

# Estrategia Nacional de Movilidad Sostenible / Programa Nacional de Movilidad Urbana para la Mitigación y Adaptación al Cambio Climático

## Inventario y Evaluación - Status Quo

*Ceremonia de Incorporación SOCHITRAN*

*28/05/2020*



Financiado por  
la Unión Europea



# Contexto del Estudio

## ❑ ¿Qué es **EUROCLIMA+**?

- » Programa de cooperación en sostenibilidad ambiental y cambio climático entre la UE y Latinoamérica (18 países)
- » Objetivo: reducir impacto de la crisis climática en Latinoamérica, promoviendo la mitigación y adaptación al cambio climático, la resiliencia e inversión
- » Implementación o actualización de las Contribuciones Determinadas a Nivel Nacional (NDC)

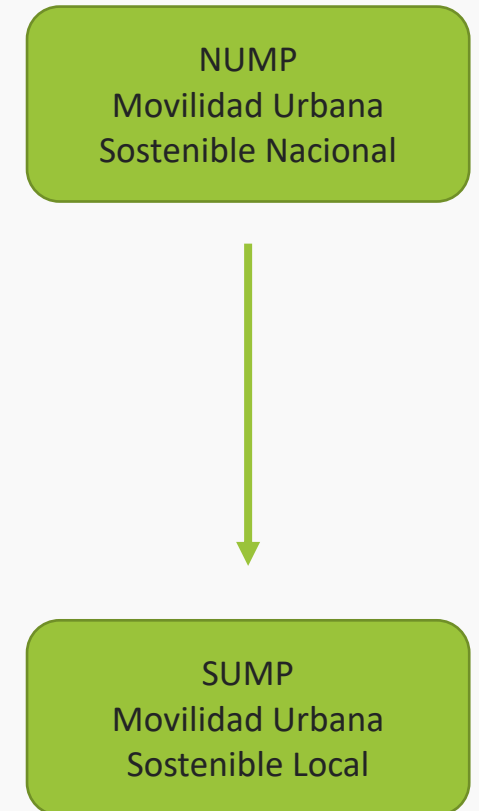
## ❑ Movilidad Urbana

- » Uno de las siete áreas temáticas del programa
- » Productos principales:
  - Políticas y programas nacionales de movilidad urbana (**NUMP**)
  - Planificación integrada multimodal a nivel de ciudad: Planes de Movilidad Urbana Sostenible (**SUMP**) y **Proyectos Pilotos**
  - **Comunidad de Práctica Regional**: intercambio de conocimientos y experiencia entre actores el transporte en Latinoamérica



# ¿Qué es un NUMP?

- ❑ NUMP: “National Urban Mobility Policies and Programmes” (Políticas y Programas Nacionales de Movilidad Urbana)
- ❑ Marco estratégico:
  - » Orientado a la movilidad urbana
  - » Es elaborado por los gobiernos nacionales
- ❑ Principales objetivos:
  - » Mejorar capacidad de planificación en las ciudades
  - » Financiar y ejecutar proyectos y medidas para satisfacer necesidades de movilidad de las personas y empresas de manera sostenible
  - » Armonizar las leyes, normas, estrategias, inversiones y programas de apoyo con un enfoque integrado
  - » Incorpora principios de participación, perspectivas de género y de monitoreo, reporte y verificación (MRV)
- ❑ Formulación: 4 fases y 15 pasos



# Objetivo y Tareas del Estudio

❑ **Objetivo:** Generar un reporte de inventario y evaluación para el NUMP Chile que entregue un diagnóstico de línea base

» Pasos 4 y 5 del Desarrollo del NUMP (Etapa de Diagnóstico)

❑ **4 Tareas:**



---

# Principales Hallazgos y Resultados



# Identificación de Metas e Intereses en Políticas y Estrategias a Nivel Nacional

## □ Inventario de Políticas/Estrategias

| Política/Estrategia                                                        | Autor                         | Año  |
|----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|------|
| Política Nacional de Transporte                                            | MTT                           | 2013 |
| Política Nacional de Desarrollo Urbano                                     | MINVU-PNUD                    | 2014 |
| Problemas de la Movilidad Urbana: Estrategias y Medidas para su Mitigación | Comisión Promovilidad         | 2014 |
| Estrategia de Ciudad Inteligente para el Transporte – Chile 2020           | MTT                           | 2014 |
| Estrategia Nacional de Electromovilidad                                    | Ministerio de Energía-MTT-MMA | 2018 |
| Política de Equidad de Género en Transportes                               | MTT                           | 2018 |



