



Conversatorio: Introducción a la Planeación del Transporte para Ciudades Sostenibles

Arturo Steinvorth Álvarez, Conocimiento, análisis y participación
Partenariado SLOCAT para el Transporte Sostenible Bajo en Carbono

21 de octubre de 2021



Partnership on Sustainable,
Low Carbon Transport

Nuestra misión

Habilitar el conocimiento y la acción colaborativos para el transporte sostenible y bajo en carbono y llevar la voz del movimiento a los procesos internacionales de cambio climático y sostenibilidad.



**Ecosistema
international y multi-
actor** de 90 entidades



Enfoque principal:
Transporte terrestre
Todos los modos de
movilidad



Huella geográfica:
Sur Global

www.slocat.net | [@slocatofficial](https://twitter.com/slocatofficial)   

SLOCAT Transport and Climate Change Global Status Report

2nd edition



Tracking Trends in a Time of Change:
The Need for Radical Action Towards
Sustainable Transport Decarbonisation

SLOCAT Partnership on Sustainable,
Low Carbon Transport

Lanzado en Junio de 2021

La segunda edición del Informe del Estado Global sobre Transporte y Cambio Climático (TCC-GSR) de SLOCAT narra las historias globales y regionales de dónde estamos y adónde debemos ir urgentemente en la **acción climática para el sector de transporte**.

Con contribuciones de más de 150 profesionales y organizaciones de primer nivel, es el **punto de referencia imprescindible único para los más recientes datos, metas y novedades sobre la demanda, emisiones, políticas y medidas en materia de transporte**, mostrando que es imperativo impulsar acciones radicales en el transporte sostenible y la acción climática en estos momentos de cambio global sin precedentes .

