



Evento regional conjunto

Acción climática en tiempos de crisis:

Potenciando la recuperación sostenible post COVID-19 en LAC

Actividad del Eje Temático Sectorial Transporte

Seminario Introductorio: “Estrategias de Largo Plazo para el Sector de Transporte en Latinoamérica y el Caribe”

Informe de mensajes clave

Introducción

El jueves 19 de noviembre de 2020 se llevó a cabo el seminario introductorio “Estrategias de Largo Plazo para el Sector de Transporte en Latinoamérica y el Caribe” co-organizado por SLOCAT Partnership, el Banco Interamericano de Desarrollo y el Grupo de Trabajo de Transporte, coordinador por LEDSLAC Global Partnership y Asociación Sustentar. Este seminario fue parte del eje temático “Descarbonizando el transporte para una recuperación sostenible y resiliente” del Evento Regional Conjunto “Acción climática en tiempos de crisis”, organizado por la plataforma LEDSLAC, EUROCLIMA+, BID y PNUD.

La apertura del seminario estuvo a cargo de Carolina Chantrill, coordinadora del Área de Movilidad Sostenible de la Asociación Civil Sustentar, quien presentó los ejes temáticos del evento regional conjunto, así como los objetivos y agenda de la sesión.

En la primera sección del evento incluyó tres presentaciones introductorias, seguidas de una instancia de preguntas y respuestas. Primero, se realizó un repaso del estado de situación y la relación del transporte con el cambio climático a cargo de Mark Major, asesor senior de políticas de SLOCAT Partnership. Segundo, se realizó una introducción a las estrategias de largo plazo por parte de Ernesto Monter Flores, especialista sectorial de la división de transporte del Banco Interamericano de Desarrollo BID. Posteriormente, se realizó una tercera presentación sobre el panorama global y regional de la incorporación de estrategias del sector de transporte en las estrategias nacionales de largo plazo a cargo de Emily Hosek, analista de SLOCAT Partnership.

La segunda parte del evento consistió en un panel sobre casos regionales sobre la relevancia del sector transporte en las estrategias de largo plazo. El mismo contó con las participaciones de Eduardo Brenes,

Viceministro de Transportes y Seguridad Vial de Costa Rica, y de Gisèle Labarthe, Secretaria Ejecutiva del Programa de Vialidad y Transporte Urbano del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile, quienes brindaron testimonios sobre las experiencias de Costa Rica y Chile en la elaboración de sus estrategias de largo plazo y la inclusión del sector de transporte en las mismas.

Luego de un espacio de preguntas a ambos oradores, tuvo lugar una actividad de visualización grupal en la cual se invitó a todos los asistentes a reflexionar sobre cómo sería un sector de transporte descarbonizado en su país o ciudad en 15 o 20 años. Tomando como insumo las presentaciones de la sesión, se invitó a los participantes a completar una pizarra virtual con sus respuestas a las siguientes preguntas: (1) ¿Cuáles son los principales medios para descarbonizar el transporte?; (2) ¿Qué actores deben estar involucrados para implementar esas estrategias y qué puede contribuir cada uno?; (3) ¿Qué acciones clave son necesarias para avanzar con esta visión?. Las respuestas a estas preguntas fueron leídas por Carolina Chantrill, quien brindó una breve reflexión, agradeció a todos por su participación y cerró el seminario.

Se resumen a continuación los principales mensajes del evento.

Mensajes clave

Contexto

- Para cumplir con el Acuerdo de París y detener la crisis climática hay que reducir emisiones de CO2 drásticamente. El objetivo global para el 2050 es alcanzar cero emisiones netas de carbono para llegar a cumplir con el umbral de 1.5 grados centígrados de aumento.
- Gran reto que involucra muchos sectores, entre ellos y de gran importancia el sector transporte, por la proporción de sus emisiones (el 14% de emisiones en la economía mundial) y por ser uno de los sectores de emisiones de mayor crecimiento.
- Una estrategia de largo plazo detalla la situación o estado actual de emisiones de un país, plantea posibles alternativas y escenarios de emisiones, define objetivos y metas de reducción y mitigación de emisiones a mediano y corto plazo, establece políticas y acciones concretas a llevar adelante en áreas específicas para alcanzarlos, define responsabilidades, y establece mecanismos para el seguimiento y revisión de la estrategia.
- Al día de hoy, 19 países han entregado formalmente sus estrategias de largo plazo (LTS) a la ONU y hay varios países en proceso de desarrollo. Todos los países mencionan el transporte como sector de mitigación en sus LTS, pero todos lo abordan en diversos grados.
- La importancia de incluir al sector transporte en las estrategias de largo plazo radica en que:
 - Transformar el transporte (recambio de vehículos de larga vida útil, nuevas obras de infraestructura) y modificar la forma urbana lleva muchos años;
 - Alinear la multitud de sectores que afectan el transporte - no solo el sector transporte, sino también el financiero, privado, regulatorio, impositivo, planificación urbana y uso del suelo - y las diferentes ideologías políticas requiere una estrategia a largo plazo;