# Identificación de Metas e Intereses en Políticas y Estrategias a Nivel Nacional

## □ Análisis general

| Dimensión                                | Concordancias                                                                                                                                                                                         | Discrepancias                                                                                                                                                     | Ausencias                                                                                                                                               |
|------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Objetivos/Metas</b>                   | <p>Relevo de importancia de la movilidad como elemento influyente en la calidad de vida</p> <p>Antes del 2014 solo se abordan aspectos centrales del desarrollo social y económico del transporte</p> |                                                                                                                                                                   | <p>Antes del 2014, no se identifica la temática medioambiental</p> <p>Desde el 2015, pilar medioambiental es aún incipiente y con poca profundidad.</p> |
| <b>Políticas/Compromisos Energéticos</b> | <p>Impulso de los modos sustentables (transporte público masivo, bicicleta y caminata)</p> <p>Desincentivo al uso del automóvil</p> <p>Planificación urbana integrada (transporte y uso de suelo)</p> | <p>Documentos temáticos profundizan aspectos poco considerados en políticas mayores (ej: introducción de tecnología, equidad de género, accesibilidad física)</p> | <p>Ausencia de metas o compromisos energéticos cuantificables no permite verificar nivel de cumplimiento en la implementación</p>                       |
| <b>Instancias Multisectoriales</b>       | <p>Enfoque en la planificación urbana integrada (vivienda, uso de suelo, transporte)</p>                                                                                                              | <p>Identificación de distintas instancias de coordinación intersectoriales según el enfoque del documento: educación, laboral, energía.</p>                       | <p>No existen propuestas concretas sobre cambios en la institucionalidad para una planificación urbana integrada</p>                                    |

# Identificación de Metas e Intereses en Políticas y Estrategias a Nivel Nacional

## ☐ Análisis general

| Dimensión             | Concordancias                                                                                           | Discrepancias | Ausencias                                                                                                                                             |
|-----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Intereses Sociales    | Movilidad es un instrumento para el aumento de la equidad social y la accesibilidad a oportunidades     |               | Concepto de accesibilidad enfocado en aspectos sociales y físicos. Aspectos financieros (costos por parte de las personas) no es mayormente abordado. |
| Intereses Económicos  | Movilidad (y la infraestructura asociada) es un motor del desarrollo económico y crecimiento            |               |                                                                                                                                                       |
| Intereses Ambientales | Poca profundidad. Enfoque en los impactos de los proyectos de infraestructura sobre el entorno natural. |               | Débilmente abordado. Ausencia de metas dirigidas específicamente a la reducción de emisiones GEI                                                      |

# Recopilación y Revisión de Planes de Movilidad Urbana

- ❑ Catastro y análisis de Planes de Movilidad Urbana en base a cuatro componentes



- ❑ Evaluación multicriterio: visión urbana, sustentabilidad, cambio climático e implementación

- ❑ Recopilación de Planes

| Nivel                  | Cantidad  |
|------------------------|-----------|
| Nacional/Central*      | 19        |
| Metropolitano/Regional | 2         |
| Comunal                | 19        |
| <b>Total</b>           | <b>40</b> |

\*Incluye STU metropolitanos realizados por SECTRA-MTT

- ❑ Documentos Complementarios

| Nivel          | Propuestas | Metodologías |
|----------------|------------|--------------|
| Nacional       | 2          | 5            |
| Metropolitano* | 1          | 3            |
| Comunal        | 1          | 2            |
| <b>Total</b>   | <b>13</b>  |              |

