

El Banco Mundial

1818 H Street N.W.
(202) 473-3482
INTERNATIONAL BANK FOR RECONSTRUCTION
AND DEVELOPMENT
Washington, DC. 20433
Dirección Postal: INTBAFRAD
INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION
E.E.UU
Dirección Postal : INDEVAS



transporte

Departamento:
Transporte
REPÚBLICA DE SUDÁFRICA



**FUNCIONAMIENTO DEL TRANSPORTE Y MEDICIÓN DE
RESULTADOS**

**INFORME DE UN TALLER DE CONSULTA CON PARTICIPANTES
AFRICANOS INTERESADOS E INVOLUCRADOS EN EL TEMA,
DEL 12 AL 14 DE JUNIO, 2006**

Mount Amanzi Resort, Hartbeespoort,

Sudáfrica

**Preparado por Peter Njenga
IFRTD**

1.0 INTRODUCCIÓN

El presente documento es un informe del taller consultivo sobre los Resultados del Sector Transporte y Medición del Impacto, celebrado en Mt. Amanzi (Monte Amanzi), Hartbeespoort, Sudáfrica. El taller fue organizado a través de una asociación que incluye a la División Urbana y de Transporte del Banco Mundial (World Bank's Transport and Urban Division – TUDTR), al Departamento de Transporte Sudafricano (DoT), el Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo (IFRTD) y a la Agencia de Ejecución de Trabajos de Interés Público (AGETIP).

El taller es una continuación de las consultas de las partes interesadas e involucradas encabezadas por el TUDTR del Banco Mundial, dirigidas a ampliar la conciencia sobre la iniciativa de los Resultados de Transporte así como a elaborar mejores argumentos para las políticas del sector transporte basadas en la evidencia a nivel nacional, regional e internacional.

Asistieron al taller 25 participantes interesados e involucrados provenientes de 6 países africanos y 5 agencias regionales e internacionales que trabajan en el sector transporte. Al igual que un taller similar celebrado en Nairobi en junio de 2004, se sostuvo la discusión con ánimo de consulta, de compartir y aprender. Por ello, en el taller no se debatió ni adoptó ninguna de las posiciones políticas formales de un país o institución. Las presentaciones realizadas en el taller no representan, necesariamente, un punto de vista que comprenda las posiciones de un país o instituciones, más bien, se pretende que ellas den un punto de vista indicativo de lo que generalmente ocurre.

En el sentido amplio, el taller proporcionó una oportunidad para una exploración más detallada de los datos de viajes del transporte rural. Esto fue respaldado por las presentaciones sobre el Índice de Acceso Rural, la Encuesta de Viajes a los Hogares Sudafricanos y el Programa Integrado de Acceso y Movilidad Rural. En la reunión se subrayó profundamente la importancia de una mejor comprensión de los datos de viajes según género.

A fin de ser breves, este informe no intenta resumir las numerosas y reveladoras presentaciones realizadas. No obstante, considerando que toda presentación enriqueció el diálogo global, esperamos que las principales ideas fuerza de las discusiones hayan sido recogidas.

Las diversas presentaciones se han impreso separadamente como anexos para este informe

Países e Instituciones representadas

Sudáfrica

Kenia

Uganda

Tanzania

Nigeria

Senegal

IFRTD

Banco Mundial, Washington

East and Central Africa Trade Competitiveness Hub

(Centro de Competitividad Comercial de África Oriental y Central)

Comisión Económica de las Naciones Unidas para el África (UN-CEA)

Northern Corridor Transit Transport Coordination Authority [NC-TTCA]

(Autoridad de Coordinación del Transporte en Tránsito por el Corredor del Norte)

1.2 Resultados Planeados

Resultado 1: Visión general de las actuales prioridades de las políticas de transporte clave entre las instituciones y países representados y los medios actuales por los cuales se mide el avance. Este producto tiene los siguientes componentes:

- Una evaluación de los requerimientos actuales y percibidos a futuro para la información estadística y brechas clave.
- Fuentes clave para las estadísticas del sector transporte y cómo estas fuentes se colocan a disposición de los usuarios.
- Aspectos organizacionales, que incluyen el manejo de datos, políticas de recursos humanos; y fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas;
- La calidad de las estadísticas y cómo dichas estadísticas se producen (métodos y procedimientos, uso de estándares internacionales, restricciones y problemas) se procesan, se analizan y se archivan.

