

# EUROCLIMA+

Movilidad Urbana  
Enfoque de Género en EUROCLIMA+  
18 de febrero del 2020

Ana Victoria Rojas

Consultora Género y Desarrollo Sostenible

Para EUROCLIMA+



Financiado por  
la Unión Europea

# Antes de empezar



Financiado por  
la Unión Europea

# Pregunta

Cuando una pareja tiene un/a hijo/a:

- a. Ambas personas aumentan el número de viajes fuera de sus hogares
- b. El número de viajes aumenta para las mujeres
- c. El número de viajes aumenta para los hombres
- d. Ambas personas continúan realizando igual número de viajes fuera de sus hogares

# Respuesta

b. El número de viajes aumenta para las mujeres



Financiado por  
la Unión Europea

# Patrones de movilidad diferenciados

- Relacionados con actividades laborales y de la economía de cuidado (viajes multipropósito)
- Mujeres realizar más recorridos de trayectos cortos
- Estudio en Argentina muestra que:

Mujeres	53% viajes: lugares de trabajo	%: 6 viajes diarios
Hombres	70% viajes: lugares de trabajo	%: 2 viajes diarios

Karla Domínguez, Banco Mundial (2019)



Foto: She moves safely (2017)



Financiado por  
la Unión Europea



# Pregunta

¿Qué porcentaje de mujeres a nivel mundial se sienten inseguras en áreas públicas?:

- a. 40%
- b. 60%
- c. 80%

**Respuesta**

**c. 80%**



Financiado por  
la Unión Europea

# Seguridad y movilidad urbana

- 40% de las mujeres han sufrido tocamientos en el transporte público
- 62% de las mujeres en Ciudad de México ven la seguridad y el acoso sexual como la principal preocupación en el transporte público (Encuesta Reuters 2018)
- Un estudio en Recife, Brasil, identificó los siguientes actos de violencia que sufren las mujeres en la ciudad:
  - Asaltos (carteras y teléfonos móviles)
  - Violencia sexual, acoso y **violación\***
  - Homicidios

(ITDP 2018)



Daily commuters Buenos Aires.

Foto: She moves safely (2017)



Foto: BID (2018)



Financiado por  
la Unión Europea

Karla Domínguez, Banco Mundial (2019)

# Pregunta

En Quito, las mujeres representan el \_\_\_\_\_ % de las personas usuarias del transporte público

- a. 52%
- b. 64%
- c. 76%

# Respuesta

b. 64%



Financiado por  
la Unión Europea

# Asequibilidad, seguridad y preferencias

- La asequibilidad (costo) del servicio es determinante
- Caminar y uso de transporte público son los medios más utilizados por las mujeres
- Además, el sentimiento de seguridad influencia el uso de medios de transporte: taxis o plataformas de despacho

Contexto general

	N.S.E			Sexo	
	A/B	C	D/E	Hombres	Mujeres
	59,1%	90,7%	89,6%	78,4%	86,4%
	42,1%	20,3%	14,3%	19,9%	29,7%
	35,4%	7,7%	6,4%	19,4%	8,9%

Fuente: Lima Metropolitana "Market Report". Compañía Peruana de Estudios de Mercado y Opinión Pública. TUMI

Foto: Karla Domínguez, 2018



Foto: Francisca Rojas, 2018



Financiado por la Unión Europea

# Pregunta

En América Latina, la participación de las mujeres en la construcción y operación de sistemas de transporte no supera el

- a. 15%
- b. 25%
- c. 30%

## Respuesta

- a. 15%



Financiado por  
la Unión Europea

# Participación en el mercado laboral

- OIT estima que la falta de buen transporte público para las mujeres es el mayor obstáculo para su inserción en el mercado laboral, reduciendo su participación en 16,5%
- Las mujeres representan:
  - 20% de conductores de metro en Santiago, Chile
  - 65% de las personas reclutadas como policías de tránsito en Buenos Aires, Argentina, en 2016
- TransMilenio incluyó en su diseño la creación de puestos de trabajo para mujeres jefas de hogar
- Uruguay tiene un programa para reclutar mujeres como mecánicas automotrices para autobuses eléctricos



Female traffic agents in Buenos Aires.



The winner of the Transantiago Best Female Bus driver 2016 (by public vote).

Foto: She moves safely (2017)



Financiado por  
la Unión Europea

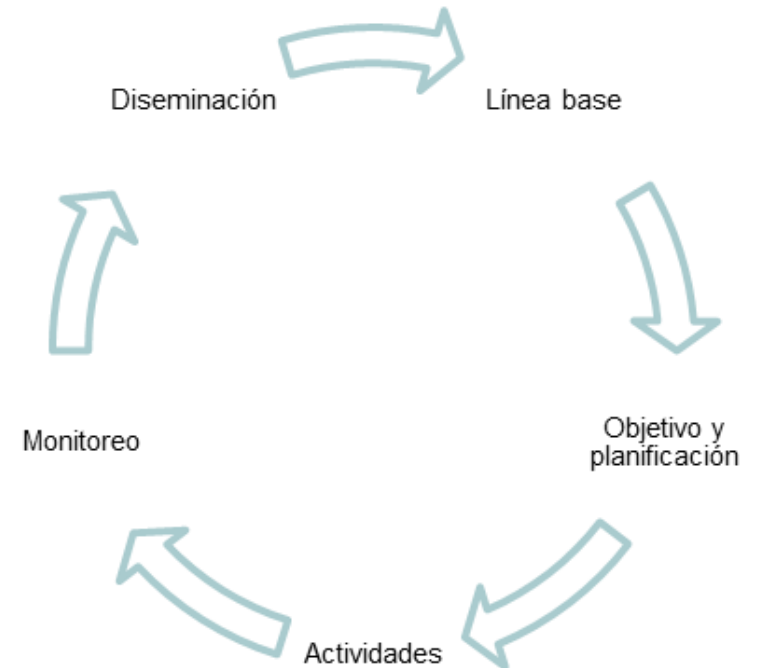
# Enfoque de Género en EUROCLIMA+



Financiado por  
la Unión Europea

# ¿Qué es transversalizar la perspectiva de género?

- Significa poner atención de manera constante a la equidad entre mujeres y hombres en el desarrollo de políticas, programas y proyectos
- No ocurre simplemente permitiéndole a las mujeres participar en programas que ya han sido establecidos
- Las mujeres, al igual que los hombres, necesitan participar desde el inicio, incluyendo la definición de objetivos y actividades planeadas

