de propiedad privada no se ha mantenido al ritmo de la demanda, especialmente en la región asiática, y ha creado diversos problemas graves. Resulta imperativo establecer un sistema de transporte urbano que sirva a los pobres, los jóvenes, los ancianos y todos aquellos que no tienen acceso al transporte. El espacio destinado a las personas sigue disminuyendo, y entre el 10% y el 25% de las zonas urbanas están siendo ocupadas por infraestructuras de transporte por carretera. A fin de establecer un sistema de transporte ambientalmente sostenible, es necesario considerar la asignación de espacio urbano para los peatones, los ciclistas y los vehículos, según corresponda.

12. En la actualidad, el transporte representa el 13% de las emisiones mundiales de gas de efecto invernadero, y un poco menos de la cuarta parte de las emisiones de dióxido de carbono relacionadas con la energía procedente del sector energético. En el sector del transporte, el transporte por carretera es responsable de la mayor parte de las emisiones. El inminente calentamiento global requiere la adopción de medidas, tanto en los países desarrollados como en los países en desarrollo.

13. El transporte con bajas emisiones de carbono no debe considerarse como una carga, sino como un medio para mejorar las condiciones de vida y el bienestar, que brinda muchas otras ventajas. Las opciones de transporte con bajas emisiones de carbono que siguen el principio del desarrollo sostenible no sólo mitigarán el cambio

eficiencia energética de los modos de transporte y la tecnología de los vehículos. Se observó que numerosos países habían podido lograr índices de desarrollo humano elevados con un transporte terrestre motorizado relativamente reducido.

15. Teniendo en cuenta el hecho de que sólo 25 de 36 países en desarrollo han presentado medidas de mitigación apropiadas para cada país que hicieran referencia expresa al sector del transporte, se propuso alentar a los países en desarrollo a que incluyan acciones en ese sector como parte de las medidas de mitigación apropiadas para cada país, lo que los ayudará a tener acceso al apoyo para el fomento de la capacidad, la transferencia de tecnología y nuevas fuentes de financiación. Algunos

—financiación de la visión ASAP”, dada a conocer en el Foro por el Instituto de Política en materia de Transporte y Desarrollo, proporciona un marco que incluye los cuatro elementos clave siguientes: a) analizar los efectos sobre la sostenibilidad de las decisiones de financiación adoptadas por las partes interesadas pertinentes; b) orientar los recursos existentes hacia un enfoque de sostenibilidad; c) añadir una mayor financiación para los sectores que carecen de recursos; y d) pagar todos los costos del transporte, con inclusión de la depreciación ambiental.

17. La aplicación de tales estrategias de transporte sostenible requerirán medidas colectivas diferentes por parte de los principales interesados, con inclusión, pero sin limitarse a ello, de los gobiernos de los países en desarrollo y los países desarrollados, los bancos multilaterales de desarrollo, los organismos de crédito a la exportación, la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y otras instituciones financieras relacionadas con el clima, el sector

transporte urbano es uno de los sectores fundamentales de la asistencia para el desarrollo prestada por ese Organismo. Su apoyo al transporte urbano en Asia incluye el proyecto de metro de Delhi y el proyecto de la línea azul de metro y ferrocarril de Bangkok. Los beneficiarios pueden crear una asociación entre el sector público y el privado con asistencia financiera del Organismo Japonés de

también ha establecido el Plan de transporte para 2040. Además, algunos países de la región asiática están proyectando introducir nuevamente o ampliar o mejorar los sistemas de transporte público rápido ya existentes, como el tráfico por metro y ferrocarril, el transporte ferroviario liviano y el transporte rápido por autobús. Se espera que el aumento del número de estos servicios mejore la movilidad, la accesibilidad y la sostenibilidad de las ciudades.

