

EL TRANSPORTE PÚBLICO EN LAS CONTRIBUCIONES DETERMINADAS A NIVEL NACIONAL

JUNIO DE 2024

La UITP ha creado esta plantilla para ayudar a los gobiernos nacionales a reforzar sus compromisos con el transporte público y la movilidad activa en sus Contribuciones Determinadas a Nivel Nacional (NDCs, por sus siglas en inglés). Los países pueden utilizar esta guía para explorar opciones, reflejando las prioridades nacionales y abordando las necesidades clave de implementación y financiación de los Planes Climáticos a presentar, de nuevo, en 2025.

INTRODUCCIÓN

La próxima ronda de NDCs, cuyo plazo de implementación es 2035, deberá presentarse antes de la COP30 en Brasil. La ronda anterior ha demostrado que los esfuerzos y los planes actuales son insuficientes para alcanzar los objetivos del Acuerdo de París. Las actualizaciones de los NDCs en 2025

será clave para determinar si el mundo puede volver a una trayectoria de emisiones globales que limite el calentamiento global a 1,5°C, así como la forma en que los países planean abordar el cambio climático en todos los sectores.

El transporte urbano representó el 8% de las emisiones globales de CO₂ y, aproximadamente, el 40% de las emisiones globales del transporte en 2020. Si no se toman medidas, la movilidad motorizada en las ciudades podría aumentar un 94% en los próximos 25 años¹. Al mismo tiempo, la mitad de la población mundial carece de acceso al transporte público². Esto significa que las emisiones, la contaminación del aire y la demanda de energía del sector del transporte urbano seguirán aumentando.

El balance global de la COP28³ reconoce que son necesarias reducciones significativas, rápidas y continuas de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) conforme a las trayectorias de 1,5°C en diferentes sectores, por lo que los NDCs deben ser bastante más ambiciosos. Los NDCs actualizados de cada país deberán contener información sobre cómo se ha reflejado el resultado del balance global en sus actualizaciones. También insta a los países a transicionar desde los combustibles fósiles a las energías renovables y a acelerar las reducciones de emisiones del transporte por carretera a



1 SLOCAT Transport, Climate and Sustainability Global Status Report – 3rd Edition

2 https://unhabitat.org/sites/default/files/2023/11/sdg_11_synthesis_report_2023.pdf

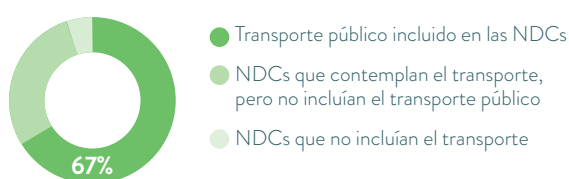
3 <https://unfccc.int/topics/global-stocktake>

4 <https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2023/12/Analysis-report-for-COP28-1.pdf>

través de una serie de medidas, como el desarrollo de infraestructura y la implantación de vehículos de bajas o cero emisiones. El transporte público es un mecanismo fundamental para lograr la rápida reducción de emisiones en el transporte urbano.

El informe de análisis de la UITP sobre «Transporte público y contribuciones determinadas a nivel nacional»⁴ muestra que uno de cada tres países aún no ha integrado estrategias de transporte público en sus planes de acción climática.

¿CUÁNTOS NDCs INCLUYERON POLÍTICAS O MEDIDAS DE TRANSPORTE PÚBLICO?



Entre los países que sí incluyen el transporte público en sus NDCs, solo un tercio identifica un presupuesto específico para cumplir con las acciones, muy pocos establecen objetivos y la mayoría no concretan lo que pretenden lograr.

Cada vez hay más pruebas de que evitando los viajes o cambiando hacia modos de transporte colectivos y más eficientes desde el punto de vista energético (por ejemplo, el transporte público) se podrán reducir las emisiones más rápidamente y mejorar el acceso al transporte a un coste más bajo que mediante la simple aplicación de medidas tecnológicas⁵.

