



MEMORIA DE CÁLCULO
AVANCE DE LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS
MEDIDAS DE MITIGACIÓN A LOS OBJETIVOS
2030
SECTOR TRANSPORTE



Ministerio de Ambiente
y Desarrollo Sostenible
Argentina



ÍNDICE

ACRÓNIMOS	3
INTRODUCCIÓN	4
CONCEPTOS GENERALES	5
INDICADORES CON OBJETIVO AL 2030 DEL PLAN DE TRANSPORTE	7
IMPLEMENTACIÓN DE BUSES DE TRÁNSITO RÁPIDO	7
PASEO DEL BAJO.....	8
PASOS A SEGUIR.....	10



ACRÓNIMOS

BRT	<i>Bus Rapid Transit</i> / Buses de Tránsito Rápido
CABA	Ciudad Autónoma de Buenos Aires
CMNUCC	Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático
GNCC	Gabinete Nacional de Cambio Climático
GEI	Gases de Efecto Invernadero
IBA	Informe Bienal de Actualización
PANTyCC	Plan de Acción Nacional de Transporte y Cambio Climático



INTRODUCCIÓN

En el año 2016, mediante el decreto n° 891/2016 del Poder Ejecutivo, se crea el Gabinete Nacional de Cambio Climático (GNCC), el cual brinda el marco institucional y transversal para la elaboración de los planes de acción sectoriales de cambio climático. Unos años después, en diciembre de 2019, se sanciona la ley nacional n° 27.520 (Presupuestos mínimos de adaptación y mitigación al cambio climático global) que crea en su artículo n° 7 el GNCC, mediante esta instancia superior. Los planes sectoriales previamente mencionados son documentos dinámicos y en constante evolución que contienen la estrategia en materia de cambio climático de cada agencia de gobierno, según su competencia. Asimismo, contienen las hojas de ruta para cada una de las medidas de mitigación y adaptación contempladas en los planes.

En las hojas de ruta se describe el camino de implementación de cada medida, indicando los organismos responsables de su ejecución, las barreras identificadas, los instrumentos regulatorios y económicos que posibilitan actual o potencialmente la implementación, el financiamiento existente y/o necesario, y los indicadores que permitirán realizar el seguimiento del grado de avance de las mismas.

El desarrollo de los planes de acción sectoriales de cambio climático se inició en el año 2017 para los sectores de Energía, Transporte, Bosques, Agro, Industria e Infraestructura y Territorio.

Además, en el año 2017, comenzó a desarrollarse el Sistema Nacional de Monitoreo de Medidas de Mitigación, con el objetivo de dar seguimiento a la implementación de las medidas incluidas en los planes de acción sectoriales de cambio climático. Asimismo, la sistematización permitirá, de manera eficiente y periódica, dar respuesta a los compromisos de reporte internacional.

Dentro de los compromisos de reporte asumidos ante la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) se encuentra el de presentar de forma periódica el Informe Bienal de Actualización (IBA). Estos reportes contienen la información actualizada sobre los inventarios nacionales de Gases de Efecto Invernadero (GEI), las medidas de mitigación, las necesidades identificadas y el apoyo recibido.



CONCEPTOS GENERALES

El sistema de monitoreo se basa en un conjunto de indicadores apropiados para realizar el seguimiento del grado de avance de cada medida. En este contexto se han propuesto más de 300 indicadores para unas 40 medidas de mitigación.

El desarrollo de cada indicador incluye la definición de la unidad en la que se expresa, la frecuencia de monitoreo, el modo de obtención, las variables de las cuales se deriva y el método de cálculo (en el caso que corresponda). Además, para las variables a partir de las cuales se obtienen los indicadores, se evalúan las fuentes de información, se analiza el grado de dificultad para obtener dicha información y se identifica el ministerio, dependencia o área responsable de monitorearlas.

Los indicadores se caracterizan según la etapa de desarrollo en la que se encuentra la medida, de la siguiente manera:

- **Indicadores de Gestión:** son los que permiten dar seguimiento a las fases que se deben cumplir antes que la medida comience a reducir emisiones de GEI o absorber dióxido de carbono. Por ejemplo: la creación de instrumentos regulatorios, la obtención de financiamiento o el período de construcción de una obra.
- **Indicadores de Resultados:** son los que permiten dar seguimiento a la fase en la que la medida ya está implementada y generando reducciones de emisiones de GEI o absorciones de dióxido de carbono. Por ejemplo: a partir del inicio de operación de una planta de generación renovable o cuando comienzan a circular vehículos eléctricos.

