

EUROCLIMA+

MRV & transparencia en el sector de transporte

¿En qué consiste y por qué es importante?

Ana Eugenia Ureña & Urda Eichhorst
Asesoras GIZ



Financiado por
la Unión Europea

Agenda

1. Terminología
2. Diferentes casos de uso de cuantificación de emisiones
3. Bases para calcular emisiones de transporte
4. Preguntas & Respuestas



**“SI NO LO PUEDES
MEDIR, NO LO PUEDES
MEJORAR”**

¿Qué es MRV?

M = Medición

R = Reporte

V = Verificación

Negociaciones UNFCCC – Plan de Acción de Bali (2007) → Países en vía de desarrollo acuerdan desarrollar voluntariamente Medidas de Mitigación Nacionalmente Apropriadas (**NAMAs**) bajo el context de desarrollo sostenible.

- Cualquier medida de mitigación que reduzca emisiones relativas a un escenario base (BAU)
- NAMAs pueden recibir apoyo internacional en materia de tecnología, financiamiento y desarrollo de capacidades
- Su reducción de emisiones (como el apoyo proporcionado) deben ser cuantificables, reportables y verificables
- Otros mecanismos de financiamiento climático requieren la cuantificación de emisiones, p.e. GEF



Financiado por
la Unión Europea

¿Qué es transparencia?

Lo mismo, pero diferente

Negociaciones UNFCCC – **2015 Acuerdo de Paris** → por primera vez todos los países se comprometen a contribuir para limitar el calentamiento global a menos de 2°C

- Objetivos y medidas de mitigación se establecen en las **Contribuciones Nacionalmente Determinadas (NDCs)** de cada país. NDCs deben ser revisados y aumentar su nivel de ambición cada 5 años
- **COP 24** en Katowice acordó un **marco de transparencia expandido**; Reportes de Transparencia bianuales por parte de países en vías de desarrollo, de emisiones y medidas de implementación de los NDCs
- Cada 5 años se realizará un inventario global para evaluar el progreso colectivo hacia el cumplimiento de las metas del acuerdo (con base en el marco de transparencia a ser establecido)
- Nueva dinámica del Acuerdo de Paris: **Ministerios de medio ambiente piden a los ministerios de transporte reportar sobre las emisiones GEI sectoriales** para ser incluidas en el inventario GEI nacional (p.e. Vietnam y Kenia)



Más allá de las toneladas de emisiones

LAS RAZONES POR LAS CUALES MRV ES ÚTIL



Financiado por
la Unión Europea

4 propósitos centrales de la contabilidad de emisiones

1. EL PRESENTE

Entender la actividad de transporte y perfiles de emisiones actuales para identificar las necesidades de acción

2. EL FUTURO

Evaluar futuros impactos de políticas y medidas ex-ante e identificar potenciales de mitigación

3. EL PROGRESO

Dar seguimiento y evaluar impactos ex-post

4. EL FINANCIAMIENTO

Utilizar cuantificación de emisiones para solicitar financiamiento climático y monitorear resultados



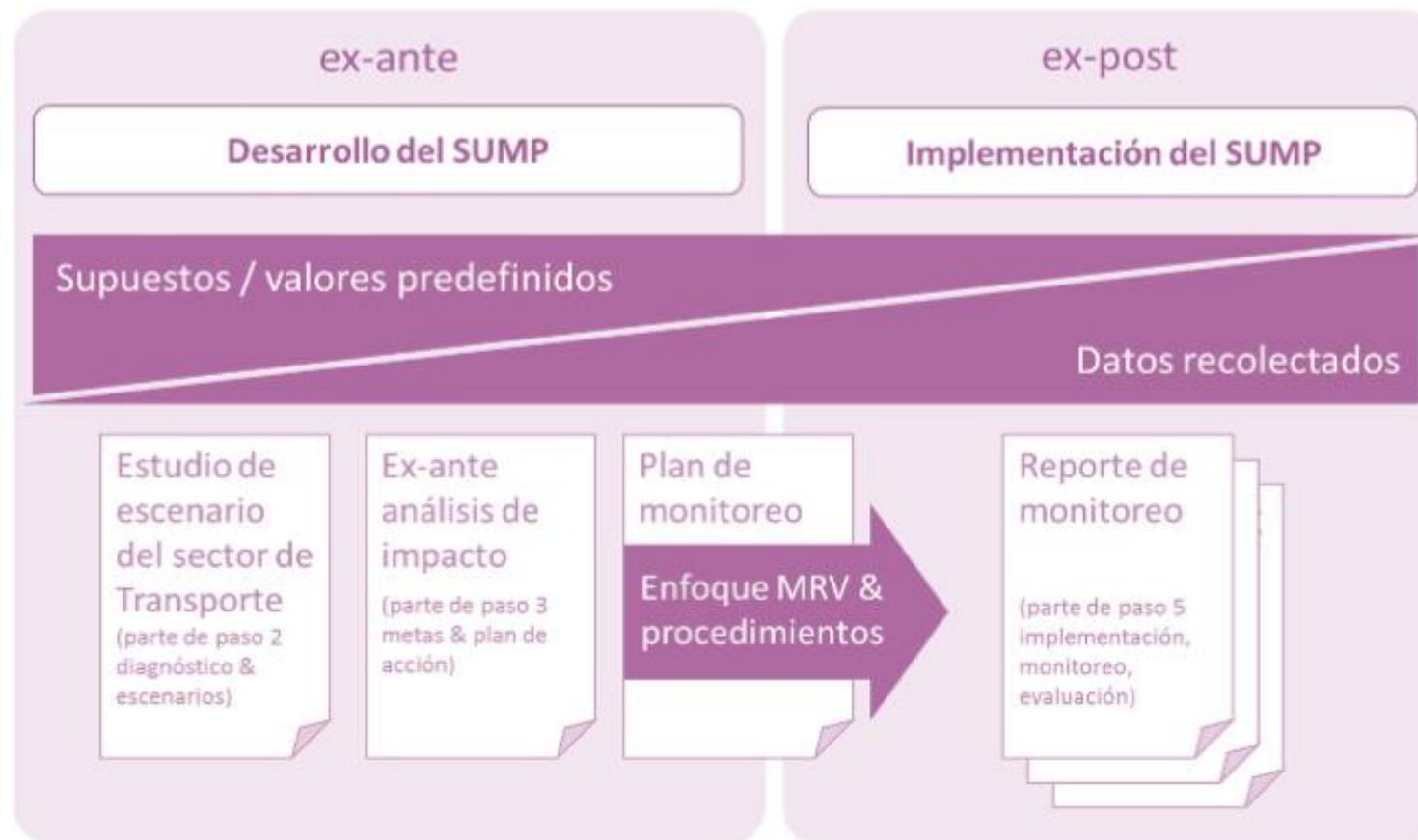
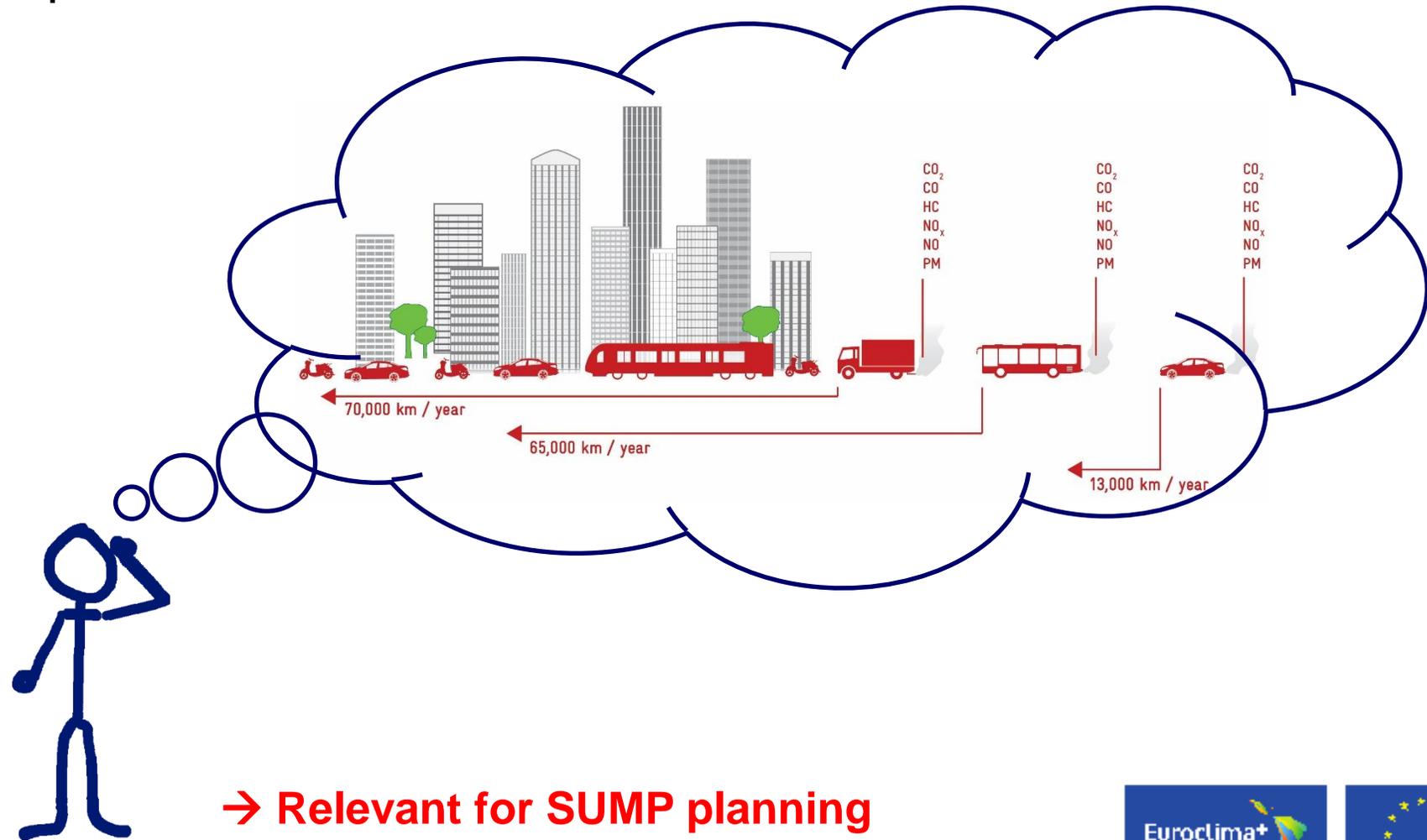


