

SESIÓN DE MINISTROS
MINISTERS' SESSION
SÉANCE DES MINISTRES

Temas y mesas de trabajo

TEMA 2

DESARROLLO AMBIENTALMENTE RESPONSABLE
ENVIRONMENTALLY RESPONSIBLE DEVELOPMENT
UN DEVELOPPEMENT RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

ITF/OECD

Ecuador
Honduras
Kenia
Tanzania
Madagascar
Guatemala
Rusia

ITF/OECD

Ecuador
Honduras
Kenya
Tanzania
Madagascar
Guatemala
Russia

FIT/OCDE

Equateur
Honduras
Kenya
Tanzanie
Madagascar
Guatemala
Russie

MODERADOR:

PEDRO FERRIZ DE CON

Periodista y productor de poticieros

Journalist and producer of newscasts

Journaliste et producteur de bulletins d'information

México



Muchas gracias a Dionisio Pérez Jácome, Secretario de Comunicaciones y Transportes. Queremos agradecer a todos los ministros que aquí han intervenido en esta mesa. Vemos que hay la necesidad de fuertes inversiones para la construcción de la infraestructura, que hay que optimizar ésta, que hay que tenerla con un buen sistema de mantenimiento, que no solamente los recursos públicos y de impuestos, sino que los recursos privados hoy son necesarios. Hay que ver que haya una astringencia de recursos y que últimamente se

ha hecho más aguda, desde la crisis económica del 2008 hasta la fecha y que, con todo ello, de todas maneras, crisis o no, las necesidades de los pueblos en términos de la construcción y mantenimiento de una infraestructura de comunicación, independientemente de si hay o no crisis financiera, es un elemento que se tiene que tomar en cuenta y que es fundamental para mantener la actividad económica, política y social de todos los pueblos... y que aquí, independientemente de todo, se tiene que hacer a partir de un postulado que propone el Banco Mundial de hacer más con menos, inversiones eficientes de mediano y de largo plazo. Primera mesa de trabajo.

Yo quisiera invitar rápidamente a la siguiente... Hay muchas cosas que ventilar y... unos de los temas fundamentales que hoy nos ocupa es nuestra relación, de la construcción de infraestructura, de la actividad del hombre en lo general, de la construcción de la infraestructura en particular con el medio ambiente. No es que sea una moda el medio ambientalismo, es que es una necesidad de nuestros tiempos, cuando vemos que hay factores reales que han atentado en contra de la estabilidad de nuestro planeta. Por lo mismo, los grandes proyectos de infraestructura humana, deben de ser vistos con esta óptica... para lo que quiero invitar a Carole Coune, Secretaria General del Foro Internacional del Transporte de la Organización para la Cooperación del Desarrollo Económico la OCDE, para que ella proponga este tema que es fundamental de las sociedades modernas, sobre todo para evitar, para frenar, para contener el deterioro ecológico de nuestro planeta, en función de la necesidad de seguir construyendo para el planeta y, al mismo tiempo, hacerlo de la manera menos agresiva posible.

Y con esto Carole Coune, le doy el foro para que nos introduzca a este tema, que es de fundamental interés para el futuro sustentable de proyectos de esta naturaleza... Carole.



Dear ladies and gentleman, ministers, it's true. Transport has considerable impacts on the health and on the environment. True. Air pollution, greenhouse gas emissions and noise. But first and foremost, transport is a major factor in shaping the overall quality of life for all of us.

Organizing it well, therefore, is imperative. Successful life diversities, manage congestion on the road, invest in public transport and in roads, they coordinate vessels and rails systems effectively and they protect space for pedestrians and cyclists.

They deliver a full developed public transport and safe walking and cycling to ensure accessibility for all parts of society. And they provide high quality roads, rail and air links to ensure business can prosper.

Transport is a critical factor in delivering green roads. The sector has to innovate, to cut its environmental footprints, and new transport industries and transport infrastructure investments will be more chance for growth in the long term.

In fast growing economies in Latin America and in Asia will determine in large path how transport and environmental footprint will evolve at a global level. Perhaps the most fundamental question is how much investment in transport we need for growth. We have a solid tradition in the transport sector of assessing the benefits of investment and set their hurdle high, usually progressing on a project that ... benefits at least three times they costs.

