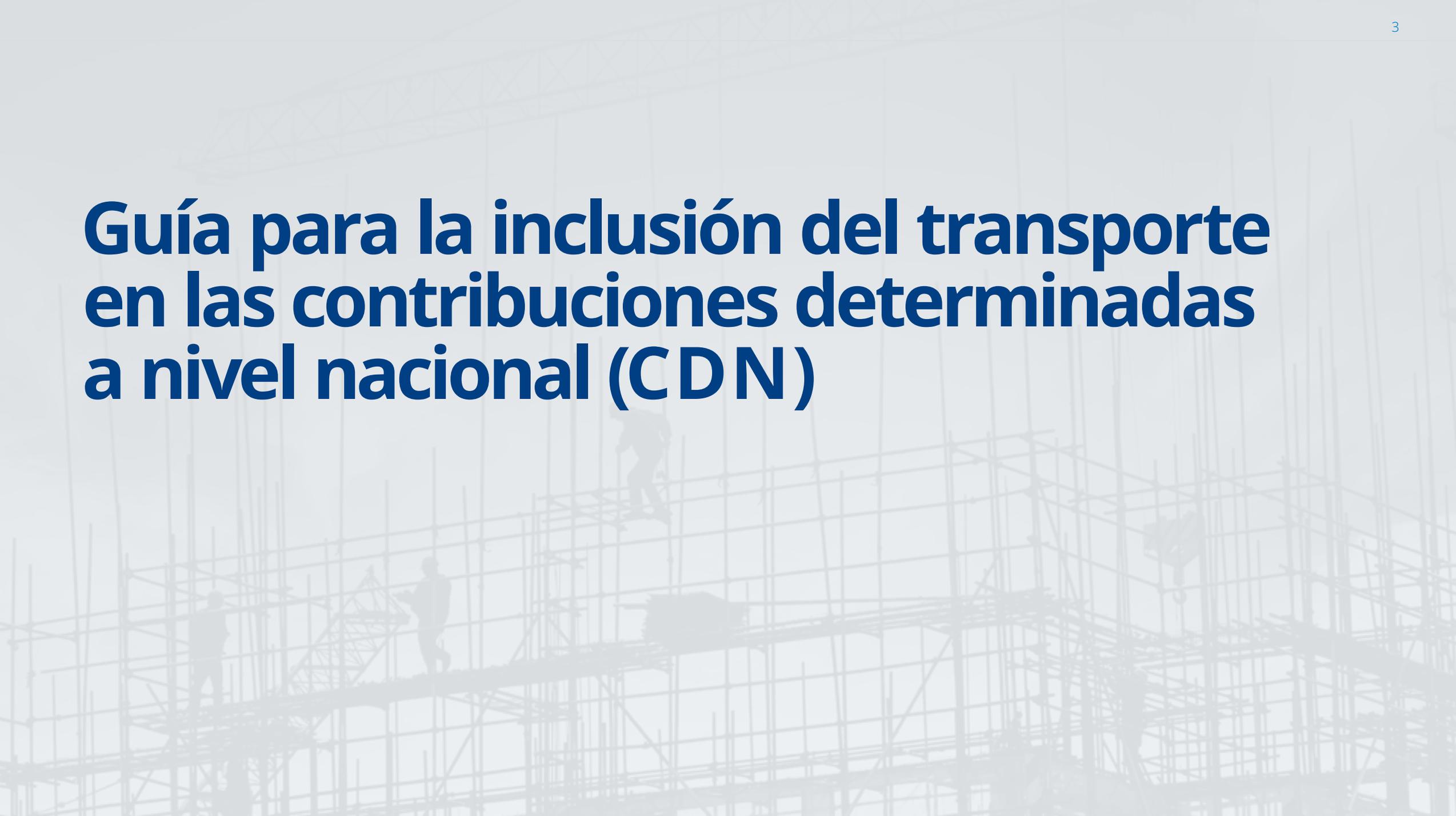


Guía para la inclusión del transporte en las contribuciones determinadas a nivel nacional (CDN)

A photograph of a construction site at dusk or dawn, showing a complex network of steel scaffolding and rebar structures. Several workers are silhouetted against the bright blue sky, working on different levels of the structure. A crane is visible in the upper left corner.

Guía para la inclusión del transporte en las contribuciones determinadas a nivel nacional (CDN)

The background of the slide is a faded, grayscale image of a construction site. It shows a complex network of metal scaffolding and rebar structures. Several silhouettes of construction workers are visible, some standing on different levels of the structure. The overall scene is one of active construction, with a focus on the structural framework.

Índice

5 Introducción	7 Guía de las CDN	17 Biblioteca de objetivos y medidas de política
---------------------------------	------------------------------------	---

El transporte en las CDN	5	1. Meta	8	1. Evitar kilómetros de desplazamientos innecesarios en vehículos mediante un desarrollo compacto del uso de la tierra, el incremento de la accesibilidad a los servicios y la reducción de la necesidad de viajar tanto que tenemos ahora.	18	Endnotes	30
Argumentos a favor de incluir el transporte en las CDN	5	2. Visión	9	2. Cambiar a modos de transporte y/u operaciones con bajas o nulas emisiones de carbono.	19	Fuentes	32
Otras ventajas de incluir el transporte en las CDN	6	3. Objetivos	10	3. Mejorar vehículos, infraestructura y operaciones	23	Agradecimientos	34
Una guía para integrar el transporte en las CDN	6	4. Medidas	12	4. Medidas transversales	28	Disclaimer	36
		5. Gobernanza, seguimiento y evaluación	14	5. Medidas económicas	28	Image credits	36
		6. Inversiones	15	6. Medidas para garantizar la resiliencia del sistema de transporte	29		

Introducción

El presente documento de orientación pretende asistir a los gobiernos en la preparación del próximo ciclo de contribuciones determinadas a nivel nacional (CDN).

El sector del transporte contribuye de forma significativa a las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), ya que representa un 23%¹ de las emisiones de CO₂ relacionadas con la energía. Según el análisis del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC, por sus siglas en inglés), para cumplir los compromisos del Acuerdo de París el transporte debe descarbonizarse más rápidamente que los demás sectores y alcanzar una reducción del 70%-80% con respecto a las cantidades de 2015. Por lo tanto, es fundamental que los gobiernos diseñen y adopten medidas enérgicas para descarbonizar a fondo el sector del transporte.

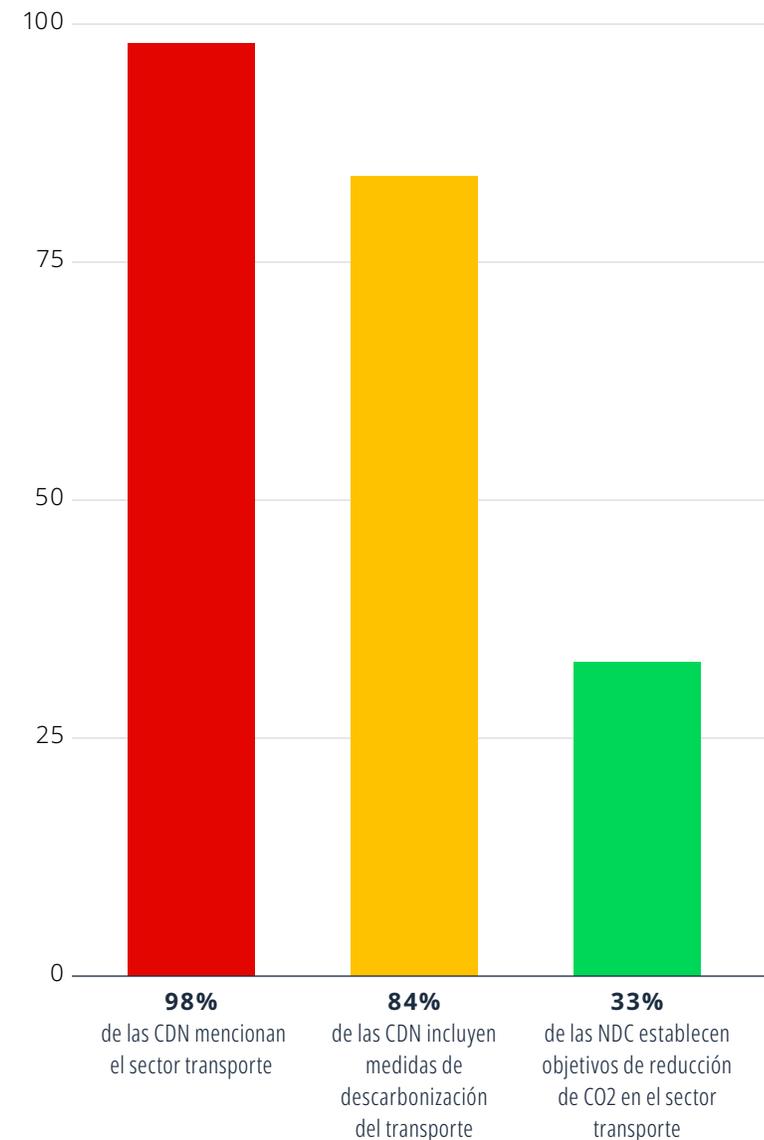
El transporte en las CDN

Aunque el 98% de las CDN mencionan el transporte, solo el 33% incluyen una meta de reducción de emisiones para ese sector.² El 84% de las CDN no hablan de aplicar medidas relacionadas con el transporte, si bien los datos varían según las CDN, en función del alcance y el grado de detalle de las medidas enumeradas.

Argumentos a favor de incluir el transporte en las CDN

Las CDN son la principal herramienta de aplicación del Acuerdo de París. A través de ellas, los gobiernos establecen sus metas de reducción de emisiones y definen las medidas que se aplicarán para descarbonizar los distintos sectores de la economía y adaptarse a los efectos del cambio climático. El tercer ciclo de propuestas de CDN (CDN 3.0) deberá presentarse en febrero de 2025. En estas CDN, los gobiernos plasmarán sus ambiciones y metas para la reducción de emisiones y la adaptación a los efectos del cambio climático en el horizonte 2035, en respuesta a los resultados del primer balance mundial.

