



ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, SERVICIOS Y VIVIENDA



ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

La falta de acceso al mar desacelera
la tasa de crecimiento económico.



REUNIÓN DE ALTO NIVEL
SOBRE TRANSPORTE SOSTENIBLE
DE PAÍSES EN DESARROLLO SIN LITORAL
13-14 de Octubre de 2016
SANTA CRUZ - BOLIVIA



#Iniciamosinlitoral



Obras



NACIONES
UNIDAS

**DECLARACIÓN MINISTERIAL DE LOS PAÍSES EN DESARROLLO SIN LITORAL
ADOPTADA EN LA CONFERENCIA DE ALTO NIVEL SOBRE EL TRANSPORTE DE LOS PAÍSES
EN DESARROLLO SIN LITORAL**

Santa Cruz - Bolivia, 13-14 de octubre de 2016





Los océanos son un patrimonio común de la humanidad

En fechas 13 y 14 de octubre de la presente gestión, diecinueve delegaciones de países mediterráneos de África, Asia, Europa y Sudamérica participaron en la Reunión de Alto Nivel sobre Transporte Sostenible de Países en Desarrollo Sin Litoral, llevada a cabo en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra.

Como resultado de esta importante reunión, surgieron conclusiones, mismas que se plasmaron en un documento de 55 puntos, que serán expuestos en la mesa de debate de la Conferencia Mundial de Países Sin Litoral, a llevarse a cabo en Turkmenistán los días 26 y 27 de noviembre de la presente gestión.

La redacción de dicha declaración, refleja unidad e integración por las necesidades comunes de los países mediterráneos, los altos costos del transporte y las transacciones comerciales siguen siendo un obstáculo significativo en los esfuerzos de los Países en Desarrollo Sin Litoral, para alcanzar su potencial en materia de comercio y desarrollo.

La Organización de las Naciones Unidas (ONU), califica como constructivas las conclusiones emanadas en Santa Cruz de La Sierra, lo que compromete a la comunidad internacional a desarrollar el transporte sostenible y buscar un equilibrio entre la propiedad nacional y enlaces internacionales que puedan levantar asociaciones concretas e iniciativas entre los países.

Asimismo, establecer instrumentos de financiamiento dedicados a la infraestructura para los Países en



Desarrollo Sin Litoral, proporcionar una ventanilla dedicada a facilidades especiales para la asignación de recursos para el desarrollo, la manutención de la infraestructura, realizar trabajo analítico y apoyar una mejor preparación de los proyectos. Encuentro que sirvió para concentrar las demandas de los países sin costa, además de dar a conocer sus estrategias para superar los conflictos que entraña esta situación al transporte de su comercio ultramarino.

En 1825, Bolivia nació a la vida independiente con una costa de 400 km en el océano Pacífico. En 1879, Chile invadió y ocupó por la fuerza nuestro territorio del antiguo departamento de Litoral y en 2013, sentó a Chile en los estrados de la Corte Internacional de Justicia (CIJ) de La Haya, en busca de un diálogo abierto y sincero por una salida soberana al mar. Bolivia es parte de este grupo, pero no se considera como un País Sin Litoral, es un país privado temporalmente de su salida soberana al Océano Pacífico, porque NACIÓ CON MAR!!..

Nosotros, los Ministros y representantes de alto nivel responsables del transporte en los países en desarrollo sin litoral (LLDCs), habiéndonos reunido en Santa Cruz, Bolivia, los días 13 y 14 de octubre de 2016,

Reconociendo que los países en desarrollo sin litoral enfrentan desafíos especiales para su desarrollo, asociados a su falta de acceso directo territorial al mar, su lejanía y su aislamiento de los mercados mundiales,

Reconociendo que los altos costos del transporte y de las transacciones comerciales siguen siendo un obstáculo significativo en los esfuerzos de los países en desarrollo sin litoral para alcanzar su potencial en materia de comercio y desarrollo,

Enfatizando que, a pesar del progreso, el desarrollo de nueva infraestructura y la manutención de infraestructura existente relacionada al transporte ferroviario y vial, a los puertos secos, a las vías navegables internas, a los ductos y al transporte aéreo en los países en desarrollo sin litoral siguen siendo inadecuadas, lo que representa un obstáculo importante a la capacidad de los países en desarrollo sin litoral de alcanzar sus objetivos de desarrollo sostenible,