Pour le long terme, la stimulation de l'innovation pour favoriser la croissance verte appellera souvent des décisions économiques difficiles. Si nous voulons réduire de manière significative les émissions il nous faudra nous tourner résolument vers des carburants pauvres en carbone ce qui revient à aborder l'électrification du transport. Mais la technologie évolue très rapidement et les véhicules

électriques pourraient bien être devancés, par exemple, par les piles à combustible alimentés par de l'hydrogène provenant d'algues et de photosynthèse. Donner aujourd'hui la préférence à une technologie est assez risqué. Les grandes entreprises ont du mal à financer les investissements qui seraient nécessaires pour produire à large échelle des véhicules alternatifs.

Mais les gouvernements peuvent intervenir utilement dans la prise en charge de certains coûts de développement de véhicules ou de composants alors que ceux-ci restent non compétitifs par rapport aux voitures traditionnelles faute d'avoir pu profiter des avantages économiques et techniques qui se dessinent dans le cadre d'une production à large échelle.

La Suisse, la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni, la Chine et beaucoup d'autres pays ont développé des programmes importants pour aider au développement des véhicules électriques. Leurs partenaires industriels ont dépensé beaucoup d'argent et initient la crédibilité sur un succès. Malheureusement, la durée de la crise financière entraîne la suppression de certaines aides.

Mais l'impérative politique de conversion vers des voitures pauvres en carbone n'est pas abandonnée, car ces interventions sont plus que jamais nécessaires, tant que le risque de ne pas réduire suffisamment les émissions des airs durs est plus grand que celui lié à la mise en place d'aide financière.

Plus généralement, l'industrie automobile a besoin d'un cadre qui puisse sécuriser les investissements consentis. Ceux-ci incluent aussi les investissements visant les économies de carburant pour les véhicules et sans le diesel car sur le moyen terme la clé absolue pour la réduction des émissions des airs durs ce sont les économies de carburant.

En 2050, les émissions automobiles pourraient tripler si le rythme de progression des économies de carburant ne s'améliore pas. Pour atteindre une stabilisation, il faudrait doubler ces économies. Des standards réglementaires pour les économies de carburant, la réduction d'air dur doivent fournir aux industriels des gages de sécurité pour effectuer les investissements nécessaires. Plus l'horizon de chez eux est lointain et plus les investissements pourraient être programmés et orientés efficacement.

Le Mexique est engagé dans un processus du développement de tels standards et d'_____ à son terme. La Suisse délibère sur de nouveaux standards pour 2025. L'Union Européenne a défini un objectif indicatif pour 2020 et examine la possibilité de fixer quelque chose à l'horizon 2030. La clé du succès dans ce processus est de garantir que toutes les entreprises soient traitées sur un pied d'égalité. C'est ainsi que la régulation pourrait déboucher sur de véritables opportunités commerciales.

Je vais terminer par un dernier message adressé plutôt aux économies émergentes. Pour nous le développement rapide des transports et des infrastructures n'est pas en soi un problème pour l'environnement. C'est leur développement non planifié qui est dangereux et cette planification si elle est essentielle pour les économies émergentes, elle a toujours concerné et concernera toujours toutes les économies. Il y a un _____ a un change du bon pratique.



Gracias, muchas gracias a Carole Coune por esta intervención, en donde nos demanda a los pueblos una responsabilidad sobre un tema creciente, que en términos de impacto ambiental está cada vez dando más al mundo las necesidades de planear todo aquello que se haga, para que tenga una menor incidencia en la problemática planetaria.

Yo quisiera, en esta segunda mesa de trabajo está Ecuador, Honduras, Jamaica, Kenia, Sudáfrica, Tanzania, Guinea (Ghana) y Guatemala para hacer sus aportaciones sobre esta temática. Yo quisiera invitar a los ministros para que hagan sus intervenciones... ¿Quién quisiera empezar?. Invito a Ecuador para que haga las primeras reflexiones. Ministro de Ecuador.



Buenas tardes a todos, mi nombre es Milton Torres, soy viceministro de Infraestructura de Transporte de mi país. Estoy muy honrado de poder dirigir estas palabras a todos los expertos en carreteras y transportes del mundo y para mí es una oportunidad hablar en el tema que me concierne.

Como todos ustedes conocen, en nuestros países, la necesidad de desarrollo económico y de ocupación del territorio, trajo como sí el desarrollo de sistemas de transporte carretero, el mismo que, a veces en forma desordenada, causó varios daños en el medioambiente. La nueva política de nuestro gobierno es tratar de realizar un desarrollo sustentable del país y tomar en cuenta todas sus incidencias en la vida de los ciudadanos. Es por eso que entre las principales acciones que está tomando la administración, es desarrollar una optimización del sistema vial, tratando de organizar de la mejor manera todas las redes viales que tenemos. Nuestro país tiene tres redes viales, la red principal o red estatal, está compuesta, está administrada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas; las redes vecinales, que están a cargo de los gobiernos seccionales; y las redes urbanas, que están a cargo de los municipios.