Figura 3: Cuantificación de emisiones durante el desarrollo y la implementación de PMUS

1. EI PRESENTE

Entendiendo problemas actuales en detalle



→ Relevant for SUMP planning



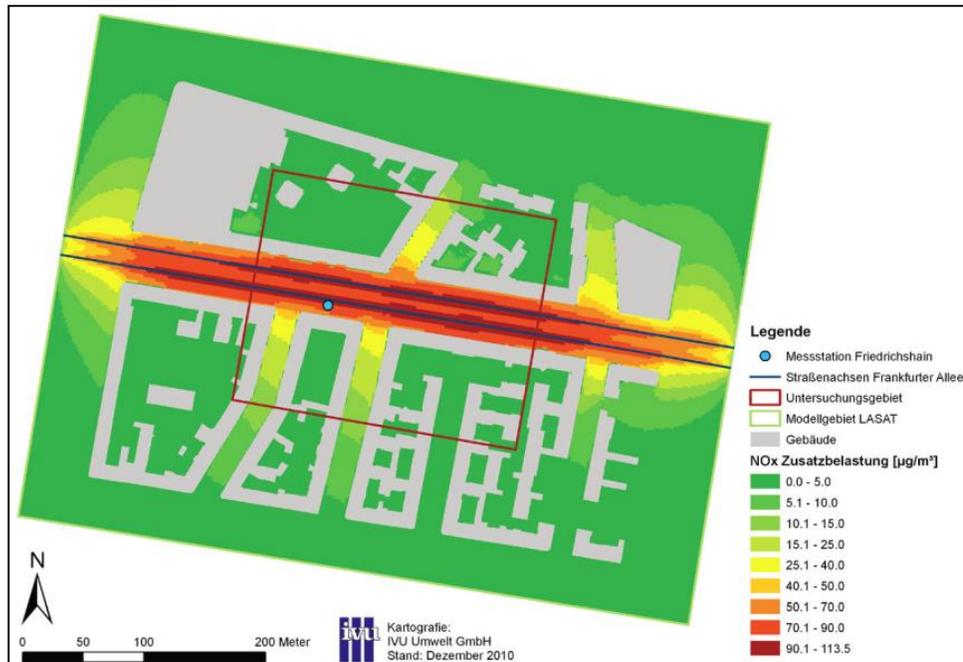
Financiado por
la Unión Europea

1. Entendiendo problemas actuales en detalle

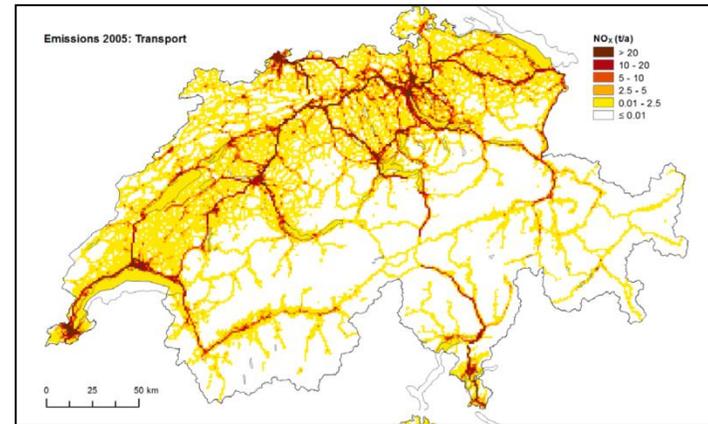
Modelando polución de aire (NO_x)