32. Los logros alcanzados por el Japón, la República de Corea y Singapur en lo tocante a sus sistemas de transporte público constituyen ejemplos notables. Se reconoce cada vez más el papel del transporte no motorizado en el conjunto de las políticas, la planificación y el desarrollo del transporte. Por ejemplo, en muchas ciudades del Japón se ha establecido un sistema de alquiler de bicicletas públicas, que utiliza un sistema de tarjetas con microcircuito y ofrece una utilización gratuita durante los primeros 30 minutos. La República de Corea se propone ampliar en todo el país las redes de sendas para bicicletas hasta llegar a 3.114 km para 2018,

en gran medida en los automóviles privados, las motocicletas y los autobuses (más del 90%). La contaminación del aire al borde de las carreteras constituye un grave problema y pone en peligro la calidad de vida de la población. El sector del transporte en su conjunto también representó un tercio de las emisiones de gas de efecto invernadero de Tailandia. Para hacer frente a estos problemas, el país está adoptando en el sector del transporte una estrategia múltiple mediante: a) el cambio del uso de vehículos privados por la utilización del transporte público, mediante la mejora de los servicios de transporte público, como el establecimiento de un sistema de transporte rápido por autobús en Bangkok, la ampliación del sistema metro/tren elevado y la instalación de vías dobles en el ferrocarril interurbano; b) el carácter más restrictivo de las normas sobre emisiones de los vehículos y la mejora de la inspección y del mantenimiento de los mismos; c) la promoción de los combustibles limpios,

37. Algunos países, como la India y China, están ampliando sus sistemas de transporte público colectivo. Para mejorar la infraestructura del transporte urbano y subsanar las deficiencias, se estima que en la India sería necesario invertir 30.000 millones de dólares en su 11° plan quinquenal (2007-2012) y aproximadamente 97.000 millones de dólares en los próximos 20 años. La respuesta de la India a la demanda de transporte urbano y el cambio climático incluye, entre otras cosas, su Plan nacional de transporte urbano (2006); la Misión de renovación urbana nacional Jawaharlal Nehru, una inversión vinculada a la reforma del sector destinada a los autobuses, el ferrocarril e infraestructuras conexas; el Plan de acción nacional sobre el cambio climático; la Misión nacional sobre el hábitat sostenible; normas nacionales de calidad del aire aplicables a 12 contaminantes; y un cambio en las normas aplicables a las emisiones de automóviles, del plan Bharat III al Bharat IV. De conformidad con la Misión, los proyectos de autobuses de transporte rápido abarcan 437 km previstos para diez ciudades de la Misión, con un costo total de 1.085 millones de dólares. Al mismo tiempo, Indian Railways, que transporta a 7 millones de personas diariamente, lo que representa un total anual de 2.600 millones de pasajeros, tiene a su cargo la conectividad regional, haciendo hincapié en consideraciones socioeconómicas, y la red sigue ampliándose y conecta a grandes segmentos de la población de la India.

38. Mientras avanza hacia el establecimiento de normas estrictas sobre los vehículos y las emisiones de los combustibles, China está realizando importantes inversiones en los sistemas de transporte colectivo. Por ejemplo, el Plan de redes de ferrocarril a mediano y largo plazo de China prevé tener 110.000 km de líneas férreas en funcionamiento y más de 13.000 km de líneas de alta velocidad para el año 2012. La red de ferrocarriles de alta velocidad de China está diseñada para formar corredores de transporte de pasajeros rápidos y convenientes, con una gran capacidad, y separando el transporte de pasajeros del transporte de carga, con cuatro corredores Norte-Sur y cuatro corredores Este-Oeste como ejes del sistema.

39. Entre las observaciones y recomendaciones surgidas de las sesiones dedicadas al país figuran las siguientes: a) la necesidad de adoptar medidas estrictas para limitar el uso de automóviles privados, con inclusión de impuestos sobre los cambios de uso de suelo (urbanización) y de transporte (transportación),

negro relacionado con la energía en Asia, se sugirió que la reducción de carbono negro en el sector del transporte podría dar lugar a beneficios climáticos inmediatos

pueden constituir oportunidades para que la región establezca un transporte intermodal eficiente, cree industrias de logística eficientes, mantenga su posición económica mundial y, por último, distribuya los beneficios de la prosperidad económica. No obstante, con el reciente éxito del sistema de transporte rápido por autobús de Guangzhou, resulta evidente que un sistema de transporte rápido por autobús amplio y bien planificado puede transportar una cantidad de pasajeros tan grande como el ferrocarril, con menos inversión de capital y en un tiempo más breve. Por lo tanto, en lo que respecta al desarrollo de servicios de transporte colectivo en centros urbanos, el transporte rápido por autobús se debe considerar como una alternativa al tráfico basado en el ferrocarril cuando existan recursos limitados.