Subrayando el rol importante de una infraestructura de transporte y corredores de tránsito ambientalmente sanos, seguros, eficientes, confiables, asequibles y resilientes para el movimiento eficiente de bienes y personas en el crecimiento económico sostenible, la mejora del bienestar social de las personas y el refuerzo del comercio de los países en desarrollo sin litoral,

Recordando el documento final “Transformando nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible”, que incluye un amplio y comprensivo conjunto de Objetivos de Desarrollo Sostenible y metas universales y transformadoras, de gran alcance y centrados en las personas,

Reconociendo la importancia de alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible y las metas enunciadas en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, incluidas las metas relacionadas al transporte y en particular la meta 3.6, que apunta a reducir a la mitad, de aquí al 2020, el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico; la meta 9.1, que busca desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos, y la meta 11.2, que busca, de aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

Recordando la Agenda de Acción de Addis Abeba de la Tercera Conferencia Internacional sobre la Financiación para el Desarrollo, adoptada el 27 de Julio de 2015, que reconoce la importancia de abordar las diversas necesidades y retos a que se enfrentan los países en situaciones especiales, incluidos los países en desarrollo sin litoral.

Recordando la Declaración de Sendai y el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030.

Recordando el Acuerdo de París derivado del vigésimo primer período de sesiones de la Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (UNFCCC).

Recordando la Declaración de Viena y el Programa de Acción de Viena en favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024, adoptados en Noviembre de 2014, que brindan un plan de acción decenal para abordar las necesidades y los desafíos especiales de los países en desarrollo sin litoral.

Recordando el llamado a la Acción de Livingstone para la Implementación Acelerada del Programa de Acción de Viena, adoptada en la Reunión de Alto Nivel para el Seguimiento de la Conferencia de Viena, realizada en Livingstone, Zambia, en Junio de 2015, que resalta medidas e iniciativas claves para acelerar la implementación del Programa de Acción de Viena.

Tomando nota de la Declaración de Ashgabat, adoptada en la Conferencia de Alto Nivel sobre el Rol de los Corredores de Transporte de Tránsito para Asegurar la Coope-





ción de las prioridades de los Países en Desarrollo Sin Litoral en el informe sobre las perspectivas del transporte global.

Hemos adoptado la siguiente Declaración Ministerial:

Rol del transporte en la búsqueda del desarrollo sostenible en los países en desarrollo sin litoral

1. Acogemos con beneplácito que la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y la Agenda de Acción de Addis Abeba reconozcan las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral, destacamos la importancia de una fuerte sinergia en la implementación de estas agendas y del Programa de Acción de Viena y alentamos la coordinación y coherencia en el seguimiento de la implementación de las mismas;

2. Hacemos notar que el transporte y la movilidad son centrales al desarrollo sostenible y reconocemos la importancia del movimiento eficiente de personas y bienes y del acceso al transporte ambientalmente sano, seguro y asequible para todos en forma equitativa, incluidos los trabajadores del sector de transportes y en particular los trabajadores itinerantes, en respeto a los derechos humanos.

3. Enfatizamos el rol facilitador del transporte sostenible en la integración regional y en el desarrollo económico de los países en desarrollo sin litoral y reconocemos el potencial transformador del transporte para el cambio económico estructural en los países en desarrollo sin litoral cuando el transporte está plenamente alineado con la logística y con las oportunidades de desarrollo de las personas.

4. Nos comprometemos a integrar el transporte sostenible en los planes de desarrollo nacionales y regionales, inclusive a través del establecimiento y de la expansión de los sistemas nacionales de transporte sostenible para el movimiento de personas y bienes.

5. Subrayamos que en el establecimiento de nueva infraestructura y nuevas redes de transporte sostenibles se deberá considerar la resiliencia a los impactos del cambio climático y otros shocks - embates naturales y económicos.

6. Enfatizamos que, las consideraciones sobre bajas emisiones de gases de efecto invernadero, la eficiencia y equidad deben estar en primera línea al desarrollarse sistemas de transporte sostenible.

ración Internacional, Estabilidad y Desarrollo Sostenible, realizada en Ashgabat, los días 3 y 4 de Septiembre de 2014.

Recordando la Resolución 69/213 denominada La contribución de los corredores de transporte y tránsito a la cooperación internacional para el desarrollo sostenible y la Resolución 70/197, denominada Hacia una cooperación amplia entre todos los medios de transporte para promover corredores de tránsito multimodales sostenibles.