Resultado 2: Identificar un proyecto común a ser ejecutado en los países “dispuestos”, denominado *Encuesta de Viajes a los Hogares del África*

2.0 RESULTADOS DE LA VISIÓN GENERAL DEL TRANSPORTE E INICIATIVA DE MEDICIÓN DEL IMPACTO

La iniciativa es liderada por la Unidad de Transporte (TUDTR) en representación del Directorio del Sector Transporte del Banco Mundial como componente del Plan de Acción para la Infraestructura (Infrastructure Action Plan - IAP), que fue lanzado en julio de 2003. El IAP incluyó objetivos relevantes para ayudar a los países a fortalecer su capacidad para recolectar y analizar los datos que colaborarían a la planificación, administración, monitoreo y evaluación del rendimiento e impactos de las intervenciones sobre la infraestructura.

El propósito de la iniciativa de los Resultados de Transporte es ayudar a mejorar el manejo del sector transporte y reconocer y medir su impacto. Los indicadores de rendimiento cubren todos los aspectos del sector y ellos están respaldados, por definición, por las medidas centrales para cada uno de los sub-sectores principales de transporte, llámense carreteras, ferrocarriles, vía aérea, vías acuáticas, puertos, así como el transporte y la comercialización.

Desde los inicios de esta iniciativa, los conjuntos de datos globales para el transporte han ido mejorando en cobertura y calidad. Por ejemplo, los Indicadores de Desarrollo Mundial ahora incluyen muchos conjuntos de datos del sector transporte. Los conjuntos de datos están agrupados por organizaciones especializadas tales como:

- La Organización Mundial de la Salud: *Datos de accidentes*
- Hábitat de las Naciones Unidas : *transporte urbano*
- Federación Internacional de Carreteras: *datos de tránsito y carreteras*
- GTZ: *precios de combustibles*
- La Unión Internacional de Ferrocarriles: *Datos del sub-sector ferroviario*
- Organización de Aviación Civil Internacional : *Transporte aéreo*

Los conjuntos de datos están basados en información primaria obtenida de aquellos países que colaboran. El principal desafío es sustentar estos conjuntos de datos, así, asegurando su vigencia, regularmente, se mejora la calidad y se extiende la cobertura.

Cuadro 1: Ejemplos de datos de Transporte incluidos en el informe de Indicadores de Desarrollo Mundial

Ambiente urbano – 3.11		Servicios de Transporte	
	Viajes de trabajo por transporte público	Carretera	Red total
	Tiempo de recorrido al trabajo		Pavimentada
Tránsito y congestión – 3.12			Transporte de Carga
Motor	vehículos		Transporte de pasajeros
	Carros de pasajeros	Ferrovionario	Longitud de Ruta
	Vehículo de dos ruedas		Transporte de pasajeros
	Tránsito por carretera		Transporte de carga
Combustible	Precio Súper		Tránsito del Container
	Precio Diesel	Aéreo	Salida del vuelo
			Transporte de pasajeros
			Transporte de Carga

2.1 Marco de Medición de Resultados

La iniciativa TUDTR se centra en todos los sub-sectores de transporte denominados:

- Transporte por carreteras
- Ferrovionario
- Aéreo: interno / internacional
- Acuático: interno & costero
- Puertos marítimos
- Logística en Comercio
- Transporte urbano

El transporte de carga y de pasajeros es parte de las medidas clave. La inclusión social y las dimensiones ambientales también se incorporan.

El marco para la medición de los resultados de transporte se ha establecido a tres niveles interrelacionados.

- *Indicadores Principales:* son relevantes para los hacedores de política nacional e internacional que no pertenecen, necesariamente, al sector transporte. Ellos proporcionan un resumen de una visión general de la situación de transporte de un país respecto a 5 denominaciones clave llamadas: Acceso Rural, Movilidad Urbana, Condición de la Carretera, Logística en Comercio y Participación Modal.
- *Marco del Diagnóstico:* Opera a nivel sectorial. Además, proporciona una visión general a nivel nacional del estado del sector transporte. El conjunto inicial de indicadores se ha propuesto dentro del siguiente marco:
 - Accesibilidad
 - Factibilidad
 - Calidad
 - Eficiencia
 - Financiamiento
 - Gobierno e instituciones
 - Medioambiente e impactos sociales
- *Medidas centrales:* Operan a nivel sub-sectorial y proporcionan las bases para la construcción de los indicadores principales y de diagnóstico.