Esto aplica especialmente a los países en desarrollo, que se están urbanizando a gran velocidad. Si de aquí a 2030, duplicamos la cuota de formas de transporte terrestre energéticamente eficientes y libres de combustibles fósiles para personas y mercancías (con un cambio modal hacia el transporte público, viajes a pie y en bicicleta), las emisiones del transporte se reducirían a la mitad en dicho año⁶. Para lograrlo, se necesita un reparto modal del transporte público y movilidad activa de entre el 40% y el 80%, según el tipo de ciudad⁷. Es algo factible, pero que requiere la aplicación de varias políticas y acciones combinadas. También exigirá que los gobiernos se coordinen a todos los niveles, de modo que las políticas nacionales permitan a las ciudades crear y aprovechar de manera más estratégica el potencial del transporte público y la movilidad activa para cumplir de manera más rápida, fiable y asequible el Acuerdo de París y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Si las NDCs se utilizan correctamente, para realizar las inversiones adecuadas y fomentar un cambio hacia el transporte público, serán la solución a la actual crisis climática mundial, ya que nos llevarán por un camino de desarrollo bajo en carbono. La sociedad se beneficiará del aumento en el reparto modal del transporte público, ya que se reducirá el número de muertes y lesiones en carretera, se podrá acceder de manera inclusiva a más oportunidades, disminuirá la congestión y mejorará la salud y la calidad del aire.

RESULTADOS PRINCIPALES

SITUACIÓN	LIDERAZGO	DURACIÓN	AMBICIÓN	ACCIÓN	INVERSIÓN	EVALUACIÓN
ALTO	MEDIO	BAJO	BAJO	MEDIO	BAJO	BAJO
Aproximadamente el 75% de las NDC incluyen el transporte público. Supone el doble en comparación con la primera ronda, pero todavía hay margen para que todas las NDC incluyan medidas de apoyo al transporte público.	Solo alrededor del 40% de las NDC han identificado un ministerio para liderar y aplicar políticas o medidas de transporte público.	Solo un tercio de las NDC establecen un cronograma concreto. 2030 fue la fecha identificada con más frecuencia, pero pocas establecen objetivos a largo plazo.	Solo el 20% de las NDC incluyen objetivos específicos para el transporte público. Las que lo hicieron se centraban en vehículos más limpios en lugar de cambio modal.	Los países de renta alta tienden a centrarse en vehículos o tecnologías limpios, mientras que los países de renta baja y media se centran más en infraestructura y servicios de transporte público.	Solo un tercio de las NDC identifican un presupuesto específico. El desarrollo de capacidades y la asistencia técnica son requisitos clave para la ejecución.	Generalmente las NDC identifican KPIs no relacionados con los GEI más que con objetivos de reducción absoluta de emisiones.

5 <https://tcc-gsr.com/wp-content/uploads/2021/06/1.1-Global-Transport-and-Climate-Change.pdf>

6 <https://slocat.net/call-to-action-on-fossil-fuel-free-land-transport/>

7 <https://thefutureispublictransport.org/>

¿CÓMO USAR LA PLANTILLA DE NDCs Y TRANSPORTE PÚBLICO?

La UITP ha desarrollado esta “Plantilla de NDCs” con el fin de ayudar a los gobiernos nacionales a reforzar sus compromisos con el transporte público en la actualización de sus Contribuciones Determinadas a Nivel Nacional. Describe una visión del transporte público que deben perseguir todas las NDCs, respaldada por 3 objetivos clave de movilidad y 14 acciones que permitirán mejorar la movilidad urbana para las personas y el planeta.

Un plan de cuatro puntos para mejorar las NDCs



VISIÓN



OBJETIVOS



ACCIONES



SEGUIMIENTO

Varios países ya se han comprometido a implementar este tipo de acciones en sus NDCs, un buen ejemplo de cómo el transporte público puede ayudar a desbloquear y aprovechar oportunidades de mitigación y adaptación. A su vez, se contribuye a que el mundo alcance un futuro más sostenible, equitativo y resiliente al clima.

Los gobiernos nacionales que ya hubieran incluido el transporte público en sus NDCs pueden utilizar la plantilla para reforzar su impacto en las nuevas NDCs. Se insta a los gobiernos nacionales que aún no han incluido el transporte público como solución en sus NDCs a utilizar la plantilla como marco para integrar nuevos compromisos. También se puede utilizar como modelo para desarrollar visiones, objetivos, acciones y medidas de éxito a nivel nacional.