Recordando la declaración adoptada en la Quinta Reunión de Ministros de Comercio de los Países en Desarrollo sin Litoral, realizada en Junio del 2016 en Ginebra, bajo el tema "Aprovechar el potencial comercial de los Países en Desarrollo Sin Litoral para acelerar la implementación del Programa de Acción de Viena y de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible".

Reafirmando que los Países Sin Litoral tendrán derecho de acceso desde y hacia el mar para ejercer los derechos que se estipulan en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, incluyéndose aquellos relativos a la libertad del alta mar y al patrimonio común de la humanidad. Con este fin, los países sin litoral gozarán de libertad de tránsito a través del territorio de los estados de tránsito por todos los medios de transporte.

Acogiendo con beneplácito la Conferencia Global sobre el Transporte Sostenible a realizarse los días 26 y 27 de Noviembre del 2016 en Ashgabat, Turkmenistán.

Tomando nota con reconocimiento del trabajo del Grupo Asesor de Alto Nivel del Secretario-General sobre Transporte Sostenible, y esperando atentamente la considera-



7. Apoyamos la noción de que las operaciones de transporte y los servicios de logística eficientes están inter-relacionados y, por lo tanto, son decisivos para reducir los efectos de la lejanía, en particular en las interfaces modales, terminales de carga y puertos, incluidos los puertos secos, que juegan un rol fundamental en el comercio de los países en desarrollo sin litoral.

8. Recalcamos que las regulaciones de comercio y transporte a nivel nacional, así como a nivel bilateral y regional, incentivan los servicios de transporte y comercio eficientes y costo - efectivos.

9. Promovemos nodos logísticos eficientes para generar economías de escala y para facilitar la consolidación del transporte entre ellos, con impactos positivos en términos de reducción de costos y atraídos -y sobretodo- de mayor confiabilidad.

Corredores y sistemas de tránsito y transporte sostenibles

10. Reconocemos la importancia del transporte intermodal internacional y de los corredores de tránsito en el movimiento seguro, confiable y asequible de bienes y personas para apoyar el crecimiento económico, la construcción de capacidad productiva, la mejora del bienestar social y el fortalecimiento de la cooperación y del comercio internacional entre Estados Miembros.

11. Reconocemos la importancia del transporte y de los corredores de tránsito en la promoción de la

conectividad urbana-rural, entre países y al interior de ellos, para impulsar el crecimiento económico a nivel local y regional, promocionar las conexiones entre ciudades, poblaciones y recursos y facilitar el comercio intrarregional e interregional.

12. Enfatizamos, en relación a los sistemas de tránsito y transporte sostenibles, los esfuerzos colaborativos robustos en el desarrollo y la interconexión de infraestructura de transporte multimodal, la promoción de un ambiente jurídico y arreglos institucionales favorables y el fuerte liderazgo nacional para asegurar mecanismos cooperativos entre países en desarrollo sin litoral y países de tránsito, sobre la base de normas y prácticas internacionales y de los principios de equidad, comprensión y beneficio mutuo.

13. Afirmamos que el desarrollo de infraestructura confiable y asequible, la conectividad regional y su vinculación adecuada a través de la ciencia, la tecnología y la innovación, incluidos el transporte, las carreteras, la energía y las telecomunicaciones, son elementos esenciales para mejorar la calidad de vida de nuestros pueblos, alcanzar la transformación estructural y avanzar en dirección al desarrollo sostenible de nuestros países.

14. Hacemos hincapié en la necesidad de promocionar integración regional significativa que incluya la cooperación entre países y en la importancia de mejorar las instalaciones existentes de infraestructura de transporte para la implementación del Programa de Acción de Viena.





15. Enfatizamos que el establecimiento y la manutención de infraestructura y sistemas de transporte seguros, confiables, eficientes y de calidad sigue siendo fundamental para que los países en desarrollo sin litoral puedan reducir sus costos de transporte y comerciales, mejorar su competitividad e integrarse plenamente en los mercados regionales y globales.

16. Afirmamos que la responsabilidad primaria del establecimiento de sistemas de tránsito efectivos es de los Países en Desarrollo Sin Litoral y de los Países de Tránsito, y reconocemos la necesidad de desarrollar políticas relevantes para apoyar la creación de sistemas de tránsito efectivos, reconociendo asimismo el papel decisivo del apoyo internacional en las áreas de finanzas, tecnología y capacitación.