2.2 Integrando las dimensiones social, gubernamental y medioambiental

Los aspectos sociales y medioambientales son medidas de rendimiento, de importancia creciente, en diversos sectores. A continuación se presentan ejemplos de cómo estos aspectos pueden conducirse.

Indicadores de Impacto Social: Incluyen los siguientes elementos:

- Inclusión
 - Incorporar estadísticos clave desagregados (por género, edad, habilidad, etc.) para así identificar y monitorear las necesidades de transporte de estos segmentos de la población
- Acceso Universal: (ancianos, discapacitados, etc.):
 - Legislar para que los requisitos legales cubran las necesidades de transporte de los diferentes segmentos de la población (por ejemplo, las personas con discapacidades) y para planificar e implementar de tal manera que se conozcan sus necesidades.
- Estándares de Empleo dentro de los sectores de transporte

Indicadores de Impacto medioambiental, que incorporan temas como:

- Clima: Gases de efecto invernadero, Contaminación atmosférica, emisión de gases y partículas
- Eficiencia del sistema, eficiencia de la energía, tipo de combustible
- Uso de tierras: Dispersión urbana, uso de tierras para redes de transporte, impacto sobre las tierras adyacentes.

Indicadores de Gobernabilidad: Instituciones y Procesos. Incluye:

- Regulación
 - Obligación del Servicio Público
 - Tarifas y recuperación del costo
 - Calidad y seguridad del servicio
 - Seguridad
- Entrega del servicio
 - Pasajeros / carga
 - Formal- público / privado
 - Informal / Cuenta propia
- Administración de la infraestructura
 - Propiedad
 - Funcionamiento y mantenimiento

3.0 VISIÓN GENERAL DE LAS PRIORIDADES CLAVE DE POLÍTICA DE TRANSPORTE: PERSPECTIVAS DE LOS PARTICIPANTES

La medición del rendimiento en el sector transporte está basada en los objetivos clave de política nacional e internacional. Los objetivos comunes de política prioritaria entre los países e instituciones representadas en el taller pueden resumirse como sigue:

- Reducción de la pobreza
- Creación de riqueza y generación de empleo
- Comercio y acceso al Mercado
- Potenciación Económica

Dentro del propio sector transporte, las políticas reflejan las preocupaciones políticas generales siguientes:

- Reducción del costo de transporte
- Comercio e integración regional
- Integración de las áreas alejadas del país

- Acceso para las personas de vecindarios urbanos pobres y de áreas rurales alejadas
- Factibilidad
- Confiabilidad
- Frecuencia
- Eficiencia

Las áreas límite y áreas técnicas de interés para la política de transporte abarcan:

- Inclusión (Género, discapacidad y ancianidad)
- Medioambiente
- VIH / SIDA
- Tecnologías de la Información y de la Comunicación (TICs)
- Planificación del uso de la tierra
- Salud y Seguridad Ocupacional
- Gobernabilidad
- Seguridad del Transporte

3.1 Debilidad percibida en los sistemas existentes de datos del transporte nacional

- Cobertura inadecuada de los datos transversales a todas las prioridades políticas. Algunas prioridades sólo se cubren parcialmente en la recolección de datos
- Falta de un marco estandarizado transversal a países y agencias
- Falta de métodos desagregados según género a nivel macro (Deben estar presentes en las bases de todo proyecto)
- Carencia de una buena definición de niveles de servicios, como base para el monitoreo
- Datos recolectados sobre bases no periódicas / no actualizadas regularmente
- Recursos insuficientes proporcionados para la recolección y administración de datos

La debilidad organizacional identificada incluye:

- Falta de coordinación transversal-sectorial
- Carencia de un marco armónico para la recolección de datos a través de los sub-sectores y agencias
- Falta de una base de datos centralizada a niveles locales y nacional
- El énfasis actual sobre los Enfoques de los Sectores limita la integración de los datos
- Desarrollo de capacidad y apoyo financiero limitados
- Falta de habilidades técnicas
- Falta de conexión entre los hacedores de política y los tecnócratas
- Datos recolectados por distintos sub-sectores de diversas maneras

4.0 MEDICIÓN DEL ACCESO RURAL

4.1 Índice del Acceso Rural

Para propósitos relativos a las discusiones establecidas sobre la Encuesta de Viajes a los Hogares, se invirtió algún tiempo en discutir sobre el Índice de Acceso Rural.