La UITP ofrece asesoramiento técnico a los países sobre el uso de esta plantilla para que los próximos NDCs aprovechen al máximo el potencial del transporte público, incluyendo medidas efectivas y eficientes.

La integración de estrategias sólidas de transporte público en los NDCs no es solo una opción política, sino una necesidad para la salud de nuestro planeta y el bienestar de sus habitantes.

PLANTILLA DE NDCs PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO



1. VISIÓN

Desarrollar una visión a futuro que coloque al transporte público en el centro de la acción climática del transporte urbano.

- Se debe fomentar y permitir que las personas usen el transporte público y la movilidad de forma segura, accesible, cómoda, agradable y conectada para mitigar el cambio climático, reducir las emisiones, mejorar la salud pública y crear sociedades vibrantes, resilientes e inclusivas.



2. OBJETIVOS

Acelerar las transformaciones con objetivos ambiciosos para generar cambios e impulsar la acción.

- Establecer nuevos objetivos en las NDCs que reflejen los esfuerzos globales requeridos en el balance global de la COP28. Los objetivos deben describir cómo se logrará esto a través de varias vías:

Objetivos ambiciosos de cambio modal hacia el transporte público que fomentarán la transición hacia una movilidad urbana más sostenible

Desarrollo de infraestructuras y servicios para orientar las inversiones en transporte público

Despliegue rápido de vehículos y servicios públicos de cero o bajas emisiones en combinación con objetivos de cambio modal y uso de energías renovables

PRIMEROS NDCs DE MALAWI

(envío actualizado)⁸



Cambio modal: de transporte privado a transporte de pasajeros, aumento del 10% actual a un 30% (incondicional, 70% condicional) para 2040; reducir las emisiones de GEI derivadas del uso de gasolina y diésel.

PRIMEROS NDCs DE CHILE

(envío actualizado)⁹



Transporte público 100% autobuses eléctricos en Chile para 2040. Cambio del modo de transporte: reducción del transporte motorizado privado en favor de transporte público y bicicletas.

8 <https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-06/Malawi%20Updated%20NDC%20July%202021%20submitted.pdf>

9 https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-06/Chile%27s_NDC_2020_english.pdf



3. ACCIONES

Detallar las acciones para alcanzar la visión, las metas y los objetivos que permitirán mejorar la movilidad urbana con el transporte público como columna vertebral.

OBJETIVO A) FOMENTAR UN CAMBIO EN LOS HÁBITOS DE MOVILIDAD DE LAS PERSONAS

Proporcionar e impulsar alternativas que ayuden a que las personas elijan el transporte público.

- **Facilitar el cambio:** adoptar programas de gestión de la demanda de transporte que apoyen la implementación de medidas locales y los cambios de comportamiento a favor del transporte público.
- **Dar prioridad a la accesibilidad:** establecer directrices que utilicen métricas de evaluación basadas en la accesibilidad para los procesos de aprobación de proyectos de transporte.
- **Fomentar la participación:** promover el transporte público como alternativa sostenible, cómoda, fiable, rentable y accesible para todos. Proporcionar información, desarrollar campañas y animar a las personas a reconsiderar qué medios usar para sus desplazamientos.

PRIMEROS NDCs DE EL SALVADOR (envío actualizado)¹⁰



Implementación de modos sostenibles: transporte público masivo, bicicletas, a pie, zonas de velocidad restringida y gestión del tráfico; gestión la seguridad vial y promoción de los espacios públicos.

- Para implementar esta medida, se considera la evolución de la disponibilidad de infraestructura a través de informes anuales sobre el acceso al transporte público.

PRIMEROS NDCs DE LA REPÚBLICA DE MOLDAVIA (envío actualizado)¹¹



Mejorar el acceso a un transporte público seguro y resiliente al clima:

- Garantizar el acceso de los ciudadanos a sistemas de transporte seguros con precios justos, accesibles y sostenibles para todos; mejorar la seguridad vial, sobre todo mediante la ampliación del sistema de transporte público.
- Promover unos hábitos de consumo más sostenibles para moverse.