VIII. La equidad social en el transporte ambientalmente sostenible

48. La planificación y el desarrollo del transporte deben estar impulsados menos por objetivos económicos directos que por actividades sociales, como el trabajo, la educación, las necesidades de la familia, etc., basándose en las diferentes demandas de transporte y de las diversas necesidades socioeconómicas de los hogares. Se prevé que el 60% de la población de Asia habitará en zonas urbanas para el año 2030. A medida que la urbanización se acelera, habrá más “pobres urbanos”, que a menudo trabajan en el sector no estructurado y viven en barrios marginales. Los pobres urbanos son también en gran medida “pobres en movilidad” y no tienen otras opciones aparte de los modos del transporte no motorizado, como el andar a pie y la bicicleta. No obstante, mientras que muchos pobres urbanos dependen del tráfico no motorizado, este último es el “huérfano” de los sistemas de transporte y a menudo es pasado por alto y considerado como una cuestión periférica y no como un requisito esencial. En la mayor parte de los casos, el transporte no motorizado no ha sido bien integrado en el transporte público, lo que ha llevado a la pérdida de posibles pasajeros. Las instalaciones de calidad para peatones, como pasarelas amplias, seguras y sin interrupciones, así como los pasos a nivel, son necesarias para todas las personas, incluidos los niños, las mujeres, los ancianos y las personas con discapacidad, para disponer de un acceso seguro al transporte público. También es menester una mayor integración de las bicicletas, por ejemplo autorizando el transporte de bicicletas en autobuses y trenes, el establecimiento de aparcamientos seguros y convenientes para las bicicletas, la creación de centros para bicicletas y la introducción del servicio de alquiler de bicicletas públicas. La sustitución de los viajes en vehículos de motor por la marcha a pie o el uso de la bicicleta es una solución que beneficia a todos, tanto en los países desarrollados como en los países en desarrollo. Los peatones y los ciclistas deben tener derecho a rutas directas, seguras y agradables con el fin de alcanzar

IX. Ahorro de combustible para la seguridad energética nacional

49. Otro reto al que hace frente Asia es la falta de normas de ahorro de combustible en numerosos países. Unos pocos países, como Tailandia, han propuesto normas de ahorro de combustible para los países de la ASEAN. El establecimiento de ese tipo de normas puede ayudar considerablemente al fortalecimiento de la seguridad energética nacional. Según un informe conjunto de la Iniciativa mundial sobre ahorro de combustible del PNUMA y la Iniciativa de Aire Limpio en Ciudades de Asia, se estima que se puede lograr un importante ahorro de combustible mediante el establecimiento de normas comunes de ahorro de combustible en la región. Por

superficie. El transporte marítimo ocasiona varios impactos ambientales, como las emisiones de dióxido de azufre, contaminantes sólidos, óxido de nitrógeno y dióxido de carbono, sustancias que agotan la capa de ozono, emisiones derivadas de la incineración, agua de lastre, pintura antiincrustante, aguas servidas, agua oleosa y residuos de la carga. En términos globales, el transporte marítimo quema aproximadamente 370 millones de toneladas anuales de combustibles residuales de baja calidad, que contienen grandes cantidades de azufre y metales pesados, lo que ocasiona una grave contaminación del aire. Si el transporte marítimo fuera un país, sería el quinto mayor productor de emisiones de gas de efecto invernadero. Es menester que los países asiáticos estudien estrategias adecuadas para mejorar la sostenibilidad del transporte marítimo y del sector portuario.

