



¿Hay coherencia entre las estrategias climáticas y las políticas de transporte?

El caso de América Latina y el Caribe
para los niveles nacional y subnacional

Sobre esta publicación

Este informe analiza el alineamiento entre los compromisos climáticos adquiridos por los países de América Latina y el Caribe en sus NDC o LTS y la implementación mediante herramientas de planificación de transporte a niveles nacional y subnacional. Su objetivo es conocer la coherencia entre las distintas estrategias marco y herramientas para así poder identificar si efectivamente se están reflejando dichos compromisos climáticos en las acciones cotidianas de los gobiernos nacionales y subnacionales.

Citación autorizada

SLOCAT, (2022). ¿Hay coherencia entre las estrategias climáticas y las políticas de transporte? El caso de América Latina y el Caribe para los niveles nacional y subnacional.

Autor principal

Arturo Steinvorth Álvarez, SLOCAT Partnership Secretariat

Contribuidores

Maruxa Cardama, Liza Castillo y Emily Hosek, SLOCAT Partnership Secretariat

Agradecimientos

Este informe ha sido elaborado bajo el auspicio del programa Financiado por la Unión Europea, [EUROCLIMA+](#), el cual promueve el desarrollo ambientalmente sostenible y resiliente al clima en 18 países de América Latina, en particular para el beneficio de las poblaciones más vulnerables.

Licencia de bienes comunes

Atribución 4.0 Internacional (CC BY 4.0) Compartir - copia y redistribución del material en cualquier medio o formato. Adaptar - remezclar, transformar y construir a partir del material para cualquier propósito. Atribución — Usted debe dar crédito de manera adecuada, brindar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios.

Contenidos

1 Introducción

2 Metodología

2 Hallazgos

3 Barbados

5 Colombia

7 Costa Rica

10 Guatemala

11 Perú

13 Surinam

15 Uruguay

17 Conclusiones

Introducción

América Latina y el Caribe es la segunda región más urbanizada del mundo, con un 81% de la población viviendo en zonas urbanas en 2019. Esta alta tasa de urbanización ha generado un aumento de la demanda de transporte y, en muchos casos, un incremento de los desplazamientos en vehículos privados. Todo ello se traduce en altos niveles de congestión, mala calidad del aire y aumento de las emisiones de CO₂.

A través del Acuerdo de París en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, los países signatarios cuentan con herramientas como las Estrategias de Largo Plazo y las Contribuciones Nacionalmente Determinadas (LTS y NDC en inglés, respectivamente). Mediante estas estrategias marco, cada país establece sus metas y acciones climáticas para reducir los gases de efecto invernadero emitidos en sus territorios y así contribuir a los objetivos del Acuerdo de París.

Este informe analiza el alineamiento entre los compromisos climáticos adquiridos por los países de América Latina y el Caribe en sus NDC o LTS y la implementación mediante herramientas de planificación de transporte a niveles nacional y subnacional. Es importante conocer la coherencia entre las distintas estrategias marco y herramientas para así poder identificar si efectivamente se están reflejando dichos compromisos climáticos en las acciones cotidianas de los gobiernos nacionales y subnacionales.

Este informe ha sido elaborado por SLOCAT Partnership bajo el auspicio del programa EUROCLIMA+. Financiado por la Unión Europea, el programa EUROCLIMA+ promueve el desarrollo ambientalmente sostenible y resiliente al clima en 18 países de América Latina, en particular para el beneficio de las poblaciones más vulnerables.



© Unsplash

Metodología

Para la preparación de este informe se utilizó el [Tracker de Estrategias Climáticas para Transporte](#), desarrollado de manera conjunta entre SLOCAT y GIZ, la Agencia Alemana para la Cooperación. Con esta herramienta se identificaron las distintas medidas propuestas por los países para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de sus sectores de transporte. Adicionalmente, se identificaron distintas políticas de transporte o movilidad urbana sostenible, a niveles nacional y subnacional.