- **Ampliar la calidad y la oferta:** aumentar el uso y la oferta del transporte público (expansión y mejora de la infraestructura y servicios) para garantizar un transporte público de calidad y mayor cobertura, incluyendo estaciones y paradas bien diseñadas, cómodas y seguras para los usuarios.

NDCs DE BAHAMAS

determinadas a nivel nacional, 2022 ¹²



Promover el uso del transporte público: aumentar el acceso al transporte público y su fiabilidad contribuye a reducir el uso de vehículos privados y favorece un cambio modal. Por lo tanto, reduce el consumo de combustibles fósiles en el sector del transporte y mejora la gestión del tráfico.

Gestionar la demanda de viajes para diferentes zonas y aumentar la planificación en el sistema de transporte público: el objetivo es aumentar el uso del transporte público y la eficiencia energética en el sector del transporte, así como reducir los tiempos de viaje y el número de vehículos privados en la carretera.

OBJETIVO B) DISEÑAR CIUDADES EN TORNO A LAS PERSONAS E INVERTIR PARA MEJORAR LA MOVILIDAD URBANA

Densificar el desarrollo urbano en torno a la infraestructura y los servicios de transporte público para crear ciudades más compactas y conectadas, y elegir inversiones que maximicen el beneficio a los ciudadanos.

- **Crear un espacio fiscal para el transporte público:** reorientar los fondos que actualmente se destinan a los subsidios para combustibles fósiles en el transporte u otras actividades contaminantes, a fin de fomentar un cambio hacia un transporte público más sostenible, resiliente y de bajas emisiones.
- **Financiación asegurada:** asignar fondos específicos para sistemas de transporte público totalmente integrados y proporcionar asistencia financiera nacional que respalde el transporte público a largo plazo.
- **Aumentar las finanzas locales:** incentivar y permitir que los gobiernos subnacionales implementen esquemas de financiación para generar ingresos que mejoren y expandan el transporte público (por ejemplo, tasas por congestión, tarificación vial, impuestos o bonos verdes, etc.).
- **Planificar el desarrollo de las ciudades:** garantizar que el transporte público y la movilidad activa se integren en la planificación estratégica urbana y de uso del suelo a largo plazo, la cual debe cumplir con las directrices

¹⁰ <https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-06/El%20Salvador%20NDC-%20Updated%20Dic.2021.pdf>

¹¹ https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-06/MD_Updated_NDC_final_version_EN.pdf

¹² <https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-11/Bahamas%20Updated%20Nationally%20Determined%20Contribution.pdf>

de planificación nacional y requisitos o normativas de zonificación que respalden el desarrollo urbano compacto y prioricen el acceso al transporte público.

- **Apoyar los desarrollos orientados al tránsito:** fomentar los desarrollos de uso mixto y alta densidad en las ciudades a través de una gestión apropiada del uso del suelo y desarrollos orientados al transporte (TOD), que permitan al nivel local recuperar parte o todo el valor generado por las inversiones en transporte público (por ejemplo, la captura del valor del suelo).
- **Rediseñar el espacio urbano:** desarrollar o reformar códigos o normas de aparcamiento y carreteras para dar prioridad a los usuarios del transporte público a través de la reasignación del espacio vial, así como estándares nacionales para las instalaciones de aparcamiento (es decir, establecer límites máximos de plazas de aparcamiento).

NDCs MEJORADOS DE LA REPÚBLICA DE INDONESIA¹³

Indonesia es uno de los países pioneros en la política de reforma de los subsidios a los combustibles fósiles. Ha logrado eliminar los subsidios a los combustibles fósiles y crear espacio fiscal para la educación, la salud, la asistencia social y la infraestructura, incluidos proyectos de energía renovable y transporte público.

PRIMEROS NDCs DE SRI LANKA (envío actualizado)¹⁵

Introducir impuestos y otros instrumentos para promover el transporte público entre 2021 y 2030:

- Cambiar el sistema existente de cobro por emisiones por otro que considere el tipo de vehículo, el combustible utilizado y el total de kilómetros recorridos.
- Restringir la entrada de modos de transporte individuales a las zonas sensibles y congestionadas de las principales ciudades durante las horas punta mediante un impuesto entre 2021 y 2030.
- Desarrollar infraestructuras de aparcamientos de disuasión junto con un mecanismo de peaje de acceso al centro.

