



MISIÓN PERMANENTE DE MÉXICO

**Statement by Mr. Antonio Cuesta, Deputy Director General,
Ministry of Foreign Affairs of Mexico, on Transport during the
Intergovernmental Preparatory Meeting of the 19° Session of the
Commission on Sustainable Development
ECOSOC**

New York, 1 March 2011.

Check against delivery

Good afternoon Mr. Chairman,

Being this the first time that my delegation takes the floor, I would like to congratulate you for appointment as President of the 19° Session of the Commission on Sustainable Development and to reiterate my country's support, convinced that under your leadership the present thematic cycle of the CSD will successfully conclude.

Mr. Chairman,

An integral transport policy, the creation of infrastructure and adequate services to satisfy the population's mobility demand are an essential condition for sustainable development, particularly nowadays, when the growing urbanization and motorization directly affect in the non-sustainable use of energy, in the increase of greenhouse gas emissions, and in the incessant deterioration of life quality in big cities, with negative impacts on the environment as well as on public health.

In regard to actual transport challenges, it is necessary to implement adequate environmental strategies, with the purpose of establishing clean, viable, economical and proper transport systems, looking to avoid or reduce the number of trips and promoting the use of transport with low or none carbon emissions.

To achieve this goal, it is necessary to establish investment and incentive policies destined to improve and widen public transport systems, intra and inter urban, and to facilitate mobility in rural zones.

The integral planning of urban and rural transport, as well as normative and fiscal policies, along with the development of new technologies and a better international cooperation, are key factors so that the transport sector can meet the sustainable development demands.

Particularly, it is essential to promote the following policies:

- To favor public transport systems
- To develop an urban-regional plan of soil use, articulated with transport system planning, favoring the public transport system

- To promote the use of bus systems of fast transit through lanes confined in big and average cities, as they constitute a system with no high costs, and that it contributes to improve public transport and to reduce contaminant emissions in the atmosphere.
- To promote the use of railway infrastructure for suburban trains, whose viability is not limited only to big metropolis, but also to cities with average dimensions
- In the rural sphere, it is necessary to promote the so-called integral plan of rural access
- To promote inland water maritime transport and the so-called short distance maritime transport
- To strengthen intermodal transport, as they allow to rationalize transport in accordance to the characteristics of each mode and, this way, contribute in reducing energy use and the sustainability of goods and people mobility

If consolidating an integral transport policy, creating an infrastructure and services often require very long terms and many investments, at the same time transport infrastructure can provide services and benefits for decades and even generations.

On the other hand, countries that manufacture motor vehicles also have the big responsibility of constantly improving their technologies and transport systems, incorporating systems that control and regulate the quality and economy of fuels, as well as the vehicle emissions.

Considering that the norms, rules and protocols differ among countries, it is possible to identify the following inclusive and common goals:

- a) To limit the use of fuel for big motors
- b) To reduce the dependence on energy imports, and
- c) To protect urban air quality

Experience has demonstrated that mandatory norms for fuel saving, as well as periodic inspections of motor vehicles and emission tests, turn out to be useful and efficient tools to stop the growing use of fuels and to improve urban air quality, as long as the valid set of norms is effectively applied and respected.

Finally, Mr. Chairman, it is necessary to identify and transform some commercial and financial practices that could neutralize the effectiveness of transport sustainable strategies, for example:

- a) Developed countries import of used vehicles of a considerable age, which tend to be harmful for the environment. This is why it is necessary to regulate the trade of second-hand vehicles that continue to be an important policy alternative for developing countries
- b) Conventional loans and project financing on behalf of the World Bank and the Regional Development Banks, concentrated in highway transport infrastructure that often represents 75 percent or more of the total of transport project financing to the detriment of other transport systems as there is a perception that public transport investment and maintenance, including urban public transport, require high allowances, some of which can't always be justified. We hope that international financial organizations redirect their financial strategies in the transport sector, under a new sustainable development scope.

Thank you.



MISIÓN PERMANENTE DE MÉXICO

**Intervención del Sr. Antonio Cuesta, Director General Alterno,
Secretaría de Relaciones Exteriores de México, sobre Transporte durante la
Reunión Preparatoria Intergubernamental de la 19ª Sesión de la Comisión sobre el Desarrollo
Sostenible
ECOSOC**

Nueva York, 1 Marzo 2011.

Cotejar contra lectura

Señor Presidente:

Siendo esta la primera vez que mi delegación hace uso de la palabra, me permito felicitarlo por su nombramiento como Presidente de la CDS19 y reiterarle el apoyo de mi país, convencidos de que bajo su liderazgo el presente ciclo temático de la CDS concluirá sin duda, de manera exitosa.