XI. Objetivos de transporte sostenible para el período 2010-2020 – Declaración de Bangkok para 2020

56. Con el objetivo de demostrar el renovado interés y el compromiso de los países asiáticos con la realización de una década promisorio (2010-2020) de acciones y medidas sostenibles para lograr un transporte seguro, asequible, eficiente y que tenga en cuenta a la población y el medio ambiente en el proceso de rápida urbanización de Asia, los países participantes en el Foro examinaron y acordaron una declaración de buena voluntad —la Declaración de Bangkok para 2020— Objetivos de transporte sostenible para 2010-2020 (véase el anexo). Dado que el tema del transporte y el desarrollo sostenible será

Anexo

Declaración de Bangkok para 2020 – Objetivos de transporte sostenible para el período 2010-2020

Nosotros, los participantes, representantes de países asiáticos (el Afganistán, Bangladesh, Brunei Darussalam, Bhután, Camboya, Filipinas, la India, Indonesia, el Japón, Malasia, Maldivas, Mongolia, Myanmar, Nepal, el Pakistán, la República de Corea, la República Democrática Popular Lao, la República Popular China, Singapur, Sri Lanka, Tailandia y Viet Nam), organizaciones internacionales, organismos bilaterales y multilaterales, organizaciones no gubernamentales, organizaciones de investigación y profesionales expertos en transporte sostenible,

Observando las conclusiones del 18º período de sesiones de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, celebrado en mayo de 2010, en el sentido de que la infraestructura y los servicios básicos de transporte siguen siendo inadecuados o no existen en muchas zonas rurales de los países en desarrollo, lo que dificulta a las personas rurales pobres, entre ellas las mujeres, los jóvenes y los niños, tener acceso a los servicios básicos, incluidos los relacionados con la salud y la educación, y a los trabajadores tener acceso a empleos, y de que, en las zonas rurales, la falta de una infraestructura adecuada de transporte rural perpetúa la pobreza, impone limitaciones a la comercialización de productos agrícolas y a otras oportunidades de generación de ingresos y, por lo tanto, obstaculiza los esfuerzos destinados a alcanzar los Objetivos de Desarrollo del Milenio, acordados internacionalmente,

Observando que las emisiones de dióxido de carbono procedentes del transporte aumentarán, según las estimaciones de órganos internacionales, en aproximadamente el 57% en todo el mundo durante el período 2005-2030, y que la mayor parte de este aumento procederá del incremento de vehículos motorizados privados en Asia,

Observando que la resolución 64/255 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, de 2 de marzo de 2010, sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, proclamó el período 2011-2020 “Decenio de Acción para la Seguridad Vial”, y *profundamente preocupado* por el hecho de que aproximadamente la mitad de todas las muertes y lesiones causadas por los accidentes de tráfico se producen en la región de Asia y el Pacífico, la mayoría de los cuales están relacionados con usuarios vulnerables, como los peatones, los niños y los ciclistas, debido a que las calles carecen de la infraestructura de seguridad necesaria, como sendas exclusivas para peatones y ciclistas, cruces de calles seguros, rampas para las personas con discapacidad y falta de atención después de los accidentes,

Reconociendo las necesidades de movilidad específicas de los grupos de bajos ingresos, como las mujeres, los niños, los ancianos y las personas con discapacidad, que se deben atender con el objeto de lograr comunidades equitativas desde el punto de vista social y una mejor calidad de vida para todos,

Reconociendo la importancia de una estrategia de transporte ambientalmente sostenible basada en el concepto de evitar el transporte motorizado innecesario, utilizando modos de transporte más sostenible y mejorando las prácticas y tecnologías en materia de transporte,

Nosotros, los participantes en el Quinto Foro Regional sobre el Transporte Ambientalmente Sostenible en Asia, expresamos nuestro propósito de desarrollar y poner en práctica voluntariamente opciones, programas y proyectos de transporte integrados y sostenibles, que ayudarán a conseguir las siguientes metas y objetivos en materia de transporte ambientalmente sostenible para el año 2000 en la región de Asia:

I. Estrategias para evitar los viajes innecesarios y reducir las distancias de los viajes

Objetivo 1. Integrar formalmente los procesos de **uso de la tierra y planificación del transporte** y los acuerdos institucionales conexos a nivel local, regional y nacional;

