

Los seis objetivos propuestos y los asociados indicadores de proceso seleccionados están incluidos en el Results Framework en Transporte Sostenible, el cual contiene indicadores adicionales que se pueden usar para medir el progreso en la implementación de los objetivos. Se han seleccionado los indicadores con base en las siguientes consideraciones: (a) son un reflejo de la transformación estructural prevista por los objetivos; (b) responden al llamado de “no dejara a nadie de lado” del Grupo de Alto Nivel de Personalidades Eminentes sobre la Agenda de Desarrollo post-2015; y (c) ya se están midiendo o se pueden medir con la tecnología existente o emergente. El Framework también determina las medidas facilitadoras clave para la implementación de los objetivos propuestos.

Los seis objetivos y los indicadores de los procesos propuestos bien podrán ser medidos y verificados hoy o en el futuro cercano utilizando: (i) los esfuerzos existentes de la recolección y aproximación de datos que sean comprensivos; (ii) los métodos existentes de la recolección de datos como el monitoreo de la calidad del aire de una manera más completa para superar las brechas de información; y (iii) los métodos existentes mejorados por las nuevas tecnologías como las imágenes por satélite y las tecnologías de metadatos, que se pueden ampliar de manera rápida y económica.

Los objetivos propuestos tienen un alcance global y por ello es importante considerar cómo diferenciar los objetivos entre países y a su interior. Se propone que el sistema de clasificación siga el sistema existente del país y grupo geográfico adoptados para los otros ODS que se basarían probablemente en los Indicadores del Desarrollo Mundial de la ONU. De acuerdo con el concepto de “no dejar a nadie de lado” que respalda la Agenda de Desarrollo Post-2015, es especialmente importante monitorear el impacto en grupos de bajos recursos para asegurar que reciban una parte equitativa de los beneficios.

El desarrollo de este Results Framework, especialmente la redacción de objetivos e indicadores de proceso fue un proceso iterativo. La formulación final de objetivos e indicadores se guiarán por los ODS que se adoptarán en la AGNU en septiembre de 2015 y por la voluntad de los actores clave de integrar el transporte en los objetivos e indicadores relacionados. Debido a la necesidad de que un Results Framework

comprensivo en transporte sostenible exista al lado de los ODS finales de la Agenda de Desarrollo post-2015 y también adentro de la comunidad de desarrollo, este documento quedará como documento independiente en su estructura actual hasta por lo menos finales de 2015.

Los objetivos propuestos en este Results Framework son deliberadamente ambiciosos y requerirán recursos considerables para que sean implementados exitosamente para 2030. En muchos casos esto involucrará la reasignación de financiación actual planeada para el desarrollo de infraestructura y servicios de transporte por gobiernos locales, nacionales y por organizaciones que apoyan el transporte en países en desarrollo. Esta transición está en marcha pero se necesitará acelerarla para realizar los objetivos ambiciosos propuestos. De lograrse sustancialmente, los objetivos llevarían a una transformación estructural del sector de transporte terrestre para 2030 para satisfacer las necesidades del siglo XXI.

SLoCaT ha sido decisivo para desarrollar una serie de Compromisos Voluntarios en la financiación del transporte sostenible en apoyo de la Conferencia sobre el Desarrollo Sostenible de la ONU de 2012 (junto con un número menor de compromisos durante el primer aniversario de la conferencia), con una cantidad de compromisos nuevos que se anunciarán antes o durante la Cumbre Climática del Secretario General en septiembre de 2014. En conjunto, estos compromisos representan la determinación colectiva del sector de transporte para acciones concretas. SLoCaT también ha iniciado el desarrollo de un marco de financiación para el transporte sostenible, que resumirá una estrategia para financiar la visión para 2030 especificada en el Results Framework.