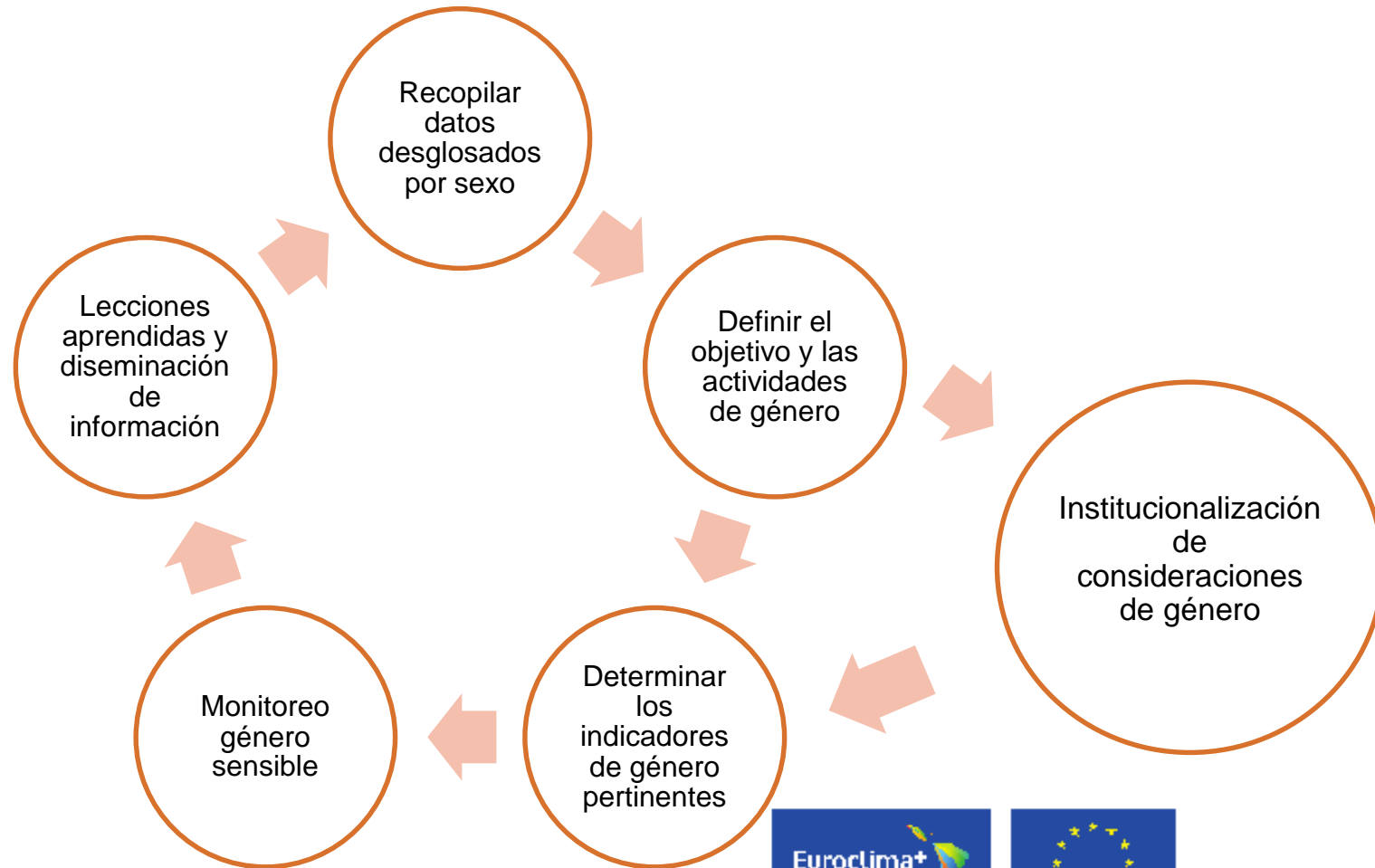


Financiado por  
la Unión Europea



# Caja de herramientas

- Presenta elementos mínimos para transversalizar el enfoque de género en el ciclo del proyecto
- Presenta formas para reportar indicadores de género dentro del marco de EUROCLIMA+
- Sugerencias para realizar:
  - Análisis institucional
  - Aumentar la participación efectiva de las mujeres
  - Realizar estrategias de comunicación apropiadas y no sexistas
- Sección general
- Sección específica
- Lista de chequeo o verificación



Financiado por  
la Unión Europea

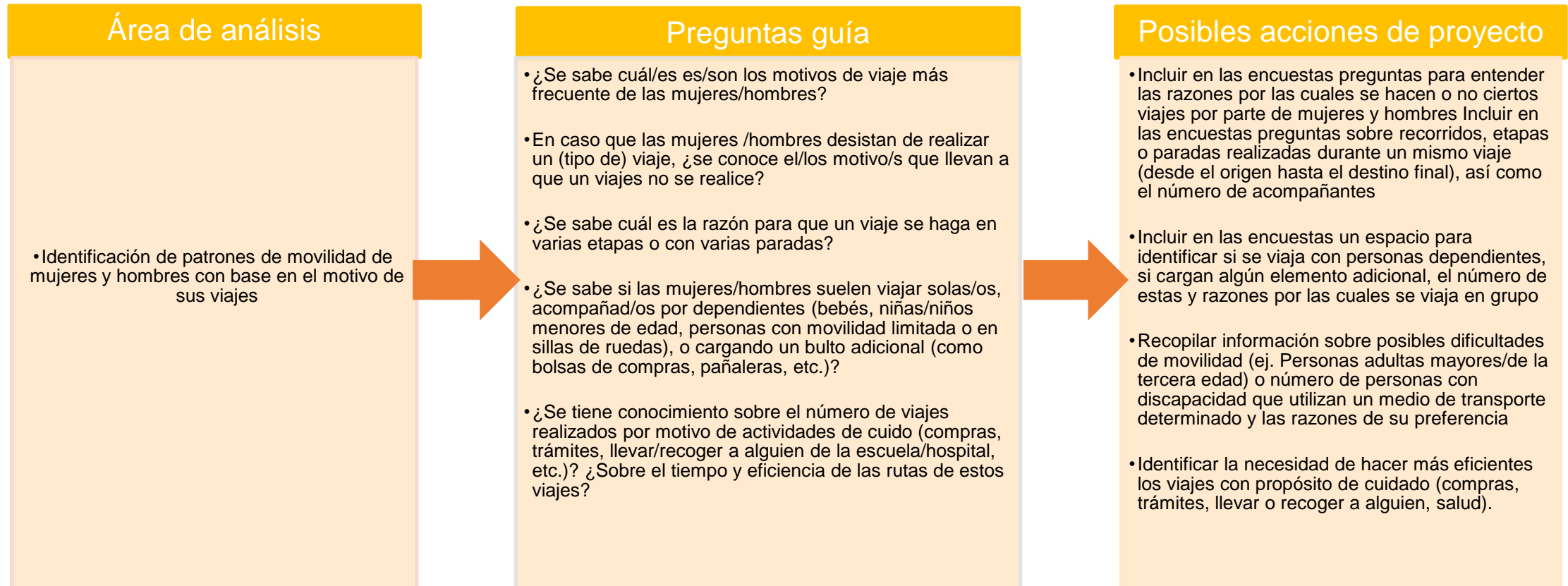
# Sección específica –movilidad urbana

- Breve reseña sobre las consideraciones y brechas de género a tomar en cuenta en el sector
- Preguntas guía para ahondar en los elementos de ciclo de proyecto o temas a tratar por el proyecto

Identificación de patrones y preferencias	Movilidad y planificación urbana	Elementos para la provisión de servicios	Participación en la cadena de servicios	Participación en procesos de planificación urbana	Campañas de comunicación
<ul style="list-style-type: none"><li>• Motivo del viaje</li><li>• Tiempos y distancias recorridas</li><li>• Modos de transporte y rutas utilizadas</li><li>• Poder adquisitivo</li><li>• Características solicitadas en medio de transporte</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Diseño de espacios públicos</li><li>• Paraderos y estaciones que apoyen la movilidad universal</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Preferencias y percepciones de mujeres y hombres sobre los modos de transporte</li><li>• Seguridad de las personas usuarias y proveedoras del servicio</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Participación de las mujeres en servicios de movilidad</li><li>• Participación en instituciones de toma de decisiones en transporte público</li><li>• Procesos de creación de capacidades</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Participación en mesas de movilidad urbana</li><li>• Participación en desarrollo de planes de movilidad urbana</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Uso de medios de comunicación apropiados</li><li>• Lenguaje no sexista en campañas de movilidad urbana</li></ul>



# Ejemplo de pregunta guía



# Actividades para alcanzar objetivos de género

Tipo de objetivo	Ejemplos de actividades y metas
Bienestar	<ul style="list-style-type: none"><li>• Aumentar la comodidad y eficiencia de los modos de transporte utilizando unidades de transporte eléctrico</li></ul>
Productividad	<ul style="list-style-type: none"><li>• Identificación de actividades de la cadena de valor en las cuales pueda haber inserción de las mujeres/hombres</li><li>• Diseño de rutas que faciliten el acceso a fuentes de trabajo por parte de mujeres/hombres</li></ul>
Empoderamiento	<ul style="list-style-type: none"><li>• Programas para elevar el conocimiento de las mujeres y los hombres sobre sus derechos</li><li>• Módulos para aumentar la autoestima de las mujeres</li><li>• Inclusión de grupos de mujeres productoras en foros de decisión</li></ul>
Eficiencia	<ul style="list-style-type: none"><li>• Módulos de capacitación o sensibilización sobre género (equipo de trabajo, comunidades, etc.)</li></ul>