\*Aplican también a nivel Comunal

# Evaluación Multicriterio de la Formulación de Planes

## □ Planes: mejores rankeados

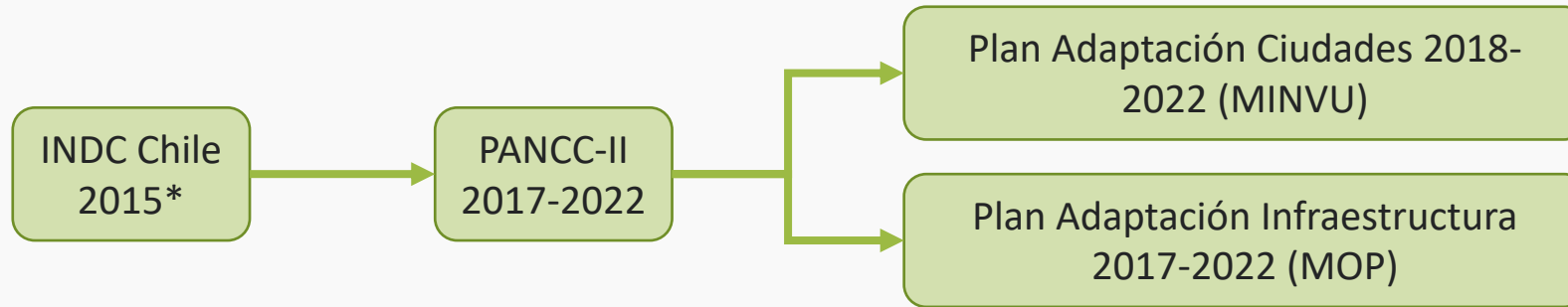
### » Quinto quintil

| Plan                                                                                              | Institución       | Nivel    | Año    | Indicador |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|----------|--------|-----------|
| Valdivia Capital Sostenible – Plan de Acción                                                      | I.M. Valdivia-BID | Comunal  | 2015   | 4,33      |
| Plan Integral de Movilidad 2019-2029                                                              | I.M. Santiago     | Comunal  | 2019   | 4,33      |
| Plan Local de Cambio Climático Temuco                                                             | I.M. Temuco       | Comunal  | 2019   | 3,85      |
| Plan de Desarrollo Comunal de Valparaíso 2019-2030                                                | I.M. Valparaíso   | Comunal  | 2019   | 3,73      |
| Planes Maestros de Transporte o Planes de Sistemas de Transporte Urbano (16 capitales regionales) | Sectra            | Nacional | Varios | 3,28      |

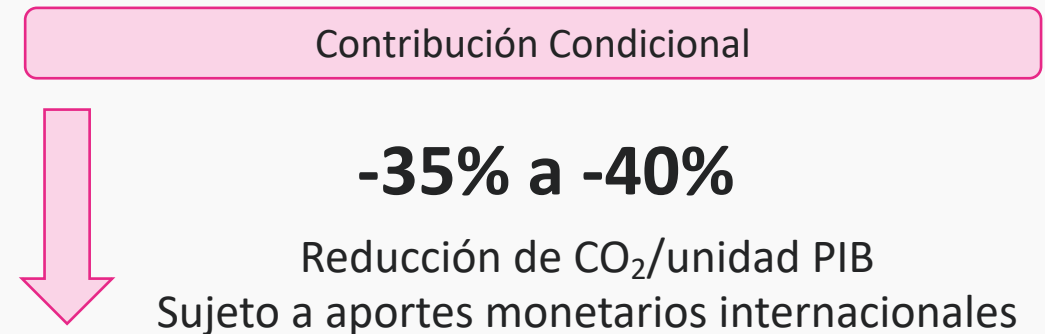
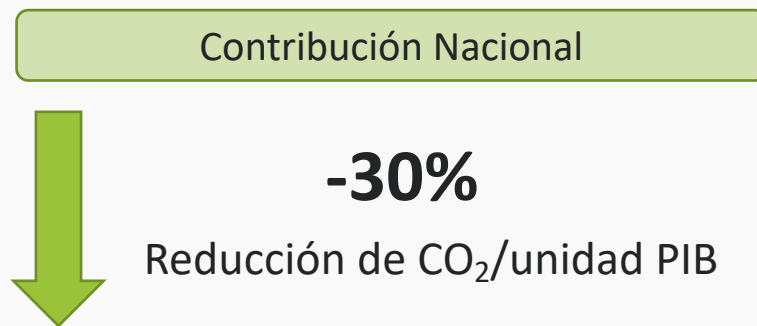
## Principales resultados