17. Subrayamos la necesidad de un rol creciente de las organizaciones regionales, sub-regionales y de corredores en el desarrollo de la infraestructura de transporte.

18. Enfatizamos la necesidad de tratar de forma urgente las conexiones ausentes y que se mejoren las carreteras, vías ferroviarias y vías navegables para contar con redes eficientes y fluidas de infraestructura de transporte al interior de los países y a través de sus fronteras.

19. Reafirmamos que las vías navegables interiores proporcionen servicios de tránsito y de transporte para que los Países en Desarrollo Sin Litoral puedan acceder al mar. La eficiencia de los servicios de tránsito en dichas vías requiere mejor infraestructura. En este sentido, son necesarios mayores esfuerzos para expandir la infraestructura fluvial en los corredores que conectan los Países en Desarrollo Sin Litoral a los puertos oceánicos.

20. Hacemos hincapié en la importancia de los corredores internacionales de comercio y transporte, incluidos los corredores bioceánicos, en la integración regional para promocionar acceso desde el mar y hacia el mar en forma irrestricta, eficiente y costo-efectiva por carreteras, puertos, aeropuertos, ferrovías y vías navegables, sobre la base de la libertad de tránsito.

21. Reafirmamos la importancia de desarrollar y actualizar la infraestructura vial y de ferrovías, asegurando la manutención de la infraestructura existente a nivel nacional, sub-regional y regional.

22. Enfatizamos que la eficiencia de las operaciones portuarias depende de una infraestructura adecuada y de una buena gestión. Se debe promocionar mayor cooperación y coordinación entre instituciones públicas y privadas que tienen responsabilidad del tránsito en los puertos, incluida la administración aduanera, personal de seguridad, autoridades portuarias, bancos comerciales, agentes de nacionalización, despachantes y compañías de seguros. Deben promoverse los puertos secos en los Países en Desarrollo Sin Litoral y de tránsito.

23. Reafirmamos que los ductos (oleoductos and gasoductos) son un medio efectivo para el transporte del petróleo y gas natural. Incentivamos a los Países en Desarrollo Sin Litoral y de Tránsito a cooperar y coordinar acciones para la construcción de ductos por las vías más adecuadas y costo-efectivas.

24. Destacamos que el transporte aéreo requiere inmensos recursos para la inversión en infraestructura y en un fuerte marco de apoyo para optimizar la conectividad, en particular lo relacionado con las mejoras en los servicios de navegación aérea, sistemas aeroportuarios, facilitación, intermodalidad y actividades de las compañías aéreas. Incentivamos, además, el promover sinergias sostenibles entre el transporte aéreo, el turismo y el comercio.

25. Subrayamos que debe promocionarse la armonización, simplificación y estandarización de las reglas y de la documentación, incluida la implementación plena y efectiva de las convenciones internacionales sobre el transporte y el tránsito y los acuerdos bilaterales, sub-regionales y regionales. Instamos a los Estados Miembros a acceder y ratificar oportunamente las convenciones internacionales, regionales y sub-regionales relevantes y los demás instrumentos legales relacionados al tránsito, transporte y facilitación del comercio, así como asegurar su efectiva implementación, con miras a reducir los precios y el tiempo de transporte para los Países en Desarrollo Sin Litoral.

26. Enfatizamos que la cooperación sobre políticas de tránsito, leyes y regulaciones fundamentales entre Países en Desarrollo Sin Litoral y sus vecinos de tránsito es fundamental para la solución efectiva e integral a los problemas del comercio transfronterizo y del tránsito, y destacamos que esta cooperación debiera ser promocionada sobre la base del interés mutuo de Países en Desarrollo Sin Litoral y de Tránsito, con miras a facilitar un cambio transformador en las vidas de las personas.

27. Hacemos hincapié en la importancia de que los países en tránsito garanticen el libre tránsito, sin restricciones y eficiente a través de sus territorios para los países en desarrollo sin litoral, permitiendo que disfruten de acceso libre y directo a la alta mar.

28. Afirmamos que el tráfico en tránsito no deberá ser condicionado a la recolección de tasas o gravámenes sobre el tránsito, más allá de los cobros por el transporte o aquellos compatibles con los gastos administrativos generados por el tránsito o con el costo de los servicios prestados, y destacamos que una mejor facilitación del comercio, inclusive a través de una mayor racionalización y armonización de procedimientos aduaneros y de tránsito y mayor transparencia son fundamentales para la utilización efectiva de los corredores de transporte.



