



Shanghai, 31 Enero 2012

Asunto: Incluir la movilidad sostenible en “El Futuro que Queremos” Versión Cero del Documento Final de la Conferencia Río +20 de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible

La mejora de acceso a mercados, empleos, escuelas y centros de salud es esencial para avanzar en la consecución de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM). Sin embargo, hasta el momento en el documento Versión Cero de la Conferencia Río +20 de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible no se ha identificado la movilidad sostenible como un área prioritaria para el desarrollo sostenible.

El desarrollo económico, la inclusión social, y la protección del medio ambiente son condiciones previas para el desarrollo sostenible, sin embargo todas se basan en sistemas de transporte sostenibles. Una gran parte del aumento en el uso de energía relacionada al transporte vendrá de los países en desarrollo. Los accidentes de tránsito son responsables de 1,4 millones de muertes y afectan a otros 14 millones de personas a través de las lesiones, sin mencionar la extensa contaminación del aire local que se atribuye al transporte.

Para establecer una trayectoria de desarrollo más sostenible para el sector del transporte, especialmente en los países en desarrollo, la comunidad del transporte internacional se ha unido a través de la Asociación de Transporte Sustentable y Bajo Carbón (www.slocat.net). SLoCaT, con más de 60 organizaciones miembros (organizaciones de las Naciones Unidas, bancos multilaterales de desarrollo, los organismos de cooperación técnica, las organizaciones no gubernamentales, organizaciones de investigación y otras organizaciones), es el líder de múltiples partes interesadas de la red de transporte sostenible y la movilidad en los países en desarrollo.²

La Asociación SLoCaT se ha alentado en sus esfuerzos para promover la movilidad sostenible en las últimas anotaciones que reconocen la importancia vital de transporte sostenible en la promoción del desarrollo sostenible, incluida en la Declaración de Bangkok 2020 sobre el transporte sostenible, que fue aprobada por 22 países de Asia,³ en la Declaración de Bogotá sobre el Desarrollo Sostenible Transporte, aprobada por 9 países de América Latina,⁴ así como en la Declaración de Ámsterdam sobre Transporte Sostenible aprobada por 36 países de Europa, Asia Central y América del Norte.⁵ También hubieron 246 entradas relacionadas al transporte en el documento compilado para Río +20 y cerca de la mitad de los países que contribuyeron estas entradas referenciaron este tema.

En el 25 de enero 2012 el Secretario General Ban Ki-Moon lanzó un Plan de Acción de 5 años para su segundo mandato, incluyendo el desarrollo e implementación de un post-2015 marco de desarrollo sostenible. El sistema de la ONU se movilizará para apoyar las estrategias globales, regionales y nacionales para hacer frente a los 5 bloques de construcción del desarrollo sostenible, una de las cuales es el transporte sostenible.⁶

² Ver Anexo 1 para una visión general de todos los miembros de la Asociación SLoCaT

³ Ver: http://www.uncrd.or.jp/env/5th-regional-est-forum/doc/bangkok_declaration.pdf

⁴ Ver: <http://www.uncrdlac.org/fts/BogotaDeclaration.pdf>

⁵ Ver: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/thepep/en/hlm/documents/2009/Amsterdam_Declaration_ENG.pdf

⁶ Ver: http://www.un.org/sg/priorities/sg_agenda_2012.pdf

Creemos que Río +20 y su seguimiento puede facilitar y catalizar mucho la promoción de la movilidad sostenible en los países en desarrollo a través de: (a) reconocer la importancia que tiene la mejora de la movilidad y el acceso para asegurar un futuro próspero, seguro y sostenible para el planeta y para la realización de los Objetivos de Desarrollo del Milenio referidos en el preámbulo de la Versión Cero del Documento Final, y (b) proporcionar orientación a los países y otras partes interesadas que trabajan en el transporte sobre los medios eficaces para contribuir a la realización de la movilidad sostenible.

En el anexo 3 de esta carta se hace una serie de sugerencias sobre la incorporación de la movilidad sostenible en el Documento Final, haciendo esto un área de prioridad adicional en la economía verde y una de las áreas prioritarias de ser cubiertas por el Objetivo de Desarrollo Sostenible. Creemos que esto está justificado por la importancia de la mejora de movilidad y acceso en realizar los ODM. Esperamos que usted considere esto al hacer sus comentarios a la Versión Cero del Documento Final.

Incluir la movilidad sostenible como un área prioritaria adicional o tema transversal en el Río +20 facilitará un mejor intercambio internacional de conocimiento sobre este tema (véase el párrafo 33 de la Versión Cero del Documento Final) y también facilitar el diseño e implementación de la política de la economía verde de los países. Lo haría a través de:

- a) La facilitación del desarrollo, adopción y aplicación de **los marcos de política y financiamiento** que permitan una movilidad más sostenible y fortalecer los procesos intergubernamentales de política sobre el transporte ambientalmente sostenible;
- b) Movilización **de apoyo financiero** a las políticas de movilidad sostenible, programas y proyectos a través de: (i) la reorientación de la ayuda financiera relacionada al transporte de bancos de desarrollo multilaterales y bilaterales (en la actualidad alrededor de \$ 25-30 millones de dólares) por año, (ii) aprovechando la financiación del sector privado, y (iii) mejorar la utilización de la financiación especial para el clima en apoyo a la movilidad sostenible;
- c) La elaboración y aplicación de la gestión del **conocimiento y los programas de creación de capacidad** en apoyo de la movilidad sostenible en las agencias de desarrollo, organizaciones de investigación y ONG que trabajan sobre la movilidad sostenible.