Cuadro 2: Indicadores principales. Pienso que este cuadro debería presentarse en la sección 2.1

Acceso rural	Proporción de la población rural dentro de los 2 km de la ruta transitable todo el año
Movilidad urbana	Tiempo medio para el viaje al trabajo (hogares urbanos)
Condición de la carretera	Condición de la red principal de caminos (% de la red en condición “buena” y “aceptable”)
Logística en comercio	Índice compuesto que comprende: inventario, tránsito, aduanas, manipuleo (tiempo + costo)
Participación modal	Equilibrio entre los principales sub-sectores : Pasajeros, carga y financiamiento

Como se ve en el cuadro, el Índice de Acceso se mide a partir de la proporción de la población rural dentro de los 2km de la ruta transitable todo el año. El Índice de Acceso Rural se adoptó a inicios de 2003 y durante el 2004; el acceso rural fue medido por 30 países de la Asociación de Desarrollo Internacional (International Development Association-IDA). En Tanzania, durante el mes de agosto de 2005, se completó una encuesta para la relación tiempo/ distancia.

Este índice permite la comparación entre países y ayuda a identificar a los países con serios problemas de acceso. El Cuadro 3 muestra los resultados recolectados de algunos países africanos. En general, el África del Sub-Sahara (ASS) tiene los problemas de acceso más graves, le siguen el África del Medio –Oriente y África del Norte, y luego Latinoamérica y Caribe.

PAÍS	% DE LA POBLACIÓN DENTRO DE LOS 2KM DE LA RUTA TRANSITABLE TODO EL AÑO
• Bénin	32
• Burkina Faso	19
• Burundi	19
• Cameroun	20
• Chad	5
• Etiopía	27
• Ghana	44
• Kenya	44
• Madagascar	25
• Malawi	38
• Mali	51
• Niger	52
• Nigeria (8 States)	47
• Tanzania	38
• Zambia	51
	<i>(Por confirmar)</i>

La fuente puede ser de utilidad si incluye el año de publicación o el año de recolección de datos

Los datos para calcular el Índice de Acceso Rural pueden recolectarse a través de las encuestas a hogares. ¿Dicho índice está, a su vez, integrado a otros índices empleados para encuestas que miden la reducción de la pobreza? Como por ejemplo, además del gasto, la información del presupuesto según período.

El indicador enfrenta desafíos tales como:

- La percepción del tiempo y distancia por parte de la gente que está siendo entrevistada. Por ejemplo, en Tanzania una encuesta a hogares condujo a una combinación de conceptos sobre tiempo y distancia. La encuesta mostró profundas disparidades entre la distancia percibida y la distancia real. No obstante, había una gran confluencia entre el tiempo percibido y el tiempo estimado real.
- Promocionar la propiedad dentro del país y asegurar, a nivel de hogar, la inclusión permanente de las encuestas de viajes.
- No está debidamente vinculado al acceso a servicios de transporte asequibles.
- La decisión de separar al índice rural del urbano, en lugar de obtener un índice nacional compuesto, que se basa en la noción de la importancia del desarrollo rural en la mayoría de los países de la Asociación de Desarrollo Internacional. No obstante, ello no refleja las disparidades en el país. En algunos países se están aplicando esta medida para la distribución de recursos a nivel provincial.

4.2 Aplicación de Indicadores Principales

Ayuda a vincular al transporte a las Metas de Desarrollo del Milenio (MsDM). Es importante para dichas metas así como 2 y 3.

Cuadro 3: Relación entre los Indicadores Principales y las MsDM

MSDM	OBJETIVOS DEL TRANSPORTE
MDM 1 Erradicación de la pobreza extrema y del hambre.	Objetivos: El Acceso Rural a los insumos y mercados y a la generación de oportunidades de empleo que mejora gracias a la proporción de población rural que habita dentro de los 2km de la ruta transitable todo el año. La diferencia en el promedio del Costo de Transporte entre África y Asia reducida al 50%
MsDM 2+3 Educación primaria universal & igualdad de género	El Acceso Rural y la Movilidad Urbana mejoran para eliminar las restricciones en el tiempo en el cual todos los niños deben participar en la educación y para posibilitar que se brinde una educación efectiva y que su logro se realice sin problemas.
MsDM 4+5 La Salud del Niño y la Mortalidad Materna	El Acceso Rural y la Movilidad Urbana mejorados en beneficio del aprovisionamiento seguro de insumos para los establecimientos de salud, para proporcionar un acceso asequible para todos los hogares y para posibilitar que el alcance de la salud sea costo-efectiva.