www.tcc-gsr.com |
#TransportClimateStatus



Perspectiva del transporte a nivel mundial y para América Latina y el Caribe

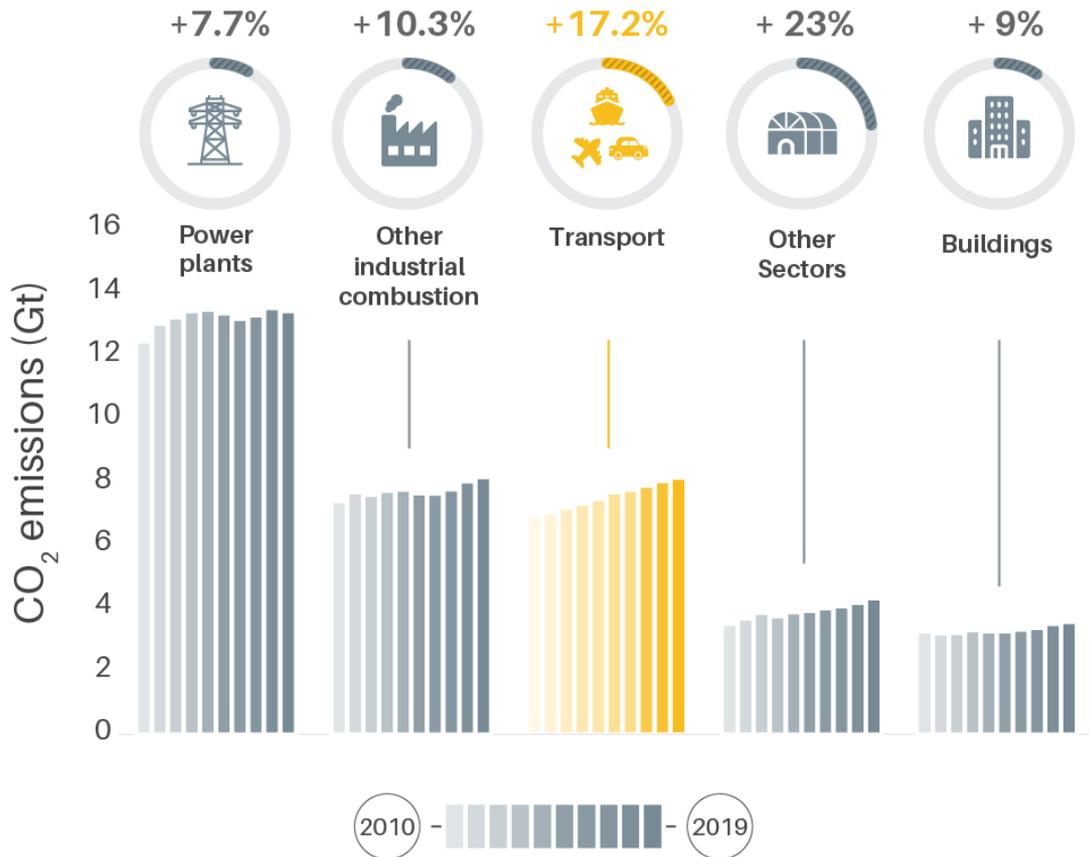


Tendencias de las emisiones del transporte

El sector del transporte fue el **sector de consumo de combustibles fósiles de más rápido crecimiento en 2010-2019 (+ 17%)**.

El transporte (junto con “otros consumos industriales”) fue el **segundo sector más emisor en 2019**.

Emisiones globales de CO₂ por sector, 2010-2019



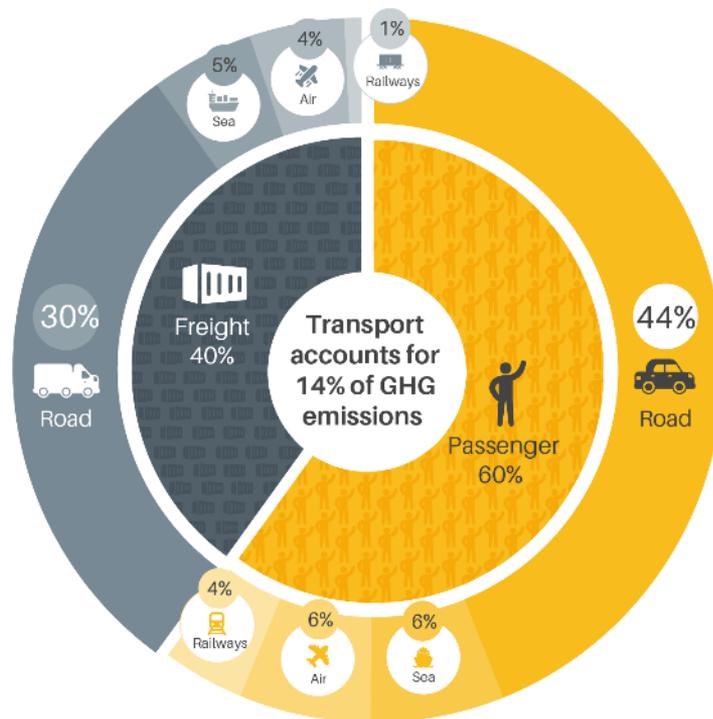
Contribución del transporte a las emisiones de gases de efecto invernadero

El transporte representó:

- **14% del total** global de gases de efecto invernadero (GEI).
- **24% de las emisiones de CO₂ mundiales relacionadas con la energía** en 2018.

El transporte de carga representó **40% de las emisiones del transporte** en 2018 y continúa creciendo debido a la creciente demanda por bienes de consumo.