- Principios de sustentabilidad y cambio climático, aplicados a la movilidad, han permeado más rápidamente a nivel local (comunal) que nacional
- Existe otra realidad comunal donde la temática de movilidad no se plasma en documentos de planificación (PLADECOs)
- Planes STUs de Sectra se destacan por el grado de precisión y avance en la implementación (horizonte temporal, cartera de proyectos en pre-factibilidad/factibilidad, etc.)
- En general: planes temáticos adolecen de una visión de ciudad o planes urbanos adolecen de una visión de transporte

## ❑ Compromisos frente al cambio climático por parte del Estado

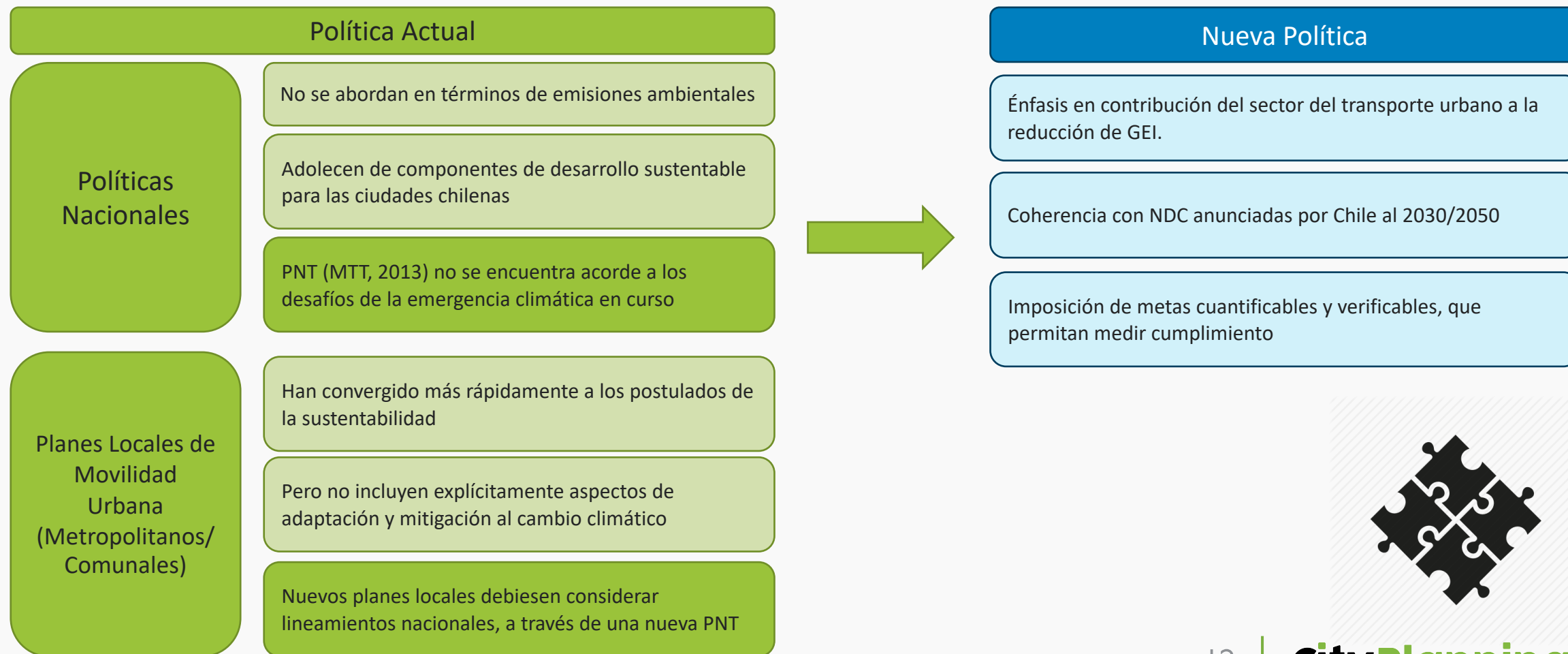


### » INDC Chile (2015)\*. Escenario año 2030 (con respecto al 2007):



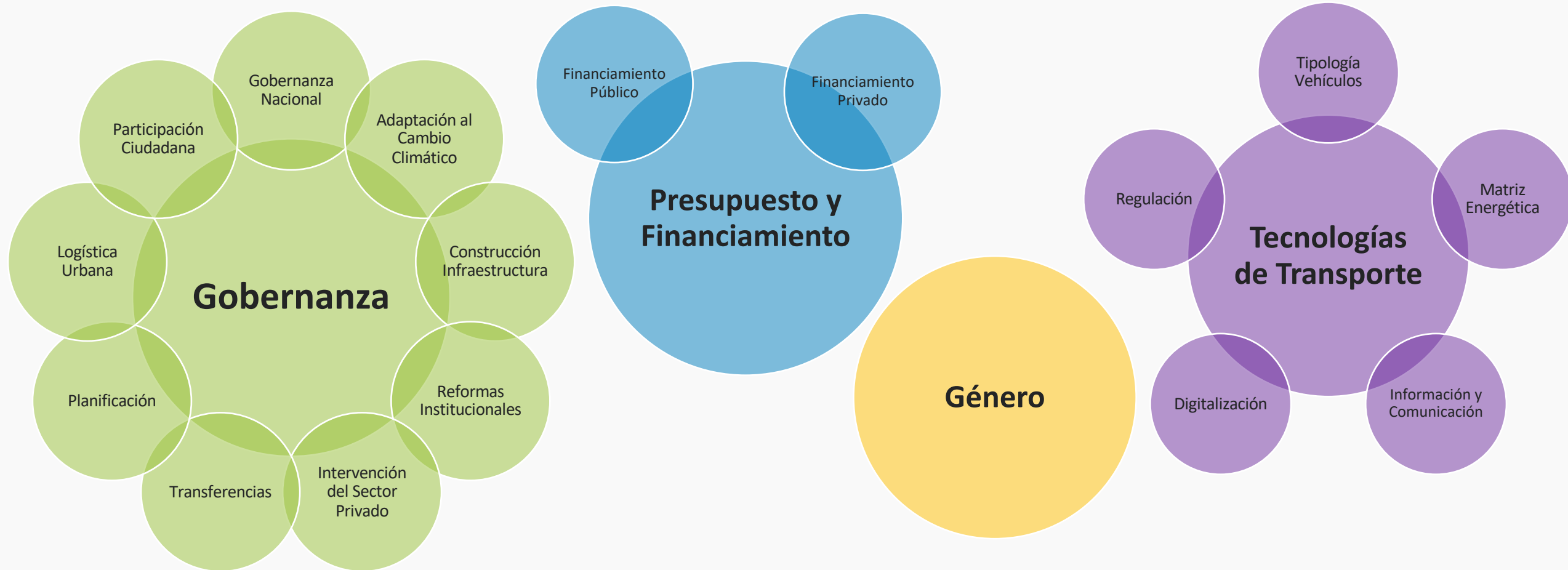
\*Actualizado posteriormente en la NDC (Abril 2020)

## ■ Revisión global de coherencia



# Opciones Tácticas para Implementación del NUMP

## □ Dimensiones analizadas



# Análisis FODA para el Desarrollo del NUMP

|               | Gobernanza                                                                                                                                                              | Presupuesto y Financiamiento                                                                                                                                                                    |
|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Fortalezas    | Inicio del traspaso de competencias desde el nivel central hacia el nivel regional (Ley de Fortalecimiento de la Regionalización)                                       | Existencia del Fondo de Apoyo Regional (FAR) para proyectos en movilidad, con toma de decisiones a nivel regional.                                                                              |
| Oportunidades | NUMP puede ser un marco unificador para formulación de políticas, estrategias y planes urbanos en movilidad: orientar a los actores por logros de objetivo común.       | Ley de Aportes al Espacio Público puede constituirse en una buena fuente de financiamiento desde el sector privado, en la medida que previamente existan planes participativos y transparentes. |
| Debilidades   | Fragmentación, descoordinación, superposición y redundancia de competencias urbanas                                                                                     | Agregación del FAR con el FNDR dificulta su trazabilidad.                                                                                                                                       |
| Amenazas      | Liderazgos no colaborativos entre Gobernadores Regionales, Delegados Presidenciales y Alcaldes, que lleven al fracaso en el desarrollo o gestión de iniciativas locales | Ausencia de técnicos especializados en áreas de movilidad en regiones puede dificultar el levantamiento y gestión de proyectos a nivel local.                                                   |