# Ejemplos de indicadores

Acceso a beneficios	<ul style="list-style-type: none"><li>• # de personas, desagregado por sexo, cuya movilidad en áreas urbanas ha mejorado debido a las actividades del proyecto</li><li>• # de personas, desagregado por sexo, recibiendo capacitación en temas de movilidad sostenible</li><li>• # de personas, desagregado por sexo, recibiendo capacitación en violencia de género en el transporte</li></ul>
Implementación de actividades	<ul style="list-style-type: none"><li>• # de personas técnicas/especialistas de las municipalidades que reciben capacitación en temas de movilidad urbana –con enfoque de género</li><li>• # o % de mujeres participando en los comités de planificación o movilidad urbana</li></ul>
Mejoría en la calidad de vida	<ul style="list-style-type: none"><li>• Disminución en el tiempo de viaje, desagregado por sexo.</li><li>• Aumento en la comodidad y/o seguridad de las mujeres/hombres en la utilización de transporte público, uso de bicicletas o como peatones.</li></ul>
Productividad y empleo	<ul style="list-style-type: none"><li>• # o % de personas que iniciaron su participación en un nivel más alto de la cadena de valor desagregado por sexo</li><li>• # de mujeres capacitadas para trabajar como conductoras de buses o de servicios privados</li></ul>
Empoderamiento o participación política	<ul style="list-style-type: none"><li>• # o % de mujeres/hombres que participan en los foros de discusión (nivel local, regional o nacional)</li><li>• # de organizaciones especializadas en temas de género o inclusión social en los foros de discusión</li><li>• Cambio en el número de mujeres o personas representantes de grupos minoritarios que acceden a puestos de toma de decisión como consecuencia de las actividades del proyecto</li></ul>



# Movilidad urbana además contiene

- Una lista de indicadores de movilidad urbana que puede apoyar los esfuerzos de planificación de los proyectos de este componente, en los siguientes temas:
  - Características de los viajes realizados
  - Procesos de planificación urbana
  - Modo de transporte (peatonal, bicicleta, transporte público)
  - Área de atención (acoso sexual, seguridad vial)
- Una lista de recursos adicionales, incluyendo la liga a la comunidad de práctica que discutirá temas de género y movilidad



Financiado por  
la Unión Europea

# Ventana de apoyo virtual

- Es una oportunidad para brindar apoyo técnico a distancia
- Servicios
  - Desarrollo de capacidades (webinars)
  - Análisis institucional con perspectiva de género
  - Revisión de documentos de proyecto



Financiado por  
la Unión Europea



# ¿Cómo solicitar apoyo a través de esta ventana?

- Enviar su solicitud al componente de movilidad urbana, a **Miriam Monterrubio** a través del correo: [miriam.monterrubio@giz.de](mailto:miriam.monterrubio@giz.de)
- Incluir en copia a Silvia Brugger, punto focal de género para EUROCLIMA + ([silvia.brugger@giz.de](mailto:silvia.brugger@giz.de)) y a mi persona ([anarojas.genen@gmail.com](mailto:anarojas.genen@gmail.com))
- La ventana virtual estará abierta hasta el **15 de abril del 2020**





## Cofinanciado por:



## Implementado por:



Financiado por  
la Unión Europea

# GRACIAS

[www.euroclimaplus.org](http://www.euroclimaplus.org)

Síguenos en



@EUROCLIMApus  
@MobiliseCityLAT

@EUROCLIMA\_UE\_AL  
@MobiliseCityLAT

Programa  
EUROCLIMA+  
Platmus LAT

EUROCLIMA+



Financiado por  
la Unión Europea

Reunión de los Socios del Programa EUROCLIMA+  
Movilidad Urbana 2020  
18 febrero 2020, Bogotá, Colombia

# EUROCLIMA+

## E7 Género



Financiado por  
la Unión Europea

# La perspectiva de género en la planeación del transporte



Marina Moscoso  
Espacio



Financiado por  
la Unión Europea

Vivir la ciudad a una velocidad adecuada y lograr un espacio urbano humano y sostenible

ciudad

clima

Acciones para la mitigación y adaptación al cambio climático



vida

Proyectos relacionados con la vida individual, familiar y laboral

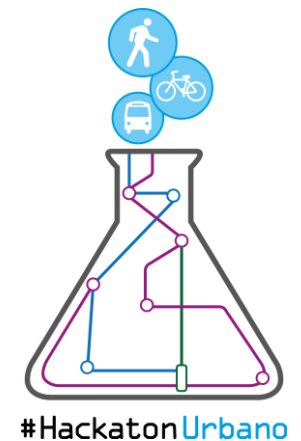
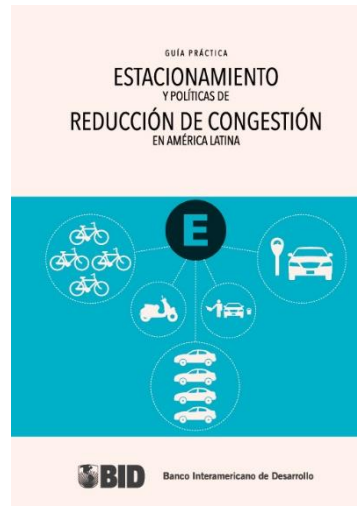
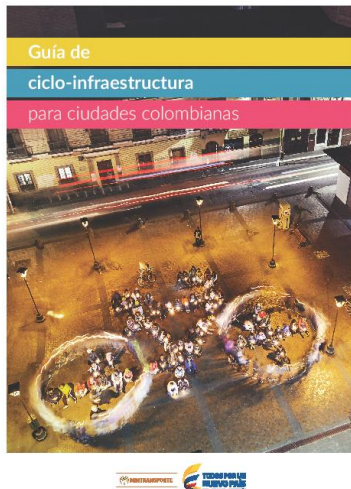
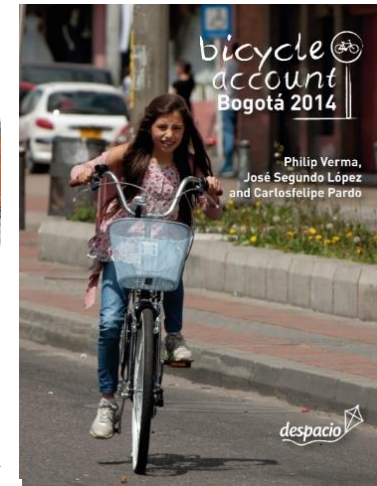
Centro de investigación que promueve la calidad de vida en las ciudades

- Proyectos
- Experimentos
- Eventos

**Despacio.org**



# (algunas) Publicaciones



Financiado por la Unión Europea

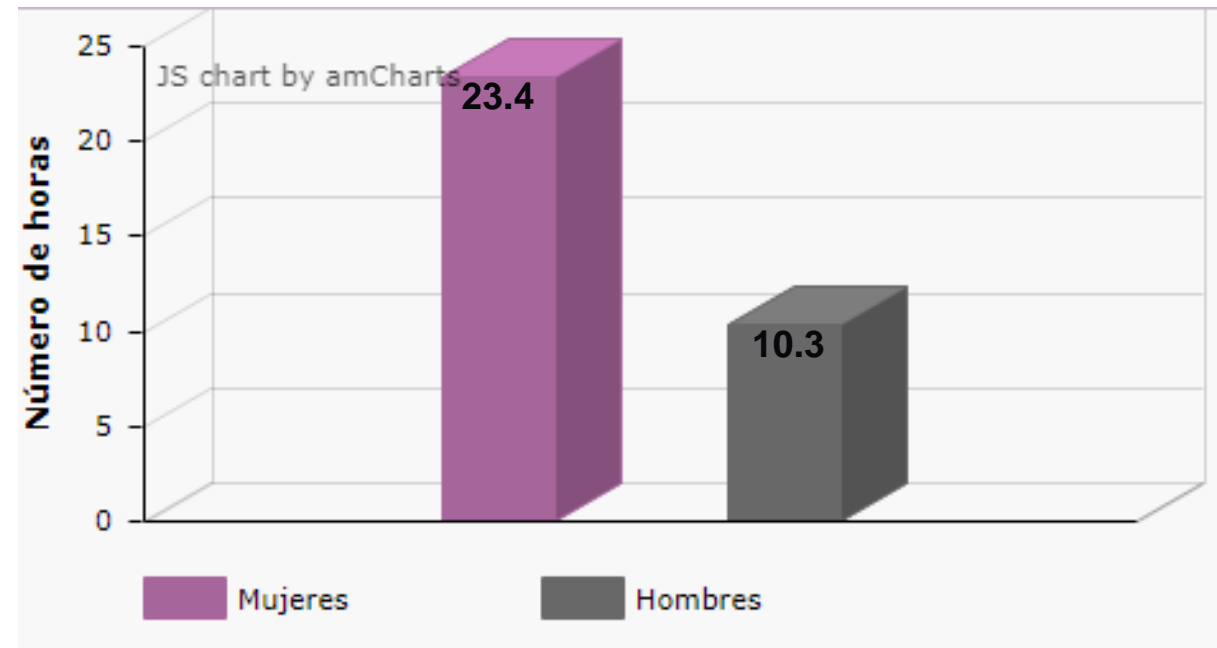
# La perspectiva de género como categoría de análisis

El género se representa en las diferencias de roles, asociaciones, estereotipos y patrones sociales que se construyen culturalmente con base en diferencias reales o percibidas entre hombres y mujeres (Scott, 1988).