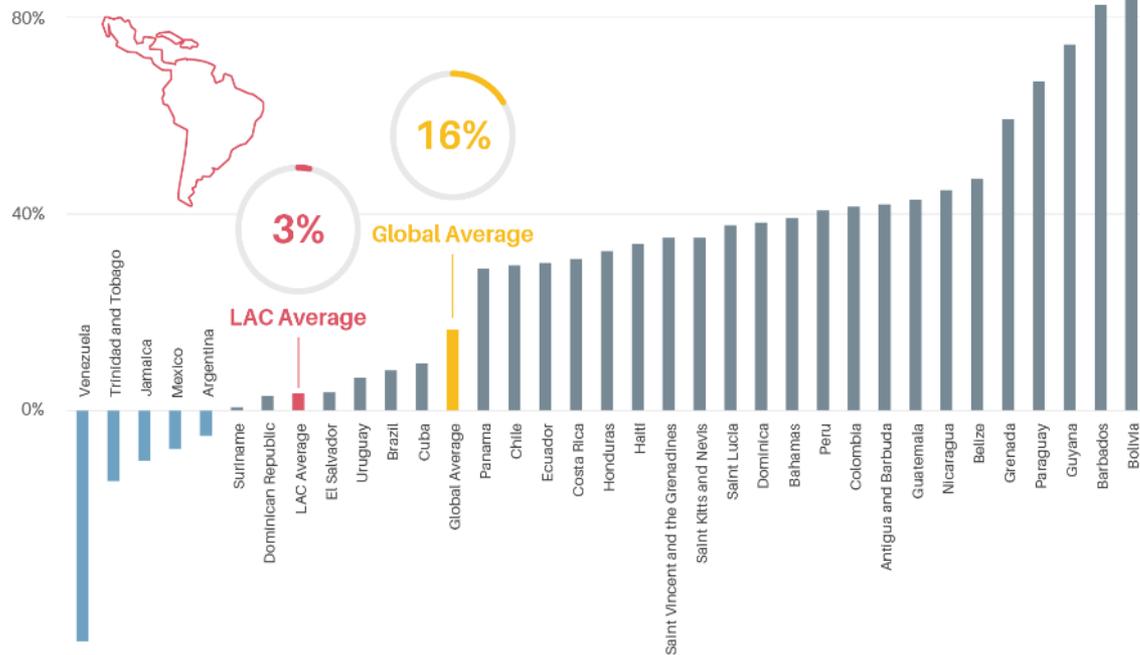
El transporte de carga presenta retos para su **descarbonización**, debido a la ausencia de políticas integrales y de opciones tecnológicas cero emisiones maduras.



Proporción de las Emisiones de GEI de Transporte por Actividad y Modo en 2018

Tendencias en emisiones: CO₂ del transporte en América Latina y el Caribe

Cambio en las emisiones de CO₂ del transporte en ALC, 2010-2019

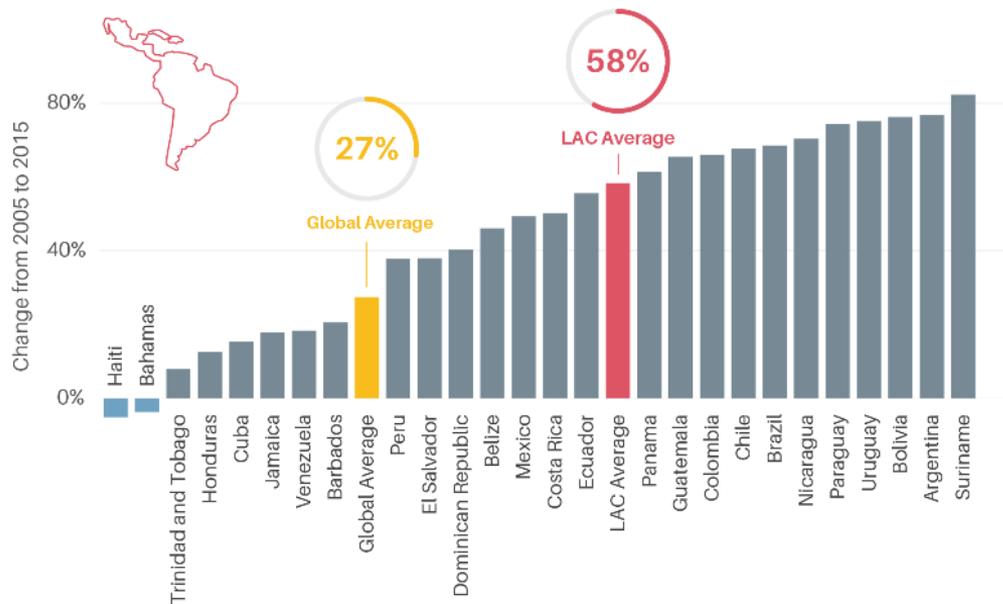


Las emisiones de CO₂ del transporte **aumentaron 3%** en 2010-2019, representando apenas 8% del total global de emisiones en 2019.

El **transporte** contribuyó a **casi un tercio (31%)** del total de las emisiones de CO₂ de la región en 2019, una **proporción más alta** que en **África (23%)** y **Asia (12%)**.