→ Enlazando modelos de demanda de transporte y modelos de emisiones

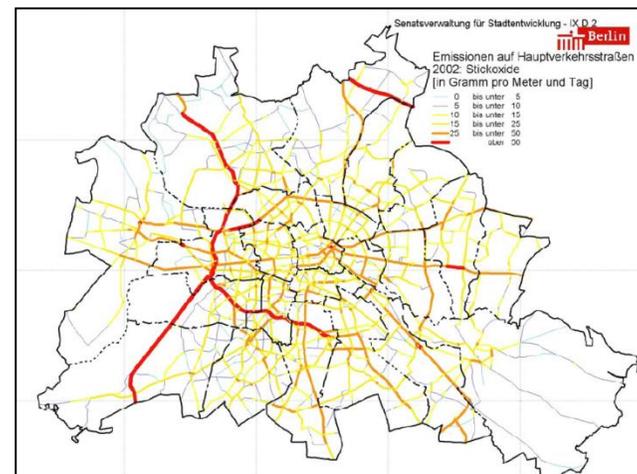
A nivel de calle (p.e. Frankfurter Allee en Berlin)



Nivel nacional (p.e. Suiza)



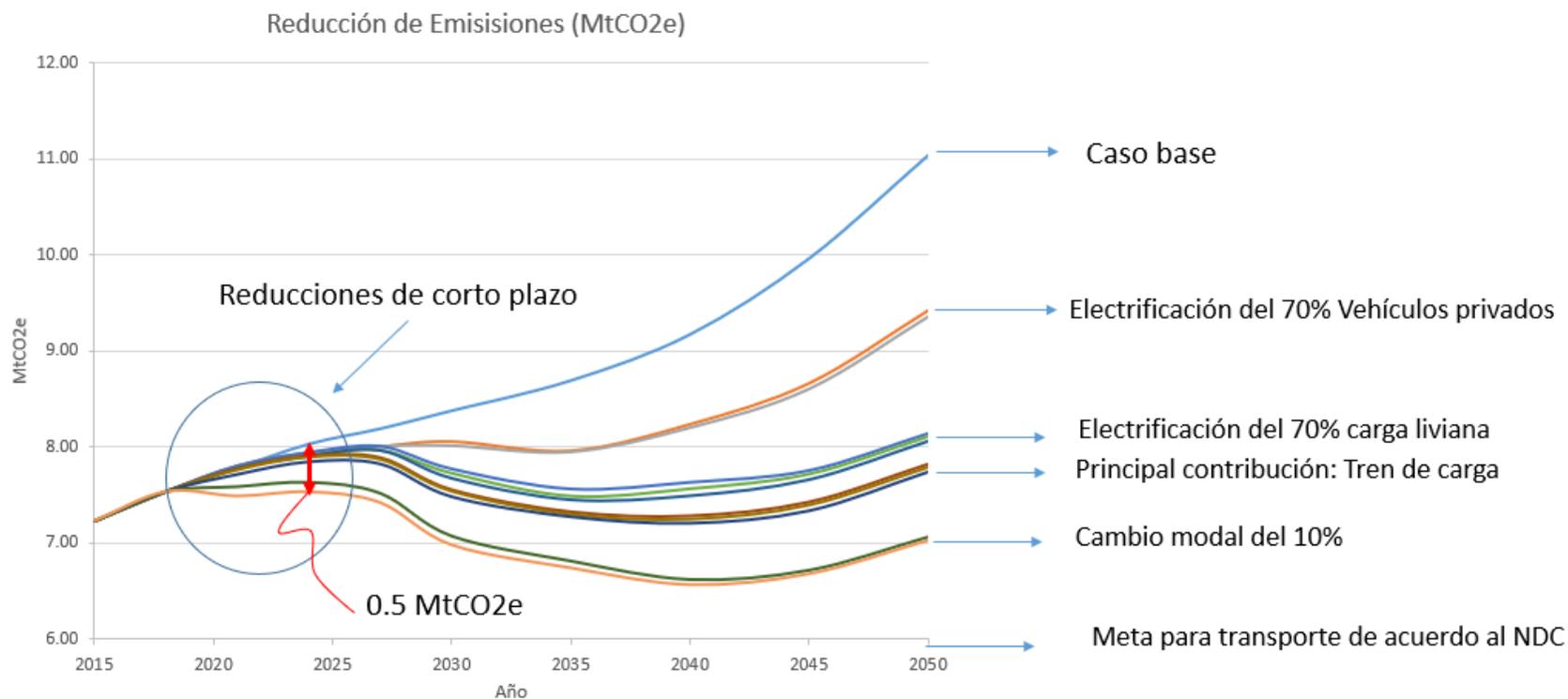
Nivel de ciudad (p.e. Berlin)



2. EI FUTURO

Informar la elaboración de políticas

Escenarios de emisiones sectoriales: Ejemplo de Costa Rica



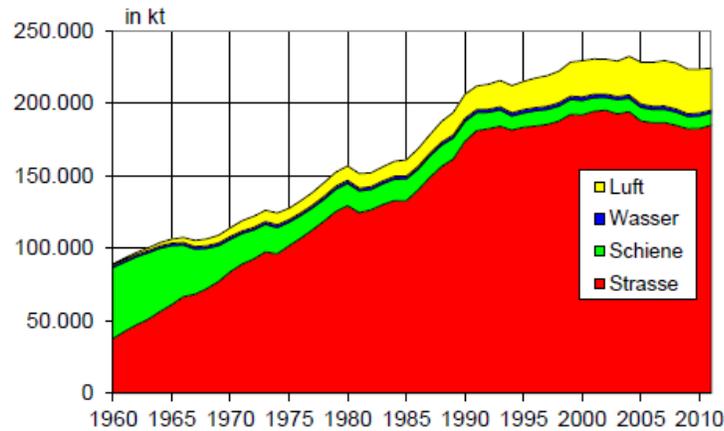
Financiado por
la Unión Europea

3. EL PROGRESO

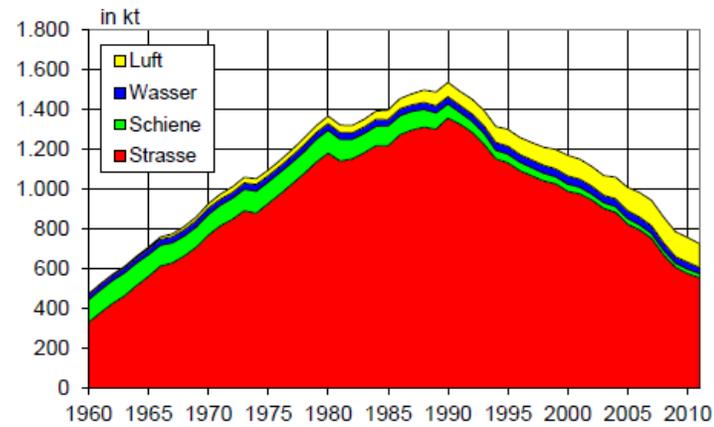
Evaluación de logros e impacto (ex-post)

Opción 1: Comparar el pasado con el presente (inventario)

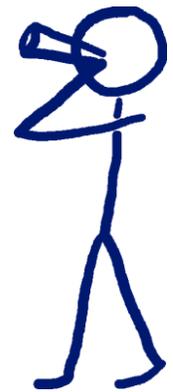
→ Monitorear desarrollos **absolutos** & obtención de metas