PRIMEROS NDCs DE CANADÁ

(envío actualizado)¹⁴

Impulsar la estrategia nacional de transporte activo mediante la inversión de 400 millones de dólares en el primer fondo de transporte activo de Canadá, procedentes de una inversión de 14.900 millones de dólares para transporte público y activo, que también incluye 3000 millones de dólares anuales en financiación permanente para el transporte público a partir de 2026-2027.

PRIMERA ACTUALIZACIÓN DE LOS SEGUNDOS NDCs DE OMÁN¹⁶

Omán está explorando oportunidades en el ámbito de las finanzas ecológicas, incluida la emisión de bonos verdes a través de bancos multilaterales. Los bonos verdes son un instrumento esencial para financiar proyectos e iniciativas ambientalmente sostenibles, alineados con el compromiso de Omán con la gestión y la sostenibilidad ambientales. Además, permitirán al país atraer capital específico para proyectos ecológicos, como energía renovable, transporte limpio e infraestructura ambientalmente responsable.

PRIMEROS NDCs DE BANGLADESH

(envío actualizado)¹⁷

Mejora de la congestión del tráfico por carretera (mejora del 15% en la eficiencia del combustible)

- Tarifación viaria electrónica o por congestión.
- Cambio modal de la carretera al ferrocarril (25% de cambio modal en pasajeros-km) a través de varios proyectos de transporte como BRT, MRT en las principales ciudades, creación de centros multimodales, etc.

¹³ <https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-09/ENDC%20Indonesia.pdf>

¹⁴ https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-06/Canada%27s%20Enhanced%20NDC%20Submission1_FINAL%20EN.pdf

¹⁵ <https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-06/Amendment%20to%20the%20Updated%20Nationally%20Determined%20Contributions%20of%20Sri%20Lanka.pdf>

¹⁶ <https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2023-11/Oman%201st%20Update%20of%20the%202nd%20NDC%20-%20Optimized%20Size%20281%29.pdf>

¹⁷ https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-06/NDC_submission_20210826revised.pdf

MÉXICO: NDCs ACTUALIZADOS 2022 ¹⁸



La estrategia para el sector del transporte pasa por una mejora en la vinculación de la planificación urbana con criterios de cambio climático, así como la recuperación del espacio público para los peatones. Para ello, se considera la priorización de sistemas de transporte público eficientes, transportes alternativos y modos no motorizados.

PRIMEROS NDCs DE COLOMBIA

(envío actualizado) ¹⁹



Desarrollo orientado al transporte (TOD): consolidación y conservación de ciudades densas con usos mixtos del suelo, alta circulación de peatones y ciclistas, amplia cobertura de servicios de transporte público colectivo o masivo y un fuerte tejido social basado en la proximidad, la noción de vecindad y la accesibilidad a los bienes/servicios urbanos.

NDCs ACTUALIZADOS DE UGANDA ²⁰



Políticas para fomentar la adopción del transporte público frente al vehículo privado.

- Se introdujeron políticas para gestionar el uso de vehículos motorizados personales, reducir la congestión y fomentar el cambio al transporte público, a pie o en bicicleta. Esto incluye la gestión del aparcamiento y aparcamientos seguros para bicicletas.
- Desarrollar planes maestros de uso del suelo y transporte que incorporen el desarrollo orientado al transporte y medidas para incentivar viviendas asequibles bien ubicadas a lo largo de las líneas planificadas de transporte rápido masivo. Adoptar reglas de control de edificios acordes con el TOD para 2025. El TOD reducirá la demanda de viajes motorizados en un 5% para 2050.

OBJETIVO C) PERMITIR A LAS CIUDADES IMPULSAR EL CAMBIO

Desarrollar un marco de gobernanza sólido mediante la creación de instituciones responsables de la movilidad urbana, dotándolas de las habilidades y capacidades necesarias para cumplir sus funciones. Trabajar en colaboración con ellos e integrar información y acciones locales en los NDCs actualizados.