5.0 MOVILIDAD Y ACCESO INTEGRADOS EN SUDÁFRICA

El Departamento de Transporte de la RSA (República de Sudáfrica) ha implementado el Programa Integrado de Movilidad Rural y Acceso (Integrated Rural Mobility and Access Programme –IRMA).

IRMA se inició en el 2004, en reconocimiento a que el 50% de la población sudafricana es rural, y que el 72% de los pobladores de las zonas rurales son pobres y deben enfrentar el escaso acceso tanto a los servicios sociales básicos como a la tendencia económica predominante. El programa se centra en las operaciones de transporte públicas, la administración de la demanda por viajes, el sistema de

alimentación e integración modal, carreteras de acceso, conectividad espacial, infraestructura de transporte no motorizado y movimiento de carga coordinado. El programa también busca para los viajes sociales las opciones de subsidio al transporte, subvenciones y el sistema del cupón (voucher) para viajes.

El programa representa un giro desde la planificación integrada hacia la entrega integrada. El principal resultado del programa entregado es una red local de movilidad que es asequible y está bien coordinada. Los resultados clave abarcan:

- Acceso vía caminos de todo tiempo para todas las comunidades
- La movilización de un rango de pequeñas y medianas empresas de transporte, ambas en las áreas de servicio e infraestructura.
- Colaboración & alineación con los programas de entrega de servicio en Salud, Educación, Agricultura, etc.
- Uso predominante de transporte no motorizado y vehículos tipo LDV (de trabajo liviano)
- Coordinación de servicios de transporte
- Consolidación de cargas a los mercados

6.0 UN ENFOQUE SENSIBLE DE GÉNERO PARA LOS INDICADORES DE TRANSPORTE

El tema de Género está ganado legitimidad, de manera creciente, en el sector transporte. No obstante, permanecen aún entre otros, los problemas de claridad conceptual, datos inapropiados y desagregados según género, así como las herramientas metodológicas. Los indicadores de sensibilidad de Género son instrumentos de vanguardia para evaluar qué tan bien y hasta qué punto las intervenciones promocionan el emponderamiento a las mujeres, la igualdad de género así como la equidad. Esto en contrapartida, alimenta una planificación, distribución de recursos e implementación más efectivas.

Datos Desagregados según Sexo

Información cuantitativa recogida sobre mujeres y hombres individualmente. Esto incluye información tal como el número de usuarios de transportes desagregado en mujeres y hombres, el número de mujeres y hombres empleados en trabajos de carreteras, etc. Aunque los datos desagregados según sexo sean útiles, no son suficientes, por sí mismos, para establecer en qué medida las intervenciones en el sector contribuyen a la igualdad y la equidad de género así como al emponderamiento de la mujer.

Datos desagregados por Género

Información recolectada que indica los patrones de viaje según género, las necesidades de transporte por género y las diferencias en las oportunidades y capacidades de los hombres y mujeres de participar y beneficiarse del desarrollo del transporte. Esta información, que incluye datos desagregados según sexo, es especialmente útil durante el análisis de género, donde es más fácil evaluar el impacto de una política de transporte, planificación, programa o presupuesto sobre la mujer separadamente de su impacto sobre la mujer. Los datos desagregados por género brindan las bases para desarrollar indicadores de tendencias predominantes de género para el sector.

La Relevancia de un Enfoque Sensible de Género

- Los datos desagregados según género son cruciales para informar sobre la política y práctica de transporte.
- La evidencia empírica es clave en la defensa del género
- Los indicadores de sensibilidad de género ayudan a que se cumpla la normatividad al minimizar la “evaporización” del género en la práctica.

7.0 ENCUESTA NACIONAL DE HOGARES Y VIAJES, REPÚBLICA DE SUDÁFRICA (RSA)

7.1 Introducción

El Departamento de Transporte comisionó una Encuesta Nacional de Viajes del Hogar –ENVH (National Household and Travel Survey - **NHTS**) en junio de 2002. La ENVH es, por lo general, una encuesta representativa de los hábitos de viaje de los miembros del hogar durante un período dado, por ejemplo, una semana o un día durante el curso de la semana. Una ENVH usualmente se realiza por medio de una Encuesta Entrevista al Hogar –EEH (Home Interview Survey- **HIS**) como una muestra de hogares a lo largo de la nación. El tamaño de la muestra generalmente determina el nivel de análisis y las inferencias que podrán ser obtenidas de las características del viaje de los pobladores dentro de una unidad geográfica específica.