# Brechas de género

1. Autonomía económica
2. Autonomía física
3. Autonomía en la toma de decisiones

Número promedio de horas a la semana dedicadas a actividades domésticas no remuneradas



Fuente: OMEG (SDMujer), datos de la GEIH del DANE (2018)





# Perspectiva de género en la movilidad

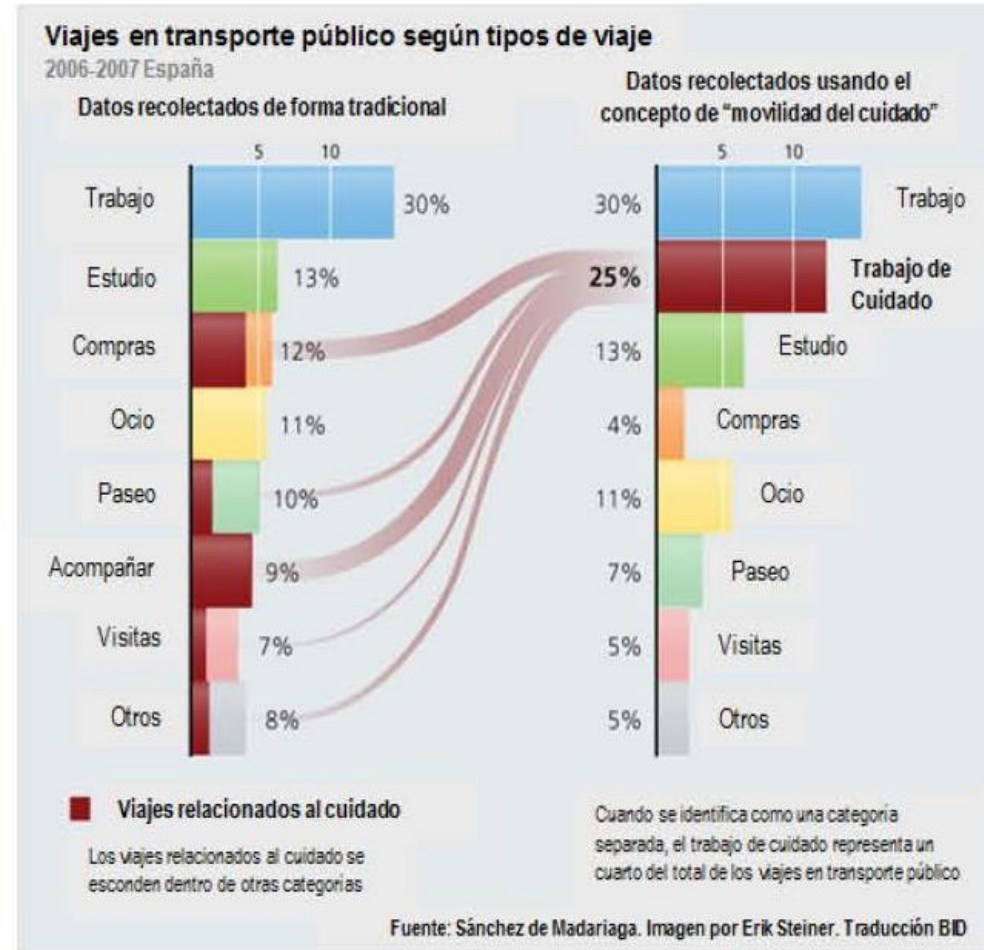
Principales conceptos



Financiado por  
la Unión Europea

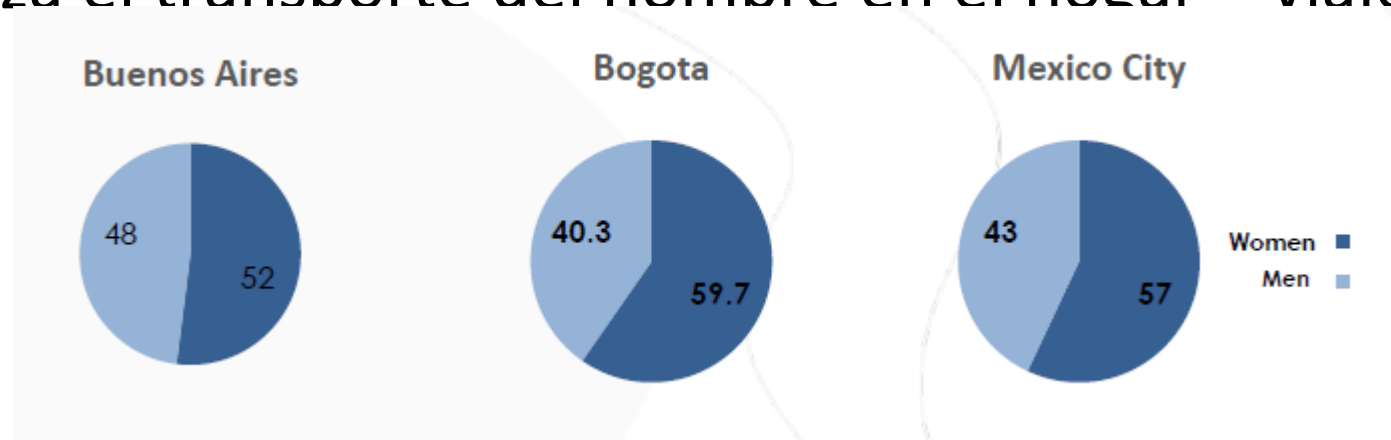
# Movilidad del cuidado

“reconocer y reevaluar el trabajo de cuidado”



# Principales patrones – Transporte público

- **Las mujeres usan más el transporte público**
- Más afectadas por la pobreza
- Menor acceso al transporte individual motorizado
- Se prioriza el transporte del hombre en el hogar – viaie utilitario