Tendencias en la propiedad de vehículos en América Latina y el Caribe

Cambio en la propiedad de vehículos en ALC, 2005-2015



La región que presenta el **mayor crecimiento** en la propiedad de vehículos en el mundo, **doblando el promedio mundial**.

Casi **un tercio de países** en ALC presenta **tasas de propiedad de vehículos por encima del promedio global**.

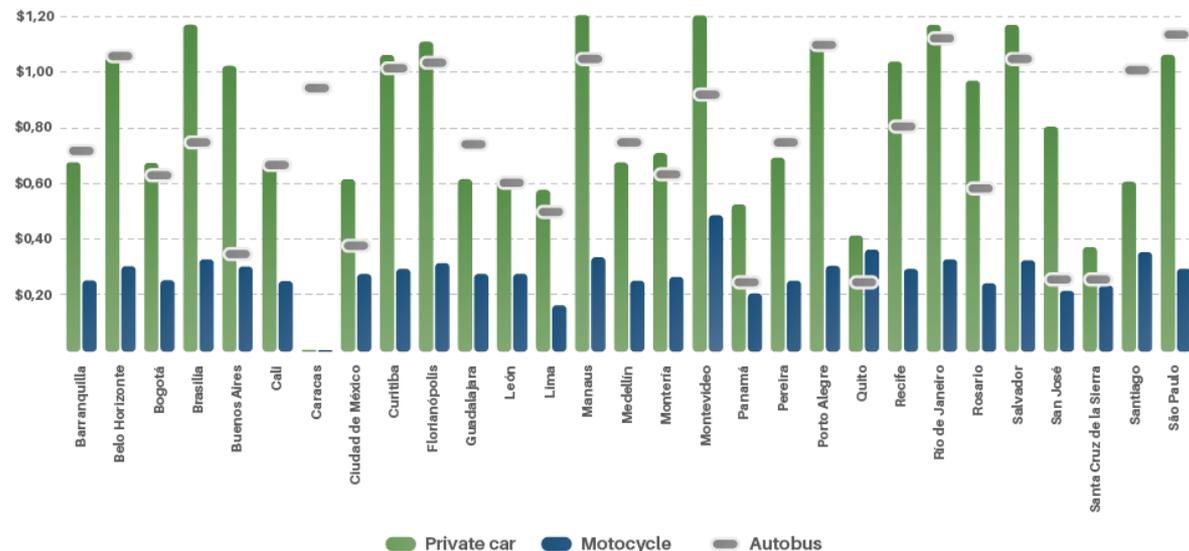
Tendencias en la demanda de transporte en América Latina y el Caribe

El uso de vehículos privados ha crecido debido a **mayor asequibilidad, ingresos crecientes y a la percepción de mayor seguridad.**

Otras razones son:

- Costos comparativos con otras opciones de transporte.
- Conveniencia y accesibilidad en comparación con otros servicios.

Costos directos del bolsillo por modo de movilización para ciudades en ALC, 2014



Un gran reto para el transporte de carga será la renovación de los vehículos pesados, ligado a que sus operaciones son descentralizadas, lo que impide mitigar los impactos negativos de su uso.



Impactos de la pandemia COVID-19 en América Latina y el Caribe



Urban Passenger/
Freight Transport

Los **sistemas de transporte público** de la región se han visto gravemente afectados, con **caídas en utilización y crisis económicas**. Las operaciones se ven amenazadas debido a la dependencia de ingresos por tarifa y subsidios.



Walking and
Cycling

El **paratránsito o transporte informal** ha sido **una fuente esencial** de servicios de transporte durante la pandemia COVID-19; brindando acceso a la movilidad; cubriendo brechas de los sistemas de transporte formal y generando oportunidades de empleo.

Las **ciudades** en la región han respondido **agregando infraestructura ciclista temporal** con el fin de promover opciones de transporte que permiten el distanciamiento social, incluidas Bogotá, Buenos Aires, Cuenca, Lima y Ciudad de México, entre otras.

Medidas y políticas en América Latina y el Caribe

La actual trayectoria de demanda de transporte en ALC prevé **mayores emisiones, peor congestión y mayor contaminación.**

No obstante, existen **múltiples oportunidades económicas, sociales y ambientales** para cumplir las demandas crecientes mediante sistemas de transporte sostenibles y bajos en carbono.