En cuanto se refiere a la nueva forma de tratar estos asuntos, nosotros teníamos graves problemas en cuanto a una ocupación desordenada del territorio, porque se abría una vía y las necesidades de los habitantes era de acercarse lo más posible a la vía; entonces eso trajo una ocupación desordenada del derecho de vía y graves problemas contra la seguridad vial, es por eso que en estos momentos se está haciendo una campaña agresiva de reordenamiento territorial, de buscar que los habitantes que están vecinos a la vía, se ubiquen fuera del derecho de vía o que se formen nuevas poblaciones más ordenadas técnicamente. Eso por una parte; la otra parte sería, como les decía, optimizar la red vial a fin de que preste un servicio más eficiente y ordenado a los usuarios, es por eso que estamos, en principio, realizando planes de desdoblamiento de

las vías, de mejoramiento del sistema vial principal, reconstruyendo, rehabilitando las vías para que presten un óptimo servicio a los habitantes. Sin embargo, la conexión con las zonas rurales es importante y hay que hacer un trabajo más decidido, de tal manera que todos tengan acceso al sistema de transporte carretero sin incidir de manera significativa en el daño ambiental.

Otro de los temas ha sido incentivar la construcción de ciclovías. Actualmente el gobierno ha decidido que se construyan la mayor cantidad de ciclovías a lo largo de la red estatal. Estamos en ese proceso de ejecutar esos trabajos. El otro tema para defender el medioambiente sería la regeneración o recomposición del medioambiente, tratando de mejorar un aspecto paisajístico-ambiental, de tal manera que la circulación por las vías sea de manera más agradable para los usuarios y estamos incluyendo el programa de vías verdes, para tratar de utilizar el derecho de vía con arborización y embellecimiento general. Eso en cuanto a lo que podríamos hablar sobre programas de desarrollo sustentable. También tenemos algunas ideas y estamos aplicando mejorar los niveles de servicio, a fin de evitar la congestión de los vehículos en las carreteras, es por eso que estamos en el programa de autovías y autopistas y de ensanchamiento de las vías principales hacia un nivel primordial clase uno, con ancho generalmente de 12.30 metros de ancho de vía de toda la red estatal, además de las autovías y autopistas que estamos planificando.

También se trata de hacer una disminución del consumo de combustible a través de un uso más eficiente del transporte colectivo, ya sea en la parte urbana, como también en las vías de la red estatal, para lo cual se están haciendo programas interesantes de optimización de frecuencias y de circulación de vehículos por estas carreteras, tratando de que la gente o los usuarios utilicen más el transporte colectivo y minimicen el transporte individual entre los usuarios.

Eso es en parte lo que les puedo contar por el momento, muchas gracias.



Gracias, señor ministro. Hay la necesidad de hacer carreteras que puedan mezclarse con el ambiente, con el paisaje, hacer carreteras que no solamente comuniquen, sino que no agredan al entorno y esto, yo creo que es algo muy importante, que se podría destacar como este primer punto; aparte, el tema de eficientar los niveles de consumo de combustible, que es una de las preocupaciones que se han tenido en el planeta desde los setentas... y que hoy, si comparamos los consumos de aquella época con los de hoy, llegamos a conclusiones interesantes sobre lo que se ha podido avanzar en este renglón.

Yo quisiera invitar a Honduras, para que nos dé la experiencia que ustedes han tenido en este tema. Ministra, por favor.



Muy buenas tardes, primero mi agradecimiento al gobierno y pueblo mexicano por su cálida y delicada... y vibrante diría yo, organización de este congreso, en donde la participación ha sido más de la esperada, creo yo... y luego, felicitar a los organizadores, creo que ha sido una organización que ha requerido mucho trabajo y los felicito por eso.