- **Desarrollar planes de movilidad:** planes nacionales de movilidad urbana que faciliten a los gobiernos subnacionales el desarrollo de planes de movilidad urbana sostenible, basados en el transporte público y la movilidad activa, que sirvan como guía para la inversión.
- **Coordinar la gobernanza:** establecer y dotar de recursos adecuados a autoridades de transporte metropolitano o entidades estratégicas similares (con jurisdicción sobre todo el transporte) para permitir la planificación, el control y la regulación del sistema de transporte urbano, incluidos la gestión, operación y mantenimiento del transporte público.
- **Crear capacidad y habilidades técnicas:** trabajar con asociaciones de transporte público y movilidad activa para ofrecer asistencia técnica y desarrollar capacidades y recursos humanos en materia de movilidad urbana en los ministerios nacionales y las ciudades; aprender mejores prácticas e inspirar el aprendizaje entre ciudades.

PRIMEROS NDCs DE BARBADOS (envío actualizado) ²¹



El plan de desarrollo (PDP) 2021 se basa en una visión de crecimiento y desarrollo sostenible en Barbados. El PDP 2021 guiará el desarrollo futuro en Barbados con respecto al uso del suelo, los patrones de asentamiento, la infraestructura, la movilidad y la gestión ambiental. Se ha preparado un plan de movilidad urbana sostenible para el área metropolitana de Bridgetown y el corredor urbano. Este plan pretende mejorar el sistema de transporte público (renovación de la flota, sistemas de pago, sistemas de seguimiento y gestión de la demanda); introducir carriles bici, aceras conectadas y medidas de accesibilidad, e implementar políticas de gestión del aparcamiento.

¹⁸ https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-11/Mexico_NDC_UNFCCC_update2022_FINAL.pdf

¹⁹ <https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-06/NDC%20actualizada%20de%20Colombia.pdf>

²⁰ https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-09/Updated%20NDC%20_Uganda_2022%20Final.pdf

²¹ <https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-06/2021%20Barbados%20NDC%20update%20-%202021%20July%202021.pdf>

- **Liderar la coordinación:** designar puntos focales nacionales para coordinar acciones entre los ministerios; crear procesos institucionales e informales inclusivos que permitan a gobiernos subnacionales y autoridades de transporte locales mejorar los NDCs actualizados, integrar información de referencia local, objetivos, proyectos y acciones para mitigar y adaptar las emisiones a través de proyectos de transporte público.

SEGUNDOS NDCs DE URUGUAY ²²



El país está trabajando en varios marcos y políticas habilitantes para aprovechar las acciones de mitigación. Entre ellos, se incluyen la aprobación e implementación de la política de movilidad urbana sostenible, que incluye planificación de la movilidad en el territorio, cambio modal, reducción de emisiones, accesibilidad y asequibilidad del transporte público. Esta política proporciona un espacio de coordinación institucional entre todos los agentes nacionales y subnacionales relevantes a través de la Comisión Interinstitucional de Movilidad Sostenible, que se crea a tal efecto. La política se basa en su implementación en algunas guías ya elaboradas (Guía para la planificación de la movilidad urbana sostenible, Guía de movilidad urbana eléctrica) y otros proyectos piloto desarrollados y en curso.

PRIMEROS NDCs DE JORDANIA (envío actualizado) ²³



Futura flota de autobuses eléctricos: este proyecto busca proporcionar nuevos servicios de autobuses en las ciudades de Irbid y Zarqa, mediante la adquisición por parte del gobierno de 100 nuevos autobuses eléctricos, así como el desarrollo de aspectos complementarios para el éxito de su implementación, que incluye principalmente la construcción de infraestructura de apoyo. Cada ciudad contará con una organización del sector público para supervisar el funcionamiento del sistema, encargarse de la financiación y planificar cambios en el servicio.



4. SEGUIMIENTO

Elaborar indicadores para controlar y verificar el progreso de las acciones y acelerar el cambio.

- **Fijar indicadores y evaluar el impacto:** aprovechar las conexiones entre la acción climática y los ODS en los NDCs. Adoptar un marco de indicadores recopilados en todos los niveles de gobierno sobre la actividad del transporte público, la seguridad vial, el ruido o la contaminación del aire, las emisiones de GEI, el acceso al transporte público y la congestión. Medir los indicadores a lo largo del tiempo de manera regular y coherente para evaluar si las intervenciones incluidas en los NDCs están teniendo el efecto deseado a nivel local. Trasladar esto a nivel nacional puede reforzar la coherencia vertical y la colaboración multinivel, así como complementar y contribuir al impacto de los NDCs y la implementación de los ODS.