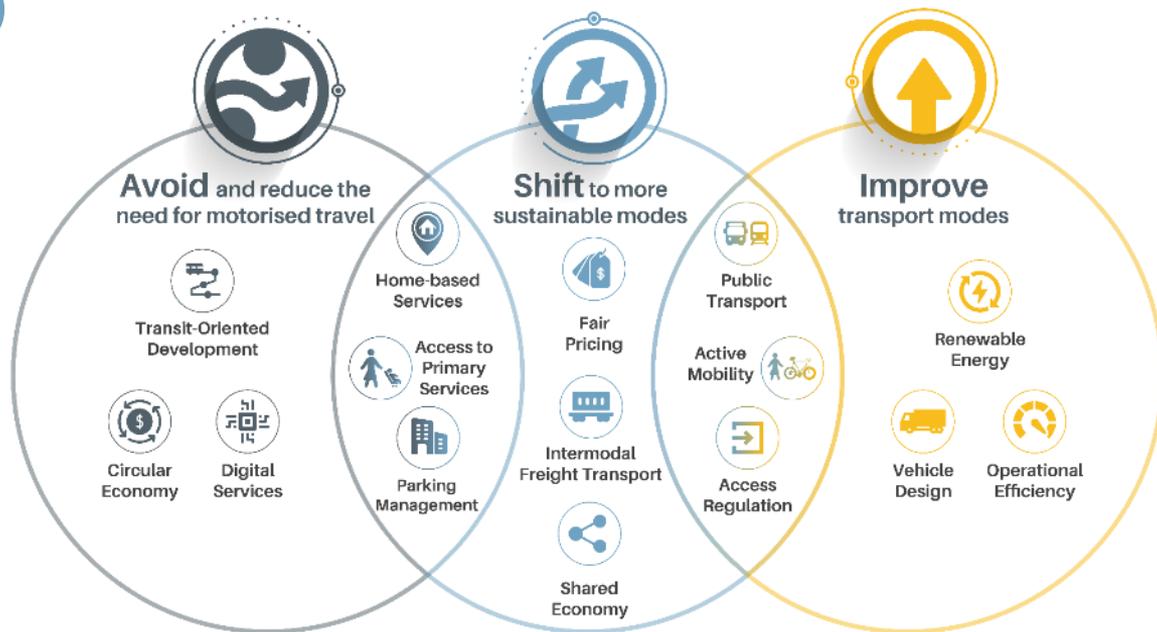


Valparaíso, Chile (https://unsplash.com/photos/FQo_fgUs88)

Transporte en las Contribuciones Nacionalmente Determinadas (NDCs)

La ambición política necesita aumentar

Hasta agosto de 2021, solo el 15% de las nuevas contribuciones determinadas a nivel nacional incluyen objetivos específicos de emisiones de transporte. Aumento modesto con respecto a NDCs de primera generación (8% tenía objetivos de transporte).



*The A-S-I diagramme presents a non-exhaustive list of measures for illustrative purposes only.

Las NDCs continúan enfocándose fuertemente en estrategias de *Mejorar* (52% del total de medidas), mientras que las estrategias de *Cambiar* y *Evitar* representan un 38% y 10%, respectivamente.

Medidas y políticas en América Latina y el Caribe



Electric Mobility

Planes estratégicos, políticas habilitantes e incentivos emergen a través de la región para **acelerar el despliegue y manufactura de vehículos eléctricos**.



Renewable Energy
in Transport

ALC cuenta con la **mayor proporción de energía renovable**, brindando mayor potencial para descarbonizar el transporte a través de la electrificación.



Shared mobility
services

La movilidad compartida se ha convertido en un modo prometedor en la región.



Walking and
Cycling

Las ciudades en la región **continuaron invirtiendo en infraestructura ciclista**. Sin embargo, el modo peatonal es responsable de 54% de los viajes, y las **inversiones en infraestructura peatonal han sido insuficientes**.