En el caso de Honduras, un país con 7 millones de habitantes, una red oficial de 14 mil kilómetros, de los cuales 25% son pavimentados únicamente y otros 14 mil de caminos rurales no incorporados a la red oficial. El principal problema ha sido lo que trató el grupo uno... financiamiento. Competimos con pobreza, competimos con otros sectores de infraestructura, como hacer energía, competimos con una crisis política que nos dejó también una crisis financiera, competimos con una crisis mundial... y recurrimos, por supuesto, al financiamiento del sector privado. Para eso nosotros emitimos una ley de asociación pública-privada el año pasado, estamos ahora regulando esa ley, estamos preparando el reglamento. Y en la parte que se refiere al grupo 2, en el que estoy ahora con ustedes, la parte ambiental, hemos estado trabajando en el sentido de que la construcción de las

carreteras no destruya las áreas verdes ni los sistemas ecológicos, ni cause problemas en lo que es el medioambiente en la zona de influencia de la construcción de la carretera. Para eso, se hace ahora obligatorio un estudio de impacto ambiental para la construcción de cada carretera, y además de eso tenemos especialistas: así como hay un coordinador jefe o gerente de proyecto, tenemos un especialista ambiental que está vigilante de la construcción de la carretera.

Sin embargo, Honduras, como todos los países pequeños, creo que no somos los que definitivamente decidimos la parte ambiental: la emisión de gases corresponde a los países desarrollados, que por cierto, en la conferencia sobre medioambiente del año pasado, creo, en Dinamarca, no creo que hayan llegado a ningún compromiso todavía en serio. Sé que han hecho esfuerzos, sé que han invertido y están en eso, pero creo que aún hace falta bastante.

Nosotros en Honduras también hemos estado trabajando en la parte de protección de áreas por donde pueda pasar una carretera. El caso de un financiamiento que tenemos con Banco Mundial, que nos ha impedido la construcción de una carretera por 40 años, hasta que no decidamos la protección de un animalito que está casi extinguido del mundo, se llama el colibrí esmeralda, y no nos dejan construir hasta que llegamos a declarar zona protegida, y a comprarles a los dueños esa zona protegida y a pagarles por la protección, de forma que ese sea el hábitat del colibrí esmeralda y que puedan continuar ahí.

Lo que decía el representante de la Secretaría de Obras Públicas de Ecuador en cuanto al derecho de vía, es un problema que nosotros lo sufrimos igual que ellos: la gente se ha apropiado prácticamente de los derechos de vía y entonces ahora tenemos ese problema, en la construcción de cualquier carretera. Lo primero que tenemos que ver, es cómo pagamos las mejoras, cómo reubicamos a las personas y cómo pagamos por los predios en los cuales se va a construir la ampliación de una nueva carretera. Este es un problema serio, que también lo estamos viviendo.

Es lo que podría... yo no soy la ministra de transportes de mi país, soy la asesora financiera del ministro que hubiera estado encantado acá, pero, compromisos con el presidente del país le obligaron a quedarse allá. Me hubiera encantado estar en el grupo uno porque sí, en la parte financiera creo que tengo algunas cosas que luego compartiré con los demás colegas ministros.



Un placer para nosotros el escucharle y le agradecemos por su intervención.

Quiero al mismo tiempo resaltar la problemática que se nos presenta en este tipo de retos, a construir sistemas de infraestructura que sean amables con el entorno, y al mismo tiempo, que no sean invasivos. Hay el problema del derecho de vía, que se nos presenta prácticamente en todos los pueblos... y que ese derecho de vía a veces parece el “chueco” de vía, que es exactamente toda una problemática que implica el tratar de hacer el curso de una ruta... y esa ruta tiene toda una problemática de la tenencia o de la propiedad o de diferentes formas que, en el pasado, incluso se desviaban proyectos completos, justamente porque el derecho de vía no daba o no acababa de dar... y en otros hay proyectos que están en el cajón o suspendidos o pospuestos u olvidados, justamente porque el derecho de vía no acaba de ser derecho; más bien, insisto, acaba siendo algo “chueco”.

Yo quisiera invitar a nuestro representante de Jamaica para que nos dé su punto de vista. Muchas gracias y bienvenido aquí... Perdón, aquí tenemos todo trastocado, perdón, es el representante de Kenia.



Thank you very much. I want to take this opportunity to thank the government of Mexico for hosting this particular workshop that is very important and I'm sure we can go along with sharing and we will be able to get the experiences that we need and to compare notes, depending on the countries that we come from.

I am also happy that the topics that we are looking at today is essentially the issue of environmentally responsible developments. I come from Kenya, of course in Africa, and as you know in Kenya there is one lady who actually have attributed the environmental consciousness that stands in Kenya a few years back and she was the ... in the year 2004. And as you probably know, and as you probably know, she passed on yesterday and I really want to pass a condolence to her.

But nevertheless I want to strongly say that the degree of environmental consciousness in our country has gone up in the last few years, and has gone up to the extent that all projects today that are being implemented in the field of infrastructure, the aspect of the environment has been taken into very carefully, and it has gone on for the last few years to the extent that we have come up with structures now that are able to address all those aspects.