Fuente: Granada, 2017



# Principales patrones - caminata

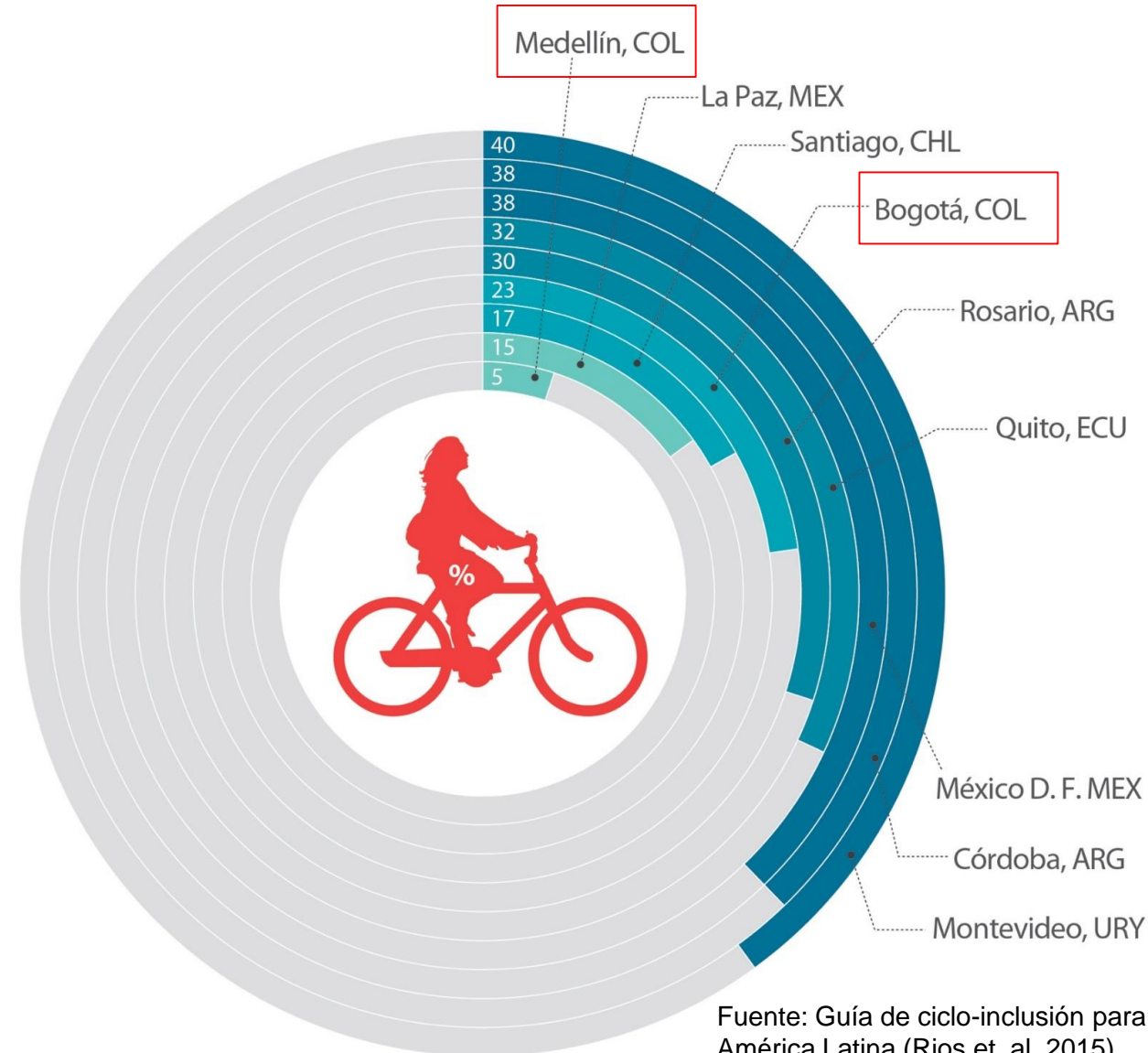
- **Las mujeres hacen más viajes a pie**
- 70% de los viajes a pie como modo de transporte - Lima, Bogotá o Ciudad de México
- Trabaja en puestos fijos en la vía pública, en su vivienda y sin puesto fijo o ambulante
- La caminata se relaciona con una restricción relacionada a la mayor informalidad a que están expuestas, así como a sus mayores cargas en relación a labores del cuidado

Fuente: Palacios, 2018



# Principales patrones - bicicleta

- **Mujeres usan menos la bicicleta que hombres**
- Mayor percepción del riesgo
- Red de ciclo-infraestructura
- Priorización de velocidad y capacidad en las vías no genera entorno seguro



# Principales conceptos – seguridad personal

- **Alta incidencia y bajo reporte** de incidentes de acoso sexual – no se sabe al cierto su dimensión
- Resultado: limita acceso a la ciudad, oportunidades laborales, culturales y sociales
- Reducción del uso de transporte público

**67%** of women have suffered sexual verbal aggression in the transportation system in **Quito**.

**62%** of women are afraid of suffering sexual assault in transportation in **Guadalajara**.

**60%** of women have been victims of sexual harassment in transportation in **Lima**.

**64%** of women have been victims of sexual assault on transportation in **Bogota**.

Fuente: Granada, 2017

# Factores que limitan el acceso de las mujeres a la ciudad



Despacio & WRI – Las mujeres en el transporte en Bogotá: las cuentas (Resultados preliminares)



Financiado por la Unión Europea



# Patrones de movilidad



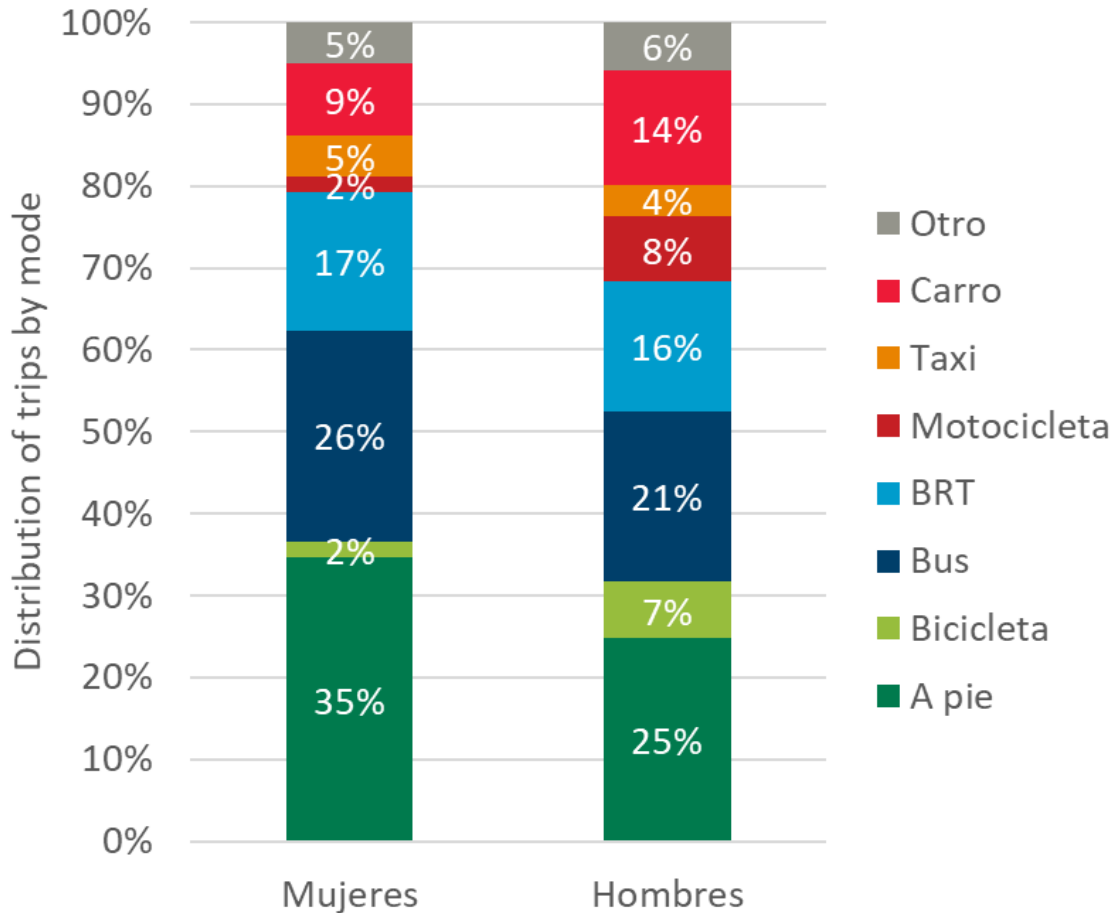
- Acceso
- Seguridad vial
- Ciclismo urbano