El balance mundial se realiza una vez cada cinco años y evalúa en qué medida las ambiciones y compromisos existentes nos acercan colectivamente a la consecución de los objetivos del Acuerdo de París. El primer balance mundial se cerró en 2023, en la COP28, y concluyó que si bien el Acuerdo de París ha impulsado una acción climática prácticamente universal gracias a los objetivos fijados y el envío de señales sobre la necesidad de intervenir, sigue existiendo una enorme brecha de mitigación, ya que la actual trayectoria de emisiones mundiales no es acorde con la limitación del aumento de la temperatura mundial a 1,5 °C.³ Además, la adaptación al cambio climático tampoco alcanza los niveles requeridos, puesto que las pérdidas generadas a escala mundial por fenómenos meteorológicos extremos son cada vez mayores. Durante la COP28, las partes del Acuerdo de París adoptaron la decisión sobre el balance mundial. La decisión insta a las partes a contribuir a las iniciativas mundiales sobre una variedad de ámbitos prioritarios, entre ellos, el transporte: Acelerar la reducción de las emisiones procedentes del transporte por carretera de diversas formas, en particular mediante el desarrollo de infraestructuras y el rápido despliegue de vehículos de emisión cero o de bajas emisiones.⁴ Por otra parte, el balance mundial exige a las partes de la transición



que abandonen el uso de combustibles fósiles en sistemas energéticos, tripliquen las renovables y dupliquen la eficiencia energética hasta 2030. La descarbonización del sector del transporte es importante para la consecución de estos objetivos. Por consiguiente, los gobiernos deben intentar exponer en sus propuestas de CDN 3.0 cómo respaldarán esta y otras medidas más generales de descarbonización del sector del transporte.

Durante la COP28 también se aprobó el Programa de trabajo para una transición justa de los Emiratos Árabes Unidos, centrado en facilitar una transición justa de la fuerza laboral, trabajo decente y empleos de calidad, mecanismos para aumentar la adaptación y resiliencia al cambio climático, y mitigar sus posibles efectos, y la necesidad del diálogo y la protección sociales, así como el reconocimiento de los derechos laborales. El Programa reconoce la necesidad de intervenir frente al cambio climático para abordar necesidades más amplias, como las de los pueblos indígenas,

las comunidades locales y las mujeres, a través de mecanismos inclusivos y participativos que no dejen a nadie atrás.⁵ Por su parte, los gobiernos deben especificar en las CDN cómo lo van a poner en práctica.

Otras ventajas de incluir el transporte en las CDN

Establecer un planteamiento global para la descarbonización del transporte puede ayudar a los países tanto a potenciar sus ambiciones generales de CDN, como a asegurar que se aplican las metas para el conjunto de la economía. De esta forma, los gobiernos pueden también justificar un incremento de sus ambiciones en cuanto a las CDN definiendo con rigor políticas viables y de alto impacto. A su vez, al definir con claridad sus intenciones con respecto a las medidas de política y las inversiones

requeridas para la descarbonización, los gobiernos reafirman su apuesta por la movilización de financiamiento y se aseguran financiamiento y asistencia técnica para llevar a la práctica sus ambiciones.

Las CDN son un elemento esencial de un proceso cíclico, no solo una medida para alcanzar los objetivos del Acuerdo de París. Estableciendo una visión integral de políticas y medidas para el sector del transporte en el seno de las CDN, los gobiernos pueden manifestar su intención de aplicar con rigor los compromisos en el marco de la política interna, así como revisar los avances y profundizar las medidas en el futuro.

Una guía para integrar el transporte en las CDN

El presente documento es una herramienta de guía para que los gobiernos incorporen el transporte en sus propuestas de CDN 3.0. Por su naturaleza, las CDN se determinan a nivel nacional y, por tanto, las acciones deben ser acordes con diferentes circunstancias, vías y mecanismos nacionales, así como con el Acuerdo de París. Así pues, este documento no es prescriptivo, sino que ofrece una guía completa a la cual los gobiernos pueden recurrir y adaptarse durante la elaboración de sus CDN.

Un cierto alineamiento del enfoque adoptado para elaborar las CDN en los distintos países respaldará el proceso de identificación de puntos comunes en los enfoques de país y de preparación de iniciativas internacionales en apoyo a su aplicación. Esta mayor armonización y coherencia de las CDN —en particular en lo relativo a los datos, el alcance de la información incluida y los parámetros empleados— también ayudará a los inversores a tomar decisiones de inversión más eficaces, al facilitar el procesamiento de la información y velar por la transparencia y la comparabilidad.⁶

Gráfico 1:

Ciclo de las CDN de conformidad con lo dispuesto en el Acuerdo de París



Fuente: Iniciativa Europea para el Fortalecimiento de Capacidades (ECBI, por sus siglas en inglés), 2018

Guía de las CDN

Proponemos un proceso de seis pasos para integrar el transporte en las CDN

1. Meta

Establecer una meta de reducción de emisiones de GEI para el sector del transporte, vinculada a la meta del conjunto de la economía.

2. Visión

Establecer una visión de un sistema de transporte futuro descarbonizado y resiliente.

3. Objetivos

Fijar objetivos para los distintos modos de transporte, así como objetivos alineados con la estrategia «evitar, cambiar y mejorar».

4. Medidas

Definir las medidas de política que se aplicarán para conseguir alcanzar las distintas metas.

5. Gobernanza, seguimiento y evaluación

Establecer el marco de gobernanza que regirá la aplicación de las medidas de política y los mecanismos para medir los progresos.

6. Inversiones

Establecer los mecanismos y fuentes de financiamiento que permitirán crear el sistema de transporte del futuro.

1. Meta

Establecer una meta de reducción de emisiones de GEI para el sector del transporte, vinculada a la meta del conjunto de la economía

Los gobiernos deben velar por que sus CDN incluyan una meta de reducción de emisiones para el sector del transporte en 2035, acorde con el Acuerdo de París. Esta meta para el transporte debe estar vinculada a la meta de 2035 establecida por el gobierno para el conjunto de la economía. Asimismo, debe trazar la ruta hacia una meta más amplia de cero emisiones netas a largo plazo para el sector del transporte y el conjunto de la economía.

Las metas de reducción de emisiones de CO2 en el transporte pueden definirse de varias formas; por ejemplo, como reducción porcentual con respecto a un año de referencia (a menudo, los niveles de emisiones del año 1990) o como reducción porcentual con respecto a un escenario sin cambios en el año previsto (p. ej., 2035). En principio, la opción de especificar una meta de reducción de emisiones con respecto a las emisiones cuantificadas y declaradas en un año de referencia concreto es la menos ambigua y deja escaso margen para interpretar cuál será la ambición de reducción. En el caso de una meta referida a un escenario sin cambios, también deben especificarse los niveles de emisiones

de dicho escenario esperadas en el año previsto, para que queden claros los niveles de ambición de la meta de reducción de emisiones.

Por ejemplo, en ocasiones anteriores, Georgia ha presentado una meta de reducción relativa a los niveles en el año de referencia (1990):

Georgia

Hasta 2030, Georgia prevé mitigar las emisiones de GEI derivadas del sector del transporte en un 15% con respecto a los niveles de 1990.



Otros ejemplos de fijación de metas son:

Liberia

Reducción de las emisiones de GEI del sector del transporte de un 15,1% con respecto a los niveles sin cambios, hasta 2030.



Japón

Disminución de 146 millones de toneladas de CO2 hasta 2030, partiendo de 224 millones de toneladas de CO2 (niveles de emisiones del transporte en 2013).



Aunque la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) aborda las emisiones derivadas del transporte aéreo y marítimo internacional, estas no se incluyen en los totales por país y se declaran por separado. La Organización

de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Organización Marítima Internacional (OMI) han adoptado, de forma separada, estrategias, objetivos y mecanismos de mitigación del cambio climático para reducir las emisiones procedentes de estos sectores. Por lo tanto, estas emisiones no deberían incluirse en el conjunto de metas de reducción de emisiones derivadas del transporte. De todos modos, como el transporte aéreo y marítimo internacional es uno de los sectores con mayor crecimiento, las CDN deberían incluir acciones y medidas para tratar las emisiones que genera.

Razones para incluir una meta de reducción de las emisiones de GEI derivadas del transporte

Establecer una meta explícita a medio plazo para las emisiones derivadas del transporte permite a los gobiernos articular claramente la función del sector del transporte en la consecución de la meta de reducción de emisiones en el conjunto de la economía. Además, la meta también puede constituir un marco para integrar las acciones de mitigación en el ámbito del transporte.

Las vías y metas sectoriales proporcionan a los inversores una señal fiable de cómo será la transición en los principales sectores económicos. La inclusión de una vía y una meta de emisiones de GEI claras para descarbonizar el sector del transporte podrá utilizarse para evaluar la asignación de capital a las distintas tecnologías, infraestructuras y soluciones de transporte necesarias para alcanzar metas condicionales e incondicionales.⁷

2. Visión

Establecer una visión de un sistema de transporte futuro descarbonizado y resiliente

Los gobiernos deben tener por objetivo establecer sus CDN en función de una visión clara de futuro para el sector del transporte.

Esta visión debe definir el papel del transporte en la consecución de objetivos de desarrollo sostenible más amplios, importantes para el país: p. ej., acceso a oportunidades económicas, sanitarias y educativas, seguridad energética, estrategia industrial, calidad del aire y mejora de la seguridad vial.

Asimismo, la visión debe estar vinculada a las estrategias climáticas a largo plazo (ECLP)⁸, en las que se describe una estrategia de desarrollo con bajas emisiones y se presentan, desde una perspectiva más global, las transiciones generales necesarias para conseguir un desarrollo bajo en carbono.

Senegal

Una mejora global y sostenible de las condiciones en los desplazamientos de la población; una mejor contribución del subsector al crecimiento y la productividad de la economía nacional; una reducción significativa de la contaminación y sus efectos nocivos para el crecimiento económico; y una diversificación de los modos de transporte gracias al uso del transporte ferroviario y marítimo.



Los gobiernos pueden ayudar a justificar la aplicación de medidas de política o la transformación de sistemas en el sector del transporte si explican que dichas medidas no solo respaldan la

transición a un sistema de transporte bajo en carbono, sino que también facilitan la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas. El transporte es necesario para alcanzar todos y cada uno de los ODS, al ser esencial para acceder a las oportunidades. Para poder satisfacer las necesidades actuales sin comprometer el futuro, las políticas de transporte deben ser acordes con los objetivos en materia de salud, medio ambiente y descarbonización, además de hacer un uso sostenible de los recursos.

Barbados

Un sistema de transporte más eficiente, fiable, asequible y resiliente supone un importante compromiso con la acción climática, con repercusiones significativas para el conjunto de la economía de Barbados, una mejora de su competitividad y productividad, la reducción de costos y efectos sobre la consecución de los ODS.



Cambodia

En el sector del transporte, las mujeres suelen usar más el transporte público que los hombres: Asegurar un transporte seguro, eficiente y cómodo para las mujeres podría incrementar el acceso de estas a centros de educación superior, centros de capacitación y otros recursos en zonas urbanas.



¿Por qué es importante incluir una visión?