Asimismo, los indicadores se clasifican según el modo de obtención, de la siguiente manera:

- **Indicadores Directos:** son los obtenidos de las variables provistas por las fuentes de información, sin procesamiento previo.
- **Indicadores Calculados:** son los que se obtienen a través de cálculos para procesar las variables provistas por las fuentes de información.

A partir del conjunto de indicadores desarrollados, se analizan las fuentes de información que permiten su cuantificación, seleccionando aquellos que cuentan con datos robustos, consistentes y periódicos. Finalmente, se seleccionan los indicadores más representativos de las medidas de mitigación, para su posterior cuantificación y reporte.

El presente documento describe los indicadores de grado de avance de ciertas medidas de mitigación contenidas en el Plan de Acción Nacional de Transporte y Cambio Climático (PANTyCC)¹ que cuentan con un objetivo cuantitativo incondicional al año 2030. Estos indicadores tienen frecuencia de monitoreo anual y se cuantifican a partir de información pública y de fuentes oficiales. Al momento, las medidas con un objetivo al año 2030 y que poseen indicadores de seguimiento

¹ Secretaría de Gobierno de Ambiente y Desarrollo Sustentable y Ministerio de Transporte, Plan de Acción Nacional de Transporte y Cambio Climático, 2017



cuantificados son las de implementación de Buses de Tránsito Rápido (BRT, por sus siglas en inglés) y Paseo del Bajo. El período reportado se inicia en el año 2015 y finaliza en el año 2018.



INDICADORES CON OBJETIVO AL 2030 DEL PLAN DE TRANSPORTE

IMPLEMENTACIÓN DE BUSES DE TRÁNSITO RÁPIDO

La medida contempla la construcción de corredores exclusivos para ómnibus urbanos de pasajeros, totalmente desagregados del resto de los vehículos. El objetivo de la medida consiste en reducir el consumo de combustibles fósiles a partir de la jerarquización del autotransporte público de pasajeros dentro de los flujos vehiculares, lo que contribuye a reducir las emisiones del parque automotor en su conjunto, contribuyendo así a la mitigación del cambio climático.

Para mostrar concretamente cómo avanza la implementación de la medida respecto al objetivo 2030, se utiliza como indicador de seguimiento a la cantidad de corredores de buses de tránsito rápido (BRT, por sus siglas en inglés) en uso.

A continuación, se detallan algunas características del indicador mencionado:

Nombre del indicador	Cantidad de corredores de BRT en uso
Unidad	-
Etapas de desarrollo	Indicador de resultados
Modo de obtención	Directo
Objetivo a 2030	22 corredores
Fuente	Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y Gobierno de la Nación ²

De acuerdo al PANTyCC (Versión 1 - 2017), para esta medida se propone la construcción de 22 corredores de BRT en distintas ciudades del país.

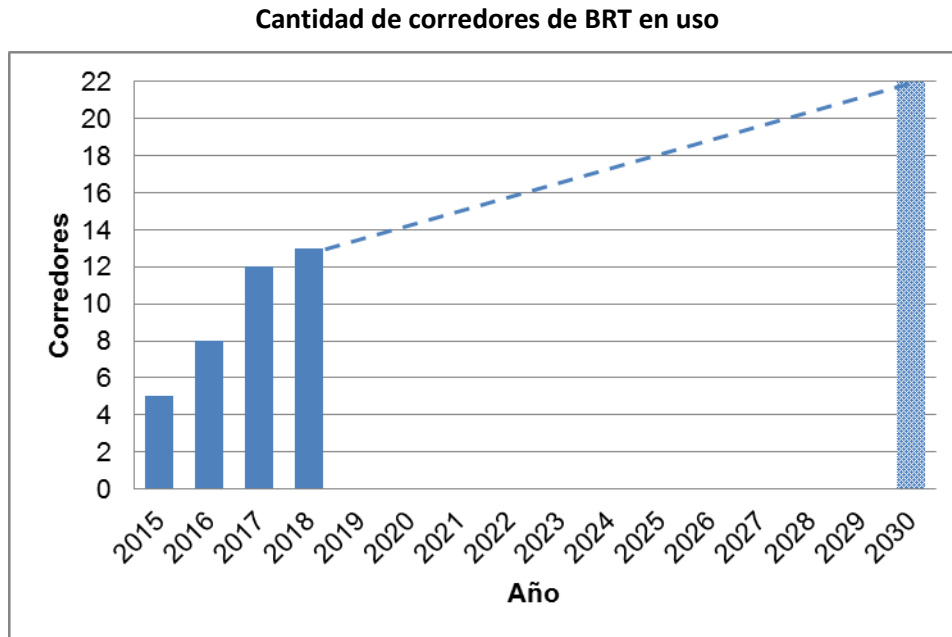
² Gobierno de CABA, <http://www.buenosaires.gob.ar/compromisos/8-corredores-nuevos-de-metrobus> (último acceso: 13/11/2019)

Gobierno de CABA, <http://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/metrobus/red-de-metrobus> (último acceso: 13/11/2019)

Ministerio de Transporte, <https://www.argentina.gob.ar/transporte/metrobus> (último acceso: 13/11/2019)



El siguiente gráfico muestra los valores monitoreados de cantidad de corredores en uso, correspondientes al período 2015-2018, y la cantidad de corredores que se propone alcanzar en el año 2030.