Tras esta identificación preliminar, se seleccionaron seis países de la región en su conjunto (América del Sur, América Central y Caribe), con poblaciones variadas. Se procuró identificar un país líder en cuanto a políticas climáticas o en movilidad sostenible por cada subregión. De acuerdo con estos criterios, los siguientes países fueron seleccionados: Barbados, Colombia, Costa Rica, Guatemala, Per, Surinam y Uruguay.

El análisis comparó el contenido de los compromisos y las medidas climáticos manifestados por los países en sus estrategias marco enviadas a la Convención Marco de la Naciones Unidas sobre el cambio climático, por un lado; con las herramientas de planificación a niveles nacional y subnacional, por otro. Los hallazgos de dicho análisis - la coincidencia o no entre ambos grupos de documentos - se encuentran en la siguiente sección.

El análisis ha estado sujeto a la disponibilidad de información en línea sobre las políticas nacionales y subnacionales para todos los países y ha sido realizado con las Contribuciones Nacionalmente Determinadas y Estrategias de Largo Plazo disponibles en el Tracker al 31 de diciembre de 2021. En cuanto a las limitaciones metodológicas, a través de la búsqueda de palabras clave en las políticas nacionales y subnacionales se ha podido omitir el contexto de las medidas de transporte u otro contenido relevante para el análisis.

Hallazgos

Para cada país se abordarán los siguientes puntos:

¿Qué medidas relacionadas con el transporte se incluyen en la Contribución Nacionalmente Determinada (NDC) y las Estrategias de Largo Plazo (LTS)?

¿Qué documentos se identificaron y analizaron?

¿Cuáles fueron los hallazgos a nivel nacional?

¿Cuáles fueron los hallazgos a nivel subnacional?

¿Existe coherencia entre el contenido de las NDCs/LTS y las herramientas de planificación a niveles nacional y subnacional?



Barbados

Contenido de transporte en la Contribución Nacionalmente Determinada (NDC):

Biocombustibles
Compras públicas verdes
Gestión de estacionamientos
Gestión de la demanda de transporte
Incentivos para la compra de vehículos eléctricos
Instrumentos económicos
Medidas para mejorar las condiciones peatonales
Medidas para promover el uso de bicicletas
Mejoras al transporte público
Movilidad eléctrica
Planes de movilidad urbana sostenible
Resiliencia de la infraestructura de transporte
Uso de energía renovable en el transporte
Uso de Gas Licuado de Petróleo (GLP), Gas Natural Comprimido (GNC), Gas Natural Licuado (GNL)

Documentos nacionales y subnacionales consultados:

Plan Nacional de Desarrollo Estratégico 2005-2025
Plan de Desarrollo Físico de Bridgetown

Análisis a nivel nacional

Durante la investigación, no se identificaron políticas o planes específicos para el transporte o la movilidad urbana. Sin embargo, las medidas planteadas en la NDC se encontraron en documentos tanto a niveles nacional como subnacional. La mayor cantidad de medidas se encontraron en el Plan Nacional de Desarrollo Estratégico 2005-2025, en el cual se abarca el uso de GLP, GNC o GNL y el uso de estándares de eficiencia energética para bienes que consuman energía (como vehículos). En el Plan Nacional además se proponen mejoras en transporte público; el desarrollo de políticas de transporte integrales; el uso de sistemas para la gestión de tráfico; y la actualización y desarrollo de estándares para la resiliencia de las infraestructuras de transporte. No hay referencias a los temas de electrificación del transporte ni al uso de biocombustibles.

Análisis a nivel subnacional

En el caso de la capital Bridgetown, su Plan de Desarrollo Físico cita como principio la transición de una planificación centrada en vehículos automotores a una que ofrezca múltiples modos de movilidad. Este Plan local establece la movilidad urbana y el acceso para todas las personas como un imperativo para el desarrollo comunitario. Se mencionan medidas de gestión de la demanda para nuevos desarrollos: car-pooling, horarios laborales flexibles, subsidios al transporte público, entre otros. Además, se enfatiza la intermodalidad (uso de múltiples modos de movilidad), especialmente alrededor de nodos de transporte público, mediante la integración con taxis terrestres y acuáticos e infraestructuras peatonales y ciclistas. El Plan de Bridgetown también promueve la gestión de espacios de estacionamiento en el centro urbano y de la infraestructura de carga para vehículos eléctricos.