Objetivo 2. Lograr una

aplicar nuevas normas sobre emisiones y seguridad, mediante las cuales los antiguos vehículos comerciales contaminantes sean gradualmente eliminados del parque automotor, y también establecer sistemas de pruebas para los buques, y de cumplimiento de sus resultados;

Objetivo 11. Adoptar **sistemas de transporte inteligentes**, como los sistemas del pago de billetes mediante tarjetas electrónicas y el pago electrónico de peajes, centros de control del transporte e información a los usuarios en tiempo real, cuando ello sea posible;

Objetivo 12. Lograr la mejora de la eficiencia del **transporte de carga**, por carretera, ferrocarril, aire o vías navegables, por medio de políticas, programas y proyectos que modernicen la tecnología de los vehículos de carga, utilicen sistemas de control y gestión de las flotas, y apoyen la mejora de la logística y la gestión de la cadena de suministros.

IV. Estrategias intersectoriales

Objetivo 13. Adoptar una política de mortalidad cero con respecto a la **seguridad** en las carreteras, los ferrocarriles y las vías navegables, y aplicar estrategias adecuadas para el control de la velocidad y la moderación del tráfico, requisitos estrictos para la expedición de permisos de conducción, el registro de los vehículos de motor, requisitos en materia de seguros y una mejor atención con posterioridad a los accidentes con el objeto de lograr importantes reducciones de los accidentes y las lesiones;

Objetivo 14. Promover el seguimiento de las consecuencias en la **salud** derivadas de las emisiones y el ruido causados por el transporte, especialmente con respecto a la incidencia del asma, otras enfermedades pulmonares y enfermedades cardíacas en las grandes ciudades, evaluar los efectos económicos de la contaminación atmosférica y acústica, y elaborar estrategias de mitigación, especialmente mediante la ayuda a las poblaciones sensibles que habitan cerca de grandes concentraciones de tráfico;

Objetivo 15. Establecer normas sobre la **calidad del aire y la contaminación acústica** específicas para cada país, progresivas, respetuosas de la salud, eficaces en relación con el costo y de obligado cumplimiento, teniendo también en cuenta las directrices de la OMS, y ordenar la vigilancia y la presentación de

Anexo a la Declaración de Bangkok para 2020

Evaluación de los progresos realizados con respecto a la Declaración de Bangkok para 2020

En el presente anexo se describe el tipo de indicadores de resultados que los países podrían considerar en cuanto al logro de una estrategia satisfactoria en materia de transporte ambientalmente sostenible. La Declaración de Bangkok para 2020 es un documento voluntario y, por lo tanto, los países pueden optar por elaborar otros indicadores y medidas adicionales o alternativos para supervisar los progresos alcanzados en el plano nacional.

El objetivo de esta lista exhaustiva de indicadores es proporcionar directrices para la medición objetiva de la eficiencia y la eficacia del sistema de transporte para el logro de los objetivos perseguidos.

<i>Estrategia</i>	<i>Indicador</i>
Estrategias de “evitar”	Criterio: Cambio en el kilometraje de viajes por persona y tiempo en vehículos, a nivel metropolitano y nacional
Planificación integrada del uso de la tierra y el transporte	Un cierto número de ciudades del país han elaborado oficialmente planes integrados de uso de la tierra y transporte Requisitos para el cumplimiento local de los planes regionales integrados del uso de la tierra y el transporte
Urbanización diversificada	Reducción de la distancia promedio del viaje de pasajeros en la ciudad Reducción de la distancia promedio del viaje de mercancías, a nivel regional y nacional Número de unidades desarrolladas expresamente en proyectos de urbanización diversificada Número de proyectos de transporte público que han logrado un desarrollo centrado en el transporte colectivo basado en estaciones Población y empleo por kilómetro cuadrado a lo largo de los principales corredores de transporte público Número de corredores de transporte público que han logrado un aumento en materia de desarrollo y densidad demográfica Cuantía del aumento del valor de los bienes inmuebles a lo largo de los corredores de proyectos de transporte público de calidad

Estrategia

Indicador

Aumento del uso de las teleconferencias en comparación con los viajes de negocios

