



Contribuciones de Solidaridad a Favor del Desarrollo

Mensaje de la Presidencia Noruega del Grupo Piloto

Introducción: La relación entre la AOD y la financiación innovadora

Hace mucho tiempo Noruega alcanzó y superó el objetivo internacionalmente acordado de asignar el 0,7% del Producto Interno Bruto (PIB) la Asistencia Oficial al Desarrollo (AOD). Seguimos siendo de la opinión que proporcionar la AOD mediante asignaciones presupuestarias es la forma más importante de movilizar financiación externa para el desarrollo.

En vista del desafío de los Objetivos de Desarrollo del Milenio y la actual brecha entre estos objetivos y la financiación disponible para alcanzarlos, Noruega estima imperativo contribuir a estimular los esfuerzos adicionales, incluyendo además mecanismos nuevos e innovadores. La financiación innovadora probablemente nunca podrá sustituir a "la AOD en la forma que la conocemos". Aún así, puede proporcionar un importante suplemento que debería ser aprovechado hasta su máximo potencial.

Por ello, y ciertamente de la misma forma en que hemos abogado y proporcionado AOD tradicional, a Noruega le gustaría ahora promover mecanismos nuevos e innovadores de financiación para el desarrollo. En nuestra actual condición como Presidencia del *Grupo Piloto sobre las Contribuciones de Solidaridad a Favor del Desarrollo*, encontramos muy alentador el nuevo y revigorizado debate internacional sobre tales esquemas.

Noruega insiste en que los fondos recaudados mediante los mecanismos nuevos e innovadores, incluyendo una contribución de solidaridad del transporte aéreo, sean adicionales respecto de los actuales esfuerzos de AOD en los países donantes. Después de todo, así es el *sine qua non* de todo mecanismo nuevo e innovador.

Consideramos tales mecanismos como particularmente relevantes para los países donantes que se esfuerzan por incrementar su AOD al nivel de los objetivos internacionalmente acordados. Dicho esto, los países donantes que han alcanzado y superado tales objetivos no pueden descansar en sus laureles. Ellos, también, deberían hacer un esfuerzo extra.

Prioridad número uno: La contribución de solidaridad de la aviación y UNITAID

En diciembre de 2005, Noruega ofreció su apoyo a la iniciativa francesa sobre una contribución de solidaridad de los billetes de avión con el fin de movilizar financiación adicional al desarrollo en pos de los Objetivos de Desarrollo del Milenio. La decisión de respaldar la contribución al transporte aéreo surgió poco después que Noruega anunciara su apoyo a la Facilidad Financiera Internacional para la Inmunización (IFFIm), propuesta por el Reino Unido.

Entre diversas propuestas creativas para obtener financiación al desarrollo incrementada, de largo plazo, estable y predecible, por medio de gravámenes internacionalmente coordinados, creemos que las contribuciones de solidaridad de los billetes de avión/viajes son muy promisorias. Ofrecen una oportunidad única de promover la reducción de la pobreza en países en desarrollo y, por añadidura, un desarrollo sostenible desde la perspectiva medioambiental.

Adicionalmente, y según esperamos quedará demostrado por Francia (habiendo comenzado a aplicar su contribución de solidaridad de los billetes aéreos el 1 de julio de 2006), tales

contribuciones pueden ser implantadas con facilidad, sus costes de recaudación pueden ser minimizados, la soberanía tributaria no necesita ser afectada y tampoco necesitan afectar la competencia entre las aerolíneas en aeropuertos internacionales. Por tal razón, tales contribuciones pueden ser implantadas sin tener que esperar la participación internacional.

La aplicación por parte de Noruega de una nueva contribución al transporte aéreo dependerá del apoyo internacional incrementado – y un mayor compromiso político concreto – a la iniciativa francesa. Noruega está preparada para instaurar una nueva contribución en la medida que podamos movilizar una masa crítica de países, incluyendo miembros claves de la Unión Europea, a hacer lo suyo. Por ahora, y respecto de 2007, asignaremos una parte de nuestro existente impuesto al CO2 del combustible de aviación (sólo vuelos nacionales) como nuestra contribución solidaria.

Hasta el momento, 18 países ya se han comprometido -o han comunicado su clara intención de hacerlo- a instaurar contribuciones a los billetes aéreos u otras contribuciones de aviación para objetivos de desarrollo. Notablemente, muchos de ellos son países en desarrollo. Con el fin de que esta iniciativa pueda tener mayor credibilidad necesitamos ver a un mayor número de países industrializados/donantes ofrecer su apoyo activo. Esperamos que otros países anuncien también su respaldo durante nuestra Presidencia del Grupo Piloto. *La movilización de tal apoyo es nuestra prioridad principal.*

Los fondos movilizados mediante las contribuciones de solidaridad de la aviación tendrán un buen uso. Conforme a la propuesta de Francia, los fondos recaudados serán usados para combatir el HIV/SIDA, la malaria y la tuberculosis, mediante la nueva facilidad internacional de adquisición de medicinas, UNITAID. Esta facilidad, lanzada oficialmente en Nueva York el 19 de septiembre de 2006 y que estará a cargo de la Organización Mundial de la Salud (OMS), no es simplemente otro mecanismo más, no es un esquema volátil. Es un importante proyecto piloto, que creemos demostrará las virtudes de aunar recursos movilizados mediante esquemas innovadores de financiación.