Emisiones totales de CO₂ del transporte alemán



Emisiones NO_x de transporte



Financiado por la Unión Europea

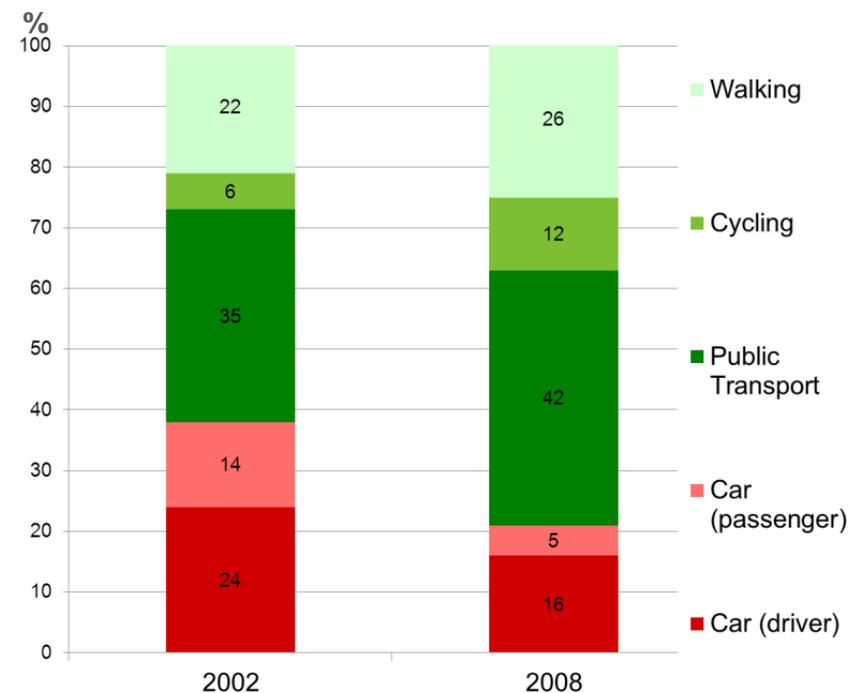
3. Evaluación de logros

Monitoreo del desarrollo de la distribución modal

Cambios en la distribución modal reflejan:

- Resultados exitosos de la planificación de transporte
- Cambios en la mentalidad de jóvenes adultos

(Tazas de propiedad de automóviles privados de personas jóvenes reducidas en todas las ciudades alemanas)



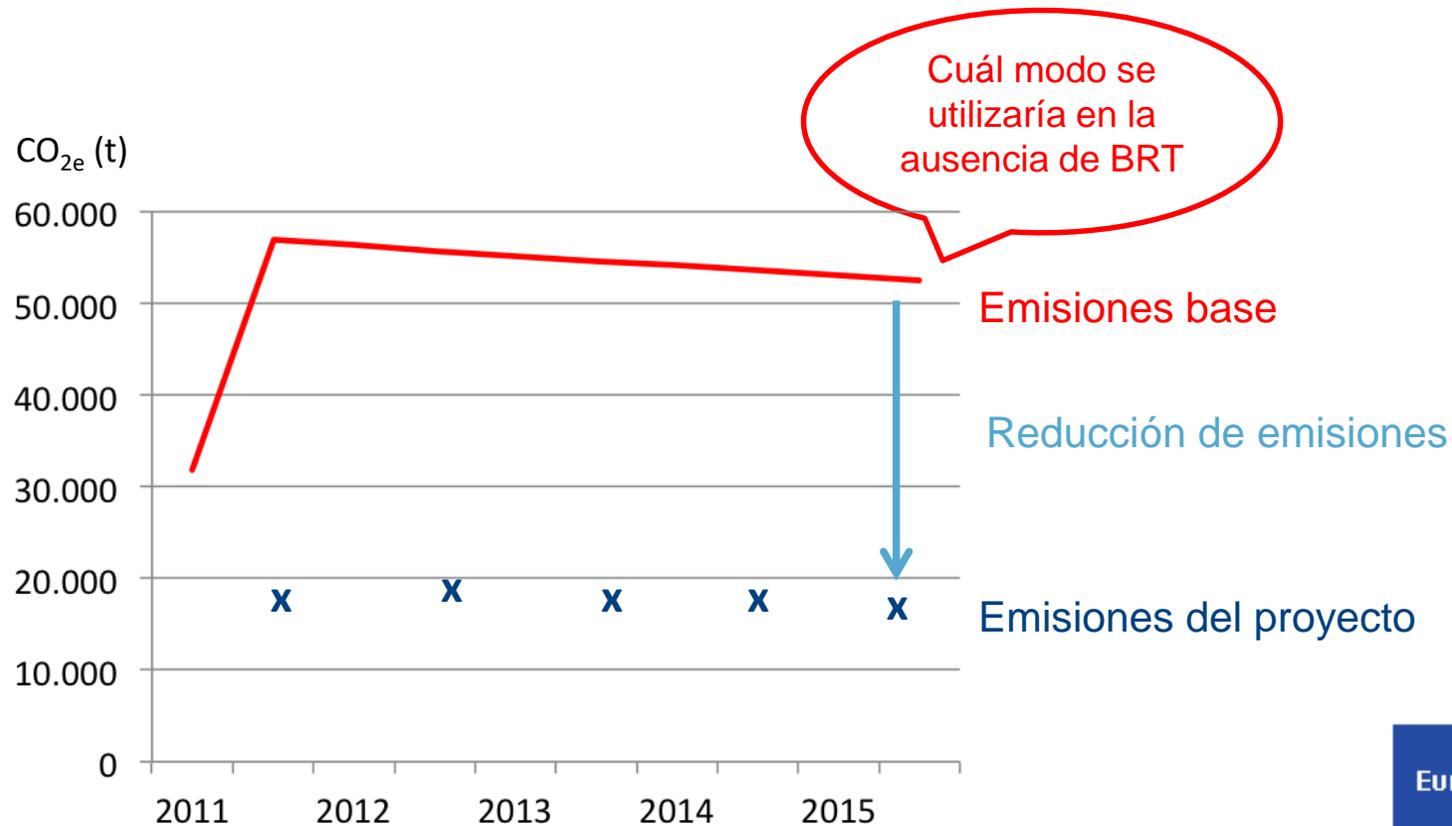
Desarrollo de distribución modal en Berlín (18-24 años)

3. Evaluación de impactos & ahorro relativo de emisiones

Evaluación de medidas ex-post

Opción 2: comparar el presente con una alternativa hipotética

→ Evaluar el impacto **relativo** de una medida en relación a un escenario base, p.e. BRT



4. La FINANCIACIÓN

– Accediendo a financiamiento climático

2 ejemplos de NAMAs de transporte apoyadas

Colombia TOD NAMA



€ 14.9 millones



Programa Sostenible de Transporte Urbano
en Indonesia (NAMA SUTRI)



€ 14 millones



Financiado por
la Unión Europea

En resumen

- MRV es una oportunidad para entender mejor y mejorar nuestros sistemas de transporte, NO únicamente para cuantificar emisiones
- MRV debe adaptarse al propósito (inventario, evaluación de impacto o escenario)
- El enfoque de cuantificación y metodología deben estar aclarados antes de establecer sistemas de recolección de datos, con el motive de recolectar los datos necesarios en el formato necesario
- El financiamiento climático es una oportunidad para mejorar las bases de datos de transporte y construir sistemas de monitoreo robustos