Actividad de transporte público: aumentar la participación modal/ uso del transporte público y la movilidad activa



ODS 9.1

Ruido y contaminación del aire: reducir el número de personas que enferman o mueren debido a la contaminación.



ODS 3.9

Emisiones de GEI: reducción total de las emisiones asociadas al transporte público



ODS 13.2

Seguridad vial: reducir el número de muertes y accidentes en carretera



ODS 3.6

Acceso al transporte público: aumento del porcentaje de la población que puede acceder cómodamente (en un rango de 500m) al transporte público.



ODS 11.2

Congestión: tiempo perdido o adicional necesario para viajar a un destino específico y mejora de la eficiencia/satisfacción de los servicios de transporte público.



ODS 11.6

PRIMEROS NDCs DE RUANDA (envío actualizado) ²⁴



Los NDCs de Ruanda presentan varias intervenciones, los indicadores correspondientes, la categoría de cada indicador, el cronograma para su implementación, los ministerios responsables, las agencias líderes en implementación, los requisitos estimados de financiación para la adaptación, las ventajas de la mitigación y la alineación con los ODS que son directamente aplicables a la intervención del sector. Para mejorar la infraestructura y los servicios de transporte, el indicador para medir el rendimiento será el número de pasajeros que utilizan el transporte público cada año, lo cual ayudará a reducir las emisiones de GEI procedentes de mejores servicios de transporte que reducen el transporte privado motorizado.

²² <https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-12/Uruguay%20Segunda%20CDN.pdf>

²³ <https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-06/UPDATED%20SUBMISSION%20OF%20JORDANS.pdf>

²⁴ https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-06/Rwanda_Updated_NDC_May_2020.pdf



RECOMENDACIONES

Al utilizar esta plantilla de UITP, los gobiernos nacionales pueden ser más ambiciosos en la incorporación del transporte público en sus NDCs: para guiar sus acciones, ya sea establecer una visión o desarrollar metas, objetivos y medidas para lograr mejores resultados de movilidad en las ciudades. UITP colabora con los países para prestar asesoramiento técnico sobre el uso de esta plantilla, de modo que las futuros NDCs aprovechen al máximo el potencial del transporte público, incorporando medidas totalmente efectivas y ambiciosas.

Las actualizaciones de los NDCs para 2025 deben:

- ❶ Incluir una serie de políticas y medidas de transporte público, respaldadas por una visión ambiciosa de ciudades basadas en el transporte público. Deben detallar compromisos específicos, financiación y objetivos ambiciosos de cambio modal hacia un transporte público de cero o bajas emisiones.
- ❷ Apoyar a los gobiernos regionales y municipales, y describir cómo los gobiernos nacionales permitirán la acción a nivel urbano en materia de transporte público, facilitando el desarrollo de ciudades compactas, conectadas y coordinadas.
- ❸ Incluir los planes y acciones del sector del transporte público y aprovechar al máximo su potencial, así como reforzar las capacidades técnicas e institucionales para garantizar que los NDCs no solo se cumplan, sino que sean aún más ambiciosos.
- ❹ Medir indicadores clave de seguimiento, tanto vinculados a la reducción de emisiones como a otros factores sociales. Esto permitirá establecer vínculos con los ODS y garantizar que las intervenciones tengan el efecto deseado a nivel local.

Este documento es un Analysis Report de la Asociación Internacional de Transporte Público, en adelante «UITP». La UITP tiene más de 1900 organizaciones afiliadas en 100 países de todo el mundo y representa los intereses de los agentes clave del sector, autoridades de transporte, operadores privados y públicos e industria en todos los modos de transporte colectivo de pasajeros. Además, aborda los aspectos económicos, técnicos, organizativos y de gestión del transporte de pasajeros, así como el desarrollo de políticas de movilidad y transporte público en todo el mundo.

Este documento ha sido traducido al español con el apoyo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile.

VERSIÓN DIGITAL DISPONIBLE EN
 **MYLIBRARY**