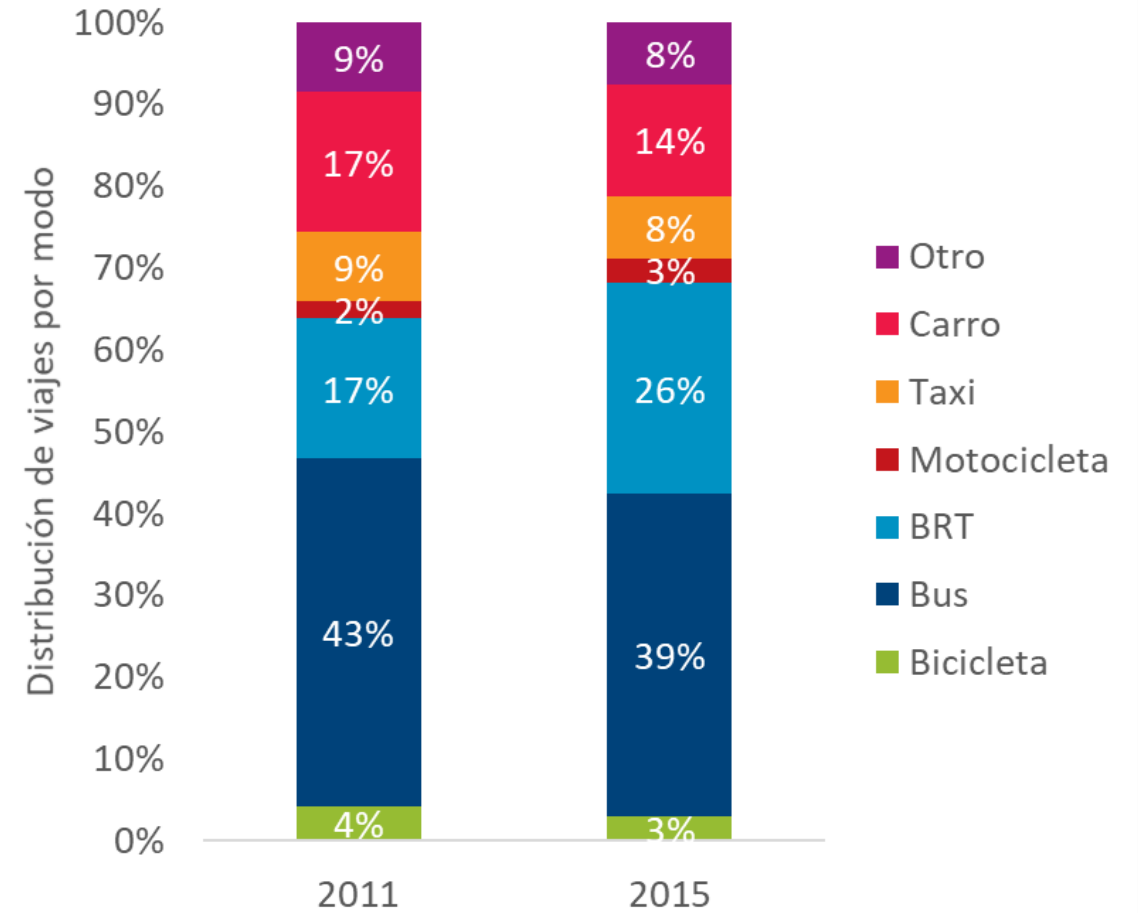
# Acceso

Despacio & WRI – Las mujeres en el transporte en Bogotá: las cuentas (Resultados preliminares)

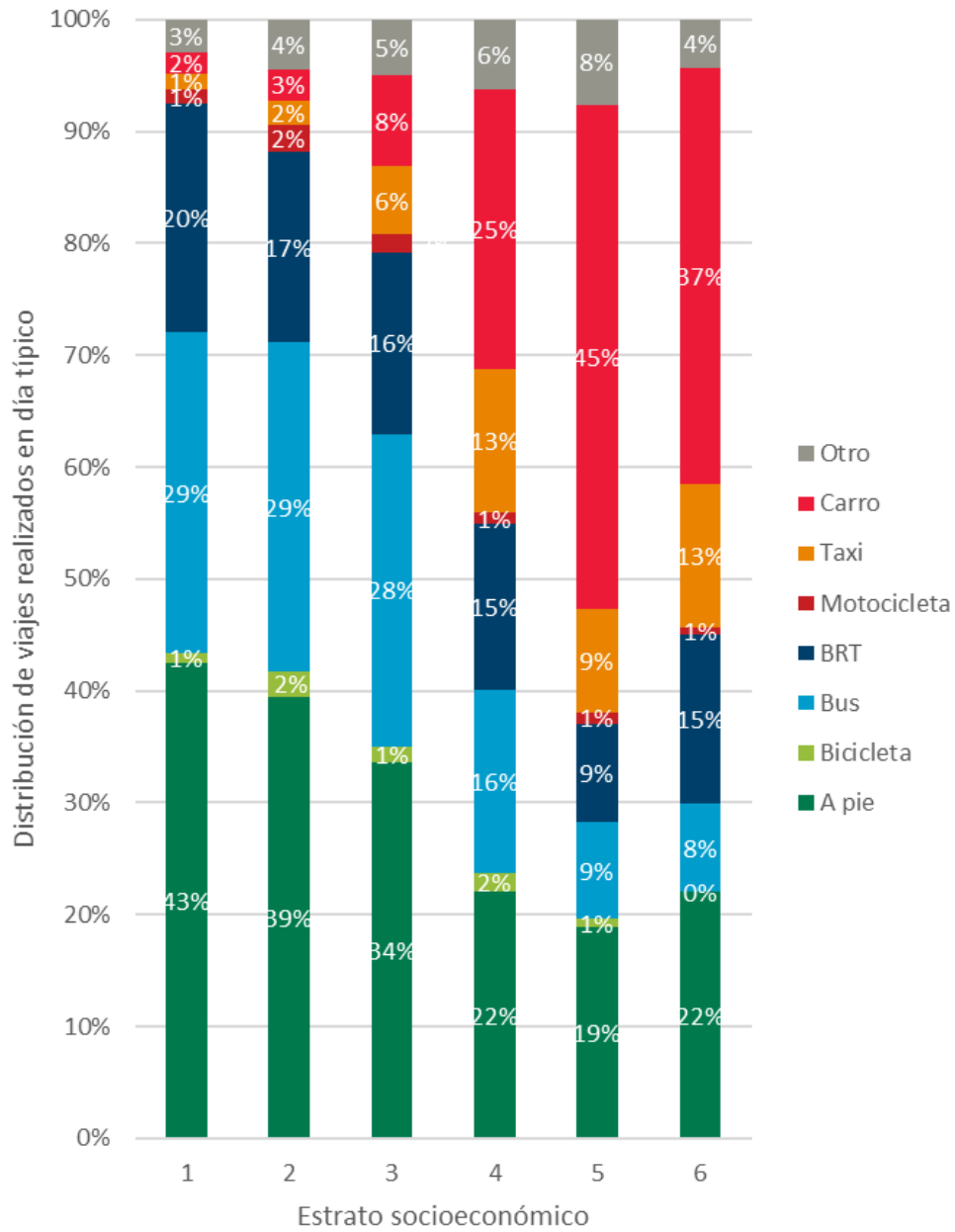
### Distribución de viajes en un día típico por modo y género (2015)



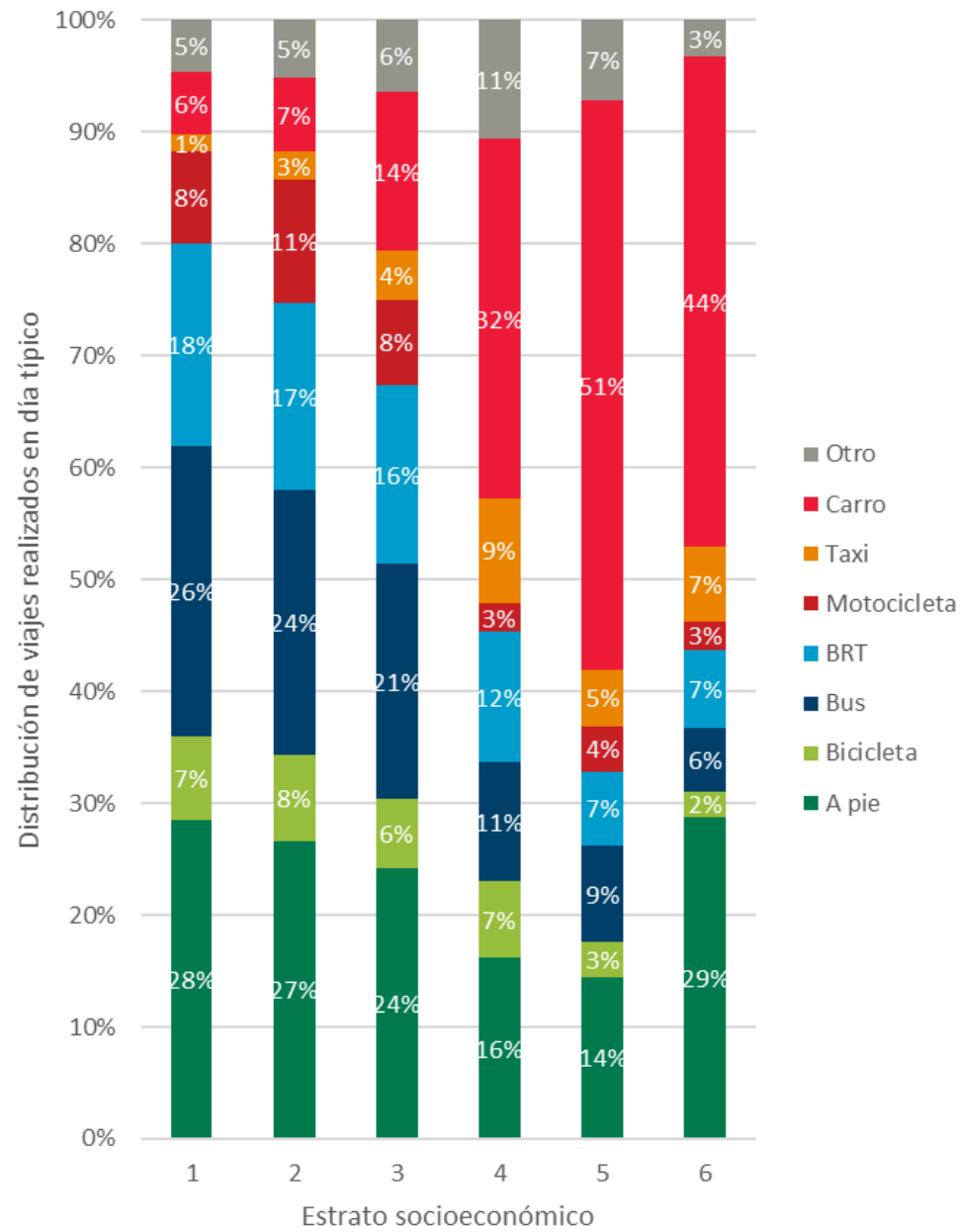
### Distribución de viajes realizados por mujeres en un día típico por modo y año