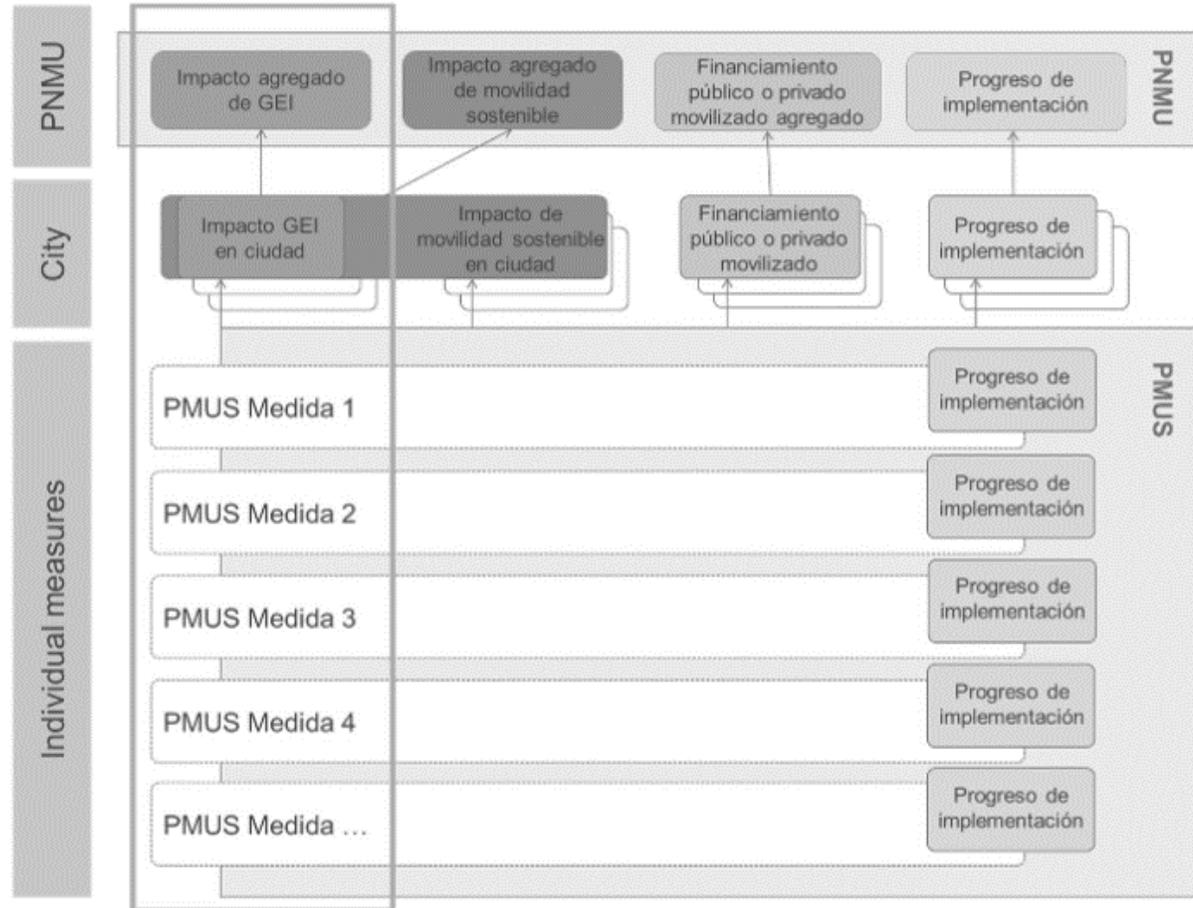
Analizando las toneladas de emisiones de transporte