Coherencia entre NDC y acciones a niveles nacional y subnacional

Las medidas propuestas por Barbados en su NDC se ven reflejadas casi en su totalidad con gran coherencia en las distintas herramientas de planificación a niveles nacional o subnacional analizadas. Si bien no se mencionan directamente los biocombustibles ni los instrumentos económicos; se proponen medidas para generar un cambio hacia una movilidad sostenible y resiliente.



Colombia

Contenido de transporte en la Contribución Nacionalmente Determinada (NDC):

Desarrollo urbano en densidad o intensidad
Educación y capacitación
Estándares vehiculares de emisiones contaminantes al aire
Evaluación de riesgos
Infraestructura de carga de vehículos eléctricos
Incentivos para la compra de vehículos eléctricos
Instrumentos económicos
Leyes, regulaciones y programas de transporte
Medidas para promover el uso de bicicletas
Mejoras generales en aviación
Movilidad eléctrica
Mejoras en la eficiencia del transporte de carga
Mejoras en infraestructura
Medidas generales de logística
Mejoras en la flota vehicular
Monitoreo
Movimiento de carga mediante rieles o vías acuáticas internas
Planificación de transporte
Políticas para carga inteligente de vehículos eléctricos
Sistemas de información relacionados con la movilidad
Sistemas de notificación relacionados con transporte
Subsidios para el transporte
Usos de suelo mixtos

Documentos nacionales y subnacionales consultados:

Plan Maestro de Transporte Intermodal
Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional
Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica
Plan Maestro de Movilidad de Manizales
Plan Maestro de Movilidad del Valle de Aburrá

Análisis a nivel nacional

Colombia cuenta con la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional, en la cual se recomienda desarrollar herramientas y acciones que promuevan la movilidad sostenible a través de la gestión del territorio y uso de suelos. Además, esta Política Nacional recomienda el desarrollo de una Estrategia Nacional de Movilidad Activa y de herramientas para poder evaluar y cuantificar los beneficios en proyectos dedicados a mejorar las condiciones para caminar y andar en bicicleta. La Política Nacional también contempla la mejora de estándares vehiculares para obtener mejoras en la calidad de aire y en la seguridad vial. En cuanto al transporte público, la Política Nacional plantea el uso de subsidios a los servicios siempre y cuando estén justificados técnicamente; así como mejoras en información para las personas usuarias sobre los servicios y la movilidad sostenible.

En su Plan Nacional de Transporte Intermodal, Colombia resalta la necesidad de mejorar la capacidad de sus sistemas de transporte de carga (por carretera, férreo, aéreo y acuático) para contribuir a la competitividad del país y de hacerlo mediante la intermodalidad y el aumento en la inversión para el transporte ferroviario. Además, para facilitar el financiamiento en esta línea, el Plan Nacional establece que se deben evaluar de manera adecuada los riesgos para preparar medidas de mitigación.

En referencia a la movilidad eléctrica, la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica propone mejoras en políticas y regulaciones; financiamiento; desarrollo de la infraestructura de carga y políticas de carga inteligente; coordinación y comunicación; y mecanismos de sustitución de la flota. Se resalta la importancia de llevar la información al público y otros actores clave para facilitar la transición hacia la movilidad eléctrica.

Análisis a nivel subnacional

A nivel subnacional se analizaron los planes maestros de movilidad de la ciudad de Manizales y de la región del Valle de Aburrá (donde se ubica Medellín). En estos planes se identificaron medidas de señalética y de información para la movilidad ciclista, así como sistemas de bicicletas públicas y medidas de gestión de espacios de estacionamiento. En el Valle de Aburrá se recomienda el uso de desarrollos urbanos con mayor densidad alrededor de las estaciones y servicios de transporte público, así como mejoras en la red de infraestructura ciclista.