Por favor, no dude en contactarnos en caso de que le guste adquirir más información. Puede contactarme en esta dirección cornie.huizenga@slocatpartnership.org.

Con mis mejores deseos en nombre de la Asociación SLoCaT.

Cornie Huizenga



Coordinador Conjunto, Asociación SLoCaT



Anexo 1: Miembros de la Asociación de Transporte Sostenible, Bajo Carbono

- African Development Bank (AfDB)
- Alliance to Save Energy (ASE)
- Asian Development Bank (ADB)
- Corporación Andina de Fomento (CAF)
- Believe Sustainability
- Cambridge Systematics Inc
- Center for Clean Air Policy (CCAP)
- Centre for Environment Planning & Technology (CEPT), Ahmedabad
- Center for Science and Environment (CSE)
- Center for Sustainable Transport (CTS) Mexico
- Center for Transportation and Logistics Studies (PUSTRAL), Gadjah Mada University
- Civic Exchange (CE)
- Clean Air Initiative for Asian Cities (CAI-Asia) Center
- Clean Air Institute (CAI)
- Dutch Cycling Embassy (DCE)
- German Technical Cooperation (GIZ)
- Ecofys
- EMBARQ, The WRI Center for Sustainable Transport
- Energy Research Center Netherlands (ECN)
- European Bank for Reconstruction and Development (EBRD)
- European Institute for Sustainable Transport (EURIST)
- European Cyclists' Federation (ECF)
- Fraunhofer- Institute for Systems and Innovation Research (ISI)
- Global Environmental Facility (GEF)
- Global Transport Knowledge Partnership (gTKP)
- Global Urban Development (GUD)
- HealthBridge
- Hong Kong Shanghai Bank (HSBC)
- Inter-American Development Bank (IDB)
- International Association for Public Transport (UITP)
- International Energy Agency (IEA)
- International Transport Forum (ITF)
- International Union for the Conservation of Nature (IUCN)
- International Union of Railways (UIC)
- Institute for Global Environmental Strategies (IGES)
- The Institute for Transport Studies, University of Leeds, UK
- Institute of Urban Transport India (IUTI)
- Institute for Transport Policy Studies (ITPS)
- Institute for Transportation & Development Policy (ITDP)
- Institute of Transport Studies (ITS), University of California, Davis
- Korean Transport Institute (KOTI)
- Ministry of Land Infrastructure Transport and Tourism, Japan
- Mobility Magazine
- National Center for Transportation Studies (NCTS), Philippines
- Rockefeller Foundation
- Society of Indian Automotive Manufacturers (SIAM)
- Stockholm Environment Institute (SEI)
- Tehran Urban and Suburban Railway operation Company (TUSROC)
- The Energy and Resources Institute (TERI)
- Transport and Environment (T+E)
- Transport Research Laboratory (TRL)
- United Nations Center for Regional Development (UNCRD)
- United Nations Department for Economic and Social Affairs (UN-DESA)
- United Nations Environment Program (UNEP)
- University College of London, Department of Civil, Environmental and Geomatic Engineering
- University of Transport and Communication (UTCC) Hanoi
- University of Twente/ITC (UT/ITC)
- VEOLIA Transport
- Victoria Transport Policy Institute (VTPI)
- Volvo Research and Education Foundations (VREF)
- World Streets
- Wuppertal Institute
- WWF International

Anexo 2: Datos y cifras sobre Transporte y Desarrollo Sostenible

Sostenibilidad Social del sector de transporte

- Más de mil millones de habitantes de las ciudades en el mundo en desarrollo no tienen acceso a aceras seguras ni a instalaciones de bicicleta a pesar de que estos modos forman la mayor parte de sus viajes. Por ejemplo, en Delhi, India, el 95% de los viajes de los pobres urbanos se hace caminando, andando en bicicleta, o por las diferentes formas de transporte público.
- Muertes causadas por tránsito son actualmente la novena causa de muerte en el mundo, pero se espera un aumento de 80% para el año 2020 y ser la quinta causa de muerte mayor que las muertes por SIDA, cáncer de pulmón, diabetes, o la guerra para el año 2030.
- Cada año 1,2 millones de personas mueren y 50 resultan heridos en las carreteras del mundo, más del 90 % en los países en desarrollo, a pesar de que contienen menos de la mitad de las carreteras del mundo. La mitad de las muertes de tránsito son peatones, ciclistas y otros "usuarios vulnerables."
- § Muertes causadas por tránsito son la principal causa de muerte de las personas de 15-29 años de edad, afectando a los miembros más económicamente productivos de nuestras comunidades.
- Sólo el 8% de los \$ 409 mil millones que el mundo gastó en 2010 para subsidiar el consumo de combustibles fósiles fue al más pobre 20% de la población.