El éxito final del Results Framework se determinará a través de su implementación. La Asociación SLoCaT, que representa una gran variedad de organizaciones, se ofrece para jugar un papel principal en la creación del “Means of Implementation” para el Results Framework y elaborar actualizaciones periódicas (bianuales) sobre el estatus del transporte sostenible como se definen los objetivos e indicadores en este Framework. Para lograr este reportaje periódico sobre el transporte sostenible, SLoCaT también promoverá el desarrollo de metodologías adicionales de la recolección de datos.



Creando Acceso Universal a Transporte Seguro, Limpio y Económico para todos

SLoCaT Results Framework en transporte sostenible bajo en carbono

El transporte sostenible equilibra los objetivos económicos, sociales y ambientales y favorece soluciones en que todos ganan, proporcionando múltiples beneficios para el transporte de pasajeros y de carga. El transporte sostenible es económico, seguro, equitativo y eficiente en términos de recursos, con una dependencia menor en los viajes en vehículo particular, y cadenas logísticas con dependencia única en la infraestructura para vehículos pesados de carga, coherente con la capacidad de sistemas ecológicos y de transporte. Cuando se diseña para ser inclusivo (por ejemplo abordando las necesidades de mujeres, niños y otras poblaciones vulnerables), el transporte puede ser un impulsor fuerte de la reducción de la pobreza y del crecimiento económico equitativo. En cambio, los modelos de transporte convencional plantean serios impactos negativos, incluyendo los accidentes viales, la contaminación atmosférica y acústica y las emisiones de gases de efecto invernadero.

La comunidad de transporte sostenible, que se ha reunido en la Asociación de Transporte Sostenible Bajo en Carbono (SLoCaT), promueve a gran escala la implementación de medidas de transporte sostenible para mejorar completamente el acceso inclusivo a educación y trabajos, reducir la pobreza, mejorar la productividad económica y proporcionar un ambiente más saludable como lo solicita el documento “The Future We Want” que resultó de la conferencia Rio+20 sobre Desarrollo Sostenible de 2012. La población global se prevé que aumente en un 25% para 2030, lo que probablemente impulsará las tendencias de urbanización y perpetuará la pobreza rural y urbana.

El transporte sostenible genera diferentes resultados positivos en términos económicos, sociales y ambientales, como se muestra en la tabla de abajo. Al adoptar políticas y prácticas de planificación para asegurar que todos los grupos de población e industrias puedan acceder fácilmente a los servicios, bienes y actividades básicos, el transporte sostenible ayuda a maximizar los resultados sociales benéficos, medidos contra los seis objetivos del Results Framework, que se describen a continuación.

Identificación de los beneficios económicos, sociales y ambientales del transporte sostenible

Dimensiones	Económico	Social		Ambiental	
		Grupos vulnerables (mujeres/niños/personas de bajos recursos)	Seguridad	La contaminación atmosférica y la salud	La mitigación del cambio climático
Mejorar el acceso rural	✓✓✓	✓✓✓	✓✓	✓✓	✓
Mejorar el acceso urbano	✓✓✓	✓✓✓	✓✓	✓✓	✓
Mejorar el acceso nacional y la conectividad regional	✓✓	✓	✓	✓	✓
Mejorar la seguridad vial	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓	✓
Reducir la contaminación atmosférica	✓✓	✓✓	—	✓✓✓	✓✓✓
Reducir las emisiones GEI	✓✓	✓✓	✓✓✓	✓✓	✓✓✓

fuertemente positivo ✓✓✓ moderadamente positivo ✓✓ positivo ✓ negativo ✗



El desarrollo del Results Framework para Transporte Sostenible de SLoCaT ha sido apoyado por GIZ y ONU Habitat (con financiación de DFID-UK)

www.slocat.net/resultsframework



El transporte sostenible es vital para el desarrollo económico y la reducción de la pobreza al proporcionar a las poblaciones de bajos recursos acceso a trabajos y servicios y al facilitarles a realizar sus actividades remuneradas de manera segura, económica, conveniente y equitativa. Las empresas tanto grandes como pequeñas se benefician de la accesibilidad incrementada a través del acceso a más mano de obra que puede resultar en incremento de la producción, nueva inversión y la creación de nuevos trabajos. La logística de carga eficiente es necesaria para apoyar el transporte de productos agrícolas a los mercados así como la distribución de bienes manufacturados y otros suministros esenciales para cada país. Mejorar la logística de carga que cruza fronteras y la de pasajeros es también fundamental para apoyar esfuerzos de cooperación económica regional.