Coherencia entre NDC y acciones a niveles nacional y subnacional

De acuerdo con lo presentado anteriormente, se observa una coherencia entre lo reportado por Colombia en su NDC y los esfuerzos que se están realizando a niveles nacional y subnacional para cumplir los compromisos. Colombia se ha presentado como un referente de la movilidad sostenible en la región y ha demostrado avances importantes en esta línea. Sus herramientas de planificación y políticas públicas nacionales guían a los gobiernos regionales y locales en los incentivos hacia la transición hacia la movilidad sostenible.



Costa Rica

Contenido de transporte en la Contribución Nacionalmente Determinada (NDC) o Estrategia de Largo Plazo (LTS):

Biocombustibles
Campaas
Combustibles alternativos
Compras públicas verdes
Desarrollo urbano en densidad o intensidad
Esquemas de retiro y valorización de vehículos
Estándares vehiculares de eficiencia energética
Expansión de infraestructura
Gestión de la demanda de transporte
Incentivos para la compra de vehículos eléctricos
Infraestructura de carga de vehículos eléctricos
Inspección y mantenimiento de vehículos
Instrumentos financieros que faciliten la descarbonización
Integración y expansión del transporte público
Leyes, regulaciones y programas de transporte
Medidas para la intermodalidad
Mejoras en la eficiencia del transporte de carga
Mejoras en infraestructura
Mejoras en la calidad de combustibles
Mejoras en el transporte público
Métodos de pago integrados
Modelación y mejora de datos
Movilidad activa
Movilidad compartida
Movilidad como un servicio
Movilidad eléctrica
Planes nacionales de movilidad sostenible
Planificación de transporte
Programas voluntarios de reducción de emisiones en logística
Sistemas de información relacionados con la movilidad
Transporte de carga multimodal
Uso de energías renovables en transporte
Uso de GLP, GNC, GNL
Uso de hidrógeno en transporte

Documentos nacionales y subnacionales consultados:

Plan Nacional de Transportes 2015-2035
Plan Nacional de Energía 2015-2030
Plan Nacional en Logística de Cargas 2014-2024
Plan Nacional de Transporte Eléctrico 2018-2030
Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible del Área Metropolitana de San José

Análisis a nivel nacional

El Plan Nacional de Transportes del país fue presentado con anterioridad a la NDC. Este Plan propone mejoras en la recolección de información sobre transporte público y privado; así como medidas para la integración de la movilidad activa con el transporte público y la restricción del uso de vehículos privados. Sin embargo, no menciona medidas específicas de gestión de la demanda de transporte. En conjunción con el Plan Nacional en Logística de Cargas, el Plan Nacional de Transporte contiene medidas para mejorar la logística mediante la intermodalidad y el uso del transporte ferroviario. De igual manera, se enfatiza la necesidad de mejorar las infraestructuras y servicios de transporte; de utilizar las compras públicas como mecanismo para mejorar la eficiencia en la flota vehicular y de mejorar los sistemas de pago y tarificación de los servicios de transporte público. El país cuenta con un sistema de inspección técnica vehicular, aunque aún no cuenta con mecanismos para el retiro, tratamiento y disposición de los vehículos al final de su vida útil.

Por otra parte, el Plan Nacional de Energía contiene medidas para la mejora de la eficiencia vehicular y de los estándares de emisiones de contaminantes locales, así como de los combustibles asociados. Se propone el uso de biocombustibles y del GLP como medidas para reducir la emisión de gases de efecto invernadero y se ha desarrollado un Plan Interinstitucional de Hidrógeno para analizar su oportunidad de reducir emisiones en el sector transporte. El país ha promovido campañas educativas para sensibilizar a la población en cuanto a las emisiones de GEI en el sector de transporte, los impactos en la calidad de aire y el uso de la energía.