Incluir una visión ayuda a justificar la aplicación de medidas de descarbonización del transporte que también respalden objetivos más amplios. La visión permite establecer un marco de políticas y medidas en el cual se defina el papel de los distintos modos de transporte a la hora de cubrir las necesidades de la población y adaptarlas a las nuevas realidades climáticas. Con la adopción de un enfoque «decidir y proporcionar» en la planificación de

infraestructuras de transporte, que alinee las decisiones de inversión con el sistema de transporte que desean para el futuro, los gobiernos pueden alcanzar un sistema de transporte bajo en carbono que, además, respalde objetivos más amplios, sin por ello tener que ser más caro.⁹

ODS relacionados con el transporte:



Mejorar la calidad del aire, la seguridad vial y la salud en las ciudades



Facilitar el acceso a la educación



Hacer que los servicios sean más inclusivos y seguros para las mujeres



Respaldar la eficiencia energética y la demanda de energía renovable



Mejorar las condiciones laborales y fomentar la formalización y el crecimiento de las pymes



Parte de una infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva



Reducir las desigualdades en el transporte y mejorar las condiciones de vida



Mejorar la accesibilidad del transporte y la calidad de los servicios existentes



Reducir las emisiones mediante la transición tecnológica y cambiar a modos de transporte con bajas o nulas emisiones de carbono

3. Objetivos

Fijar objetivos para los distintos modos de transporte, así como objetivos alineados con la estrategia «evitar, cambiar y mejorar».

Los gobiernos deben incluir objetivos claros para el despliegue de soluciones de transporte bajas en carbono. Estos objetivos deberán definir la función de los distintos modos y transiciones de la estrategia «evitar, cambiar y mejorar» para alcanzar la meta general de reducción de emisiones de GEI para el transporte mencionada anteriormente. Estos objetivos deben:

- ser ambiciosos;
- tener base científica;
- ser acordes con el Acuerdo de París;
- ser cuantificables;
- ser de tiempo limitado;
- ser viables

Los gobiernos deben tratar de incluir objetivos que **eviten** los desplazamientos innecesarios, **cambien** los desplazamientos necesarios por modos de transporte sostenibles y **mejoren** las tecnologías de vehículos y energías.

Tales objetivos deberían responder al esfuerzo colectivo que se reclama en la decisión del balance mundial concluido en la COP28: acelerar la reducción de emisiones derivadas del transporte por carretera por una serie de vías, abandonar gradualmente el uso de combustibles fósiles en sistemas energéticos, triplicar las renovables y duplicar la eficiencia energética hasta 2030. Los objetivos definidos en las CDN pueden describir las distintas vías para cada uno de los modos y los desafíos que se plantean para conseguirlo. Los objetivos definidos podrían ser acordes y vincularse explícitamente con los objetivos a los que se han comprometido los países en procesos e iniciativas internacionales, como:

- [la Estrategia para la Reducción de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero Procedentes del Transporte Interior del Comité de Transportes Interiores de la Comisión Económica para Europa \(CEPE\)](#)
- [el objetivo mundial ambicioso a largo plazo \(LTAG, por sus siglas en inglés\) de la OACI](#)
- [la Estrategia de la OMI para reducir las emisiones de GEI procedentes de los buques](#)
- [la ruptura en el transporte por carretera \(Road Transport Breakthrough\) de la Agenda de Ruptura](#)
- [la declaración relativa a los vehículos de cero emisiones](#)
- [el Memorando de Entendimiento Mundial sobre Vehículos Medianos y Pesados con Cero](#)

- [Emisiones y la Declaración para una flota de vehículos públicos con cero emisiones](#)

Los objetivos deben abarcar todos los modos de transporte, tanto de pasajeros como de carga:

- Transporte terrestre
 - Transporte por carretera
 - Peatones y ciclistas
 - Transporte público
 - Transporte informal
 - Ferrocarril
- Transporte por agua
 - Vías de navegación interiores
 - Transporte marítimo internacional*
- Aviación
 - Aviación nacional
 - Aviación internacional*

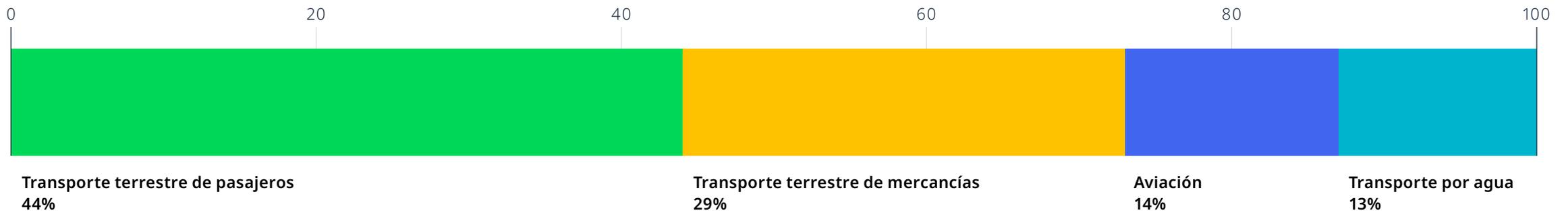
* Aunque las emisiones procedentes de la aviación internacional y el transporte marítimo internacional no entran en el ámbito de las metas de reducción de emisiones de las CDN, los gobiernos deberían exponer las medidas que se adoptarán para reducir las emisiones derivadas de estos modos de transporte. Esto se aplica, en particular, a las medidas diseñadas para respaldar iniciativas internacionales de fomento de los desplazamientos internos; p. ej., ampliación de los combustibles sostenibles para la aviación nacional e internacional.

En el apartado «Biblioteca», al final de esta guía, se proporciona una lista completa de posibles objetivos. Para orientaciones más específicas, sírvase consultar las plantillas de CDN de los distintos modos de transporte:

- **Ferrocarril:** https://uic.org/events/IMG/pdf/rail_ndc_template_final-2.pdf
- **Movilidad activa:** <https://pathforwalkingcycling.com/wp-content/uploads/PATH-Active-travel-NDC-template-080524.pdf>
- **Transporte público:** <https://www UITP.org/publications/public-transport-national-determined-contributions-template/>
- **Transporte informal:** <https://transportforcairo.com/popular-transport-ndc-template-for-cop29>

Gráfico 2:

Emisiones mundiales de CO₂ «de tanque a rueda» («tank-to-wheel») de distintos modos de transporte (2019)¹⁰



Razones para incluir objetivos por modos en la estrategia «evitar, cambiar y mejorar»

El segundo ciclo de CDN incluyó un mayor número de medidas del componente «mejorar» (52% del total), mientras que las medidas de los componentes «cambiar» y «evitar» representaron el 38% y el 10%, respectivamente.¹¹

Aunque promover medidas para mejorar la tecnología energética y de vehículos es importante para poder alcanzar los objetivos climáticos, un análisis revela que la aplicación de medidas «evitar» y «cambiar» puede contribuir a una reducción de emisiones potenciales en el transporte por carretera del 18%.¹²

Estas medidas, además de permitir alcanzar los objetivos de descarbonización, pueden contribuir a la habitabilidad de las ciudades y el logro de objetivos de desarrollo más amplios, como se describe en la visión citada anteriormente, ya que los desplazamientos activos y el descenso de la contaminación repercuten favorablemente en la salud. Seguir una senda integral de políticas bajas en carbono en un entorno urbano puede respaldar otras iniciativas más generales de seguridad vial. Se

calcula que, en 2050, el riesgo de choque entre automóviles y peatones en un sistema de transporte bajo en carbono será de entre el 4% y el 30% inferior al de las sendas de política actuales.¹³ Los sistemas de transporte bajos en carbono también permiten liberar espacio para las personas en entornos urbanos, reduciendo así el predominio del automóvil en nuestras ciudades. Las sendas de políticas bajas en carbono permitirían reducir el espacio ocupado por el tráfico en hasta un 36% en varias ciudades, y el ocupado por automóviles estacionados en hasta un 24%. Diseñar ciudades en torno al acceso a oportunidades e integrar la planificación del uso de la tierra y el transporte, así como la inversión correspondiente, puede hacer más viables los modos de transporte sostenibles y mejorar la accesibilidad de los residentes. La Estrategia para la Reducción de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero Procedentes del Transporte Interior del Comité de Transportes Interiores de la CEPE, presentada en febrero de 2024, reconoce la importancia de actuar en todos los componentes del paradigma «evitar-cambiar-mejorar», y establece las medidas que deberán adoptarse a través de las instituciones internacionales para apoyar su ejecución,¹⁴ y establece las medidas que deberán adoptarse a través de las instituciones internacionales para apoyar su ejecución.

4. Medidas

Definir las medidas de política que se aplicarán para conseguir alcanzar las distintas metas.

En relación con cada uno de los objetivos descritos anteriormente, deben especificarse las medidas de política correspondientes. Estas medidas consisten en las acciones concretas que el gobierno aplicará para alcanzar las metas y objetivos. Precisar qué política de apoyo y marcos reguladores se aplicarán para alcanzar los objetivos y metas de CDN generará en los inversores confianza con respecto a la viabilidad del plan de descarbonización, lo cual hará que las CDN sean más susceptibles de inversión y más fáciles de lograr.¹⁵

Por otra parte, los gobiernos deben especificar también de qué forma las políticas e incentivos nacionales asegurarán que ciudades y regiones tengan a su disposición los recursos y capacidades necesarios para cumplir con las políticas y medidas requeridas a nivel subnacional.¹⁶

Con el fin de presentar una visión y un plan integrales, los gobiernos podrían plantearse la posibilidad de comprometerse en las CDN a desarrollar un plan de descarbonización del transporte que englobe todas las medidas y una evaluación de sus aportes a la consecución de las metas y objetivos generales.

Los gobiernos no deben considerar solamente el sector del transporte a la hora de identificar las medidas de política y las interdependencias con otros sectores que les permitirán alcanzar los objetivos de descarbonización y adaptación del transporte.

■ **Energía:** Alcanzar los objetivos de despliegue de tecnologías de transporte de emisión cero y bajas emisiones repercutirá en la transición energética. En materia de generación de energía, se producirá una importante demanda de electricidad limpia para electrificar la flota de vehículos eléctricos y producir combustibles alternativos sostenibles para los modos de transporte difíciles de descarbonizar, como la aviación y el transporte marítimo. Por esta razón, el transporte constituye un sector de demanda básica en el llamamiento a los gobiernos para que tripliquen la capacidad mundial en energías renovables antes de 2030, según recoge el balance mundial. Las redes deberán estar preparadas para una transición y

distribución de la electricidad que permita los sistemas de recarga de vehículos eléctricos. La electrificación de la flota de vehículos también se traducirá en una mejora de la eficiencia energética del sector del transporte, contribuyendo así al llamamiento del balance mundial para que los gobiernos dupliquen las mejoras en eficiencia energética antes de 2030.

- **Planificación del uso de la tierra:** Para alcanzar los objetivos para un transporte urbano bajo en carbono será preciso integrar las necesidades de transporte en los planes generales de desarrollo urbano y uso de la tierra.
- **Industria:** Para muchos países, la transición hacia un transporte bajo en carbono brinda la oportunidad de transformar industrias existentes o crear otras nuevas para fabricar tecnologías de transporte con bajas emisiones.
- **Política fiscal:** Implementar sistemas de transporte bajos en carbono exige incentivos financieros específicos; por ejemplo, en forma de impuestos, gravámenes o subsidios que respalden la adopción de vehículos o modos de transporte alternativos y fomenten una conducta más sostenible en este ámbito.