La Encuesta Nacional de Viajes del Hogar de Sudáfrica se emprendió debido a que el Departamento de Transporte y las autoridades de planificación a lo largo de todo el país tenían dificultades para obtener información requerida para conocer las necesidades de planificación y de desarrollo de política. El principal objetivo de la ENVH fue, por lo tanto, ayudar a alcanzar una perspectiva estratégica en los patrones de viaje y en los problemas de transporte en Sudáfrica, mediante la recolección de información del transporte sobre hábitos de desplazamiento locales, necesidades y actitudes respecto al desempeño y calidad del sistema de transporte existente.

La ENVH fue dirigida por un comité constituido por representantes de universidades, centros de investigación, centros de operación, departamentos del gobierno, gobiernos municipales y sindicatos.

El comité directivo acordó los siguientes objetivos de la encuesta:

- Apoyar con la fijación efectiva de subsidios para el transporte público
- Ayudar a la identificación de regiones en situación de desventaja para inversiones en infraestructura de transporte
- Medir los Indicadores Claves de Desempeño (ICD) para el transporte terrestre de pasajeros.
- Conocer las necesidades de transporte y hábitos y/o comportamiento de los miembros de los hogares en todo momento del día y para todo propósito
- Constatar el costo del transporte para las personas y hogares y evaluar hasta donde ellos pueden pagar por el desplazamiento esencial para su supervivencia.
- Evaluar las actitudes del cliente hacia los servicios de transporte, proveedores del servicio y/o calidad de las instalaciones de transporte que ellos requieren usar
- Medir los usos y los niveles de propiedad de los autos existentes
- Conocer las opciones de viaje de los diferentes segmentos del mercado.
- Determinar hasta que punto se tiene acceso a oportunidades de, por ejemplo, trabajo, establecimientos de salud, educación y mercados para la interacción social y todas las otras necesidades sociales.

7.2 Metodología

El diseño de la encuesta recogió ideas de otras encuestas realizadas en Sudáfrica y otras partes del mundo tales como el Reino Unido, Finlandia, Holanda y Estados Unidos. Luego de puesto en marcha el piloto inicial, las preguntas de la encuesta se limitaron a la información sobre viajes de trabajo y educación. Los aspectos relativos a otros viajes se obtuvieron mediante preguntas sobre viajes para el uso de servicios y entretenimientos y el uso de las formas de transporte público de parte de todos los miembros de los hogares, durante los siete días que precedieron a la encuesta.

La encuesta se basó en una muestra representativa de 45,000 hogares, cubriendo nueve provincias así como toda municipalidad metropolitana y distrital. Los datos recogidos incluyeron género, edad, raza

y nivel de educación. También se obtuvieron detalles del empleo, ocupación, e ingreso de los hogares y percepciones respecto a la infraestructura y servicios de transporte.

7.3 Resultados preliminares y temas que surgen

Es muy prematuro esbozar cualquier respuesta detallada sobre los hallazgos de la encuesta. Se requiere de un análisis más profundo a fin de identificar todos los desafíos a enfrentar. No obstante, se puede establecer que los desafíos conocidos incluyen los subsidios a los pasajeros, niveles crecientes de congestión y la escasa prioridad que el Tesoro asigna al transporte de pasajeros en la distribución del ingreso estatal. Otro desafío incluye la necesidad de fortalecer la integración de la vivienda local y la actividad económica a través de la planificación estatal y mejorando la movilidad y accesibilidad en áreas peri-urbanas y rurales. El Departamento de Transporte está en proceso de comprometerse, conjuntamente con los participantes interesados e involucrados y la investigación comisionada, en la identificación de los desafíos. Existe la intención de llevar a cabo más encuestas, a fin de actualizar el conocimiento y tendencias de la situación del transporte en Sudáfrica. La NHTS estará representada cada cinco años y se harán esfuerzos para mejorar el alcance de la información sobre la realización de viajes.

8.0 CONCLUSIONES Y TEMAS QUE SURGEN DEL TALLER

- (i) Los participantes valoraron el diálogo e intercambio de ideas brindado por los Resultados sobre el Transporte del Taller de Participantes Interesados e Involucrados, expresando la necesidad de formalizar las consultas a través de la red de Comunidad de Práctica, que podrá intercambiar información a través de medios virtuales así como de reuniones.
- (ii) Se subrayó la necesidad de ayudar a desarrollar un marco común para la recolección de datos a través de los diferentes sub-sectores de transporte, agencias y países. Esto ayudará en la evolución de las definiciones comunes, terminologías y sistemas de medición y permitirá la coherencia en la información así como facilitará las comparaciones entre países.