El transporte sostenible que toma en cuenta las diferentes necesidades de viajes de hombres, mujeres, niños, personas mayores, jóvenes, personas con discapacidades y minorías aumenta la equidad social al incrementar la producción agrícola, la asistencia a la escuela, y la accesibilidad a instalaciones de salud materna mientras reduce la tasa de mortalidad infantil. La reducción de muertes y lesiones en vía reduce la carga en los sistemas de salud y los servicios de apoyo social, liberando así recursos para otras prioridades relacionadas con la salud. La infraestructura y los servicios de transporte de alta calidad permiten que las poblaciones en todo el mundo obtengan los servicios fundamentales y ejerzan sus derechos democráticos, así promoviendo la buena gobernanza y estabilidad y contribuyendo a la meta de “no dejar a nadie del lado” en el desarrollo.

Abordando la contaminación atmosférica y acústica a través de mayor transporte sostenible se pueden mejorar las condiciones ambientales mundiales. La contaminación atmosférica relacionada con el transporte representa entre 20 y 50% de la contaminación del aire. La reducción de emisiones de gases de efecto invernadero del transporte es fundamental dado que el transporte contribuyó alrededor de una cuarta parte de las emisiones GEI relacionadas con la energía en 2009, y las emisiones GEI relacionadas con el transporte se preverán casi 50% para 2030 bajo una situación hipotética sin cambios. Hay también la necesidad urgente de que el sector del transporte se adapte al cambio climático al fortalecer la resistencia de infraestructuras y servicios de transporte a los fenómenos meteorológicos extremos.

Aunque el transporte no fue incluido específicamente en los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM) de la ONU, existe un acuerdo generalizado que muchos de los ODM no se habrían logrado sin las mejoras en transporte. La contribución transversal del transporte al desarrollo sostenible hizo hincapié en los puntos clave del Resumen de los Copresidentes para la 7ª sesión del grupo abierto de trabajo (enero de 2014) que declaró: “Se subrayó que el transporte es crucial para el desarrollo sostenible abordando la movilidad de bienes y personas. La importancia de su inclusión en los ODS fue reconocida explícitamente, y muchos hicieron un llamamiento para que se incluyera al nivel de los objetivos bajo otras metas”.

A lo largo del desarrollo del Results Framework, se reconoció que era más probable que el transporte sostenible llamara la atención y movilizara los recursos necesarios para ampliarse dramáticamente al mostrar las dimensiones clave del transporte como objetivos bajo un rango de ODS en lugar de intentar lograr un ODS distinto para el transporte sostenible. SLoCaT entonces adoptó un enfoque flexible y pragmático al acercar a comunidades que representan potenciales temáticas de los ODS.



Meta para mejorar el acceso rural: Asegurar el acceso universal al transporte sostenible a toda la población rural en 2030

Indicadores de Proceso (2030 comparado con la línea base de 2010):

- Proporción de población rural viviendo a menos de dos kilómetros de un camino, vía transitable u otra infraestructura apropiada que le provea acceso todo el año (logro deseado: 100% de metas del acceso local alcanzado, monitoreo especial a los más pobres y a los quintiles más remotos)
- Proporción de la población rural viviendo a menos de 30 minutos caminando de un sistema de transporte formal o informal apropiado (logro deseado: 100% del acceso local alcanzado, monitoreo a los más pobres y a los quintiles más remotos)