Transición justa

Es esencial que los gobiernos especifiquen qué medidas van a adoptar para garantizar que la transición hacia un transporte bajo en carbono sea justa. En relación con los trabajadores del sector del transporte, los gobiernos deben detallar en las CDN de qué forma la acción para la mitigación y adaptación en el transporte incorporará medidas que garanticen el trabajo decente, protejan de los daños climáticos y aseguren la protección social, las oportunidades de capacitación y la seguridad laboral de todos los trabajadores durante la transición hacia tecnologías limpias bajas en carbono y sistemas de transporte resilientes. Para lograrlo, será preciso involucrar a los trabajadores en los procesos de formulación de políticas, toma de decisiones, aplicación y supervisión, entre otras vías a través del diálogo social, los estudios de impacto social/laboral y los comités para una transición justa, a fin de identificar y gestionar en todo momento los riesgos y efectos adversos, optimizando las ventajas para hacer progresar colectivamente los objetivos climáticos, sociales y económicos¹⁷

Debe prestarse especial atención a grupos como los trabajadores del ámbito del transporte informal, las mujeres trabajadoras y los trabajadores jóvenes, para poder abordar sus necesidades particulares. La Organización Internacional del Trabajo (OIT) ofrece orientaciones sobre cómo poner en práctica una transición justa.¹⁸

A fin de garantizar una transición justa para todas las personas, los gobiernos deben especificar en sus CDN la forma en la que se consultarán los distintos grupos interesados durante las

fases de desarrollo y aplicación de las políticas. Esto debe incluir una reflexión sobre los efectos de las posibles nuevas rutas de transporte y la igualdad de acceso a tecnologías y sistemas de transporte bajos en carbono, así como las estrategias para la transición en zonas en las que el transporte informal se vería gravemente afectado. Para ello, deben tenerse en cuenta distintos grupos socioeconómicos: jóvenes, mayores, mujeres, cuidadores, pueblos indígenas, personas con discapacidad, comunidades afectadas y migrantes; por ejemplo, proporcionándoles ayudas económicas adecuadas y servicios de transporte convenientes, asequibles y accesibles.

Antigua y Barbuda

El país ha adoptado medidas para una transición justa para la mano de obra, basándose en las directrices de la OIT y dando cobertura a sectores como el transporte. Su foco principal es proporcionar empleo, capacitación y formación verdes, en especial a mujeres trabajadoras, jóvenes y pueblos indígenas.



Los gobiernos deben velar por que la investigación, la formulación de políticas y el desarrollo de programas incluyan a toda la comunidad, y comprometerse a ello en las CDN. Una participación inclusiva y de alto impacto no solo enriquece el proceso de formulación de políticas —con la toma en consideración de puntos de opinión diversos y la incorporación del conocimiento colectivo—, sino que también consolida el conocimiento público de los resultados, promueve la aceptación de las políticas y fortalece la confianza en las instituciones públicas.¹⁹ Cuando proceda,

los gobiernos deben adoptar un planteamiento participativo o coproductivo, que reconozca que las comunidades albergan los conocimientos y competencias necesarios para implementar con éxito la política de transporte. Las Directrices de la OCDE sobre Procesos de Participación Ciudadana presentan diez pasos y nueve principios para respaldar la participación ciudadana en la elaboración de políticas.²⁰

Colombia:

Colombia reconoce la importancia fundamental de las comunidades locales para la consecución de los objetivos de acción climática. La participación de las comunidades en el proceso de diseño de la acción climática y la consolidación de su gobernanza permitirá gestionar mejor el cambio climático en el territorio. [Durante la elaboración de las CDN,] se crearon espacios para el diálogo con las comunidades e instituciones de base, para promover su participación en el proceso de elaboración de la propuesta de actualización de las CDN. Las diez sesiones de diálogo celebradas con instituciones de grupos afrodescendientes, campesinos, pueblos indígenas, entidades juveniles y mujeres contaron, en todos los casos, con la participación de los directores y con el apoyo de los coordinadores técnicos del proceso de actualización. Este diálogo permitió disipar dudas y recabar propuestas viables, que son de extrema utilidad a los organismos técnicos y decisorios.



La lista completa de posibles medidas de política puede consultarse en la sección «Biblioteca».

5. Gobernanza, seguimiento y evaluación

Establecer el marco de gobernanza y los mecanismos para medir los progresos

Marco de gobernanza

Para garantizar la aplicación eficaz de las políticas y objetivos establecidos en las CDN, y dar seguimiento a los avances en la consecución de las metas y objetivos, los gobiernos deben incluir un resumen del marco de gobernanza que va a implementarse. Consolidar el proceso de gobernanza en torno a la elaboración y aplicación de las CDN, desde la perspectiva del conjunto de la administración, incrementará la confianza de los inversores en la estabilidad y viabilidad del plan.²¹ El marco de gobernanza debería incluir:

- **Líderes:** Los ministerios, instituciones, ciudades y autoridades de transporte nacionales responsables de alcanzar los diferentes objetivos. En caso necesario, indíquese si los trabajos de aplicación de las CDN se efectuarán a través de procesos y/o coaliciones internacionales. Al elaborar las CDN, los gobiernos deben diseñar procesos que permitan a las administraciones subnacionales contribuir a la mejora de estas CDN.²² Esta cuestión se trata en la CHAMP initiative, que promueve la integración de información de referencia a nivel local y territorial, metas y acciones para mitigar las emisiones y fomentar la adaptación en todos los sectores, entre ellos, el transporte.
- **Coordinación:** Cómo se alinean metas y objetivos, y cómo se coordinará la acción de los distintos niveles de gobierno. La acción local se desarrolla en el contexto de marcos nacionales más amplios. En torno a una cuarta parte de las políticas de transporte

urbano son competencia del nivel nacional,²³ así que las políticas locales y nacionales deben estar alineadas. Para lograrlo, podrían crearse centros nacionales de enlace para coordinar las medidas dirigidas a la consecución de objetivos específicos, y velar por que las políticas nacionales permitan la acción local. También es importante instaurar procesos de gobernanza que permitan la coordinación horizontal; por ejemplo, reunir a distintos municipios para planificar y gestionar el transporte de un área metropolitana.²⁴

■ Fortalecer las capacidades y habilidades técnicas:

Proporcionar asistencia técnica y fortalecer las capacidades y recursos humanos de los ministerios nacionales y las ciudades en el ámbito de la descarbonización del transporte; compartir buenas prácticas, y fomentar el aprendizaje entre pares.

Nigeria

Subraya la importancia de trabajar en estrecha colaboración con gobiernos regionales y locales para coordinar la acción climática. Entre otras iniciativas, destaca el plan de acción climática a 5 años Lagos 5, que prevé intervenciones en distintos ámbitos, como la planificación territorial para el desarrollo orientado al tránsito y un cambio modal hacia el ferrocarril, entre otras medidas de transporte.



Jordania

Cada ciudad dispondrá de un organismo público que supervisará el funcionamiento del sistema y será el responsable de financiar y planificar los cambios en los servicios. Los nuevos autobuses serán de última generación y, por tanto, fiables, accesibles, eficientes y seguros; además, la flota contará con algunos vehículos eléctricos. (CDN de Jordania)



Marco de supervisión y evaluación

El marco de supervisión y evaluación debe estipular de qué forma se evaluará el progreso en relación con las metas, objetivos y medidas. Así, se valorará si las intervenciones de política de las

CDN están teniendo los efectos deseados, tanto a nivel nacional como a nivel local—, y si se están identificando y corrigiendo los riesgos y efectos nocivos. Esto podría incluir:

- Crear un sistema de indicadores de conjuntos de datos que deban recopilarse a nivel local y nacional en relación con todos los objetivos, incluidos los componentes «evitar, cambiar, mejorar» y todos los modos (pasajeros y carga).
- Definir mecanismos para la recolección y el intercambio de datos a nivel nacional, regional y municipal; por ejemplo, con las principales partes interesadas, como trabajadores (formales e informales) y empresas.
- Incorporar indicadores relacionados con los ODS y la transición justa, así como con las reducciones de emisiones de GEI. De este modo, se mostrará cómo las medidas han afectado al empleo y las condiciones de trabajo, han reducido la mortalidad en la carretera, el ruido y la contaminación del aire y los atascos, y han mejorado el acceso al transporte público.
- Determinar el nivel de desempeño deseado en estos ámbitos, y elaborar un plan para medir con coherencia la evolución de los indicadores.
- Crear un bucle de retroalimentación entre los niveles local y nacional para reforzar la coherencia vertical y la colaboración multidimensional, reuniendo a las principales partes interesadas a través de mecanismos como los comités para una transición justa.

Equatorial Guinea

Recopilar datos sobre circulación de vehículos, transporte marítimo y aviación civil con el propósito de crear bases de datos de emisiones.



6. Inversiones

Establecer los mecanismos de financiamiento que permitirán crear el sistema de transporte del futuro

Incluir las propuestas de inversión para el conjunto de actuaciones descritas en las CDN fomentará la confianza en torno a su viabilidad. Para los inversores, es fundamental que los compromisos adquiridos en las CDN vayan acompañados de estrategias de financiamiento concretas.²⁵

Incluir el contexto macroeconómico: Las CDN podrían incluir un resumen de los efectos del contexto macroeconómico del país sobre el establecimiento de metas, y de cómo se espera que evolucione durante la transición. De este modo, se potenciaría la credibilidad de las metas y se respaldarían los argumentos en favor de la inversión pública y privada. Esto podría incluir: la diversidad de recursos energéticos del país, la dotación de recursos naturales—incluidos los minerales esenciales para la transición—, la fase de desarrollo del mercado de tecnologías bajas en carbono, las dependencias del sector de la energía, las limitaciones de índole fiscal y la estrategia fiscal prospectiva (p. ej., tributación, subsidios, etc.²⁶)

Bolivia

Se espera que Bolivia amplíe y aproveche su potencial en litio y biocombustibles, lo cual permitiría reducir gradualmente el uso de combustibles fósiles y promovería la transición energética hacia un sistema más sostenible.