El Plan Nacional de Transporte Eléctrico es la herramienta nacional específica para transicionar su flota hacia esta tecnología. En este Plan se establecen cambios para flotas de vehículos privados, públicos y de servicios de transporte, así como para la infraestructura de carga y asuntos tarifarios relacionados a la carga.

Este análisis no halló mención a la movilidad como un servicio (MaaS) ni a la planificación del transporte mediante planes nacionales o urbanos de movilidad sostenible. No obstante, en el año 2021 se aprobó la Ley N°9976 sobre Movilidad Peatonal, en la cual se exige que todos los gobiernos locales cuenten con un plan de movilidad urbana sostenible.

Análisis a nivel subnacional

El Área Metropolitana de San José ha desarrollado un Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible. El Plan establece como líneas de acción las mejoras en el transporte público, la electrificación del transporte, las mejoras en infraestructura para la movilidad activa y la integración intermodal para tener un sistema de transporte más robusto. Este recomienda el aumento en la densidad urbana (personas por área) para facilitar la adopción de la movilidad sostenible y brindar un mejor tejido urbano a la ciudad. Además, el Plan propone medidas para la promoción de campañas educativas con el fin de mejorar la comprensión sobre la movilidad sostenible. El Plan aborda estrategias para la mejora del transporte de carga en el área, y propone la adopción de medidas de gestión de la demanda.

Coherencia entre NDC/LTS y acciones a niveles nacional y subnacional

De acuerdo con lo analizado, existe coherencia entre lo establecido en NDC y LTS de Costa Rica y los contenidos de las herramientas de planificación a niveles nacional y subnacional. Es importante considerar que el país publicó varias de estas herramientas con anterioridad a la presentación de sus NDC y LTS, lo cual abre la posibilidad de revisar los contenidos y generar los mecanismos de gobernanza adecuados para garantizar su implementación, así como para incluir y desarrollar los contenidos para las medidas que aún no se evidencian, como por ejemplo la movilidad como servicio (MaaS) y los planes nacionales y urbanos de movilidad sostenible.



Guatemala

Contenido de transporte en la Estrategia de Largo Plazo (LTS):

Biocombustibles
BRT (Transporte rápido mediante autobuses)
Expansión de infraestructura
Integración y expansión del transporte público
Mejoras al transporte público
Movilidad eléctrica
Planificación de transporte
Planes de movilidad urbana sostenible

Documentos nacionales y subnacionales consultados:

Plan Nacional de Energía 2017-2032
Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Área Metropolitana de Guatemala (memoria)

Análisis a nivel nacional

Este análisis no logró identificar un plan nacional en la temática de transporte. El Plan Nacional de Energía no hace referencia al uso de biocombustibles para el transporte y, aunque se encontró una mención al desarrollo de una Estrategia Nacional de Biocombustibles, no se encontró evidencia sobre la existencia de ésta. Actualmente se está desarrollando una Política Nacional de Movilidad Eléctrica, prevista para lanzamiento próximamente, con el fin de promover el uso de vehículos eléctricos en el país.

Análisis a nivel subnacional

A nivel subnacional sí se evidenció mayor coherencia con la NDC, debido en gran parte al Plan de Movilidad Urbana Sostenible del rea Metropolitana de Guatemala. Se han tomado acciones para expandir y mejorar el servicio de transporte público, en especial su sistema de BRT y la infraestructura asociada al mismo. En la planificación del BRT también se espera introducir autobuses eléctricos y mejoras en las condiciones para caminar y andar en bicicleta para mayor integración intermodal.

Coherencia entre LTS y acciones a niveles nacional y subnacional

La planificación nacional no presenta coherencia con lo presentado en su LTS. Se recomienda que Guatemala realice esfuerzos para poder reflejar el contenido de su LTS a nivel nacional. El rea Metropolitana de Guatemala ha dado pasos importantes para consolidar la movilidad sostenible y evidencia coherencia con el contenido de la su LTS. Como oportunidad, esta área metropolitana podría liderar y funcionar como guía para el resto de ciudades en el país con el fin de consolidar la movilidad sostenible.