Allow me to highlight a few of them and I want to start by saying that before we embark on the design of any routes, we have come up with an independent environmental ..., ..., that is able to give an environmental impact assessments of what the route will mean to the people who stay there, to the animals, to the fauna and everything. And in the event that it is found that the route will have an adverse impact on the environment, we take, measures have to be taken care of and where it is not impossible to have any mitigation, then the project has to be shelved.

We have a few projects that fall into this category because, like I said, the government has also been investing heavily in the area of routes, and we have routes now that are proposed to pass through the national paths and, of course, all the environmental groups normally come up with the issue of the environmental impact assessments, we are able to give a proper assessment of the whole scenario.

We also have situations where the road is passing where land is currently inhabited by different people, and when we have to go through such a process we have to come up with what we call a relocation action plan, where we have to clearly detail how each and every household who is staying in that particular piece of land will be able to be relocated and if they will be able to continue their life in a sustainable manner.

The other issue we have also encountered in the public transport mainly in the issue of pedestrians and cyclists, and mainly because the government has been trying to encourage the use of non-motorized transport. That is through, of course, cyclists, and for us to be able to encourage them, we must be able to give them safe passage, so that we reduce the number of accidents and also to ensure that the cost of transports is reduced remarkably.

We have also embarked on a massive effort to ensure that we organize public transports, so that we can reduce the number of vehicles on our roads. It is clear that over the last five, six years, the rate of motorization in our country has shot significantly. And therefore, to be able to address this, we have tried to look at ways in which we can enhance public transports by creating special lends or special incentives that would be able to encourage people to use the public transports and reduce on the use of private vehicles.

Allow me also to say that the government has also been in the forefront in the looking for alternative fuels so as to reduce the emissions. And to this extent, we have invested significantly on bio-fuels, or do the use of ... is the edge to be seen. Lastly also we have had the issue of, when the roads are being constructed, and the construction material has to be gotten through, from the quarters. After the roads are complete, we normally have very big areas that are normally left the big holes, and when these holes are left, they are, later they may become hazard to the communities that live there. And also bearing in mind that you can have water in small lakes that are forming later that can also become an issue of health hazard, because of malaria and other things.

So, as far to our environmental impact assessments, we will go on to ensure that all the materials after they have been excavated, the area is rehabilitated and that it has been restored to the way it was before, or even better.

We have also completed the greening of our highways, so that after the completion of the road projects, we do not have just the concrete jungle or the detriment. We ensure that, after the ..., all the roads are restored, we have greening of the highways to ensure that the esthetics of the greening goes alongside with the development of the roads.

Thank you for your time. Thank you very much.



Muchas gracias, gracias a Kenia. Aquí hay algunos problemas que yo creo que son compartidos con el mundo: no solamente circulan vehículos por las vías, sino que también circulan otros elementos que a veces no son coches, sino otro tipo de vehículos que en algunos países son muy recurrentes, como es el caso de las bicicletas o incluso de las propias personas, que también tienen que ser consideradas y tomadas en cuenta, en tramos que son... a veces las vías de comunicación sirven, no solamente para comunicar a máquinas, sino también a personas que en muchas ocasiones circulan por ahí y hay que hacerlo con un grado de eficiencia, para que también estas sean vistas dentro de un proyecto en un carácter global.

Queremos invitar a nuestro ministro de Tanzania, para que nos dé su punto de vista acerca de lo que se está haciendo en su país.

Bienvenido.



Thank you. Thank you very much. My name is Harrison Mwakyembe, I'm the deputy minister for roads in Tanzania. My ministry is resourceful for the construction industry as well as roads. Let, let me also begin by thanking the people of Mexico and their government for the warm and cordial welcome they had on us on our arrival yesterday. Thank you very much.

Well, the need for environmental responsible development cannot be overemphasized or inaccurate. The international communities always show serious concerns to matters of preservation of the environment.

But when it comes to fossil shelly, this is my point. When the matter comes to fossil shelly, you don't find much abetment.

I have two examples which I want to think aloud together with you here. We had in Tanzania a project to generate power, hydro, a hydro project in western Tanzania, in Kigoma. It had to be abandoned because the international community warned us that, if we embarked on that project we shall endanger the existence of very rare rocks which are found in that area... Well, you have to pardon me, you know, to a person who is hungry for development, it should take a really, a very long time to convince him on the need of having rocks instead of this development.