Cuantificar las necesidades de inversión: Calcular el costo de la inversión necesaria para aplicar las CDN es un paso esencial

para identificar qué fuentes de financiamiento pueden satisfacer tales necesidades. Determinar las necesidades de inversión y la metodología de evaluación a la hora de fijar los objetivos y prioridades de las políticas, teniendo en cuenta el costo de la no inversión (p. ej., riesgo de pérdidas y daños en el futuro). Cuantificar las necesidades dará a los inversores una señal clara sobre las oportunidades de financiamiento privado y codesarrollo con otras partes interesadas, ya que las entidades multilaterales y de financiamiento del desarrollo pueden ayudar a reducir los riesgos derivados de la inversión.²⁷

Adoptar un enfoque «decidir y proporcionar»:²⁸ realizar inversiones estratégicamente alineadas con una visión para el sistema de transporte futuro. La adopción de un planteamiento tal permitiría respaldar las decisiones estratégicas en cuanto a opciones de inversión y daría seguridad. Asimismo, podrían obtenerse los beneficios de una fuente de inversión constante, evitando subidas de costos por cambios en la demanda en momentos concretos.²⁹ Adoptar esta estrategia de inversión en infraestructura podría incluso permitir ahorrar dinero y ayudar a proteger vidas y medios de subsistencia.³⁰ Los gobiernos pueden estudiar la posibilidad de redirigir fondos actualmente destinados a ampliar todavía más la red de carreteras, subvencionar el transporte con combustibles fósiles, u otras actividades contaminantes, para fomentar un cambio hacia modos más sostenibles y de bajas emisiones, como los desplazamientos activos y el transporte público.

Recalcar que los costos apoyarán objetivos más generales:

Especificar que los costos apoyarán objetivos más generales en los ámbitos del acceso, la adaptación y la resiliencia, la naturaleza, el empleo y una transición justa más amplia, y subrayar que mantener la actual trayectoria de las políticas tampoco está exento de costos.³¹

Preparar las estrategias de financiamiento, lo cual incluye:

- las fuentes de financiamiento que se espera movilizar; por ejemplo, público, privado—también los planes para entrar en los mercados de capital internacionales— ayudas, financiamiento en condiciones favorables, teniendo en cuenta la necesidad de evitar aumentar todavía más la carga de la deuda.
- los instrumentos financieros disponibles y, en particular, aquellos específicamente vinculados a la consecución de metas climáticas (p. ej., a través del uso de los ingresos y los indicadores de desempeño)³² y que mitigan los riesgos de inversión, como son las garantías crediticias, las reservas para el servicio de la deuda, la deuda subordinada, las subvenciones oficiales, los bonos soberanos, los bonos vinculados a la sostenibilidad, el financiamiento combinado, los compromisos anticipados de mercado, contratos por diferencia,³³ asociaciones público-privadas (p. ej., mediante servicios garantizados por el Estado), subsidios, incentivos fiscales y tributarios, subvenciones, fondos, instrumentos innovadores, etc.
- planes para desarrollar e implementar un régimen de tarificación del carbono (p. ej., impuestos sobre el carbono, sistemas de comercio de los derechos de emisión). Esto facilitaría a los inversores la valoración de los riesgos y oportunidades a largo plazo, especialmente en el marco de un mayor interés mundial por los mecanismos de ajuste en frontera por carbono y el intercambio comercial de carbono.³⁴
- normas de financiamiento sostenible que reconozcan los beneficios que comportan las medidas de descarbonización del transporte y la necesidad de mitigar el riesgo de sostenibilidad de la infraestructura relacionada con el transporte.³⁵

Ampliar el financiamiento local: Promover o permitir que los gobiernos subnacionales implementen sistemas de financiamiento y tarificación para generar ingresos destinados a mejorar y ampliar el transporte (p. ej., tasas de congestión, tarificación vial, impuestos, bonos verdes, etc.). Asignar fondos y proporcionar ayudas económicas centrales que destinen financiamiento a largo plazo a promover la prestación de servicios de transporte.³⁶

Omán

Omán está estudiando distintas oportunidades en el ámbito del financiamiento verde, como la emisión de bonos verdes a través de los bancos multilaterales sugeridos. Los bonos verdes son un instrumento fundamental para financiar proyectos e iniciativas ecológicamente sostenibles de acuerdo con el compromiso de Omán para con la custodia del medio ambiente y la sostenibilidad. Estos bonos verdes permitirán al país reunir capital específicamente para proyectos respetuosos con el medio ambiente, como los de energías renovables, transporte limpio e infraestructura ecológicamente responsable.



Australia

Crear un nuevo Fondo «Driving the Nation» y duplicar la inversión de la Commonwealth en infraestructuras de recarga y reabastecimiento, hasta 500 millones de dólares.



Myanmar

Myanmar ha solicitado asistencia técnica y financiera internacional en forma de subvenciones y préstamos en condiciones favorables para desarrollar el sector ferroviario. Espera proseguir sus negociaciones bilaterales con las partes que proporcionan asistencia con el objetivo de convertir el sector ferroviario en uno de los componentes de su estrategia de crecimiento del desarrollo bajo en carbono para alcanzar sus compromisos climáticos mediante una reducción de las emisiones.



Canadá

Impulsar la estrategia nacional de transporte activo mediante la inversión de 400 millones de dólares en el primer fondo para el transporte activo de Canadá, creado a partir de una inversión de 14.900 millones de dólares en transporte público y activo, que incluye 3.000 millones de dólares anuales de financiamiento permanente del transporte público a partir de 2026—27.



Colombia

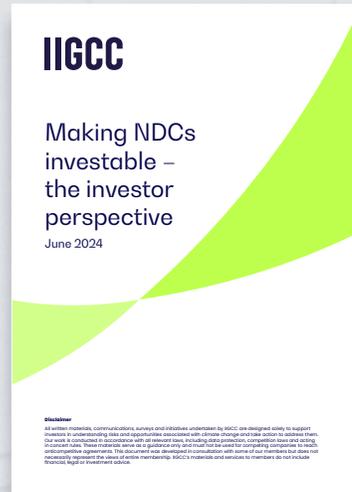
Mecanismo de tarificación del carbono: Asignación de un valor a la combustión de una tonelada de CO₂ tras la creación de un impuesto sobre los combustibles líquidos; 17.211 dólares (2020) por tonelada de CO₂. Aunque esta medida no tiene una meta concreta, implica una reducción del consumo de combustible y, por tanto, se traduce en una reducción de las emisiones en los sectores de Demanda de Energéticos y Emisiones Fugitivas.



Biblioteca de objetivos y medidas de política

La plantilla de la UITP sobre transporte público en las CDN

https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2024/06/20240627_AnalysisReport-PT-NDC-template-JUN24-v4.pdf



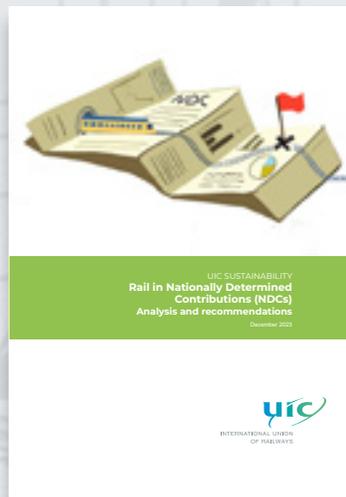
IIGCC - Making NDCs investable - the investor perspective

https://www.iigcc.org/hubfs/POLICY/IIGCC_Making%20NDCs%20investable%20-%20the%20investor%20perspective_June2024.pdf

En esta sección, los gobiernos encontrarán orientaciones para identificar objetivos y políticas que pueden incorporar a sus CDN y planes nacionales. Aquí se presentan ejemplos de objetivos de descarbonización del transporte para la estrategia «evitar, cambiar y mejorar» y los diferentes modos, y se contraponen a las medidas

La plantilla de la UIC sobre el ferrocarril en las CDN

https://uic.org/events/IMG/pdf/rail_ndc_template_final-2.pdf



La plantilla de la GNPT sobre transporte informal en las CDN

<https://transportforairo.com/popular-transport-ndc-template-for-cop29>

de política que ayudan a conseguir estos objetivos. De estar disponibles, se incluyen ejemplos de diferentes CDN en relación con cada uno de los objetivos y políticas.

Para más información, sírvase consultar

Directrices de la OIT para una transición justa

<https://www.ilo.org/media/435091/download>



La plantilla CDN de PATH sobre movilidad activa

<https://pathforwalkingcycling.com/wp-content/uploads/PATH-Active-travel-NDC-template-080524.pdf>

1. Evitar kilómetros de desplazamientos innecesarios en vehículos mediante un desarrollo compacto del uso de la tierra, el incremento de la accesibilidad a los servicios y la reducción de la necesidad de viajar tanto que tenemos ahora.

Objetivo A: Reducir la demanda de transporte recortando la duración o el número de desplazamientos necesarios para acceder a oportunidades básicas, como la educación, el empleo, los servicios de salud y la vida social y familiar.

Medida de política	Ejemplo en las CDN
<p>Planificación del uso de la tierra en zonas urbanas https://www.itf-oecd.org/policy/land-use-planning-urban-areas</p>	<p>Consolidación y conservación de ciudades densas, que combinen distintos usos de la tierra, gran volumen de tráfico de peatones y ciclistas, cobertura completa de los servicios de transporte público colectivo o masivo, y un sólido tejido social basado en la proximidad, el concepto de barrio y la accesibilidad a bienes y servicios urbanos a escala y velocidad humanas. (Colombia) <i>También reseñada en las CDN de Tayikistán, Colombia, Cabo Verde, Papúa Nueva Guinea, Uganda y Surinam.</i></p>
<p>Incentivos al teletrabajo https://www.itf-oecd.org/policy/company-car-taxation-business-travel-and-teleworking</p>	<p>Estrategia de ayuda a las personas que trabajan a distancia (México) <i>También reseñados en las CDN de Guinea Ecuatorial y Cabo Verde.</i></p>
<p>Consolidación de los puntos de recogida de entregas y la recogida en tienda https://www.itf-oecd.org/policy/drop-collection-points-pick-consolidation</p>	<p>Actualmente no se reseña en ninguna de las CDN.</p>
<p>Flujos combinados de pasajeros y carga https://www.itf-oecd.org/policy/combined-passenger-and-freight-flows</p>	<p>Actualmente no se reseñan en ninguna de las CDN</p>

2. Cambiar a modos de transporte y/u operaciones con bajas o nulas emisiones de carbono.

Objetivo A: Aumentar la proporción de trayectos realizados con modos de emisión cero o bajas emisiones de carbono (carga y pasajeros)

Ejemplo objetivo en las CDN: Convertir el transporte público y compartido, y la movilidad activa, en el modo de desplazamiento preferente (Singapur).
Las CDN de Albania, Chile e Irak incluyen objetivos similares.