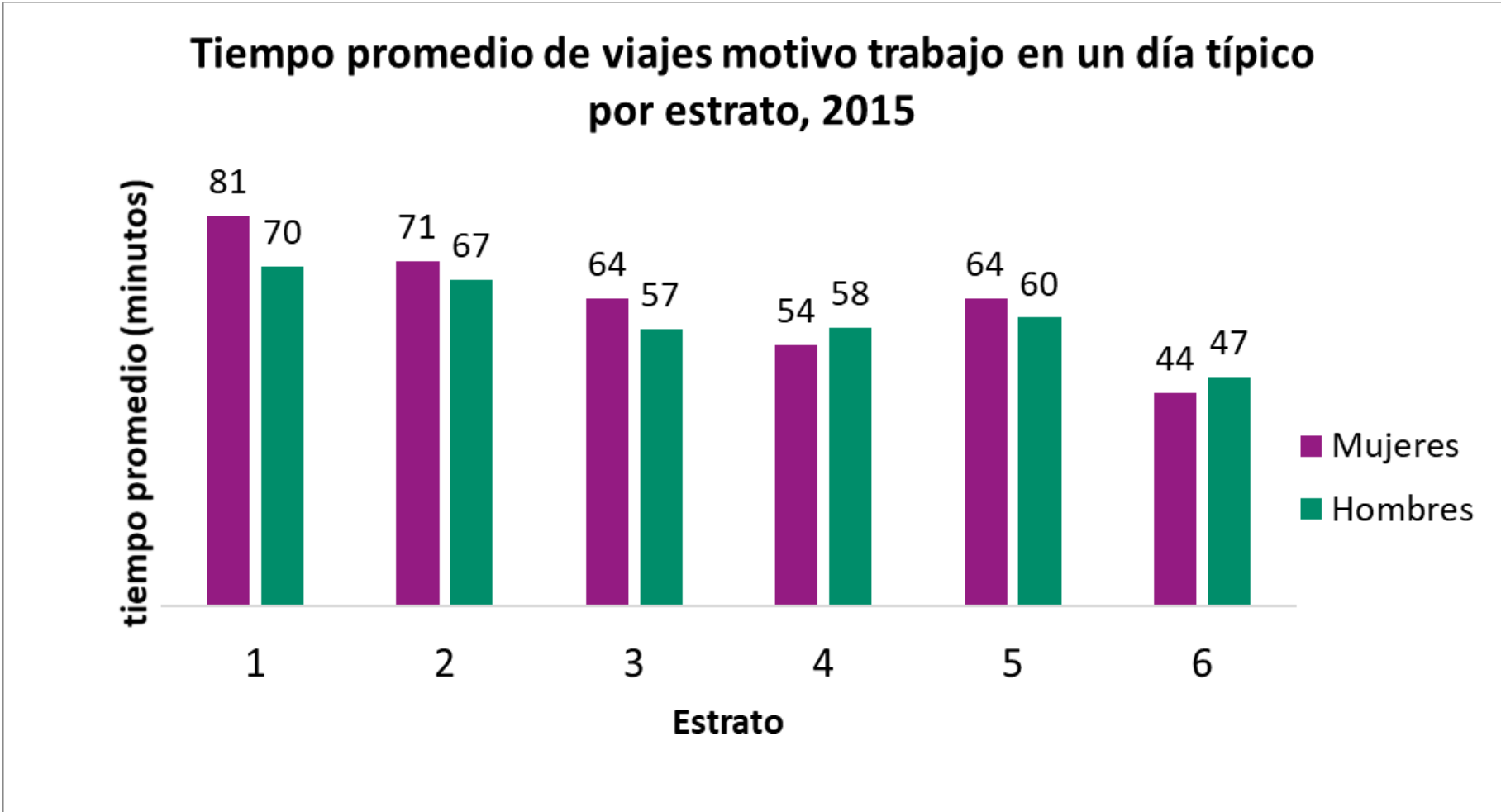


### Distribución modal por estrato de **Mujeres**



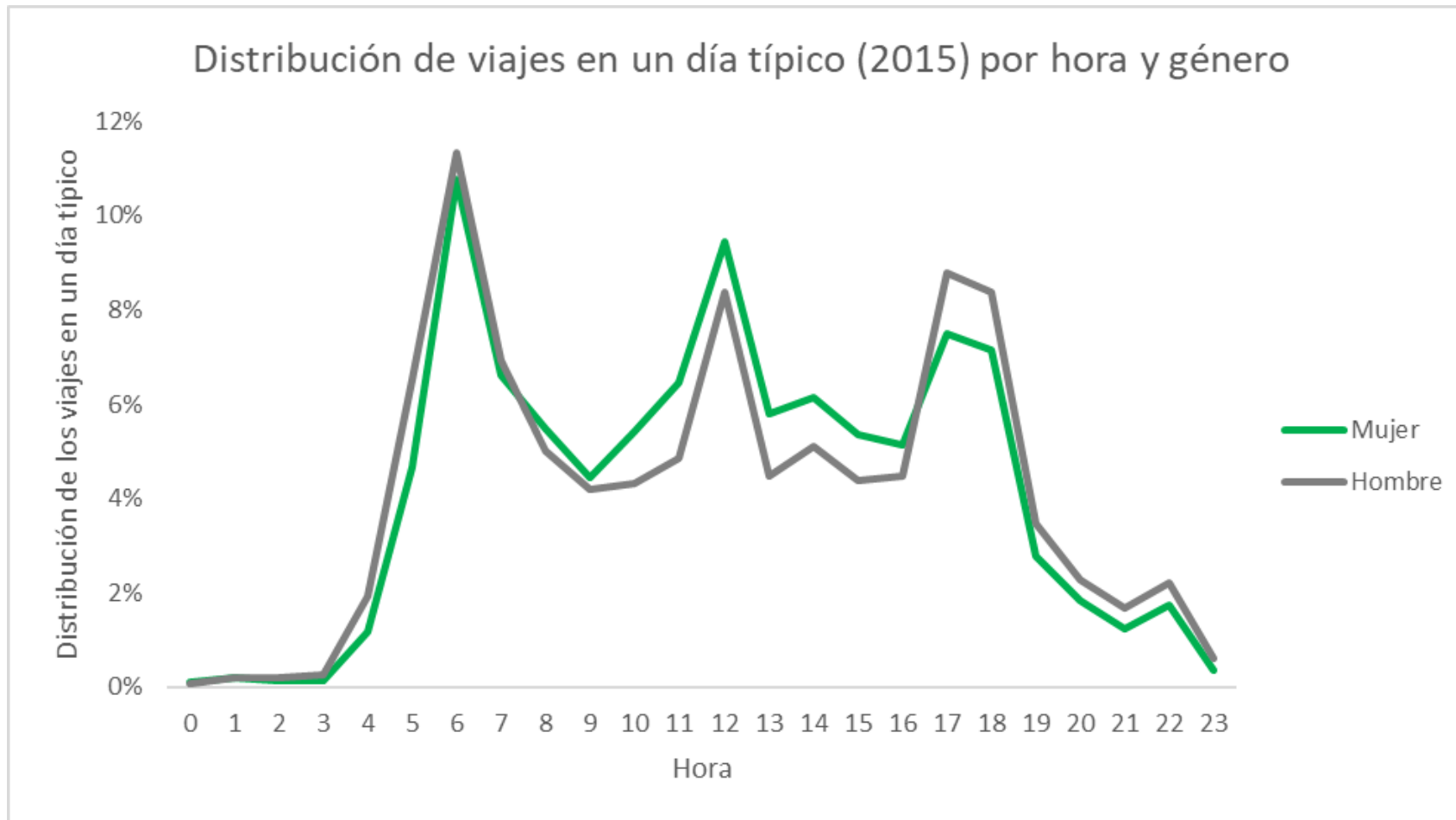
### Distribución modal por estrato de **hombres**