But for the developed countries which could see the need for rocks more, never came up to assist us or to give us alternatives, so we had to abandon the project. I am saying this because of the other projects we had. We have had recently, and all of you are aware here, it is the construction of a road, of as highway, from northern Tanzania to northern eastern Tanzania which would, would cut across for about a hundred kilometers through the famous Serengeti national park.

We had a lot of opposition throughout the world telling us not to embark on the project. Of what we know that our people need, need development, need the road for development. But of course, we had to balance the question of the environment and the question of, of infrastructure.

But what I am saying here is that there are two alternatives. There are other alternatives to the Serengeti route, but the other one is much more expensive. You have to construct more than three hundred kilometers of paved road in order to, to, to, to take care of the interests of those people living in those areas. But nobody came to our he..., to our aid. Of course, we have, we have abandoned the idea. We, we can't do that because of the international problem.

But what I'm saying is the question of fossil shelly. It should also be a question of, for the international community to look into, to take into account, especially when it comes to matters touching of the interest of poor federal countries.

Secondly, and maybe last, lastly, just very briefly. Most of federal cities, I'm talking about Tanzania now, like the city of ..., most of our cities are now classic cases of traffic jams. Apart from this problem,

you know, costing our weak economies a fortune in terms of fuel consumption and spending too much time, we know, on these dues for two, three hours to, to come a kilometer or so. And there is also the environmental problem of emissions, of carbon dioxide and even polluting the environment.

But western is the type of vehicles which you find on our roads, and when I say “our roads”, I mean developing countries roads. They are all second hand, most of them. Second hand vehicles we buy from Europe. To be much more cruel, they are rejects from Europe. We have tried, as federal government, to discourage the importation of second hand vehicles which, whose road wellness is exceedingly questionable. We have used many, many means. We have gone straight to raise the duties, even to put a requirement on the age of the vehicles, but we have failed because of the, of the economic muscle of those exporting vehicles to the developing countries.

But we think it's the duty for everybody to assist developing countries to overcome this problem. People in developed countries, like Europe and America, may think that they are going away from the problem of pollution and the problem of having, you know, get rid of that type of... “just export them to Africa”. But we are living in the same world. It's the same world which we have to protect from pollution.

Not only that. The people come to Africa as tourists are from developed countries. They come back to Africa and they use the same vehicles they rejected, as tourists. And they ... the drives as well. The purpose to put out these arguments is to, to provoke a thinking by means of this, this congress.

Thank you very much.



Aquí para los proyectos, digamos con una responsabilidad con el planeta, tenemos que conservar, no obstante que los proyectos carreteros son importantes, a nuestra flora, a nuestra fauna, a la belleza de nuestros recursos y reservas naturales y en muchas ocasiones esos no se pueden penetrar, independientemente de que sean una necesidad de comunicación, hay que encontrar fórmulas

que a veces resultan más caras, pero que finalmente tenemos una obligación con ello.

Y por otra parte, el tema de las grandes ciudades que tienen problemas de infraestructura y de obsolescencia de los vehículos, nosotros aquí tenemos un problema en el norte de la república de... a ustedes les llegan de Europa los vehículos, a nosotros de los Estados Unidos, pero finalmente tenemos un problema que le llamamos aquí "chatarización", no sé cómo se diga eso allá, pero es chatarra y ese es parte del problema que nosotros constantemente tenemos.

Quiero darle pie a Madagascar para que nos dé el punto de vista de lo que allá se está viviendo.



Merci, je m'appelle Alain Razafimbelo Manajary, je viens de Madagascar une île en plein Océan Indien, dans les îles du sud. Moi je vais parler un peu de ce qui passe à Madagascar, je serai très bref parce je n'ai pas trop à dire sur l'environnement par rapport à notre réseau routier. A Madagascar, avant de parler d'émission de gaz à effet de serre, il faut d'abord voir les kilomètres de routes que l'on a. Ce dernier temps, comme vous vous le savez ; parmi vous il y a pas mal de gens qui connaissent qu'à Madagascar on a traversé une période de crises très très graves, qu'on vient seulement d'en sortir, et je ne sais même pas comment on va n sortir. En 2009, la crise a vraiment eu beaucoup d'effets sur nos réseaux routiers. Donc pour parler de l'environnement, à Madagascar on a plus de quatre vingt pour cent de notre faune et flore que n'existe qu'à Madagascar, donc parler de l'environnement nous concerne mais pas directement par rapport aux routes. A Madagascar nous n'avons pas d'autoroute parce qu'on n'a pas assez de réseau routier donc pour profiter de l'occasion que j'ai ici, je convie tout le monde, par exemple la Banque mondiale, à venir chez nous parce qu'à Madagascar les Malgaches souffrent

beaucoup après ces trois années de crise et après on discutera des effets sur l'environnement.