Medida de política	Ejemplo en las CDN
Tarificación de la congestión https://www.itf-oecd.org/policy/congestion-pricing	Restringir la entrada de modos de transporte individual a zonas sensibles y congestionadas de las grandes ciudades durante las horas punta, mediante una tasa (Sri Lanka).
Acceso restringido a zonas específicas https://www.itf-oecd.org/policy/restricted-access-to-zones	Peatonalizar más espacios públicos (México). <i>También reseñado en las CDN de Cabo Verde.</i>
Fomento de las vías de navegación interiores https://www.itf-oecd.org/policy/promotion-of-inland-waterways	Desarrollo del transporte fluvial y lacustre (implementación de un servicio de transporte por la laguna entre Calavi y Cotonou, y entre Cotonou y Porto-Novo) (Benín). <i>También reseñado en las CDN de Sri Lanka, Colombia, Bangladesh, Sierra Leona y Burundi.</i>
Infraestructuras (véase la sección «Decidir y proporcionar»: un nuevo enfoque para la planificación e inversión en infraestructuras, página 226) https://www.itf-oecd.org/itf-transport-outlook-2023	China acelerará la construcción de infraestructuras de transporte público de gran capacidad, lo cual incluye ferrocarriles urbanos, carriles especiales de tráfico y sistemas de transporte rápido por autobús, y reforzará la construcción de sistemas urbanos de tráfico lento, esto es: carriles bici especiales, zonas peatonales, etc., sirviéndose para ello de amplias medidas legales, económicas, administrativas y de otro tipo.
Tributación de vehículos de empresa y viajes de negocios https://www.itf-oecd.org/policy/company-car-taxation-business-travel-and-teleworking	Actualmente no se reseña en ninguna de las CDN
Tarificación del aparcamiento https://www.itf-oecd.org/policy/parking-pricing	Actualmente no se reseña en ninguna de las CDN.
Sistema de restricción de vehículos https://www.itf-oecd.org/policy/vehicle-restriction-scheme 2	Actualmente no se reseña en ninguna CDN.

Movilidad como servicio (MaaS)

<https://www.itf-oecd.org/policy/mobility-as-a-service>

Actualmente no se reseña en ninguna de las CDN.

Movilidad rural como servicio (MaaS)

<https://www.itf-oecd.org/policy/rural-mobility-service-maas>

Actualmente no se reseña en ninguna de las CDN.

Bicicletas de carga para el transporte urbano de mercancías

<https://www.itf-oecd.org/policy/cargo-bikes-urban-freight-activities>

Actualmente no se reseña en ninguna de las CDN.

Impuesto sobre el combustible de aviación

<https://www.itf-oecd.org/policy/aviation-fuel-tax>

Actualmente no se reseña en ninguna de las CDN.

Goal I: Aumentar la proporción de trayectos realizados en tren

Ejemplo de objetivos en las CDN: Incrementar del 36% al 45% el porcentaje de transporte ferroviario dentro del transporte terrestre total (India).

Las CDN de Camboya, Malawi y Türkiye incluyen objetivos similares.

Medida de política**Ejemplo en las CDN****Mejora de la infraestructura ferroviaria urbana**

<https://www.itf-oecd.org/policy/enhanced-urban-rail-infrastructure>

Nueva línea ferroviaria: Construcción de una línea ferroviaria de 752 km entre Yibuti City y Adís Abeba. (Yibuti)
También reseñada en las CDN de Egipto, Burkina Faso, Azerbaiyán, Mauricio, Marruecos y Uganda.

Mejora de la infraestructura ferroviaria no urbana para el transporte de pasajeros

<https://www.itf-oecd.org/policy/enhanced-non-urban-passenger-rail-infrastructure>

Construcción de redes ferroviarias para el transporte de pasajeros y carga que conecten todos los emiratos (EAU).

También reseñadas en las CDN de Türkiye, Nigeria y Tailandia.

y Mejora y ampliación de la red ferroviaria para el transporte de carga

<https://www.itf-oecd.org/policy/enhanced-and-expanded-rail-for-freight>

Multimodalidad: Incluye los Puntos de conexión para el transporte multimodal de carga
<https://www.itf-oecd.org/policy/multimodal-freight-interfaces>

Creación de un centro de distribución multimodal, puente Padma, etc. (Bangladesh)

Goal II: Aumentar la proporción de trayectos realizados en transporte público

Ejemplo de objetivos en las CDN: • Los autobuses de tránsito rápido (BRT) asumirán el 22,1% del transporte de pasajeros/km en 2035 (Nigeria).
Las CDN de Zimbabue, Albania y Togo incluyen objetivos similares.

Medida de política

Ejemplo en las CDN

Información sobre transporte público

<https://www.itf-oecd.org/policy/public-transport-information>

Mejorar la facilidad de uso del transporte público (Tonga)

Mejora de las redes de autobuses

<https://www.itf-oecd.org/policy/enhanced-bus-networks>

Despliegue del Metrobús en las principales ciudades del país [Maputo, Beira y Nampula] (Mozambique)
También reseñada en las CDN de Nigeria y Venezuela.

Red de autobuses de tránsito rápido

<https://www.itf-oecd.org/policy/bus-rapid-transit-network>

Creación y adaptación del sistema BRT en las grandes ciudades (Santo Domingo y Santiago de los Caballeros) (República Dominicana)
También reseñada en las CDN de Jordania, Laos, Bután, Egipto y Tanzania.

Vías de paso rápido/Prioridad del transporte público

<https://www.itf-oecd.org/policy/express-lanes-public-transport-priority>

Mejora del sistema de transporte público, con adición de carriles bus separados, nudos de transporte público en autobús fuera del centro de la ciudad y lanzaderas dentro del núcleo urbano (Surinam)
También reseñadas en las CDN de Ruanda.

Aparcamientos disuasorios

<https://www.itf-oecd.org/policy/park-and-ride-facilities>

Construcción de aparcamientos disuasorios en las fronteras (Mónaco).
También reseñados en las CDN de Sri Lanka.

Transporte público a la carta

<https://www.itf-oecd.org/policy/demand-public-transport>

Actualmente no se reseña en ninguna de las CDN.

Goal III: Aumentar la proporción de trayectos correspondientes a movilidad activa

Ejemplo de objetivos en las CDN: • Para poder incrementar los desplazamientos de movilidad no motorizada (incluida la movilidad peatonal y ciclista) en al menos un 5% en la senda actual, será preciso ampliar y mejorar la infraestructura (Costa Rica).
Las CDN de Colombia y Albania incluyen objetivos similares.

Medida de política	Ejemplo en las CDN
Reparación de bicicletas y material de ciclismo	Crear redes de conexión hogar-trabajo seguras y atractivas para ciclistas y peatones, con tiendas de reparación de bicicletas y material de ciclismo en el trayecto, en Praia y Mindelo, para fomentar la movilidad con bajas emisiones de carbono, ciudades agradables y el empleo de los jóvenes del lugar (Cabo Verde).
Seguridad vial https://www.itf-oecd.org/safe-system-in-action	Implementación de modos de transporte sostenibles: transporte público masivo, desplazamientos en bicicleta y a pie, zonas de limitación de velocidad y regulación del tráfico; toma en consideración de la seguridad vial y fomento de los espacios públicos (El Salvador). <i>También reseñada en las CDN de Sri Lanka.</i>
Infraestructura para ciclistas y peatones	Garantizar la planificación del sistema de transporte público con vistas a construir la infraestructura necesaria para promover el transporte alternativo, como el desplazamiento en bicicleta (Moldavia). <i>También reseñada en las CDN de Nepal, Etiopía, Panamá, República Dominicana, Azerbaiyán, Surinam y Tanzania.</i>
Ampliar la infraestructura para bicicletas https://www.itf-oecd.org/policy/enhanced-cycle-provision	Actualmente no se reseña en ninguna de las CDN.
Uso compartido de bicicletas https://www.itf-oecd.org/policy/bike-sharing	Actualmente no se reseña en ninguna de las CDN.

3. Mejorar vehículos, infraestructura y operaciones

Objetivo A: Transición de la flota de vehículos hacia la emisión cero

Ejemplo de objetivos en las CDN: 100% de taxis eléctricos en 2050, 100% de autobuses de transporte público urbano eléctricos en Chile en 2040, 58% de vehículos privados eléctricos en 2050 (Chile) *Las CDN de Seychelles, Bolivia, Uzbekistán, Costa Rica, Guatemala y Panamá incluyen objetivos similares.*

Medida de política	Ejemplo en las CDN
<p>Contratación pública verde https://www.itf-oecd.org/policy/green-public-procurement</p>	<p>Todos los vehículos del gobierno serán eléctricos en 2035 (Antigua y Barbuda) <i>También reseñada en las CDN de Cabo Verde, Barbados, Andorra, Bahamas, República Dominicana, Laos, y Antigua y Barbuda.</i></p>
<p>Establecer normas y metas para promover la infraestructura de recarga https://www.itf-oecd.org/policy/setting-standards-and-targets-promoting-charging-infrastructure</p>	<p>Crear gradualmente una amplia red de puntos de recarga, con prioridad para puntos de recarga públicos, colectivos y agrupados en estaciones de autobús/taxi/empresas para dar cobertura al mayor número de usuarios posible, y complementarlo con estaciones privadas; comenzar por los principales centros urbanos de Cabo Verde y por los tramos de carretera estratégicos; hasta 2030, haber completado la instalación de la infraestructura nacional de recarga pública (Cabo Verde). <i>También reseñado en las CDN de Catar.</i></p>
<p>Restricciones a la importación de vehículos de segunda mano https://www.itf-oecd.org/new-used-global-trade-second-hand-electric-vehicles</p>	<p>Restricciones a la importación de automóviles de combustión interna a partir de 2030 (Bután) <i>También reseñadas en las CDN de Guinea, Sierra Leona, Antigua y Barbuda, Azerbaiyán, Mauritania, Surinam y Timor Oriental.</i></p>
<p>Medidas de tarificación en la logística urbana https://www.itf-oecd.org/policy/pricing-measures-for-urban-logistics</p>	<p>Actualmente no se reseñan en ninguna de las CDN.</p>
<p>Apoyo a la infraestructura para combustibles bajos en carbono https://www.itf-oecd.org/policy/support-low-carbon-fuel-infrastructure</p>	<p>Actualmente no se reseñan en ninguna de las CDN.</p>
<p>Flotas de reparto con vehículos eléctricos https://www.itf-oecd.org/policy/electric-vehicle-delivery-fleets</p>	<p>Actualmente no se reseñan en ninguna de las CDN.</p>

Goal I: Metas para que las ventas de vehículos nuevos sean de emisión cero

Ejemplo de objetivos en las CDN: •Hasta 2030, el 30% de todos los vehículos nuevos de varias categorías vendidos en Pakistán serán eléctricos (Pakistán).

Las CDN de Canadá, Nepal, Antigua y Barbuda, Bahamas e Indonesia incluyen objetivos similares.