Medios de implementación para el transporte sostenible

29. Reconocemos la necesidad de cooperación internacional continua para abordar los asuntos relacionados al transporte y a los corredores de tránsito como una contribución importante para el desarrollo sostenible.

30. Incentivamos a las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas y a otras organizaciones internacionales relevantes, donantes bilaterales y multilaterales y el sector privado, a coordinar sus esfuerzos y a colaborar en el mejoramiento de la asistencia financiera y técnica a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito para asegurar el desarrollo del transporte sostenible e inclusivo.

31. Reafirmamos la importancia de la cooperación Norte-Sur y del fortalecimiento de la cooperación Sur-Sur y triangular para apoyar los esfuerzos de desarrollo de los países en desarrollo sin litoral, y encomiamos los esfuerzos realizados en el sentido de construir infraestructura de tránsito para el transporte en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Pedimos que estos esfuerzos sean ampliados y reiteramos que la cooperación Sur-Sur es un complemento y no un sustituto a la cooperación Norte-Sur.

32. Enfatizamos que las alianzas entre países en desarrollo sin litoral y países de tránsito son mutuamente beneficiosas para la mejora y mantención regular de la infraestructura de conectividad y para los arreglos técnicos y administrativos de sus sistemas de transporte, aduana y logística. Incentivamos, por lo tanto, a los países sin litoral y de tránsito a dedicar una mayor porción de la inversión pública al desarrollo y a la mantención de la infraestructura de transporte sostenible, con el apoyo de los socios para el desarrollo.



33. Hacemos un llamado a los socios para el desarrollo para que apoyen a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito a establecer regímenes multilaterales sostenibles y eficientes para el tránsito y el transporte de tránsito que involucren actores públicos y privados y para que incentiven y apoyen el intercambio de mejores prácticas relacionadas a experiencias, políticas e iniciativas.

34. Alentamos al Banco Mundial y a otros bancos multilaterales de desarrollo, incluidos los bancos regionales como el Banco Interamericano de Desarrollo, el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), el Banco Africano de Desarrollo, el Banco Asiático de Desarrollo, el Banco Islámico de Desarrollo, el Banco Europeo de Inversiones, y el Banco Europeo para la Reconstrucción y el Desarrollo, en colaboración con otros actores, a tratar las brechas en la infraestructura relacionada al comercio, al transporte y al tránsito, a completar los eslabones faltantes que conectarían, entre otros, los países en desarrollo sin litoral al interior de las redes regionales; y a establecer instrumentos de financiamiento dedicados a la infraestructura para los países en desarrollo sin litoral y proporcionarles una ventanilla dedicada y facilidades especiales para la asignación de recursos para el desarrollo y la mantenimiento de la infraestructura, realizar trabajo analítico y apoyar una mejor preparación de los proyectos.

35. Hacemos un llamado a una rápida ratificación e implementación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio. Instamos a los miembros a que continúen a proporcionar y mejorar la asistencia a la capacitación, técnica y financiera, a los países en

desarrollo sin litoral en forma sostenible para la efectiva implementación del Acuerdo.

36. Celebramos el lanzamiento del Foro Global de Infraestructura, encabezado por los bancos de desarrollo multilaterales, el 16 de Abril del 2016 en Washington, DC. Enfatizamos que el Foro debe tratar las necesidades de infraestructura de los países en desarrollo sin litoral en forma focalizada.

37. Celebramos la Plataforma Global de Infraestructura establecida por los bancos multilaterales de desarrollo y hacemos un llamado a que se otorgue especial prioridad a los países en desarrollo sin litoral en el acceso a los fondos de este instrumento.

38. Alentamos a los nuevos bancos multilaterales de desarrollo tales como el Nuevo Banco de Desarrollo y el Banco Asiático de Inversiones en Infraestructura a expandir la asignación de asistencia financiera y técnica para la infraestructura y servicios de transporte sostenible a los países en desarrollo sin litoral.

39. Celebramos el lanzamiento, el 26 de Septiembre del 2015, de la Alianza Global para el Transporte Sostenible, desarrollada por la Unión Internacional del Transporte por Carretera y el Pacto Mundial de las Naciones Unidas, y destacamos que la Alianza debe dar especial atención a las necesidades de los países en desarrollo sin litoral.