Merci pour votre attention.



La problemática medioambiental que tiene que ver justamente con la contaminación y es una problemática que tienen prácticamente todos los países.

Yo quisiera, para darle un poco de celeridad a esta mesa, darle al ministro de Guatemala para que nos hable de la experiencia que podemos compartir con usted.



Buenas tardes, mi nombre es Larry Robles, soy viceministro de comunicaciones, infraestructura y vivienda de Guatemala. Antes, sí quisiera agradecer al gobierno federal de México y al comité organizador por la invitación.

Bueno, en Guatemala el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda tiene implementado un plan para mejorar la seguridad vial y el medio ambiente... ¿cómo?... Es un plan que se ha trazado sobre cuatro esquemas, cuatro acciones.

La primera son las acciones técnicas, las acciones técnicas se han formulado en manuales a nivel de Centroamérica para el mantenimiento de carreteras y puentes con enfoque de riesgos. Estos actualmente se encuentran implementados en Guatemala y a nivel de Centroamérica.

Luego tenemos la formulación del manual de Centroamérica del diseño de carreteras con enfoque de riesgos, esto es para prevenir y mitigar cualquier fenómeno natural que pudiera perjudicar a la red vial en Guatemala y a nivel de Centroamérica.

Luego también tenemos medidas preventivas contra los desastres naturales, cíclicas. Como ustedes saben, a Guatemala el año pasado le afectaron dos desastres naturales, el primero que fue la erupción del volcán Pacaya y la tormenta tropical Agatha que, entre ambos, causaron grandes estragos y destrucción en el país, principalmente con carreteras, pueblos y puentes.

Lo que se busca ahora es la reconstrucción de la infraestructura vial con transformación y mitigación; esto quiere decir que estamos viendo con más atención el tema de los taludes, mejorar la estructura de los puentes, mejorar el dragado y atención a los ríos que están al lado de las carreteras.

En cuanto a las carreteras principales del país, estamos buscando para ampliarlas todas a cuatro carriles. Luego tenemos lo que nosotros le llamamos la actualización de inventarios de carreteras. ¿Qué quiero decir con esto? Se están sacando los dibujos, no los dibujos, el diagrama de todas las carreteras del país, se están sacando las características, estamos viendo dónde hay puentes, dónde hay taludes, dónde hay barrancos y dónde pasan los ríos. Estos son nuestros puntos donde sabemos de que eventualmente en época de invierno podemos tener crisis y/o problemas debido al temporal.

Luego, el segundo eje serían las acciones legales. Como otro compañero ya comentó, en Guatemala tenemos un gran problema con la legislación del derecho de vía; lo que sucede en Guatemala es que desde el año 1944 está rigiendo un reglamento que regula el derecho de vía. Sin embargo, ante el Proyecto Mesoamérica, Guatemala está tratando de impulsar lo que sería la Nueva Ley Regional de Derecho de Vía.

El tercer punto sería lo que se refiere a las acciones financieras. En Guatemala lo que estamos buscando es la creación del Fondo de Infraestructura Vial. También buscamos la (...) y está pendiente únicamente el reglamento. Ya con este reglamento, entonces ya podrá entrar a funcionar completamente ese mecanismo legal.

Como cuarto eje tenemos el tema social, lo que estamos haciendo es socializando la atención que amerite la seguridad vial; también le estamos dando participación del poder local en la priorización de los proyectos, estamos fomentando la transparencia de las obras. En Guatemala tenemos dos sistemas: tenemos el sistema de adquisición a través de Guatecompras, en donde todas las licitaciones y cotizaciones son públicas, y también ahorita con el Banco Mundial a través del sistemas de "COST".

Y como otro tema importante en el ámbito social, estamos tratando de cambiar el enfoque que le han dado a la construcción de las carreteras, para que ya no sea solo de uso vehicular, sino que lo miren también como un uso humano.

En cuanto al tema del medioambiente, igualmente en Guatemala existe una ley que crea incentivos para aquellas persona, ya sea individuales o jurídicas, que quieren dedicarse a la plantación de biocombustibles, para ya alejarnos un poco del petróleo. Esa norma fue aprobada hace como dos años en Guatemala y sí ha tenido un crecimiento sustancial. También en Guatemala ya las grandes compañías de autos están promoviendo sus vehículos eléctricos, sus vehículos también que ya consumen biocombustibles y ya no el petróleo, ya no gasolina. Entonces ahí sí hemos tenido un pequeño auge, se espera que siga creciendo... y, por ser un país latinoamericano que sí utiliza mucho el combustible, sí ha sido un problema, pero ahí vamos, o sea, en Guatemala se está haciendo un esfuerzo para cambiar y para mejorar la infraestructura vial, como en los temas ambientales, y eso sí es muy importante. En todas las obras y construcciones siempre tiene que haber un estudio socio-económico ambiental para poder aprobar los proyectos.