Noruega tiene la intención de asignar en 2007 al menos USD 20 millones a UNITAID, que serán parte de un importante incremento en nuestro presupuesto de cooperación y, por lo tanto, una contribución adicional. Esto corresponde a una gran parte de los fondos provenientes de los gravámenes al CO2 del combustible de aviación. Estamos comprometidos a permanecer con UNITAID en el largo plazo.

Otras prioridades: El medio ambiente, la ONU y el Impuesto a las Transacciones Financieras
Actualmente, UNITAID es el único beneficiario de consenso para los fondos generados por las contribuciones de solidaridad de la aviación. Las razones de que tales entradas deberían ser colocadas en un fondo común será un tema de discusiones ulteriores entre las partes, en la medida que el número de las mismas vaya en aumento.

En tal sentido, tenemos presente el estrecho vínculo existente entre el transporte aéreo y el cambio climático, cuyos primeros afectados a menudo son los países en desarrollo. En opinión de Noruega, la asignación de parte de los fondos generados por las contribuciones de solidaridad para aliviar y prevenir el daño ambiental en países en desarrollo es un tema que debería ser discutido. El inicio de tal discusión tendrá lugar durante la Presidencia noruega del Grupo Piloto.

Noruega preferiría que el mayor volumen posible de los fondos recaudados por las contribuciones de solidaridad sean colocados en un fondo común y erogados mediante las instituciones multilaterales existentes que tengan una buena trayectoria en la consecución de resultados. Creemos que las organizaciones del sistema de Naciones Unidas deberían ser priorizadas. Con el fin de movilizar el apoyo del público a las contribuciones de solidaridad del transporte aéreo, creemos necesario priorizar por los programas y aspiraciones claramente

identificables, que a la vez tengan un alto grado de visibilidad. En tal sentido, UNITAID es un ejemplo de primer nivel.

En una perspectiva más amplia, Noruega considera que las contribuciones de solidaridad y otras formas de financiación innovadora son vehículos potenciales de generación de fondos incrementados, estables y predecibles para la propia ONU.

En lo que toca a la búsqueda de otros esquemas innovadores de financiación, aparte de las contribuciones de solidaridad de la aviación, Noruega sigue con gran interés el debate sobre remesas, paraísos fiscales y fuga de capitales. Aunque no está totalmente clara la forma en que estos temas puedan encuadrar con el temario del Grupo Piloto, se trata de tópicos importantes en el debate sobre la Financiación para el Desarrollo (FPD). Como participantes en IFFIm, esperamos con interés su implantación este otoño y las experiencias que puedan ser incorporadas a futuros pilotos de facilidades financieras internacionales. De igual modo, seguimos con interés el debate sobre los Garantías Avanzadas del Mercado para las Vacunas (AMC).

Durante nuestra Presidencia nos gustaría además continuar la discusión sobre el impuesto a las transacciones financieras (CTT) al desarrollo. Las propuestas "Post-Tobin tax", de muy bajas tasas, pero aún así con la capacidad de movilizar considerables volúmenes de financiación para el desarrollo, ameritan un acucioso análisis de *pro y contra*. La estimulación del debate sobre el tema CTT es *una prioridad decisiva para nosotros*.

Eventos principales: Taller de 5 diciembre 2006 y Conferencia de 6-7 febrero 2007

Según se indicó durante la sesión final de la reunión del Grupo Piloto en Brasilia el 6-7 de julio de 2006, Noruega tiene planeado realizar dos eventos durante su Presidencia. El primero será un taller dedicado exclusivamente a dos temas principales: la contribución solidaria de la aviación y el impuesto a las transacciones financieras ("CTT-dev"). El taller será realizado en Oslo el jueves 5 de diciembre de 2006. Las invitaciones serán enviadas a todos los países del Grupo Piloto al igual que a una selección de académicos, instituciones internacionales y ONG, con el fin de atraer principalmente la participación de niveles medio y técnico.

El segundo evento será una conferencia internacional de gran escala (Reunión Plenaria del Grupo Piloto), a ser realizada en Oslo los días 6-7 de febrero de 2007, con la *participación de funcionarios de alto nivel*, además de académicos, representantes de instituciones internacionales y ONG. Tenemos planeado iniciar la jornada con una sesión plenaria sobre las contribuciones de solidaridad de la aviación, seguida por un conjunto de mesas redondas sobre los asuntos de interés particular para el Grupo Piloto. Las invitaciones serán remitidas posteriormente este otoño.