Perú

Contenido de transporte en la **Contribución Nacionalmente Determinada (NDC)**:

Resiliencia en la infraestructura de transporte

Documentos nacionales y subnacionales consultados:

Política Nacional de Transporte Urbano

Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible

Análisis a nivel nacional

El objetivo general de la Política Nacional de Transporte Urbano es dotar a las ciudades de sistemas de transporte seguros, confiables, inclusivos, accesibles; con altos estándares de calidad; institucionalmente coordinados, financiera, económica y ambientalmente sostenibles. Con esto, se espera una disminución real de por lo menos 30% en el tiempo dedicado diariamente al transporte por los usuarios, una disminución de número de muertes a nivel de 5 por 100,000 habitantes y un 20% de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero. Esta Política Nacional marca cuatro ejes de trabajo principales, que incluyen: sistemas de transporte público eficaces; mejoras en la gobernanza del transporte de personas y de mercancías; desarrollo de sistemas de transporte con infraestructura adecuada para las personas usuarias; y satisfacción de las necesidades de transporte de las personas en concordancia con el desarrollo urbano. Cada uno de estos ejes principales cuenta con lineamientos de política para facilitar su implementación. Esta Política Nacional menciona la resiliencia como parte de su propósito. Sin embargo, no desarrolla contenidos en esta temática.

El Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible instruye a las ciudades del Perú con más de cien mil habitantes a desarrollar un Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Como parte de dicho plan, se deberán plantear objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero; de mejoras en seguridad vial; de mejores condiciones de acceso para conectar a las personas con empleos, opciones de estudio y de recreación; de mejora de la salud pública a través de la calidad de aire y, en general, de mejora de la calidad de vida de las personas.

Análisis a nivel subnacional

Como parte de los esfuerzos a nivel subnacional, el programa EUROCLIMA+ apoya a la ciudad de Arequipa en el desarrollo de su Plan de Movilidad Urbana Sostenible. El objetivo de dicho Plan es establecer un modelo de ciudad a partir de la planificación de la movilidad urbana sostenible de las 21 municipalidades distritales de la metrópoli, promoviendo formas de desplazamiento modales sostenibles; cambiando el comportamiento de la ciudadanía para mejorar la calidad de vida; garantizando la accesibilidad universal al transporte público; y fomentando el uso de nuevas tecnologías que reduzcan tiempos de desplazamiento, incidencia de siniestros viales y emisiones de gases de efecto invernadero. El Plan se encuentra en marcha en su fase de diagnóstico.

Coherencia entre NDC y acciones a niveles nacional y subnacional

El país tiene la oportunidad de aumentar la ambición de su NDC y los esfuerzos en movilidad sostenible que ya están en proceso a niveles nacional y subnacional. Los avances mediante la Política Nacional de Transporte Urbano y el Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible son prometedores y albergan potencial para contribuir a la transformación hacia sistemas de transporte sostenibles y bajos en emisiones. Se recomienda que se aborden temas de resiliencia en las herramientas de planificación nacional con el fin de garantizar su utilidad en el futuro.



Surinam

Contenido de transporte en la **Contribución Nacionalmente Determinada (NDC)**:

Actualizaciones y estándares para diseño
Biocombustibles
BRT (Transporte rápido mediante autobuses)
Estándares de emisiones vehiculares contaminantes del aire
Estándares vehiculares de eficiencia energética
Expansión de infraestructura
Gestión de tráfico
Integración y expansión de transporte público
Medidas para mejorar las condiciones peatonales
Mejoras en infraestructura
Mejoras en transporte público
Planificación de transporte
Planes nacionales de movilidad
Prioridad o carriles express para transporte público
Resiliencia en la infraestructura de transporte
Restricciones vehiculares (importación/edad/venta)
Uso de energía renovable en transporte

Documentos nacionales y subnacionales consultados:

Política Nacional de Cambio Climático 2014-2021
Plan de Acción de Cambio Climático de Paramaribo

Análisis a nivel nacional

En la Política Nacional de Cambio Climático se abordan temas como la introducción de biocombustibles en el sector de transporte; la integración y acceso al transporte público de nuevos desarrollos; el re-diseño de su infraestructura vial, y la construcción de nueva infraestructura. Al mismo tiempo, se identifica la necesidad de diseños de infraestructura de transporte resiliente y baja en emisiones de gases de efecto invernadero, en especial aquellos que puedan ayudar ante aumentos en precipitación. Esta Política Nacional no contiene referencias a mejoras vehiculares a través de regulaciones como estándares de eficiencia energética, de emisiones contaminantes del aire o relacionadas con importaciones o antigüedad de los vehículos. Tampoco se encontró mención a los planes nacionales de movilidad urbana ni directamente al uso de energía renovable en el transporte.

Análisis a nivel subnacional

La capital Paramaribo cuenta con un Plan de Movilidad Urbana Sostenible con medidas como la creación de un sistema de BRT en la ciudad; su integración con otros modos de transporte como la bicicleta; y mejoras en condiciones peatonales. Además, se proponen medidas de gestión de tráfico para facilitar la operación de dicho sistema de BRT; de rediseño de las vías y de reasignación de espacio para los distintos modos de transporte. Asimismo se incide en la necesidad de usar vehículos bajos en emisiones.

Coherencia entre NDC y acciones a niveles nacional y subnacional

En general, Surinam ha incluido algunas de las acciones propuestas en su NDC en sus herramientas de planificación nacional y subnacional. No obstante, hay políticas que están ausentes, como aquellas referentes a las tecnologías vehiculares; al uso de energía renovable en el transporte; a biocombustibles y a los planes nacionales de movilidad. Se recomienda trabajar sobre estas políticas para alcanzar mayor coherencia entre las políticas nacionales y la NDC. El avance a nivel subnacional en medidas de la promoción del transporte público y su integración con medidas para promover la movilidad peatonal y en bicicleta es prometedor.



Uruguay

Contenido de transporte en la **Contribución Nacionalmente Determinada (NDC)**:

Biocombustibles

BRT (Transporte rápido mediante autobuses)

Estándares vehiculares de eficiencia energética

Mejoras en eficiencia del transporte de carga

Movimiento de carga mediante rieles o vías acuáticas internas

Movilidad eléctrica

Documentos nacionales y subnacionales consultados:

Política Nacional de Movilidad Urbana

Plan Nacional de Carga y Logística

Hacia un sistema de movilidad urbana eficiente y sostenible en Uruguay (MOVÉS)

Estrategia Nacional de Ciudades Sostenibles

Plan de Movilidad Urbana de Montevideo

Análisis a nivel nacional

Mediante el apoyo del programa EUROCLIMA+, se ha desarrollado una Política Nacional de Movilidad Urbana, en la cual se referencia la NDC, práctica poco común en el resto de países analizados. En dicha Política Nacional se hace referencia al uso de biocombustibles como medida de reducción de gases de efecto invernadero, así como a mejoras en eficiencia energética de los vehículos automotores. Asimismo se plantean medidas para mejorar la eficiencia del transporte de carga, tanto por carretera como por vías férreas y acuáticas. Estas medidas son reforzadas en el Plan Nacional de Carga y Logística.

En cuanto a la movilidad eléctrica, mediante el proyecto MOVÉS se han tomado rápidos pasos para acelerar la electrificación del transporte en todas sus modalidades.

Análisis a nivel subnacional

La Estrategia Nacional de Ciudades Sostenibles ha sido desarrollada para facilitar la creación de guías para que los entes subnacionales puedan implementar medidas para este fin. Por ejemplo, la Intendencia de Montevideo cuenta con un Plan de Movilidad en el cual se establecen acciones para la movilidad peatonal y en bicicleta; la integración del transporte público y la mejora en eficiencia del transporte de carga urbana.