40. Reconocemos la necesidad de desarrollar las políticas necesarias y marcos regulatorios para promover el involucramiento del sector privado en

el desarrollo de la infraestructura de transporte y promocionar un ambiente propicio para la atracción de la inversión extranjera directa.

41. Hacemos hincapié en la necesidad de movilizar, según corresponda, recursos financieros adicionales para el desarrollo y la manutención de servicios e infraestructura de transporte sostenible en los países en desarrollo sin litoral, inclusive a través de la promoción de alianzas público-privadas, para alcanzar el desarrollo sostenible e inclusivo. Alentamos el involucramiento de las asociaciones comerciales de transporte vial, ferroviario, de vías navegables internas y de transporte aéreo en los proyectos público-privados.

42. Alentamos las soluciones innovadoras, la iniciativa empresarial y el uso de tecnologías modernas, de costos-efectivos y adaptadas a las realidades locales en el sector de transporte.

43. Instamos a los socios desarrollados a proporcionar apoyo financiero y de capacitación a los países en desarrollo sin litoral para permitir que avancen en la investigación y amplifiquen los sistemas y las tecnologías sostenibles y amigables con el medio ambiente.

44. Alentamos a las organizaciones internacionales a hacer uso de los mecanismos de financiamiento climático relacionados al transporte disponibles para los países en desarrollo sin litoral.

45. Hacemos un llamado al sistema de las Naciones Unidas, a otras organizaciones internacionales, bancos de desarrollo regionales y multilaterales,

donantes multilaterales y bilaterales y al sector privado a que proporcionen a los países en desarrollo sin litoral y sus países de tránsito apoyo amplio y de largo plazo para la capacitación con miras a ayudarlos a desarrollar proyectos de transporte sostenible financiados y diseñar políticas públicas que apoyen las inversiones en infraestructura sostenible.

El camino hacia delante (al futuro)

46. Hacemos un llamado a que las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales apoyen a los países en desarrollo sin litoral con asistencia técnica y capacitación para el establecimiento de metodologías amplias de monitoreo y evaluación para el transporte sostenible en el contexto de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y del Programa de Acción de Viena.

47. Nos comprometemos a participar plenamente en la implementación del Programa de Acción de Viena y de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y a mejorar los sistemas de transporte en beneficio de los países en desarrollo sin litoral, así como a promocionar el transporte sostenible en los países en desarrollo sin litoral, fortaleciendo la coordinación de estos países con los países en tránsito, e implementar plenamente los resultados y recomendaciones de esta reunión.

48. Saludamos y apoyamos las iniciativas regionales para la implementación del Programa de Acción de Viena, como las iniciativas del Estado Plurinacional de Bolivia y la República del Paraguay para lanzar, con el apoyo de la Comisión Económica para Latinoamérica y el Caribe (CEPAL), un plan



regional de trabajo para la implementación del Programa de Acción de Viena en Sudamérica, combinando la actualización de estudios analíticos con entrenamiento y fortalecimiento del diálogo regional de acuerdo con los objetivos y prioridades del Programa de Acción de Viena.

49. Saludamos y apoyamos otras iniciativas regionales como los Proyectos de Integración del Corredor Norte (NCIP por siglas en inglés) en África del Este para fortalecer asociaciones entre los países sin litoral y de tránsito en áreas prioritarias de la integración regional, y el desarrollo de infraestructuras de transporte y energía que está en línea con la ejecución del Programa de Acción de Viena.

50. Hacemos un llamado a todos los socios de desarrollo e instituciones financieras a incrementar la asignación de recursos financieros para acelerar el desarrollo de la infraestructura de transporte sostenible y servicios relacionados en los países en desarrollo sin litoral, complementando sus esfuerzos e inversiones nacionales.

51. Hacemos un llamado a los Estados Miembros, organizaciones internacionales y otros actores a reconocer las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral en el documento final de la Conferencia Global sobre el Transporte Sostenible a realizarse en Ashgabat, Turkmenistán, en particular aquellas relacionadas a infraestructura y sistemas sostenibles de transporte e infraestructura, incluidos la infraestructura de tránsito y de cruce de fronteras, procedimientos y operaciones eficientes de tránsito y transporte, marcos legales adecuados para el transporte de tránsito, asegurando acceso irrestricto al mar y desde el mar y financiamiento suficiente para el transporte sostenible de forma que se asegure la conexión a los mercados internacionales.