PASEO DEL BAJO

La medida contempla la construcción de una vía exclusiva para camiones, para mejorar la conectividad en el eje norte-sur que atraviesa CABA y desagregar el tránsito pesado de la red urbana. Su componente principal es el tránsito proveniente del sistema de autopistas. Este se caracteriza por una fuerte presencia de tránsito pesado generado por la actividad propia de la ciudad, del Puerto de Buenos Aires y de la Terminal de Ómnibus de Buenos Aires, e incluye también un componente significativo de vehículos que cruzan la ciudad como un tramo de su viaje con origen y destino fuera de ella. El objetivo de la medida consiste en reducir el consumo de combustibles fósiles a partir de la mejora en la circulación del transporte carretero en general, reduciendo las emisiones producidas durante el proceso de combustión y contribuyendo así a la mitigación del cambio climático.

Para mostrar concretamente cómo avanza la implementación de la medida respecto al objetivo 2030, se utiliza como indicador el porcentaje de avance de la obra.



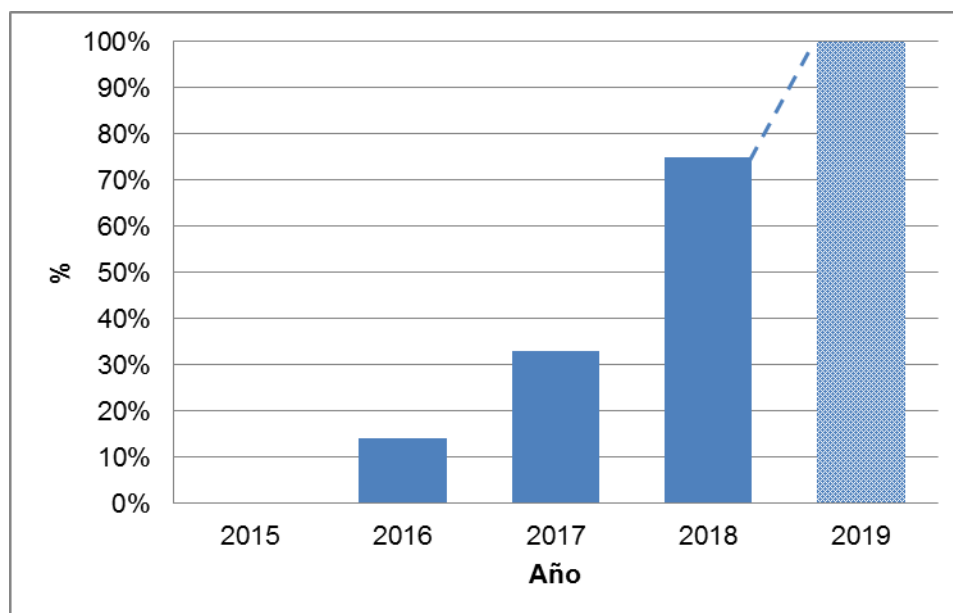
A continuación, se detallan algunas características del indicador mencionado:

Nombre del indicador	Porcentaje de avance de la obra
Unidad	Porcentaje (%)
Etapa de desarrollo	Indicador de gestión
Modo de obtención	Directo
Objetivo a 2030	100% en el año 2019
Fuente	Gobierno de CABA ³

De acuerdo al PANTyCC (Versión 1 - 2017), para esta medida se propone la finalización de la construcción en el año 2019. La obra comenzó en el año 2016.

El siguiente gráfico muestra los valores monitoreados del porcentaje de avance de la obra, correspondientes al período 2015-2018, y el año en el que se propone alcanzar el 100%.

Porcentaje de avance de la obra



³ Gobierno de CABA, <http://www.buenosaires.gob.ar/compromisos/paseo-del-bajo-conectar-illia-au-la-plata> (último acceso: 10/12/2018)



PASOS A SEGUIR

El presente documento será actualizado según la disponibilidad de datos robustos, consistentes y periódicos y las futuras revisiones del PANTyCC.