Al tener un marco común para la recolección de datos a través de los países, se podrá apoyar la evaluación del avance en las MsDM. En el 2005, los Ministros Africanos se reunieron bajo el auspicio de SSATP y UNECA para comprometerse con las directivas de política que permitirían al sector transporte jugar un rol más efectivo para el logro de las MsDM. Se sugirió que la asociación UNECA/ SSATP debería facilitar el desarrollo de un marco coherente de resultados del sector para África.

- (iii) Se deberá fortalecer el diálogo entre el Trabajo sobre Indicadores de SSATP y las consultas de los participantes interesados e involucrados de TUDTR. Se harán esfuerzos para representar algunos de los productos del taller en la Reunión Anual de SSATP que se realizará en Lesotho, del 28 de octubre al 3 de noviembre. La Encuesta Sudafricana de Viajes a los Hogares sería uno de los insumos útiles para el diálogo.
- (iv) Los participantes interesados e involucrados expresaron su interés en tomar parte en la institucionalización de las Encuestas de Viajes a Hogares en sus respectivos países. Senegal, Kenia, Tanzania y Uganda buscarán lograrlo a diferentes niveles. Las Encuestas de Viajes a Hogares pueden ser consideradas como una actividad autónoma o pueden integrarse en las encuestas de rutina aplicadas a hogares llevadas a cabo en diversos países. Si se toman como una actividad autónoma, la experiencia a partir de Sudáfrica indica la necesidad de una encuesta a pequeña escala que pueda mejorarse a través del tiempo. El IFRTD, UNECA y TUDTR buscarán las formas para facilitar el avance en los países interesados en llevar esto adelante. El DoT está presto a proporcionar el apoyo técnico basado en su propia experiencia.

Las acciones inmediatas implican la atención de TUDTR, DoT, UNECA e IFRTD en lo referente a:

- Comprometerse con SSATP, especialmente, la representación en la reunión de Maseru en octubre
- Facilitar y apoyar la institucionalización de las Encuestas de Viajes a Hogares en los países seleccionados.

Anexo 1: PROGRAMA

TRANSPORT SECTOR PERFORMANCE AND IMPACT MEASUREMENT INDICATORS

MT AMANZI, SOUTH AFRICA

JUNE 12-14TH JUNE, 2006

Day 1: June 12.

Session 1: 9.00-10.30 INTRODUCTOR Y	Session 2: 10.30-11.00 BACKGROUND	Session 3: 11.00 -13.00 DESCRIPTION OF EXISTING SITUATION Case studies from selected countries and institutions ¹	Session 4: 14.00-15.30 BREAKOUT GROUPS Closer sharing of existing practices	Session 5 16.00-16.45 PLENARY FEEDBACK
Welcome remarks – DOT/IFRTD 9.00-9.15 am	Overview of the World Bank’s Transport Results Initiative [Peter Roberts, TUDTR, World Bank]	<i>[20 minutes for each presentation]</i> Presentation: sample country case studies	Country/institutional presentations to continue in smaller groups	Synthesis of policy/thematic priorities and key indicators
Official Opening DOT 9.15-9.30	10.00-10.30 [20 minutes presentation, 10 minutes discussion]	<ul style="list-style-type: none"> • Kenya [Kenya Institute of Public Policy Analysis] • Northern Corridor Authority [Corridor observatory] • Tanzania case study • Impact Monitoring Framework – DOT South Africa 	Outputs: <ul style="list-style-type: none"> • Capture key sectoral priorities in various countries • Capture thematic priorities [e.g., envt, poverty, growth, safety, gender etc] • Collate/list all key indicators and measures in use • Identify gaps in the indicators used. • Organisational aspects including how data is managed, and how accessible it is for cross-sectoral planning. 	
Introduction of participants and articulation of expectations from the workshop - Facilitator Overview of workshop process, objectives and outputs. Peter N. Housekeeping announcements - Laverne Agree programme 9.30-10.00	Coffee/Tea Break 10.30-11.00	The focus of presentations: <ul style="list-style-type: none"> ✓ To highlight key country policy priorities in transport sector ✓ Indicators/measures currently in use for prioritised policies ✓ Means by which data is collected ✓ What are the strengths? ✓ What are the gaps? 		
		13.00-14.00: LUNCH	15.30-16.00: Tea/coffee	

¹ There will be not enough time to present all country/institutional case studies in plenary. Participants not selected to present in plenary will be able to give an overview of key issues from their country/institutions in breakout groups.