Eso sería Guatemala, muchas gracias.



Aquí estamos compartiendo algunas de las experiencias centroamericanas y ahora quiero darle paso al ministro de comunicación de Rusia, que nos dé el punto de vista de qué es lo que allá se está haciendo. Señor ministro, lo invito aquí al podium.



Let me thank the, the organizers of the congress and the president of the World Road Association, Anne Marie Leclerc, for give me the opportunity to talk to the, in front of the eminent reunion of the chiefs, engineers, and researchers who work in the area of the roads and transports sector.

The participation of... We clearly can see the global trance that the effects of the Russian Federation and shows us the importance of the outer transport system for the state economy.

The number of the vehicles expands at a fast rate. During the period from 2000 till, till 2011 it increased in almost 1.6 times. We can see a growth of almost 63 percent. Forty point seven millions is against 25 million of vehicles.

We can safely predict that in 2013, the number of vehicles will rise to, to 47 millions. It means the doubling of the total of the volume of the vehicles when compared to 2000.

The outer transport provides more than 82 percent of the total volume of the cargo transportation provided by land transport vehicles.

According to the statistics, the outer transports sector have more possibilities to fight the negative consequences of the global financial crisis than other modes of transport. The rapidly restoring is economic indicators.

In 2010 the city traffic in Russian Federation growing up at 2.6 percent from a year earlier. The railway traffic drawn up at 7.8 percent but outer transports sector increased its size and its workforce showing 10.6 percent rate of growth.

The Russian Federation is famous for its huge territory of 17.1 millions of squared kilometers. That is why the road development is one of the important solution, solutions of the various social problems.

And today the growth of traffic capacity is one of the main, main targets of Russia. The decisions of the construction of the approach highroads to the rustic units have been already taken. These access ways could be used all around, in spite of the extreme conditions in many regions of Russia.

The Russian Federation is actively involved in the realization of the European Agreement on main international traffic arteries, signed in 1975, and the Interstate Agreement of the Asian highway network, signed in 2004.

Twenty three roads of the European highway network and eleven routes of the Asian roads network pass over the territory of the Russian Federation. The total strands of roads that make up whole with the international transport corridors is about 32 thousand kilometers. There are about five hundred regular bus routes between the Russian Federation and the foreign countries.

However, the rapid worldwide growth of the road, of the outer transport complex, provoked a huge problem of disparity between the traffic capacity and the demand for the services of carriage.

All countries of the world face the problem of traffic jams, especially in big cities. We can see this ... deterioration of the roads constructions because of increasing intensity of moving traffic and the accelerated destruction of roads and bridges because of the impact of heavy vehicles load.

Another critical problem is the number of losses in road accidents. As all the countries, the Russian Federation has the problem of a disbalance of road network development rates and demands for the services of carriage. The ... part needs grow rapidly, provoking all problems. And this situation is caused by the historical development peculiarities of this country.

Strange characteristics of the main parts of the Russian roads don't satisfy the modern requirements, which has led to the accelerated deterioration during its usage.

In 2008 the government of the Russian Federation approved the concept of long term social and economic development of the Russian Federation for the period until 2020. This document determines the accelerated development for the transports, infrastructure and the highways.

The target of this plan is to increase by 2020 the building of volumes highways. At the moment, the concept of long term social and economic development of the Russian Federation is updating. However, the accelerated development of the road network remains one of the priorities.

In order to issue the problems of highways development and improvement of the road for the long term future are reflected in the transport strategy of the Russian Federation for the period until 2030, approved by the Russian Federation government in 2008.

The basic tools for highways development problems solving, disclosed in the concept of long term social and economic development of the Russian Federation and the transport strategy, is that the federal target program titles development of transport system of Russia. According to this program, by the time of its end should be constructed and reconstructed 7,980 kilometers of federal roads.

With the terms of this program, it has already been, been terminated various large projects, such as the construction of the eight driving lines ring route around St. Petersburg of 80 kilometers in length and 18 bridges of more than 18 kilometers in total ...

Nota: no se tradujo al inglés la última parte que el funcionario ruso expuso y aparece en el video.