# Análisis FODA para el Desarrollo del NUMP

|               | Género                                                                                                                                                                                        | Tecnologías de Transporte                                                                                                                                                                                |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Fortalezas    | Mayor concientización social de las inequidades de género durante los últimos años, lo cual ha llevado a integrar este enfoque en la formulación de planes y proyectos.                       | Santiago tiene una de las flotas de buses eléctricos más grandes del mundo fuera de China, por lo que lidera en este ámbito a nivel Latinoamericano.                                                     |
| Oportunidades | Consideración más amplia del concepto “movilidad”, identificando el desplazamiento de distintos grupos de la sociedad, reconociendo que hombres y mujeres tienen patrones de viaje distintos. | Establecer regulación y estandarización de componentes que favorezcan un desarrollo eficiente y la interoperabilidad (particularmente en electromovilidad e ITS), antes de una masificación desregulada. |
| Debilidades   | La planificación del transporte de modo “neutral”, sin enfoque de género, repercute profundamente excluyendo a las mujeres de su participación en el contexto público.                        | Poco avance en introducción de tecnología (tanto en operación como información a pasajeros) en sistemas de transporte público de regiones.                                                               |
| Amenazas      | La indisponibilidad de mayores datos sobre la relación entre género y movilidad a niveles metropolitanos pueden hacer que los diagnósticos partan de premisas erradas o incompletas.          | Dificultades para la interacción interinstitucional del estado: diferencias en el nivel de madurez de la tecnología y falta de estrategia de interoperabilidad a largo plazo.                            |