<i>Estrategia</i>	<i>Indicador</i>
Combustibles y tecnologías más limpias	<p>Cuota de mercado de combustibles alternativos para el transporte por carretera, con inclusión de la electricidad generada por fuentes renovables, el gas natural y biocombustibles gestionados y cultivados de manera sostenible, que no compiten con los cultivos de alimentos</p> <p>Cuota de mercado de los vehículos eléctricos, los vehículos híbridos y los vehículos que utilizan células de combustible</p>
Normas	<p>Normas vigentes sobre la calidad de los combustibles y plazos para alcanzar la norma de calidad de combustible Euro IV (o equivalente)</p> <p>Normas vigentes sobre las emisiones de los vehículos, para cada tipo de vehículo</p> <p>Normas vigentes sobre economía de combustibles, para cada tipo de vehículo</p>
Inspección y mantenimiento	<p>Naturaleza de los requisitos de las pruebas de verificación de los vehículos comerciales, con inclusión de la frecuencia de las pruebas, los niveles de emisiones requeridos, los elementos de seguridad examinados y el número de vehículos retirados de la circulación</p> <p>Número de ciudades que realizan verificaciones sobre las emisiones de los vehículos en las carreteras</p> <p>Tipo de seguro de vehículos estipulado en la legislación nacional y local</p> <p>Número de personas que se someten a exámenes para obtener el permiso de conducción y proporción entre quienes aprueban dicho examen y quienes no lo consiguen</p>
Sistemas de transporte inteligentes	<p>Número de vehículos de transporte público, por ciudad, que utilizan una tecnología para determinar automáticamente la ubicación del vehículo</p> <p>Número de estaciones de transporte público y de vehículos que utilizan pantallas para dar información en tiempo real</p> <p>Número de ciudades que tienen un centro de control para gestionar los incidentes de tráfico y las flotas de transporte público</p>
Transporte de mercancías	<p>Cuantificación de las mejoras en la eficiencia de los vehículos de carga con respecto al combustible</p> <p>Cuantificación de los cambios en los tipos de vehículos de carga</p> <p>Cuantificación de los aumentos de la eficiencia de la red</p>
Estrategias “intersectoriales”	
Seguridad	<p>Reducción del número de accidentes de tráfico</p> <p>Reducción del número de muertes y lesiones relacionadas con el transporte</p> <p>Adopción de un marco de políticas de “accidentes cero”</p>

<i>Estrategia</i>	<i>Indicador</i>
Salud	<p>Nivel de la incidencia de enfermedades y trastornos relacionados con las emisiones de los vehículos de transporte, con inclusión del asma, otras enfermedades pulmonares, enfermedades cardíacas, derrames cerebrales y gripe</p> <p>Reducción del número de días de limitación de las actividades al aire libre debido a cuestiones de salud relacionadas con la calidad del aire</p> <p>Número de ciudades que aplican políticas para prohibir fumar en lugares públicos, incluidos los sistemas de transporte público</p>
Contaminación del aire y ruido	<p>Número de ciudades que controlan la calidad del aire, en particular mediante instalaciones para controlar los contaminantes sólidos (PM10 y PM2.5), óxido de nitrógeno (NOx), óxido de azufre (SOx), monóxido de carbono (CO) y ozono troposférico, especialmente mediante monitores en zonas de mucho tráfico y en puertos</p> <p>Niveles de calidad del aire para los contaminantes sólidos (PM10 y PM2.5), óxido de nitrógeno (NOx), óxido de azufre (SOx), monóxido de carbono (CO) y ozono troposférico, en cada ciudad importante</p> <p>Número de días en que la calidad del aire no supera las normas locales ni las directrices de la Organización Mundial de la Salud respecto de los principales contaminantes en cada una de las ciudades importantes</p> <p>Número de ciudades que tienen programas formales de control del ruido</p> <p>Número de ciudades que realizan verificaciones sobre el terreno del ruido causado por los vehículos</p> <p>Número de ciudades que tienen restricciones con respecto al ruido en determinadas horas del día y programas de reducción del ruido</p> <p>Indicar si el sector del transporte está incluido en las medidas de mitigación apropiadas para cada país y cuáles son los subsectores del</p>

Estrategia

Indicador

Estrategia

Indicador