Más información: <http://bit.ly/evento-conjunto-2020>

- Crear mayor consenso político sobre la estrategia de largo plazo facilita la planificación;
- Brindar al sector privado una señal clara a largo plazo puede mejorar las condiciones para la inversión privada en dirección de la movilidad sostenible;
- Rutas claras a largo plazo facilitan el financiamiento climático internacional.
- El contenido común de transporte en las estrategias de largo plazo incluye: electromovilidad, transporte de pasajeros, transporte de cargas y micromovilidad.

Experiencias y buenas prácticas

Costa Rica

- Plan de descarbonización con metas concretas hacia el 2050
- Energía eléctrica proviene en un 99% de fuentes renovables y la cobertura eléctrica a nivel nacional es casi del 100 %, lo cual brinda una gran oportunidad para electrificar el transporte.
- Aspira a transformar el transporte en la gran área metropolitana (4 ciudades más importantes) a partir de:
 - Planificación del transporte público en la gran área metropolitana (reciente)
 - Propuesta de modelo urbanístico (planteada hace varios años) que busca desarrollar el área metropolitana de manera compacta y multifuncional con el fin de (1) promover la caminata y el transporte público, y (2) evitar el desarrollo urbano disperso que ha llevado a tiempos de viaje prolongados, infraestructura ineficiente y recursos escasos en un país en vías de desarrollo y en pandemia.
- Bus eléctrico en funcionamiento desde los años 90, importante base de investigación que alimenta un proceso más avanzado de investigación y desarrollo tecnológico.
- Incentivos para la adopción de vehículos eléctricos:
 - Exoneración de impuestos
 - Ventajas de financiamiento
 - Exoneración de restricciones de circulación aplicables a vehículos corrientes
 - Estacionamiento gratuito en espacios públicos y zonas comerciales
 - Centros de recarga disponibles a nivel nacional
- Convenio de recambio de flota con concesionarios del transporte público, mediante la incorporación de buses eléctricos en un 5% cada dos años. Amenazado por los efectos de la pandemia en el transporte público que ha provocado una pérdida de demanda del 60%.

Chile

- Las emisiones del sector transporte representan un cuarto de las emisiones totales del país.
- La Contribución Determinada a Nivel Nacional (NDC) de Chile establece un objetivo de mitigación de emisiones al 2030 y neutralidad al 2050, y plantea (1) la Estrategia Climática de Largo Plazo (ECLP) que define los lineamientos de largo plazo para hacer frente a los desafíos

que presenta el cambio climático, y (2) la necesidad de Planes de Mitigación Sectoriales de Cambio Climático.

- La NUMP (National Urban Mobility Policies and/or Programs) o Estrategia Nacional de Movilidad Sostenible:
 - Es el marco estratégico orientado a la acción para la movilidad urbana sostenible elaborado por los gobiernos nacionales, cuyo objetivo es mejorar la capacidad de planificar, financiar y ejecutar proyectos y medidas destinadas a satisfacer la movilidad de personas y bienes de manera sostenible.
 - Basado en las políticas y reglamentaciones existentes articulando las leyes, normas, estrategias sectoriales, inversiones y programas de apoyo pertinentes con miras a un enfoque integrado.
 - Propone el enfoque Evitar-Cambiar-Mejorar
- Vínculo entre la NUMP y la ECLP: la ECLP define los lineamientos de carácter nacional y establece la necesidad de desarrollar planes sectoriales. La NUMP establece los lineamientos específicos del sector transporte.
- El proceso de elaboración de la NUMP consta de 4 fases: (1) Iniciación, (2) Análisis del Status Quo - establecimiento de línea de base de emisiones, (3) Visión, objetivos y medidas, (4) Diseño detallado.
- Chile se encuentra actualmente desarrollando la etapa (3) de Visión, objetivos y medidas, realizando el análisis de proyección de emisiones y estableciendo objetivos.