Meta para mejorar el acceso urbano: Asegurar el acceso universal al transporte sostenible a toda la población urbana en 2030

Indicadores de Proceso (2030 comparado con la línea base de 2010):

- Presupuesto medio de tiempo de viajes diarios para mujeres, hombres y niños que utilizan el transporte sostenible (logro deseado: tiempo de viaje de 90 minutos o menos por persona por día, incluyendo viajes multipropósito para empleo, educación, salud y servicios comunitarios con datos desagregados y seguimiento especial para el quintil más pobre)
- Proporción del ingreso gastado en transporte por hogares urbanos para acceder a empleo, educación, salud y servicios comunitarios (logro deseado: menos del 20% de los ingresos del hogar para el quintil más pobre)

Meta para mejorar la accesibilidad nacional y la conectividad regional: Facilitar la inclusión nacional y la conectividad regional por medio de los servicios de transporte sostenible multimodal de carga y de pasajeros para el 2030.

Indicadores de Proceso (2030 comparado con la línea base de 2010):

- Índice de Desempeño Logístico para todos los países (logro deseado: al menos el 80% de los países debe tener una calificación de 3,5)
- Cuotas de pasajero-kilómetro por transporte público terrestre en corredores nacionales y regionales principales (logro deseado: un aumento tomando como referencia las líneas base y los pronósticos a desarrollar en corredores específicos por nación y región)

Meta de seguridad vial: Reducir a la mitad las fatalidades por accidentes de tránsito para el año 2030, comparándolas con el 2010

Indicadores de Proceso (2030 comparado con la línea base de 2010):

- Fatalidades causadas por accidentes de tránsito (logro deseado: reducir a la mitad el número de fatalidades debidas a accidentes de tránsito comparado con la línea base de 2010 de 1,24 millones por año).
- Lesiones graves debidas a accidentes de tránsito (logro deseado: reducir a la mitad el número de lesiones graves debidas a accidentes de tránsito comparado con la línea base de 2010 de 12.4 millones por año).

Meta de contaminación atmosférica y salud humana: Reducir a la mitad las muertes prematuras debidas a la contaminación del aire relacionada con el transporte para el año 2030, comparándolas con el 2010

Indicadores de Proceso (2030 comparado con la línea base de 2010):

- Las muertes prematuras por la contaminación del aire (logro deseado: una reducción de 50% comparado con la línea base de 2010 de 184.000 por año).
- Emisiones PM10 y/o PM2.5 generadas por vehículos de pasajeros y de carga (logro deseado: una reducción de 70% comparado a la línea base de 2010)

Meta de Emisiones de Gases Efecto Invernadero (GEI): El total de las emisiones GEI globales relacionadas al transporte no superarán el pico alcanzado hasta 2020 y luego empezarán a disminuir a un ritmo de 2% anual. Para el 2030, las emisiones relacionadas al transporte no serán mayores a las del 2010.

Indicadores de Proceso (2030 comparado con la línea base de 2010):

- El ahorro de combustible en todos los vehículos livianos nuevos para 2030, y en todos los vehículos pesados para 2050, ambos con la línea base de 2005 (logro deseado: duplicar el ahorro de combustible)
- Subsidios para los combustibles fósiles para vehículos motorizados 2020 (logro deseado: 100% eliminación gradual)

SLoCaT ha propuesto estos seis objetivos principales para realizar el potencial de los ODS propuestos, con base en las investigaciones y el análisis de organizaciones e investigadores destacados. Estos objetivos representan un consenso en la comunidad del transporte sostenible en los componentes clave para la trayectoria de crecimiento en el sector de transporte hacia un futuro más sostenible. Los objetivos pretenden asegurar que el desarrollo de infraestructuras y servicios adicionales de transporte se realice de manera sostenible en términos económicos, sociales y ambientales, y para mejorar la sostenibilidad de infraestructuras y servicios de transporte existentes, junto con las comunidades e industrias que los dependen.