La sostenibilidad ambiental del sector del transporte

- La contaminación atmosférica urbana provoca 1,3 millones de muertes al año en todo el mundo según la OMS. 1.100 ciudades de todo el mundo tienen un promedio de concentraciones de material particulado que superan los mínimos de las Directrices de Calidad del Aire de la OMS. La contribución del transporte a contaminantes urbanos del aire puede ser tan alta como 80%.
- Un cuarto de las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con la energía provienen de transporte, que es ahora la fuente de más rápido crecimiento de los GEI en el mundo.
- Transporte es la clave para el cambio climático: según el IPCC gases de efecto invernadero deben reducirse en un 50-85% para el año 2050 (con respecto al año 2000) como parte de la 2° Celsius escenario, sin embargo, las tendencias actuales muestran gases de efecto invernadero del transporte aumentará 80-150% para el año 2050 con la mayor parte del crecimiento de las emisiones procedentes de vehículos automóviles de uso privado en los países en desarrollo.

Sostenibilidad económica del sector de transporte

- Al nivel mundial, la congestión representa una pérdida de miles de millones de dólares en productividad y combustible. Por ejemplo, en 2010 la congestión en las ciudades estadounidenses representó pérdidas económicas estimadas en \$ 101 mil millones.
- El 50% de los camiones pesados de conducción en China están vacías, perdiendo el dinero y el combustible, debido a una pobre logística y la capacidad de gestión.
- El tiempo de viaje al trabajo promedio en Lima, Perú es de 4 horas, lo cual lleva a una pérdida de productividad de aproximadamente \$ 6,2 mil millones, alrededor del 10% del PIB, cada año.
- Un 2-3% del PIB en los países de ingresos más altos y hasta un 5% del PIB en los países de ingresos más bajos se pierde debido a choques de vehículos.
- Los subsidios a los combustibles fósiles, que ascienden a \$ 400 mil millones por año, aumentan la exposición de la economía nacional a los precios volátiles del petróleo y disminuyen la seguridad nacional de energía.
- El costo económico total de la contaminación atmosférica, los accidentes de tránsito y la empeoramiento de la congestión en muchas de las ciudades en el mundo en desarrollo va desde un 5-10% del PIB según un reciente informe del PNUMA.

Anexo 3: El texto sugerido para la Movilidad Sostenible en la Versión Cero del Documento Final

III. La economía verde en el contexto del desarrollo sostenible y la erradicación de la pobreza

A. La enmarcación del contexto de la economía verde, los desafíos y las oportunidades

25. Estamos convencidos de que una economía verde en el contexto del desarrollo sostenible y la erradicación de la pobreza debería contribuir al alcance de los objetivos claves - en particular las prioridades de la erradicación de la pobreza, seguridad alimentaria, la gestión racional del agua, **[la movilidad sostenible]**, el acceso universal a servicios energéticos modernos, ciudades sostenibles, la gestión de los océanos y la mejora de la resistencia y preparación para desastres, así como la salud pública, el desarrollo de recursos humanos y el crecimiento de tal sostenido, crecimiento inclusivo y equitativo que genere empleo, incluso para los jóvenes. Debe basarse en los principios de Río, en particular el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas, y debe ser centrado en las personas e inclusiva, proporcionando oportunidades y beneficios para todos los ciudadanos y todos los países.

V. Marco para la acción y el seguimiento

A. Prioridad / clave / temática / intersectorial de temas y áreas

Después del parr. 71 agregar una nueva sección:

Transporte

xx. Reconocemos la importancia fundamental del acceso universal a una movilidad segura, limpia y asequible para permitir el desarrollo económico en apoyo de la erradicación de la pobreza y el desarrollo social en apoyo del desarrollo humano.

xx. Creemos que un compromiso mundial para una movilidad sostenible requiere la implementación de un conjunto de mejores prácticas y estrategias contenidas en un nuevo paradigma de la política de transporte sostenible para el transporte de pasajeros y de carga, conocida como "Evita, Shift, Mejorar" (ASI). Mejores Prácticas ASI se enfocan en el acceso, evitando innecesarios viajes motorizados con la planificación de un uso más inteligente de la tierra, los precios y la tecnología, cambiando los viajes a los modos más sostenibles a través de los incentivos de precios, una mejor información y mejor calidad de servicio, y mejorar la eficiencia de los vehículos con combustibles más limpios, la mejora de la gestión de la red y una tecnología de vehículos más eficiente. Todos los elementos de la ASI se han demostrado a gran escala.

V. Marco para la acción y el seguimiento

B. La aceleración y medición de progreso

107. Proponemos que los objetivos del desarrollo sostenible podrían incluir el consumo y producción sostenibles, así como las áreas prioritarias, tales como los océanos, la seguridad alimentaria y la agricultura sostenible, la energía sostenible para todos; [la movilidad sostenible;] el acceso y la eficiencia al agua, las ciudades sostenibles, empleos verdes, trabajo decente y la inclusión social y reducción de riesgo y de los desastres naturales.