CALCULANDO EMISIONES DE TRANSPORTE

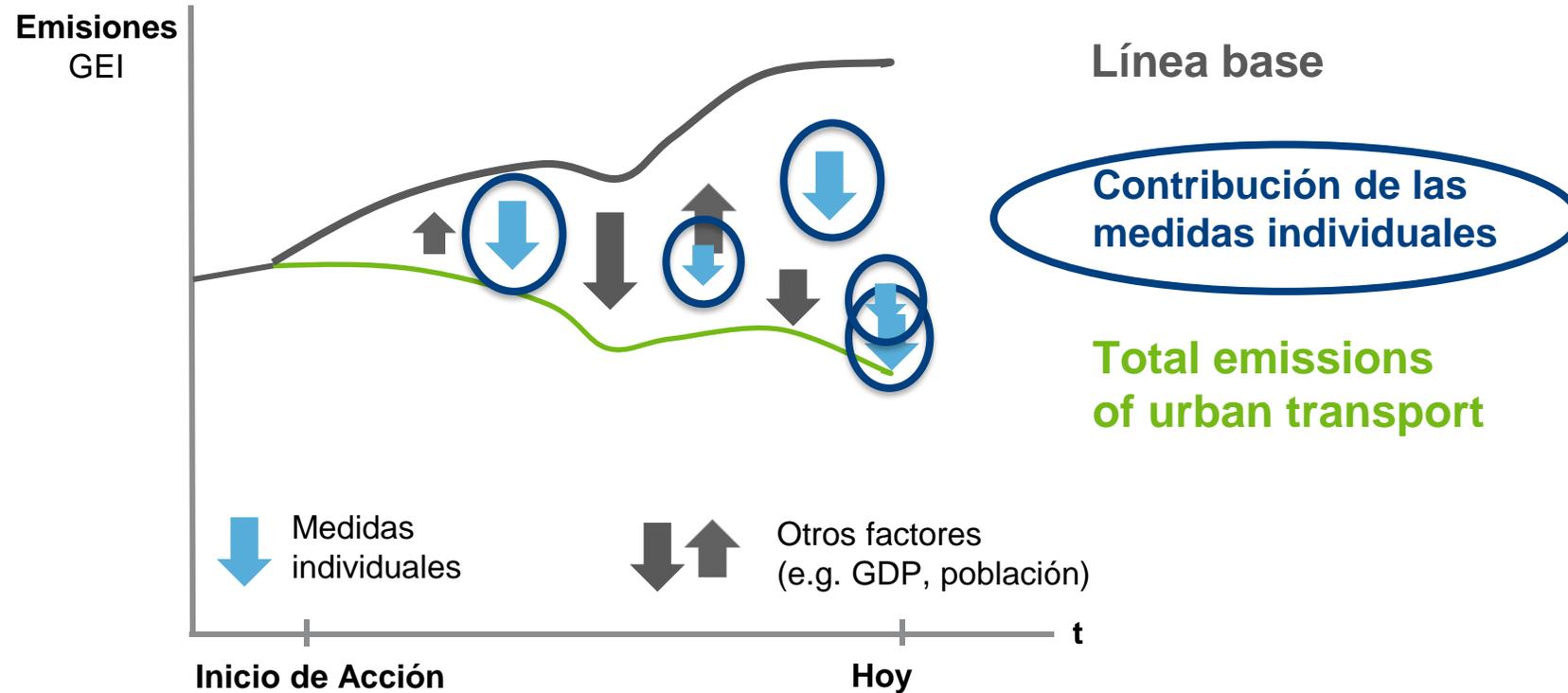


Financiado por
la Unión Europea

El impacto ocurre en diferentes escales



Monitoreo de inventario vs. monitoreo de medidas individuales

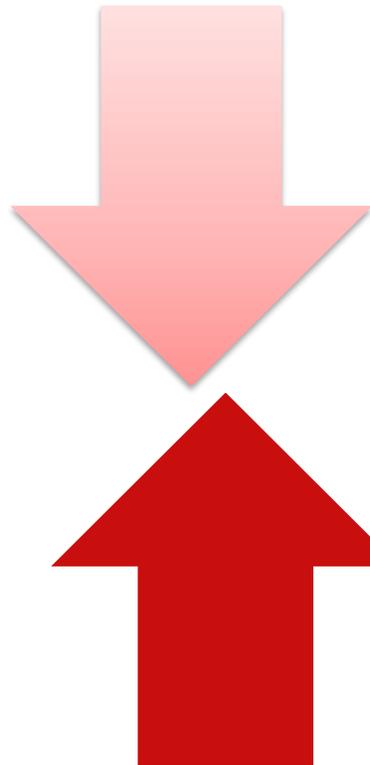


→ Efecto general del paquete ≠ suma de los efectos de medidas ind.



Financiado por la Unión Europea

Necesidad de datos para calcular emisiones - Top-down vs bottom-up



Top-down

Datos a nivel regional
Basado en el uso de energía



- Consumo total regional de energía
- Emisiones por unidad de energía
- Cifras de venta
- Factores de emisión basados en contenido energético

Bottom-up

Datos recolectados de fuentes más detalladas
Basado en actividades



- Total VKT
- Emisiones por VKT
- Actividad (p.e. VKT)
- Factores de emisión (g CO₂ / km)

→ Diferentes enfoques pueden ser utilizados para diferentes sub-sectores y dependiendo del propósito