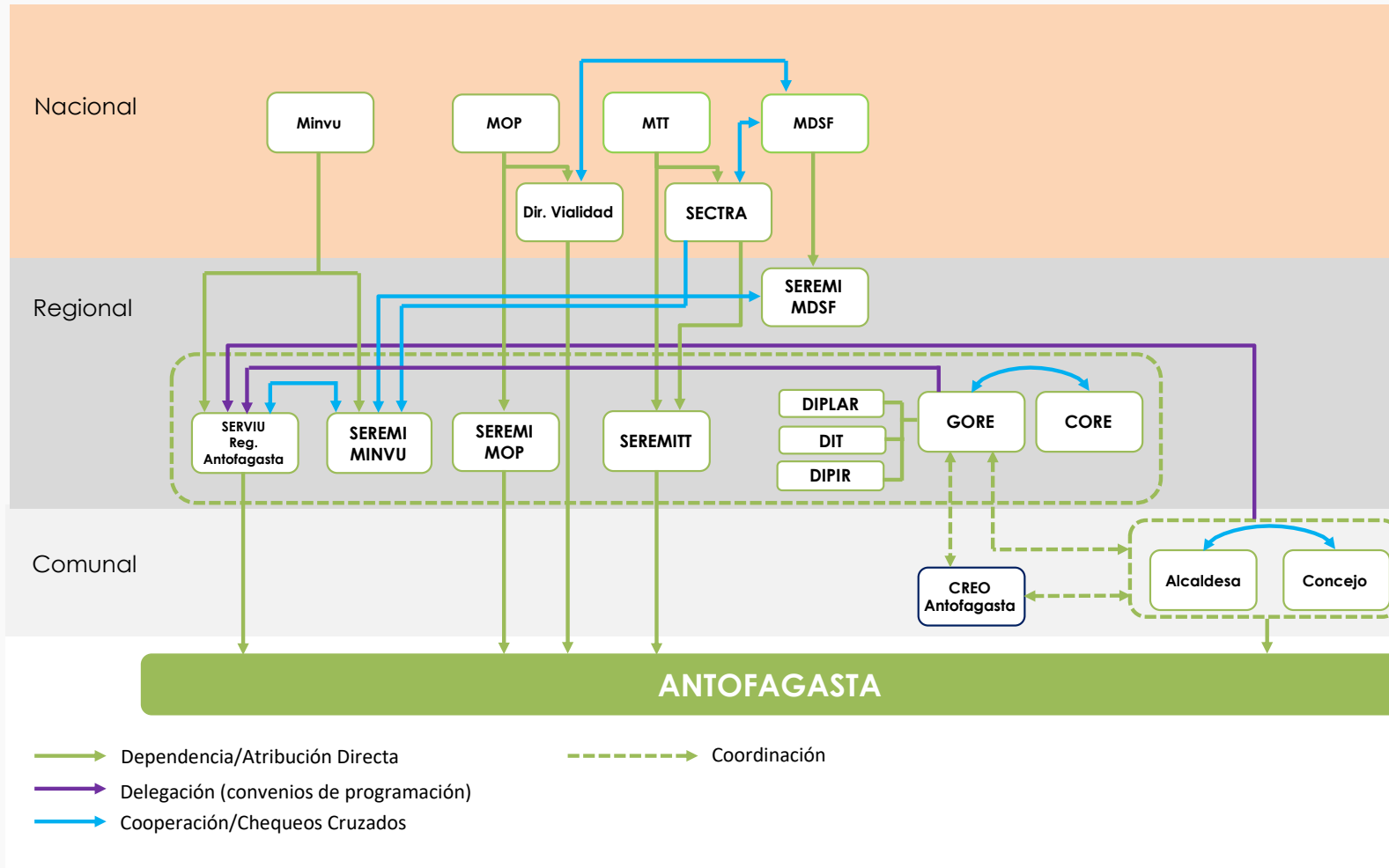
---

# Inventario y Status Quo

## Caso de Estudio: Antofagasta



# Mapa de Actores Institucionales Urbanos en Antofagasta



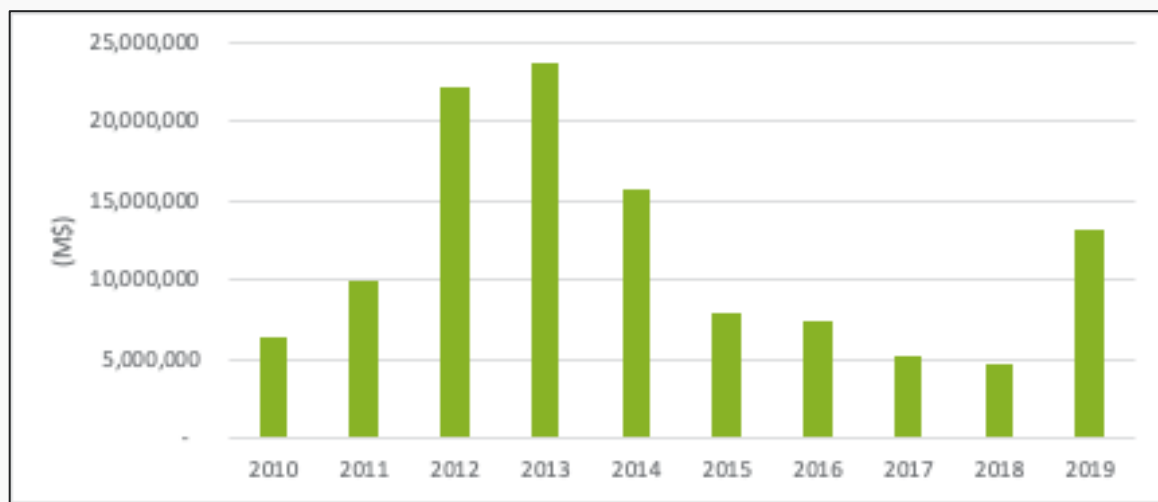
## □ Brechas administrativas:

- » Instancias de coordinación para la planificación y gestión urbana
- » Colaboración local para la adaptación de políticas, planes y lineamientos nacionales
- » Fiscalización y atribuciones sobre el transporte público urbano
- » Mantenimiento de infraestructura

# Antofagasta: Análisis Presupuestario en Movilidad Urbana

## ■ Fuentes financiamiento públicas

» 2010-2019: MM\$117.000



## ■ Desafíos financieros:

- » Acotada inversión en movilidad sustentable
- » Opiniones divergentes en programas de renovación de vehículos (MTT-GORE)
- » Transferencia de recursos privados al Fisco
- » Ley de Aportes al Espacio Público
- » Implementación de una empresa pública regional (corporación)

I.M. Antofagasta

2%

GORE -  
FNRD

36%

MOP

36%

Minvu

25%

MTT

1%



Proy.  
Sustentables

16%

Otros  
Proyectos

84%



# Gracias