Medida de política	Ejemplo en las CDN
<p>Arancel-reembolso https://www.itf-oecd.org/policy/feebates</p>	<p>Normas de ahorro de combustible, limitaciones e impuestos/arancel-reembolso sobre los vehículos de importación en 2025 (Belice). <i>También reseñado en las CDN de Mauricio, Australia, Bahamas y Montenegro.</i></p>
<p>Sistemas de carretera eléctrica https://www.itf-oecd.org/policy/electric-road-systems</p>	<p>Instalar la primera carretera eléctrica de América Latina (Uruguay).</p>
<p>Obligatoriedad de que los vehículos sean de bajas emisiones y emisión cero https://www.itf-oecd.org/policy/low-and-zero-emission-vehicle-mandates</p>	<p>Obligar a que el 100% de los vehículos ligeros y de transporte de pasajeros nuevos vendidos en Canadá sean de emisión cero en 2035 (Canadá).</p>
<p>Requisitos para la adaptación de edificios nuevos o rehabilitados a los vehículos eléctricos https://www.itf-oecd.org/policy/electric-vehicle-readiness-requirements-new-or-refurbished-buildings</p>	<p>Financiamiento de la infraestructura de recarga en bloques de viviendas, puntos de recarga públicos y trayectos de larga distancia (EE.UU.).</p>
<p>Prohibición de los motores de combustión y el diésel https://www.itf-oecd.org/policy/internal-combustion-engine-and-diesel-bans</p>	<p>Compromiso de poner punto final a la venta de vehículos de gasolina y diésel nuevos hasta 2030, y de que todos los automóviles y furgonetas nuevos sean de emisión cero 100% según medición en el tubo de escape en 2035 (Reino Unido). <i>También reseñada en las CDN de Singapur.</i></p>

Objetivo B: Introducción de combustibles hipocarbónicos

Ejemplo de objetivos en las CDN: Reemplazar el 11% de la gasolina con bioetanol hasta 2030, y el 5,4% del diésel con biodiésel hasta 2030 (Mali).

Las CDN de Albania, Guatemala, Laos y Egipto incluyen objetivos similares

Medida de política

Mandato para la mezcla de carburantes

<https://www.itf-oecd.org/policy/fuel-blending-mandate>

Ejemplo en las CDN

Introducción del uso comercial de gasolina con una mezcla al 10% de etanol antes de 2030 (Esuatini)

Las CDN de Vanuatu, Sudán, Tonga, Malawi, Paraguay, Sudán y Gambia incluyen objetivos similares.

Calidad del combustible/Normas sobre combustibles bajos en carbono

<https://www.itf-oecd.org/policy/low-carbon-fuel-standard>

Establecer normas sobre combustibles bajos en carbono (Papúa Nueva Guinea).

También reseñadas en las CDN de India, Azerbaiyán y Catar

Objetivo C: Electrificar la red ferroviaria

Ejemplo de objetivos en las CDN: •Hasta 2030, construir 200 km de red ferroviaria eléctrica para fomentar los desplazamientos colectivos al trabajo y el transporte masivo de mercancías (Nepal).

Las CDN de Sri Lanka y Costa Rica incluyen objetivos similares..

Medida de política

Electrificación del ferrocarril

<https://www.itf-oecd.org/policy/electrification-rail>

Ejemplo en las CDN

Electrificación del sistema ferroviario y construcción de doble vía (Bangladesh)

También referenciada en las CDN de Azerbaiyán, Tayikistán, China, Myanmar, Sudán del Sur e Irak.

Contratación pública de material rodante impulsado por energías alternativas (hidrógeno o batería)

<https://www.itf-oecd.org/policy/procurement-alternatively-powered-rolling-stock-hydrogen-or-battery>

Objetivo D: Reducir las emisiones del transporte marítimo

Ejemplo de objetivos en las CDN: Reducción del 40% de las emisiones del transporte marítimo nacional (Fiyi)

Medida de política

Reducir las emisiones de los buques

Ejemplo en las CDN

Establecer el suministro eléctrico en puerto para buques y revisar la eficiencia energética del transporte marítimo; ampliar las iniciativas samoanas de instalación de paneles solares en buques; probar el uso de biodiésel en uno de los buques samoanos de transporte de carga o pasajeros; llevar a cabo estudios de viabilidad de las distintas opciones de transporte marítimo hipocarbónico (Samoa).

También reseñado en las CDN de Cabo Verde, Kiribati, Micronesia, Mónaco, Myanmar, Venezuela y Argentina.

Objetivo E: Reducir las emisiones procedentes de la aviación

Medida de política

Ejemplo en las CDN

Actividades de investigación, desarrollo, pruebas e implementación para avanzar en el ámbito de la nueva generación de combustibles renovables muy bajos en carbono para aplicaciones como la aviación y otras tecnologías punta para el transporte multimodal (EE.UU.).

Las CDN de Mónaco, Myanmar, Irak y Türkiye también incluyen políticas para reducir las emisiones procedentes de la aviación.

Objetivo F: Mejorar la eficiencia de los sistemas y vehículos de transporte

Medida de política

Sistemas de transporte inteligente (carga)/Aumento de la capacidad ferroviaria mediante automatización y digitalización

<https://www.itf-oecd.org/policy/intelligent-transport-systems-freight-capacity-increases-rail-automatisation-and>

Ejemplo en las CDN

Introducción de un sistema de gestión del transporte público basado en un sistema de transporte inteligente (STI) para lograr mejorar el desempeño y aumentar la fiabilidad, la seguridad y el servicio (Bangladesh).

También referenciados en las CDN de Cabo Verde, China, Argentina, Jordania, Azerbaiyán y El Salvador.

Conducción suave: de la conducción ecológica a los vehículos automatizados

<https://www.itf-oecd.org/policy/smooth-driving-eco-driving-automated-vehicles>

Capacitación en conducción ecológica para camioneros (Marruecos)
También reseñada en las CDN de Liberia y Paraguay.

Señalización mejorada

<https://www.itf-oecd.org/policy/enhanced-signalling>

Mejorar la arquitectura vial (diseño de carreteras, señalización vial, etc.) (Sri Lanka).

Regulación del tráfico: límites de velocidad

<https://www.itf-oecd.org/policy/speed-limitations>

Introducción de sistemas de regulación del tráfico (Laos)
También referenciada en las CDN de El Salvador, Azerbaiyán, Kazajstán, Kirguistán y Turkmenistán.

Uso compartido de vehículos

<https://www.itf-oecd.org/policy/car-sharing>

Promoción del transporte público a través de la red de transporte en autobús y el uso compartido de vehículos (Liberia)
También reseñado en las CDN de Cabo Verde y Bután.

Consolidación de los puntos de recogida de entregas y la recogida en tienda

<https://www.itf-oecd.org/policy/drop-collection-points-pick-consolidation>

Actualmente no se reseña en ninguna de las CDN.

Reducción de las emisiones procedentes de las operaciones en tierra

<https://www.itf-oecd.org/policy/ground-operations-emissions-reduction>

Dotar las instalaciones portuarias y aeroportuarias de electricidad sin conexión a la red, mediante energía solar fotovoltaica y, posiblemente, energía hidráulica (Dominica).
También reseñada en las CDN de Catar y Türkiye.

Vehículos de gran capacidad

<https://www.itf-oecd.org/policy/high-capacity-vehicles>

Actualmente no se reseña en ninguna de las CDN.

Normas sobre eficiencia de los vehículos

<https://www.itf-oecd.org/policy/vehicle-efficiency-standards>

Objetivo de reducción de las emisiones de CO₂ para el transporte por carretera: reducción de las emisiones de CO₂ del 37,5%, el 31% y el 30%, respectivamente, para los automóviles para pasajeros, furgonetas y grandes camiones vendidos en la UE, con respecto a los niveles de 2021 (automóviles) y 2019/2021 (furgonetas y camiones) (UE)

Implementación de normas sobre la eficiencia del combustible para vehículos (Gambia)

También reseñadas en las CDN de Costa Rica, Sudán del Sur, Lesoto, Maldivas, Canadá, Bahamas, Bután, México, Nueva Zelandia y Tonga.

Transporte de mercancías: activos compartidos y plataforma digital

<https://www.itf-oecd.org/policy/freight-transport-asset-sharing-and-digital-platform>

Actualmente no se reseña en ninguna de las CDN.

Etiquetado de vehículos y combustibles

<https://www.itf-oecd.org/policy/vehicle-and-fuel-labelling>

Etiquetado de los vehículos según su eficiencia energética (Argentina)
También reseñado en las CDN de Liberia, Albania, Uruguay, Belice y Australia.

Normas sobre el peso de los vehículos

<https://www.itf-oecd.org/policy/vehicle-weight-standards>

Actualmente no se reseña en ninguna de las CDN.

Planificación del uso de la tierra para el transporte de mercancías

<https://www.itf-oecd.org/policy/land-use-planning-freight>

Actualmente no se reseña en ninguna de las CDN.

Modificación de las horas de reparto/entrega nocturna

<https://www.itf-oecd.org/policy/change-delivery-schedules>

Actualmente no se reseña en ninguna de las CDN.

4. Medidas transversales

Medida de política

Campañas de sensibilización

<https://www.itf-oecd.org/policy/awareness-campaigns>

Ejemplo en las CDN

Concienciación de la población sobre los beneficios transversales del ejercicio físico [desplazamientos activos] (Dominica)

5. Medidas económicas

Medida de política

Ejemplo en las CDN

Impuesto sobre el carbono para vehículos de carretera

<https://www.itf-oecd.org/policy/carbon-tax-road-vehicles>

Introducción de un impuesto sobre el carbono basado en el combustible (Sri Lanka)

También reseñado en las CDN de la UE.

Instrumentos financieros para promover la descarbonización

<https://www.itf-oecd.org/policy/financial-instruments-support-decarbonisation>

Creación de instrumentos financieros para poder acceder a financiamiento climático y aplicar medidas para un transporte hipocarbónico (Dominica)

También reseñados en las CDN de Antigua y Barbuda, Azerbaiyán, Myanmar, Uruguay y Nueva Zelanda.

6. Medidas para garantizar la resiliencia del sistema de transporte

Examples from NDC:

Crear y consolidar el diseño y mantenimiento de infraestructura de transporte resiliente al clima (Argentina).

Aumentar la resiliencia del desarrollo urbano y la infraestructura de las ciudades al cambio climático, entre otros medios con el uso de infraestructura verde y soluciones basadas en la naturaleza (Laos).

Mejorar la construcción de carreteras de forma que se recolecte sistemáticamente el agua y se reduzcan las inundaciones. Ampliar las capacidades institucionales para comprobar la vulnerabilidad climática de la infraestructura vial mediante evaluaciones específicas. Promover el uso de diseños y materiales de construcción adecuados para aumentar la resiliencia al riesgo climático de, de por lo menos, 4.500 km de carreteras (Kenia).

También referenciadas en las CDN de Albania, Etiopía, Barbados, Moldavia, Micronesia, Sierra Leona y Vietnam.