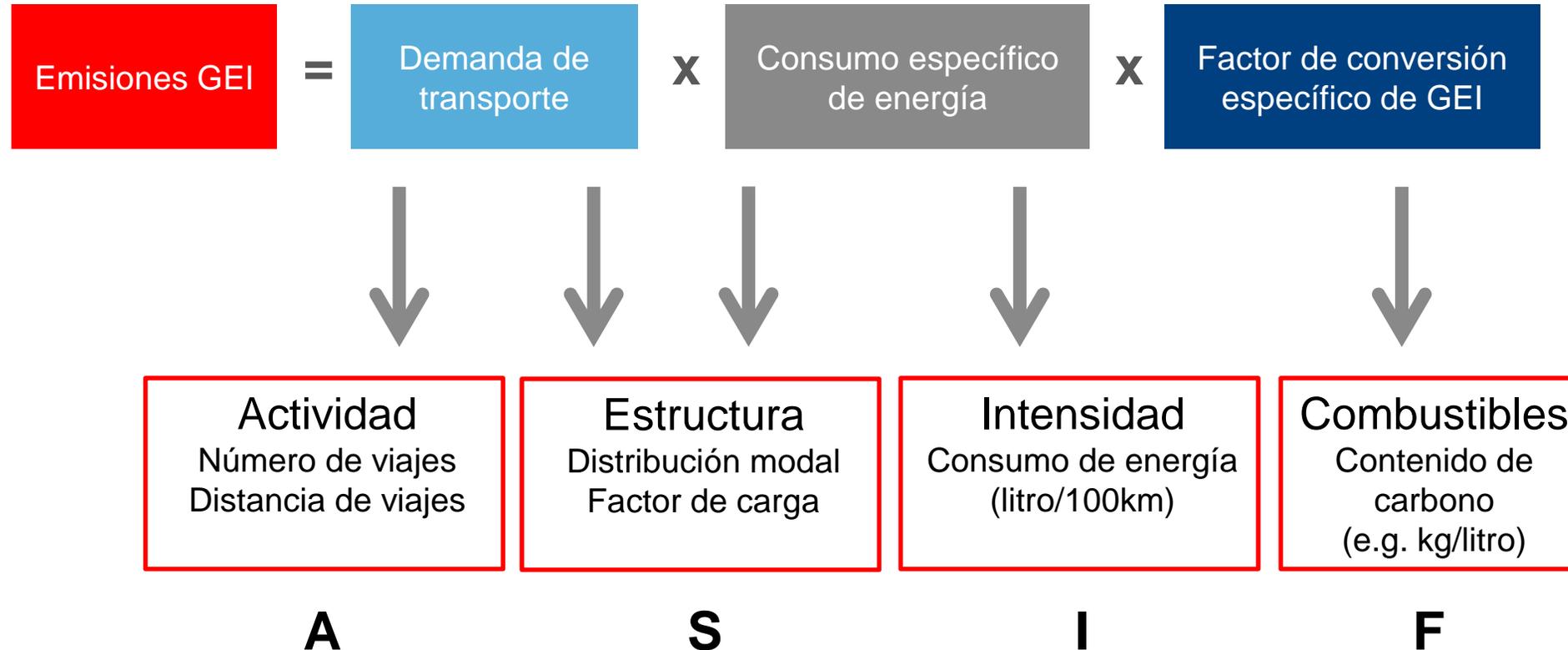
Cuantificando emisiones de transporte

ENFOQUE BOTTOM-UP

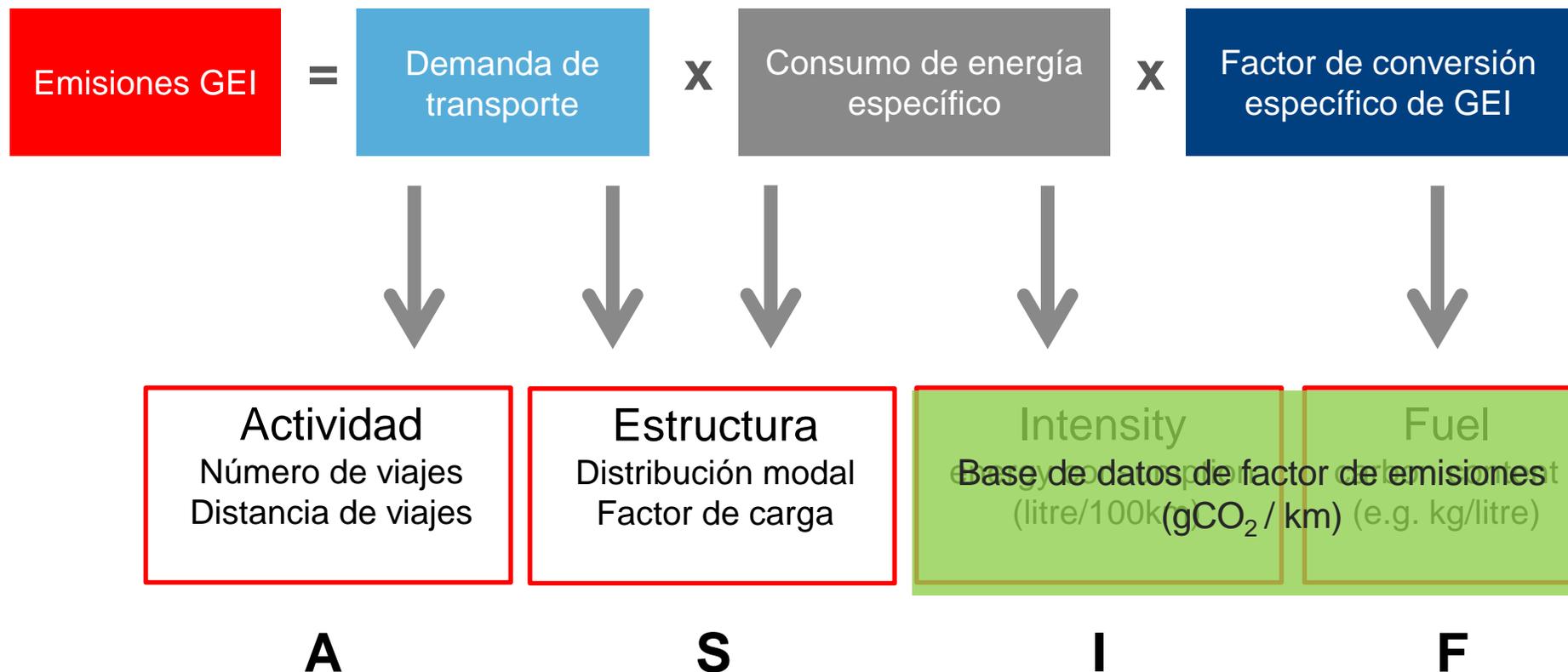


Financiado por
la Unión Europea

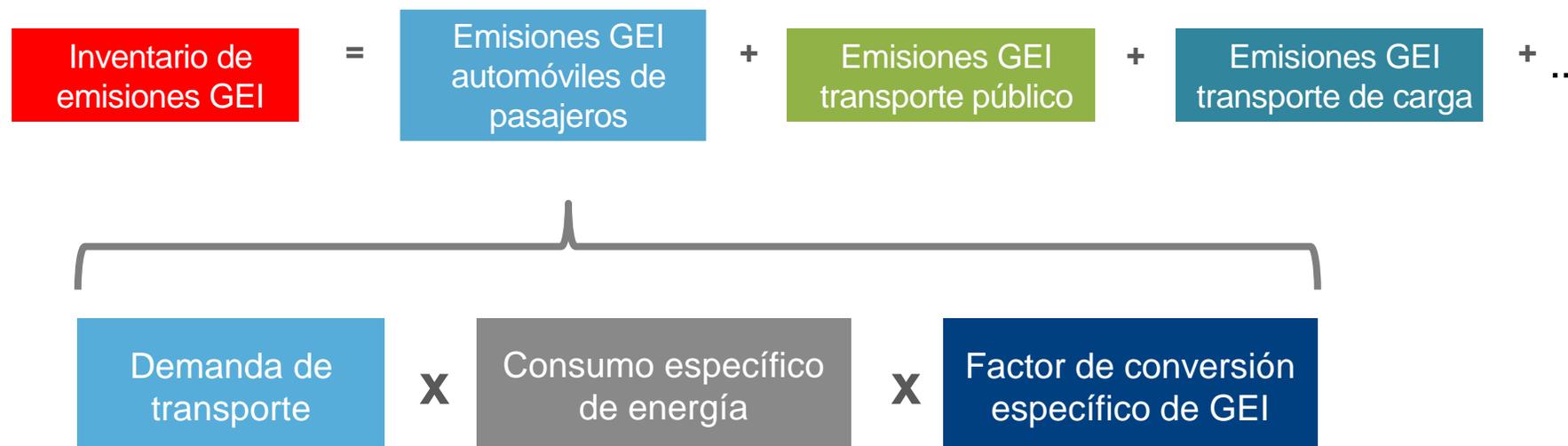
Calculando emisiones de transporte



Calculando emisiones de transporte

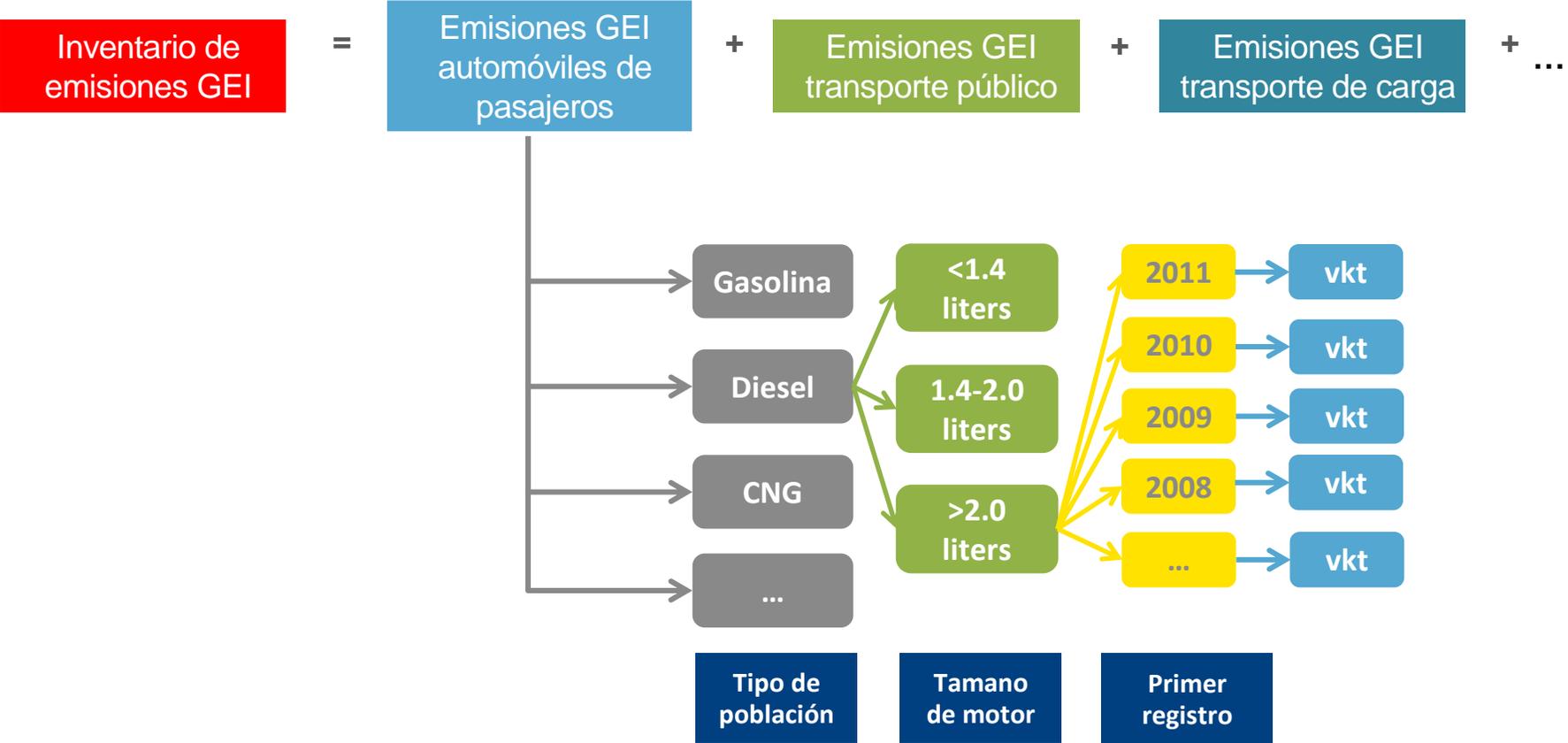


Inventario GEI de transporte urbano: Recolectando datos de todos los medios de transporte considerados