Retos y necesidades

- Retos
 - Falta de una mirada integral en la formulación de planes, incluso dentro del propio sector transporte.
 - Existen soluciones asequibles y efectivas, pero que no son puestas en marcha. No es un problema técnico, sino un problema de gobernanza, de falta de decisión de prioridades y de coordinación (vertical, internacional, nacional y local), pues son muchos los factores y actores que afectan la oferta y demanda de transporte.
 - Mantener la estabilidad y la coherencia de la implementación de las estrategias y planes a largo plazo, de manera que los cambios políticos no impidan ir avanzando de periodo en periodo para alcanzar las metas establecidas.
 - La crisis sanitaria y económica causada por el COVID-19 dificulta la inversión en tecnologías más limpias y de mayor costo inicial de inversión, y dificulta la promoción del transporte público por el miedo al contagio.
- Necesidades
 - La priorización de necesidades y soluciones, y la coordinación son esenciales para la inversión, desarrollo e implementación de medidas de descarbonización del transporte.
 - Necesidad de una planificación integral que combine factores de movilidad, ambientales y de desarrollo urbano, y que articule la política y la reglamentación existente.

- Necesidad de un trabajo colaborativo de carácter multisectorial y multi-actores.

Oportunidades para LAC

- Además de combatir el cambio climático, la descarbonización del transporte trae múltiples beneficios:
 - Mejora de la salud de la población urbana, especialmente en ciudades muy congestionadas en las cuales altos niveles de tráfico generan otros contaminantes además del CO₂, como partículas suspendidas.
 - Aumento de la productividad al reducir los tiempos de transporte
 - Creación de nuevos empleos: Un estudio reciente del BID y la OTT identificó que el uso de tecnologías solar y eólica tiene el potencial de crear empleos, lo que compensa la pérdida de empleos por el cierre de actividades convencionales como la generación de energía convencional.
- No es necesario empezar de cero para formular estrategias de largo plazo. Se puede partir de planes existentes como NUMPs (National Urban Mobility Policies and/or Programs) y SUMPs (Sustainable Urban Mobility Plans) que informen las estrategias.
- Tres estrategias clave para reducir las emisiones de transporte: (1) “Evitar” y reducir las demandas de transporte y la necesidad de desplazamiento motorizado; (2) “Cambiar” de vehículos particulares hacia modos de transporte bajos en carbono (transporte público, bicicleta, caminata); (3) “Mejorar” los modos de transporte, convertirlos en modos más eficientes que utilicen mejores fuentes de energía (ejemplo: electromovilidad). La mayoría de las ciudades se enfoca en las estrategias de mejora, y no considera que “evitar” y “cambiar” también son muy importantes: se estima que a largo plazo el 50% de la reducción de emisiones provendría de medidas de evitar y cambiar.
- Para la promoción de la movilidad eléctrica es importante considerar: (1) la implementación de planes piloto para evaluar el desempeño de vehículos eléctricos y como base fundamental para dar confianza y seguridad a la inversión privada, (2) la adopción de leyes y regulaciones que incentiven la adquisición de vehículos eléctricos.
- La capacidad instalada de energías renovables tienen una mayor participación en la matriz energética de LAC que otras regiones del mundo y va en aumento. La experiencia regional alienta a seguir descarbonizando la matriz de generación de energía. Sin embargo, el transporte es el sector que menos ha migrado a fuentes alternativas de energía, lo que implica una oportunidad para motorizar dicha transformación y aprovechar las fuentes locales y regionales.

Material de interés

- BID (2020), [“Cómo llegar a cero emisiones netas: Lecciones aprendidas de América Latina y el Caribe”](#)
- SLOCAT (2018), [“Transport and Climate Change 2018 Global Status Report \(TCC-GSR\)”](#)

Más información: <http://bit.ly/evento-conjunto-2020>

- SLOCAT, GIZ, WRI, ITDP: [“10 recomendaciones para aumentar la ambición para el transporte en las NDCs”](#)
- Mobilise Your City (2020), [“Políticas y Programas de Inversión Nacionales de Movilidad Urbana \(NUMP\) - Guía para profesionales”](#)
- GIZ, [“Transporte Urbano Sostenible: Evitar-Cambiar-Mejorar \(A-S-I\)”](#)
- Gobierno de Costa Rica, [“Plan Nacional de Descarbonización 2018-2050”](#)
- BID (2020), [“Boletín NDC Invest: El grupo BID impulsa la electromovilidad en ALC”](#)