Coherencia entre NDC y acciones a niveles nacional y subnacional

Uruguay ha creado un proceso de articulación de contrapartes y políticas nacionales que reflejan los compromisos adquiridos en su NDC. Ha logrado desarrollar distintas herramientas para distintos niveles de gobierno; en mayor medida por medidas de gobernanza y grupos interinstitucionales e intersectoriales para garantizar su adecuada implementación. Esto permite observar una gran coherencia entre la NDC y la implementación a niveles nacional y subnacional. Si bien la NDC de Uruguay a la fecha todavía no ha sido actualizada desde 2017, la experiencia y el proceso generados desde su presentación han sido de gran valor.

Conclusiones

- **En general, en los países analizados, sí existe coherencia entre lo establecido en sus estrategias climáticas y sus instrumentos de planificación a niveles nacional y subnacional. Esta coherencia ha sido encontrada en estrategias marco relacionadas con el transporte, la energía, la planificación urbana y la gestión ambiental y el cambio climático.**

Esta coherencia refleja buenos esfuerzos en la elaboración sistémica de políticas públicas que no ha de darse por sentada. Se recomienda realizar revisiones periódicas de las herramientas de planificación nacional y subnacional para mantener las ambiciones y acciones alineadas en coherencia con las actualizaciones de las Contribuciones Nacionalmente Determinadas.

- **Entre los países analizados, se encuentran niveles de desarrollo de políticas de movilidad sostenible más avanzados en los países suramericanos que en los de América Central y el Caribe. Uruguay, Colombia y Perú han emitido señales políticas desde el nivel nacional para apoyar al nivel subnacional en la implementación de la movilidad sostenible.**

Estos aprendizajes y sus procesos son de gran valor para la región. Se recomienda a los países analizados y a las iniciativas internacionales que apoyan estos desarrollos, a compartir sus experiencias y crear programas de cooperación con el fin de facilitar intercambios.

- **En los países analizados, las capitales y ciudades de mayor tamaño cuentan con planes de movilidad sostenible específicos o incluyen este tema en sus planes de desarrollo territorial.**

Existe gran potencial para la aplicación de estos enfoques en otras ciudades de la región. Se debe trabajar proactivamente con el mismo ímpetu en las ciudades emergentes para establecer sistemas de transporte sostenibles y bajos en carbono. Se recomienda a los gobiernos nacionales y subnacionales y a las iniciativas internacionales presentes en la región que consoliden programas de aprendizaje e intercambio de experiencias entre ciudades; así como la colaboración específica entre las distintas iniciativas existentes.

- **Existen oportunidades de revisar o elaborar herramientas de planificación de transporte nacionales y subnacionales y alinear su ambición y acciones con las estrategias climáticas, especialmente cuando las herramientas de planificación fueron desarrolladas con antelación a las estrategias.**

Se deben aprovechar las oportunidades de aumentar la ambición en cuanto al transporte y la movilidad sostenible durante las fases de revisión de las NDCs con el fin de generar mejor integración con las distintas políticas nacionales relacionadas.

- **Los niveles de implementación de las medidas establecidas en las estrategias climáticas son diferentes en cada país, lo cual presenta un reto interesante. No obstante, existen iniciativas y comunidades de práctica con las cuales la región se beneficiaría de intercambio sobre las experiencias vividas, sus retos y soluciones.**

Se recomienda a los países y a las iniciativas internacionales presentes en la región crear grupos de trabajo y cooperación para intercambiar experiencias sobre los procesos seguidos, los casos de éxito y las lecciones aprendidas a niveles nacional y subnacional. La colaboración específica entre las distintas iniciativas existentes será de vital importancia para maximizar impactos y minimizar riesgos de solapamiento negativo entre ellas.



Partnership on Sustainable,
Low Carbon Transport

 www.slocat.net

Follow us on    @SLOCATOfficial

Subscribe to our newsletter  secretariat@slocatpartnership.org