DAY 2:

Session 1 9.00-10.00 Overview of the World Bank Indicators initiative:	Session 2 10.30-12.00 Gender and Transport data	Session 3 12.00-13.00.	Session 4 14.00-15.30 Strengthening transport sector data collection	16.00-17.00
Some outputs of the Transport Results Initiative. Peter Roberts [40 Minutes presentation, 30 minutes discussions]	a) The why and how of a gender sensitive approach to transport indicators: Nite Tanzarn b) Indicators on Women in deep rural areas – RSA national Road Agency 30 minutes for each presentation, 30 minutes discussions	[a]Rural development programme – DOT [30 minutes] [30 minutes presentation, 30 minutes discussions]	a) Economic Indicators Framework for Transport - DOT b)South African Master Plan – DOT [30 minutes] 30 minutes presentation, 30 minutes discussions	a) Planning, and managing a household travel survey and a population census South Africa Statistical Agency and DoT 30 minutes presentation, 30 minutes discussions
10.00-10.30: Tea break		13.00-14.00: Lunch	15.30-16.00: Tea/Coffee	17.00hrs: End of day 2

14 June 06

Session 1: 9.00-10.00 Integration of transport data in household surveys	Session 2: 10.00-10.30	Session 3: 11.00-12.30 Implementation and monitoring of agreed actions:	Session 4: 12.30-13.00
Panel discussion chaired by World Bank: [Julie Barbinard/Peter Roberts World Bank's Transport and Social responsibility programme.] Any other country with experience on household travel survey [KIPPRA] a) Description of transport data currently captured in household surveys. b) Strengths and limitations. c) How collection analysis and use could be strengthened	Designing an Africa's Household Travel Survey Initiative: 10.30-11.00: Tea/Coffee break	§ Who, How, When? § Responses from participants § Responses from World Bank [Peter Roberts]	§ Response from DOT § Workshop closure – Marinke Van Riet, IFRTD

ANEXO 2: LISTA DE PARTICIPANTES

NOMBRE	INSTITUCIÓN Y PAÍS	DIRECCIÓN ELECTRÓNICA
Doris Seguale	Dept of Transport [DOT], RSA	SegoaleD@dot.gov.za
Moeti Kgamanyle	DOT, RSA	Kgaman@dot.gov.za
Alphonse Mwingira	Ministry of Infrastructure Development, Tanzania	Alphonse_mwingira@yahoo.com
Laverne Dimitrov	DOT, RSA	DimitroL@dot.gov.za
Peter Roberts	World Bank TUDTR	proberts@worldbank.org
Ibnu A/nas Gaye	AGETIP, Senegal	igaye@agetip.sn
Phila Magwaza	DOT, RSA	magwazap@dot.gov.za
Silas Kanamugire	ECA-Trade Hub, Nairobi	skanamugire@ecatradehub.com
Robert Tama Lisinge	UNECA, Ethiopia	tlisinge@uneca.org
Jean Kizito Kabanguka	Northern Corridor Authority	Jkizito@ttcanc.org
Eric Aligula	KIPPRA, Kenya	jairah@kippra.org
Lan.W. Situma	DOT, RSA	situmal@dot.gov.za
Tsukasa Hatorri	World Bank, Transport Unit	thattori@worldbank.org
Ndllellenhie Zindela	DOT, RSA	zindelan@dot.gov.za
Whity Maphakela	DOT, RSA	maphakew@dot.gov.za
Mosima Brenda	Statistics, RSA	brendamo@statssa.gov.za
Lilian Khumalo	DOT RSA	meyerl@dot.gov.za
Nnditsheni Tshikalanga	DOT, RSA	TshikalN@gov.za
Jonas Agwu	Federal Road Safety Commission, Nigeria	jonasagwu@yahoo.com
Marinke van Riet	IFRTD, London.	Marinke@ifrtd.org
Peter Njenga	IFRTD, East and Southern Africa coordinator	peter@ifrtd.org
Nite Tanzarn	Makerere university, Uganda	ntanzarn@ss.mak.ac.ug
Julie Babinard	World Bank, TUDTR	jbabinard@worldbank.org
Elna Fourie	National Roads Agency	fourie@nra.co.za
Dion Peterson	Department of Transport	