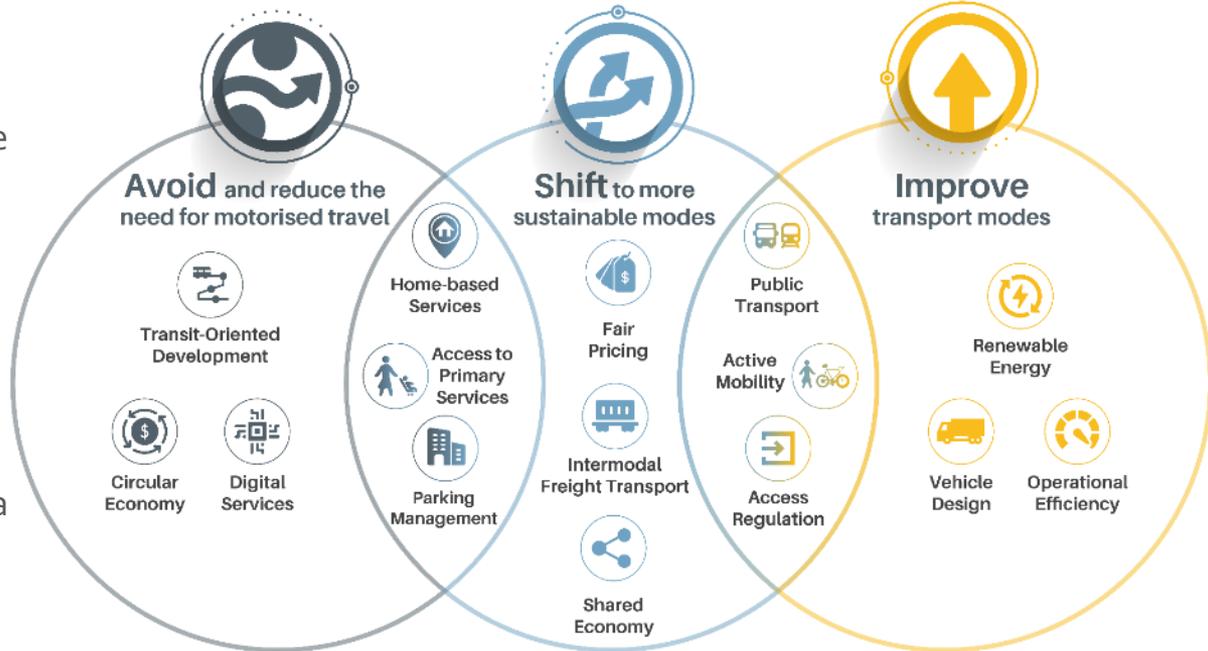


La región ha desarrollado políticas para apoyar inversiones en sistemas de transporte público y de BRT, así como en infraestructura ciclista

Enfoque Evitar-Cambiar-Mejorar (ECM o ASI)

Las NDCs continúan enfocándose fuertemente en estrategias de *Mejorar* (52% del total de medidas), mientras que las estrategias de *Cambiar* y *Evitar* representan un 38% y 10%, respectivamente.

Enfoque relativamente nuevo para América Latina y el Caribe, requiere una capacitación para usar adecuadamente.



* The A-S-I diagramme presents a non-exhaustive list of measures for illustrative purposes only.

Importante recopilar **medidas existentes** para los contextos del **Sur Global**.

Conclusiones

- Es necesario **aumentar la ambición para transformar los sistemas de transporte** en la región hacia sistemas sostenibles y bajos en carbono.
- La región debe considerar aspectos de **acceso, asequibilidad, equidad y resiliencia** a la hora de aplicar el **enfoque ECM**.
- Se presta **poca atención a medidas de *Evitar viajes* y *Cambiar de modos*** de transporte. Se ha puesto mucho **énfasis en la movilidad eléctrica** en la región.
- Se deben **desarrollar medidas de gestión de la demanda con mayor alcance**.
- El **crecimiento rápido en la propiedad de vehículos privados** continúa. Se deben **gestionar maneras para reducirlo** y ligarlas con medidas de **ordenamiento territorial**, mejoras de la **calidad de aire** y mejoras en **acceso a movilidad**.
- Indispensable la recopilación de experiencias propias de la región para que funcionen como ejemplos en nuestros países

¡Muchas gracias!

Consultas:

Arturo Steinvorth Álvarez

arturo.steinvorth@slocatpartnership.org