Señor Presidente:

Una política integral de transporte, creación de infraestructura y de servicios adecuados para satisfacer las demandas de movilidad de la población, es condición esencial para el desarrollo sostenible, particularmente hoy día, cuando la creciente urbanización y motorización inciden directamente en el consumo no sostenible de energía, en el aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero, y en el deterioro incesante de la calidad de vida en las grandes ciudades, con impactos negativos tanto en materia ambiental como en la salud pública.

Ante los actuales desafíos del transporte, es necesario impulsar estrategias ambientales apropiadas, con el objetivo de establecer sistemas de transporte limpio, viable, económico y digno, buscando evitar o reducir el número de viajes y fomentando el uso de transportes con bajas o nulas emisiones de carbono.

Para alcanzar este objetivo, resulta necesario establecer una política de incentivos y de inversiones destinadas a mejorar y ampliar los sistemas integrados de transporte público, intra e inter urbano, y facilitar la movilidad en las zonas rurales.

La planificación integrada del transporte urbano y rural, así como las políticas de apoyo fiscal y normativo, junto con el desarrollo de nuevas tecnologías y una mayor cooperación internacional, son factores clave para lograr que el sector del transporte cumpla con las exigencias del desarrollo sostenible.

De manera particular, es prioritario promover las siguientes políticas:

- Privilegiar los sistemas de transporte público.
- Desarrollar una planeación urbana-regional de usos del suelo que se encuentre articulada con la planeación de los sistemas de transporte, privilegiando el sistema de transporte público.
- Fomentar la aplicación de proyectos de Sistema de tránsito rápido de autobuses por carriles confinados en ciudades grandes y medias, ya que constituyen un sistema que no representa altos costos, y contribuye a mejorar el transporte público y a reducir la emisión de contaminantes a la atmósfera.

- Promover la utilización de infraestructura ferroviaria para trenes suburbanos, cuya viabilidad no se limita sólo a las grandes metrópolis, sino a ciudades de dimensión media.
- En el ámbito rural, es necesario impulsar la llamada planificación integral de accesibilidad rural.
- Impulsar el transporte marítimo de cabotaje y el llamado transporte marítimo de corta distancia.
- Fortalecer los sistemas de transporte intermodal, toda vez que los mismos permiten racionalizar el transporte en función de las características de cada modo y, por lo tanto, contribuyen a reducir el consumo energético y a la sustentabilidad de la movilidad de mercancías y personas.

Si bien consolidar una política integral de transporte, creación de infraestructura y de servicios requiere a menudo de plazos muy largos y cuantiosas inversiones, al mismo tiempo, la infraestructura de transporte, al ser duradera, puede proporcionar servicios y beneficios durante décadas o incluso generaciones.

Por otra parte, los países que fabrican vehículos de motor tienen también la gran responsabilidad de mejorar constantemente sus tecnologías y sistemas de transporte, incorporando sistemas que controlen y regulen la calidad y la economía de los combustibles, así como las emisiones de los vehículos.

Considerando que las normas, reglamentos y protocolos difieren entre los países, es posible identificar los siguientes objetivos que son comunes e incluyentes:

- (a) Limitar el consumo de combustible para motores grandes,
- (b) Reducir la dependencia de las importaciones de energía, y
- (c) Proteger la calidad del aire urbano.

La experiencia ha demostrado que las normas obligatorias de ahorro de combustible, así como las inspecciones periódicas de vehículos de motor y de la prueba de emisiones, resultan ser herramientas útiles y eficaces para detener el uso creciente de combustibles y mejorar la calidad del aire urbano, siempre que la normativa vigente se aplique y respete efectivamente.

Finalmente señor Presidente, es necesario identificar y transformar algunas prácticas comerciales y financieras que podrían neutralizar la efectividad de las estrategias sustentables en materia de transporte, por ejemplo:

- a) la importación por parte de países en desarrollo, de vehículos usados de una edad considerable, que tienden a ser ambientalmente dañinos. Por eso es necesario regular el comercio de vehículos de segunda mano, que continúan siendo una opción de política importante para países en desarrollo.
- b) Los préstamos convencionales y financiamiento de proyectos por parte del Banco Mundial y los Bancos regionales de desarrollo, concentrados en la infraestructura de transporte por carretera, que por lo general representa alrededor del 75 por ciento o más del total de la financiación de proyectos de transporte, en detrimento de otros sistemas de transporte, pues existe la percepción de que las inversiones y el mantenimiento del transporte público, incluido el transporte público urbano, requieren de altos subsidios, algunos de los cuales no siempre puede estar justificada. Se espera que las organizaciones financieras internacionales reorienten su estrategia de financiamiento para el sector transporte, bajo la nueva óptica del desarrollo sostenible.

Gracias señor Presidente