Endnotes

- 1 Emisiones mundiales de CO2 relacionadas con la energía, por sector – Gráficos – Datos y estadísticas, Agencia Internacional de la Energía (AIE) (sin fecha) – <https://www.iea.org/data-and-statistics/charts/global-energy-related-co2-emissions-by-sector> (consultado el 19 de abril de 2023)
- 2 Rastreador de las CDN del ITF – <https://www.itf-oecd.org/ndc-tracker/en>. Estadísticas con fecha septiembre de 2024.
- 3 <https://unfccc.int/topics/global-stocktake/about-the-global-stocktake/why-the-global-stocktake-is-important-for-climate-action-this-decade#What-does-the-global-stocktake-tell-us>
- 4 Párr. 28 g) de la Decisión 1/CMA.5, Resultado del primer balance mundial.
- 5 Priorizar la transición justa en el transporte en las contribuciones determinadas a nivel nacional (CDN) | ITF Global
- 6 Documento «Making NDCs investible – the investor perspective», IIGCC, 2024 (disponible solo en inglés).
- 7 Ibid.
- 8 Acuerdo de París, artículo 4, párrafo 19.
- 9 Perspectivas del ITF, 2023.
- 10 Ibid.
- 11 <https://slocat.net/asi>, consultado el 30 de agosto de 2024)
- 12 Consejo Internacional de Transporte Limpio (ICCT, por sus siglas en inglés), informe «Vision 2050: Strategies to align global road transport with well below 2°C», 2023 (disponible solo en inglés).
- 13 Perspectivas del Transporte del ITF, 2023.
- 14 Estrategia para la Reducción de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero Procedentes del Transporte Interior del Comité de Transportes Interiores de la CEPE, aprobada en febrero de 2024.
- 15 Documento «Making NDCs investible – the investor perspective», IIGCC, 2024 (disponible solo en inglés). <https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2023/12/Informe-Situacion-COP28-ES.pdf>
- 16 Asociación Internacional de Transporte Público (UITP, por sus siglas en inglés), <https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2023/12/Informe-Situacion-COP28-ES.pdf>
- 17 Priorizar la transición justa en el transporte en las contribuciones determinadas a nivel nacional (CDN) | ITF Global, <https://www.itfglobal.org/en/resources/prioritising-just-transition-transport-in-nationally-determined-contributions>
- 18 OIT, aprobada en junio de 2023 <https://www.ilo.org/es/resource/ilc/111/resolucion-relativa-una-transicion-justa-hacia-economias-y-sociedades>
- 19 OCDE, Participación Ciudadana Innovadora | OCDE, <https://www.oecd.org/en/topics/sub-issues/open-government-and-citizen-participation/innovative-public-participation.html> (consultado el 11 de septiembre de 2024) Foro Internacional del Transporte (ITF, por sus siglas en inglés), documento de investigación «Sustainable Accessibility for All» (disponible solo en inglés), 2024.
- 20 Directrices de la OCDE sobre *Procesos de Participación Ciudadana*, Estudios de la OCDE sobre Gobernanza Pública, OCDE, 2022
- 21 Documento «Making NDCs investible – the investor perspective», IIGCC, 2024 (disponible solo en inglés).
- 22 Coalición para Asociaciones Multinivel de Alta Ambición (CHAMP, por sus siglas en inglés) para la acción climática, puesta en marcha en la COP28.

- 23 Contribuciones determinadas a nivel nacional y transporte público, informe de situación para la COP28, UITP, 2023.
<https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2023/12/Informe-Situacion-COP28-ES.pdf>
- 24 Informe «National Transport Policy and Cities: Key policy interventions to drive compact and connected urban growth» de la Coalición para la Transición Urbana (disponible solo en inglés), 2019
- 25 Documento «Making NDCs investible – the investor perspective», IIGCC, 2024 (disponible solo en inglés).
- 26 Ibid.
- 27 Ibid.
- 28 Perspectivas del Transporte del ITF, 2023
- 29 Ibid.
- 30 Ibid.
- 31 Ibid.
- 32 Documento «Making NDCs investible – the investor perspective», IIGCC, 2024 (disponible solo en inglés).
- 33 Directorio de Acción Climática del Transporte – «Financial instruments to support decarbonisation» (solo disponible en inglés), ITF, 2021.
- 34 Documento «Making NDCs investible – the investor perspective», IIGCC, 2024 (disponible solo en inglés).
- 35 Directorio de Acción Climática del Transporte – «Sustainable finance regulations» (disponible solo en inglés), ITF, 2021.
- 36 Plantilla de CDN del transporte público, UITP, 2024.

Fuentes

Perspectivas del ITF 2023 – <https://www.itf-oecd.org/itf-transport-outlook-2023>

Directorio de Acción Climática del Transporte del ITF – <https://www.itf-oecd.org/transport-climate-action-directory-measures>

Rastreador de las CDN del ITF – <https://www.itf-oecd.org/ndc-tracker/en>

Decisión 1/CMA.5, Resultado del primer balance mundial, aprobada en diciembre de 2023 – <https://unfccc.int/documents/637073>

Plantilla de CDN sobre desplazamientos activos, PATH, 2024 – <https://pathforwalkingcycling.com/wp-content/uploads/PATH-Active-travel-NDC-template-080524.pdf>

Plantilla para CDN de la UIC (de próxima publicación) – <https://uic.org/events/rail-at-cop29-accelerating-sustainable-mobility-solutions>

Plantilla de CDN sobre transporte público, UITP, 2024 – https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2024/06/20240627_AnalysisReport-PT-NDC-template-JUN24-v4.pdf

Plantilla para CDN de la GNPT (de próxima publicación)

Estrategia para la Reducción de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero Procedentes del Transporte Interior del Comité de Transportes Interiores de la CEPE, aprobada en febrero de 2024 – <https://unece.org/sites/default/files/2024-10/ITC%20Strategy%20on%20Reducing%20GHG%20from%20Inland%20Transport%20EN.pdf>

Documento «Making NDCs investible – the investor perspective», IIGCC, 2024 (disponible solo en inglés) – https://www.iigcc.org/hubfs/POLICY/IIGCC_Making_NDCs_investible_-_the_investor_perspective_June2024.pdf

Documento «Prioritising just transition for transport in Nationally Determined Contributions», Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) y Alianza para el Transporte Sostenible y Bajo en Carbono (SLOCAT), 2024 (disponible solo en inglés) – <https://www.itfglobal.org/en/resources/prioritising-just-transition-transport-in-nationally-determined-contributions>

Directrices de la OCDE sobre Procesos de Participación Ciudadana, Estudios de la OCDE sobre Gobernanza, OCDE, 2022. – https://www.oecd.org/en/publications/oecd-guidelines-for-citizen-participation-processes_f765caf6-en.html

Informe «National Transport Policy and Cities: Key policy interventions to drive compact and connected urban growth» de la Coalición para la Transición Urbana, 2019 (disponible solo en inglés). – https://newclimateconomy.net/sites/default/files/2023-08/CUT2019_transport-paper_FINAL-FOR-WEB.pdf

Contribuciones determinadas a nivel nacional y transporte público, informe de situación para la COP28, UITP, 2023. – <https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2023/12/Analysis-report-for-COP28-1.pdf>

Coalición para Asociaciones Multinivel de Alta Ambición (CHAMP) para la acción climática, puesta en marcha en la COP28. – <https://www.cop28.com/en/cop28-uae-coalition-for-high-ambition-multilevel-partnerships-for-climate-action>

Resolución relativa a una transición justa hacia economías y sociedades ambientalmente sostenibles para todos de la OIT, aprobada en junio de 2023 – <https://www.ilo.org/media/252966/download>

Rastreador del Transporte en las CDN (disponible solo en inglés): <https://www.changing-transport.org/tracker>, consultado el 10 de octubre de 2024

Agradecimientos

La autora de esta guía es Olivia Wessendorff.

El informe fue revisado por Orla McCarthy y Elisabeth Windisch.

La autora desea agradecer a los siguientes expertos sus comentarios y la revisión de la guía:

- Mohammed Hegazy de Climate Champions
- Daniel Bongardt, Rabea Schmecht y Tim Soeren Hohmann de la Sociedad Alemana para la Cooperación Internacional (GIZ)
- Arianna Griffa del Grupo de Inversores Institucionales sobre el Cambio Climático (IIGCC)
- Juman Kubba de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)
- Philip Turner de la Unión Internacional de Transporte Público (UITP)

Guía para la inclusión del transporte en las contribuciones determinadas a nivel nacional (CDN)

El presente documento de orientación pretende asistir a los gobiernos en la preparación del próximo ciclo de contribuciones determinadas a nivel nacional (CDN)

El sector del transporte contribuye de forma significativa a las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), ya que representa un 23% de las emisiones de CO2 relacionadas con la energía. Las CDN son la principal herramienta de aplicación del Acuerdo de París. A través de ellas, los gobiernos establecen sus metas de reducción de emisiones y definen las medidas que se aplicarán para descarbonizar los distintos sectores de la economía y adaptarse a los efectos del cambio climático. El tercer ciclo de propuestas de CDN deberá presentarse en febrero de 2025. En estas CDN, los gobiernos plasmarán sus ambiciones y metas para la reducción de emisiones y la adaptación a los efectos del cambio climático en el horizonte 2035, en respuesta a los resultados del primer balance mundial.

Aunque el 98% de las CDN mencionan el transporte, solo el 33% incluyen una meta de reducción de emisiones para ese sector. El presente documento es una herramienta de guía para que los gobiernos incorporen el transporte en sus propuestas de CDN 3.0. Por su naturaleza, las CDN se determinan a nivel nacional y, por tanto, las acciones deben ser acordes con diferentes circunstancias, vías y mecanismos nacionales, así como con el Acuerdo de París. Así pues, este documento no es prescriptivo, sino que ofrece una guía completa a la cual los gobiernos pueden recurrir y adaptarse durante la elaboración de sus CDN.

El International Transport Forum de la OCDE es una organización intergubernamental con 69 países miembros. Actúa como grupo de reflexión sobre la política de transportes y organiza la Cumbre Anual de Ministros de Transporte. El ITF es el único organismo mundial que abarca todos los modos de transporte. Está integrado administrativamente en la OCDE, pero es políticamente autónomo.

© OECD/ITF 2024

Descargo de responsabilidad

Las opiniones expresadas y los argumentos empleados en el presente documento no reflejan necesariamente los puntos de vista oficiales de los países miembros de la ITF. El presente documento, así como los datos y mapas incluidos en él, no prejuzgan el estatus o la soberanía de ningún territorio, la delimitación de fronteras y límites internacionales, ni el nombre de ningún territorio, ciudad o zona.

Fecha de publicación: **Noviembre 2024**

Para más información:
contact@itf-oecd.org

Créditos de las imágenes

Portada: © Sun Shock / Shutterstock

Página 12: © fotodrobik / Shutterstock

Página 13: © ako photography / Shutterstock