Reconocimiento

52. Agradecemos al gobierno del Estado Plurinacional de Bolivia por haber auspiciado esta reunión y por su generosa hospitalidad durante nuestra estadía en Santa Cruz.

53. Expresamos nuestro sincero agradecimiento por los esfuerzos realizados por Zambia en su capacidad de Presidente Global del Grupo de los Países en Desarrollo Sin Litoral y a Paraguay en su capacidad de Coordinador para temas de comercio y desarrollo del Grupo de Países en Desarrollo Sin Litoral en Ginebra.

54. Expresamos nuestra gratitud por el apoyo sustantivo y financiero del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas y de la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Desarrollados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo.

55. También reconocemos con agradecimiento la participación activa y sustantiva de otros socios de desarrollo como las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas, otras organizaciones internacionales, el sector privado y otros actores.



REUNIÓN DE ALTO NIVEL SOBRE TRANSPORTE SOSTENIBLE DE PAÍSES EN DESARROLLO SIN LITORAL

13-14 de Octubre de 2016
SANTA CRUZ - BOLIVIA



FRAGMENTOS DEL DISCURSO DE INAUGURACIÓN REUNIÓN DE ALTO NIVEL SOBRE TRANSPORTE SOSTENIBLE DE PAÍSES EN DESARROLLO SIN LITORAL (Presidente Evo Morales Ayma)

Este grupo de países en desarrollo sin litoral no debería existir, no debería existir un solo país en nuestro planeta que no tenga una salida soberana al mar.

El problema de la mayoría de los países sin litoral, no solo refiere a la distancia al mar, sino principalmente a las barreras artificiales establecidas por políticas discriminatorias y de exclusión que recibimos por parte de muchos de los países de tránsito.

Pero mucho más grave aún, es que los países en desarrollo privados de litoral nos enfrentemos. Todos los pueblos del mundo somos copropietarios de nuestro patrimonio común, como son los océanos, y no deben existir pueblos superiores ni inferiores

El capitalismo que pretende controlar la economía mundial, nos ha llevado al empobrecimiento extremo, ha dejado de tener la moral para decirnos lo que debemos hacer. Las grandes empresas que se alimentan de este injusto sistema deben dejar de crecer a costa de la dependencia, de la pobreza y el hambre de los trabajadores y de los pueblos privados de litoral.

El mundo sabe que existen muchos temas no resueltos, pero sin lugar a dudas la situación de nuestros países privados de litoral, es uno de los problemas que más urgentemente debemos resolver. Uno de los mayores obstáculos que atraviesan nuestros países, es la falta de infraestructura para el transporte, los costos del transporte y del comercio.

La principal ruta chilena utilizada para el comercio exterior boliviano, se encuentra en pésimo estado, provocando daños a los camiones y demoras de más de 8 horas para transitar tan solo 190 kilómetros de ruta.

Chile convirtió la mediterraneidad de Bolivia en un rentable negocio para algunas empresas que manejan el monopolio de los principales puertos que utiliza la carga boliviana, quienes en vez de respetar los derechos a libre tránsito imponen obstáculos y priorizan el lucro antes de las inversiones que permitan soportar el crecimiento del comercio exterior boliviano.

Buscamos que la Corte Interamericana de Justicia CIJ, disponga que Chile, está obligado a negociar con Bolivia de buena fe y de manera eficaz, para un acceso soberano al pacífico.

El mundo de hoy está gobernado por un pequeño club de países y empresas poderosas que se han encargado de imponer sus reglas de juego en la economía, en las finanzas internacionales, en los intercambios comerciales, en la industria, la ciencia y tecnología y también en nuestro derecho legítimo de acceso al mar.

Frente a esta arrogancia, los países privados de litoral debemos unirnos. Solo la unidad permitirá hacer frente a los intereses empresariales que lucran con nuestra situación, solamente la unidad permitirá nuestra independencia.



REUNIÓN DE ALTO NIVEL SOBRE EL TRANSPORTE DE LOS PAÍSES EN DESARROLLO SIN LITORAL



32 Países Sin Litoral

16 de África
10 de Asia
4 de Europa
2 de Sudamérica



REUNIÓN DE ALTO NIVEL
SOBRE TRANSPORTE SOSTENIBLE
DE PAÍSES EN DESARROLLO SIN LITORAL