→ Misma metodología a nivel nacional y local para inventarios bottom-up, pero diferentes límites del sistema

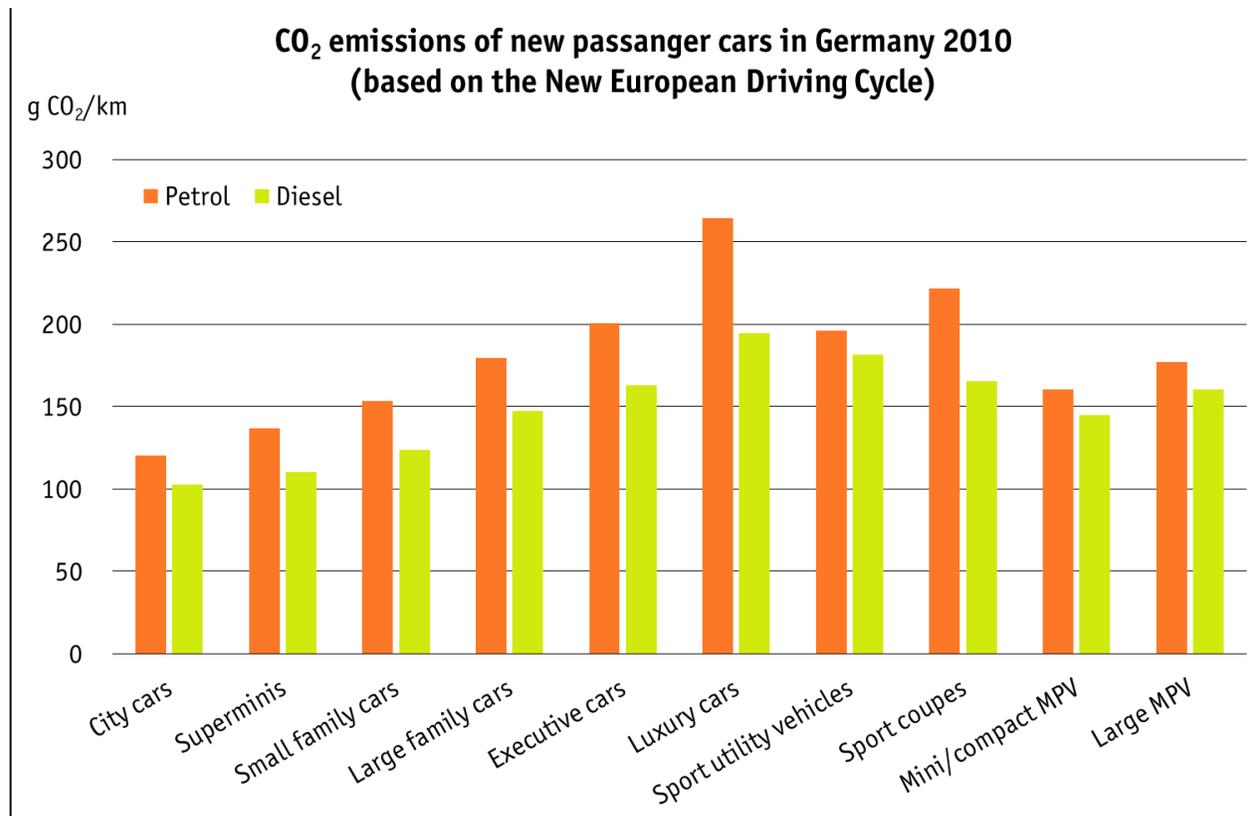
Recolectando datos de todos los medios de transporte considerados



Financiado por la Unión Europea

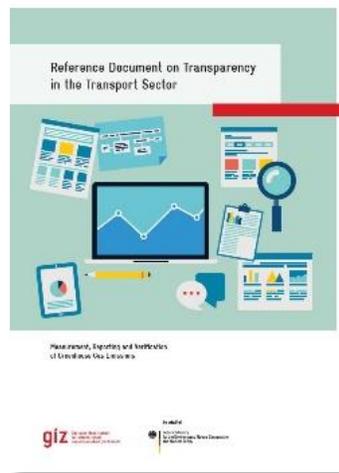
Tamaño de vehículo y tipos de combustible influyen emisiones de CO₂

Emisiones CO₂ de nuevos automóviles de pasajeros en Alemania 2010 (en base al Nuevo Ciclo Europeo de Manejo)



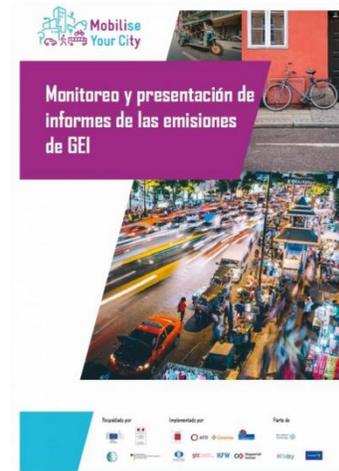
Financiado por la Unión Europea

Guía de GIZ sobre MRV en transporte



Documento de Referencia sobre MRV en Transporte

- Guía sobre cómo desarrollar sistemas nacionales de MRV integrales y consistentes para emisiones relacionadas al transporte



MobiliseYourCity: Monitoreo y presentación de informes de las emisiones de GEI

- Expone los principios de monitoreo y reportes de GEI para la Alianza MobiliseYourCity



Cofinanciado por:



Implementado por:



Financiado por
la Unión Europea

Thank you!

Get in touch if you have further questions:

ana.urena@giz.de

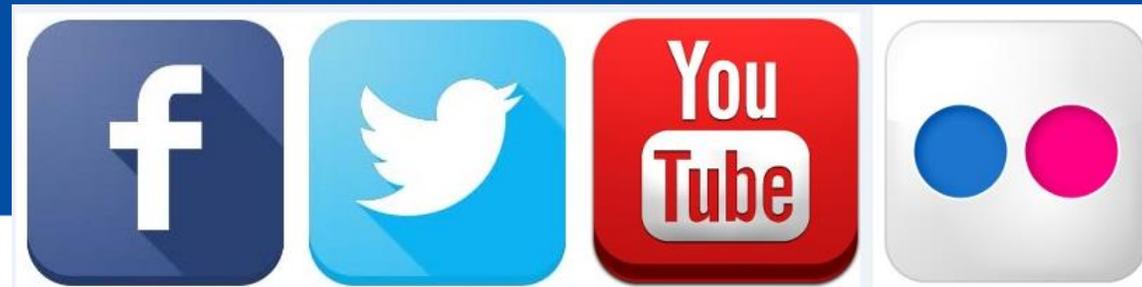
urda.eichhorst@giz.de

Or find us on the web:

<https://www.changing-transport.org/maintopic/transparency/>

www.euroclima.org

Síguenos en



@EUROCLIMAplus

@EUROCLIMA_UE_AL

Programa
EUROCLIMA+

EUROCLIMA+



Financiado por
la Unión Europea