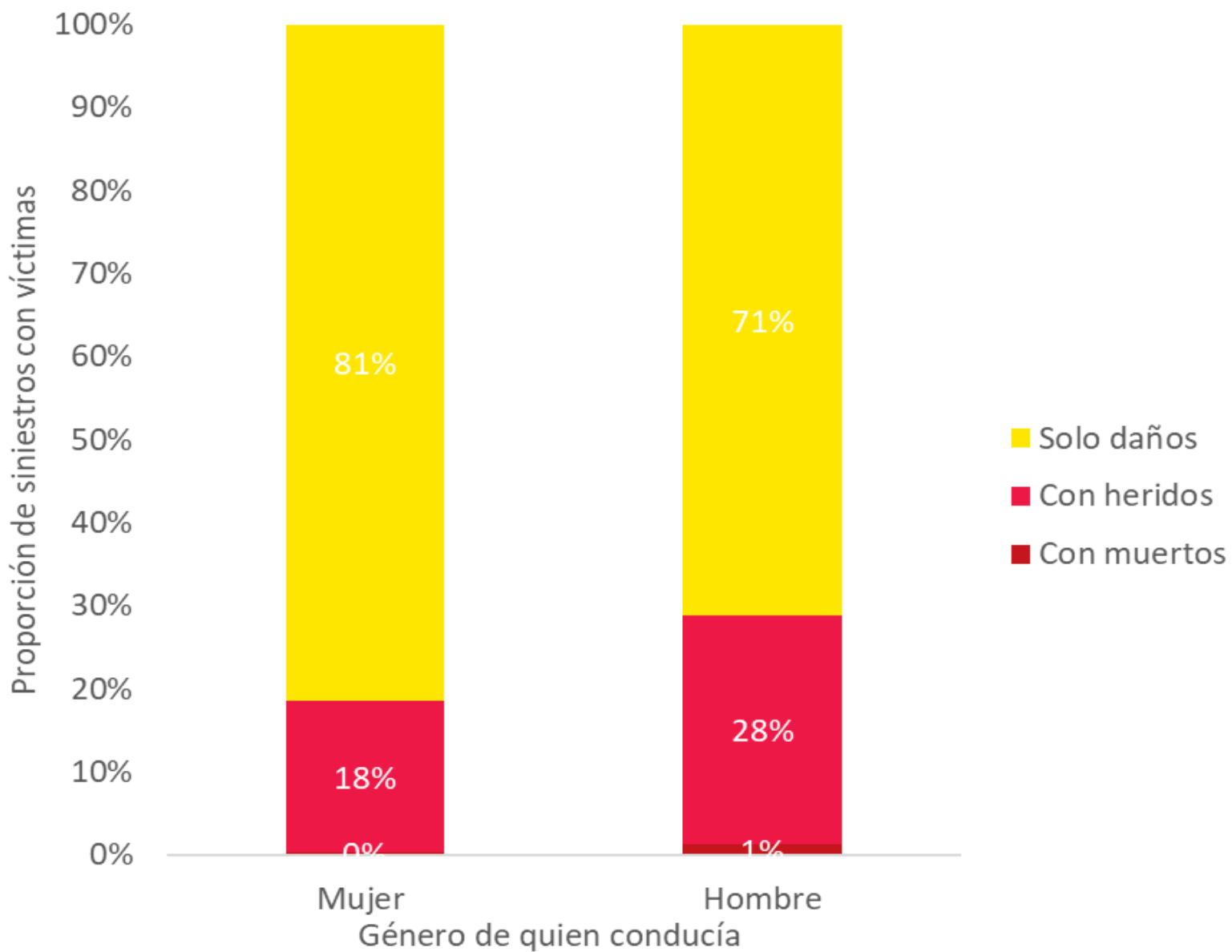
Financiado por la Unión Europea

# Cadena de viajes

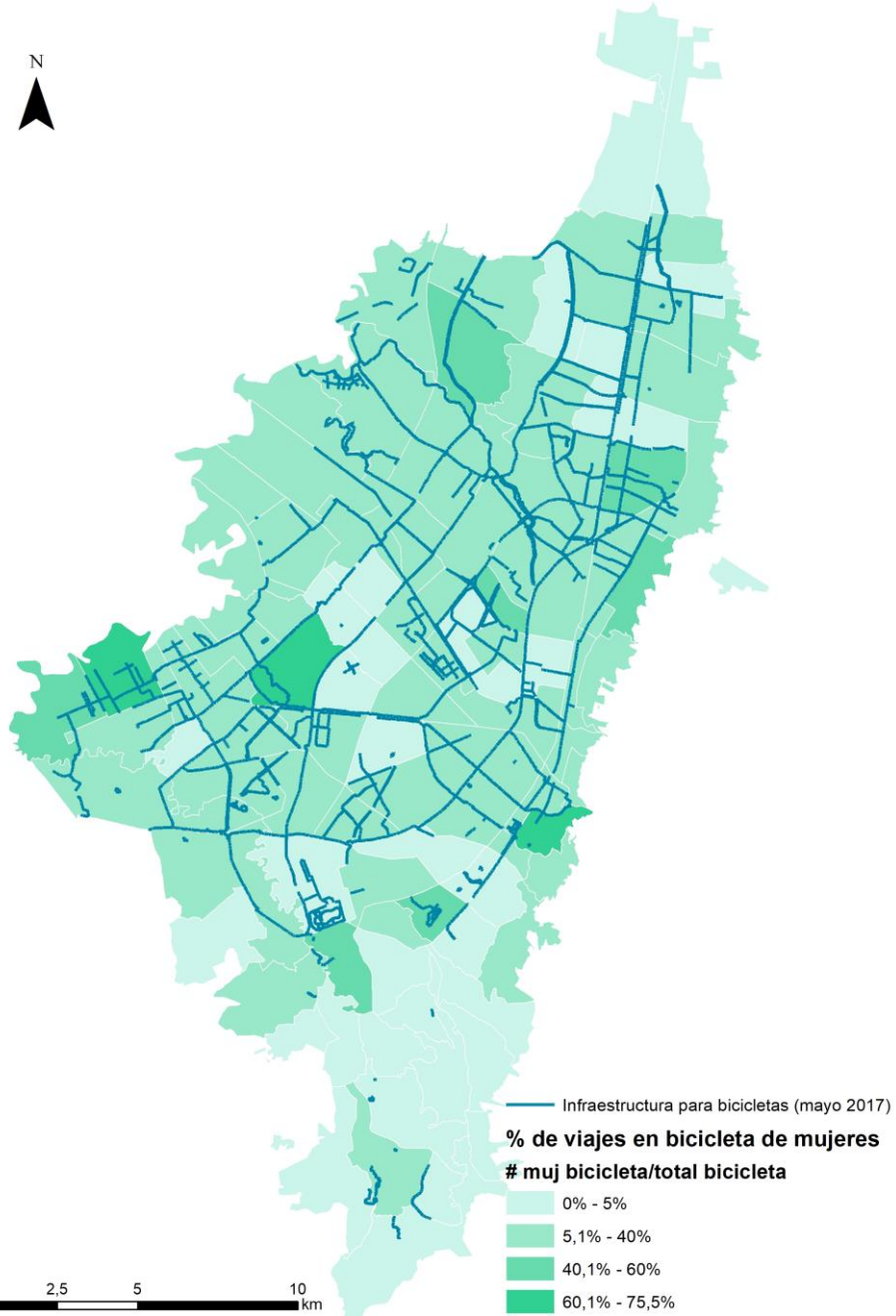


Financiado por la Unión Europea

# Gravedad de los siniestros según el género de quien conducía el bus



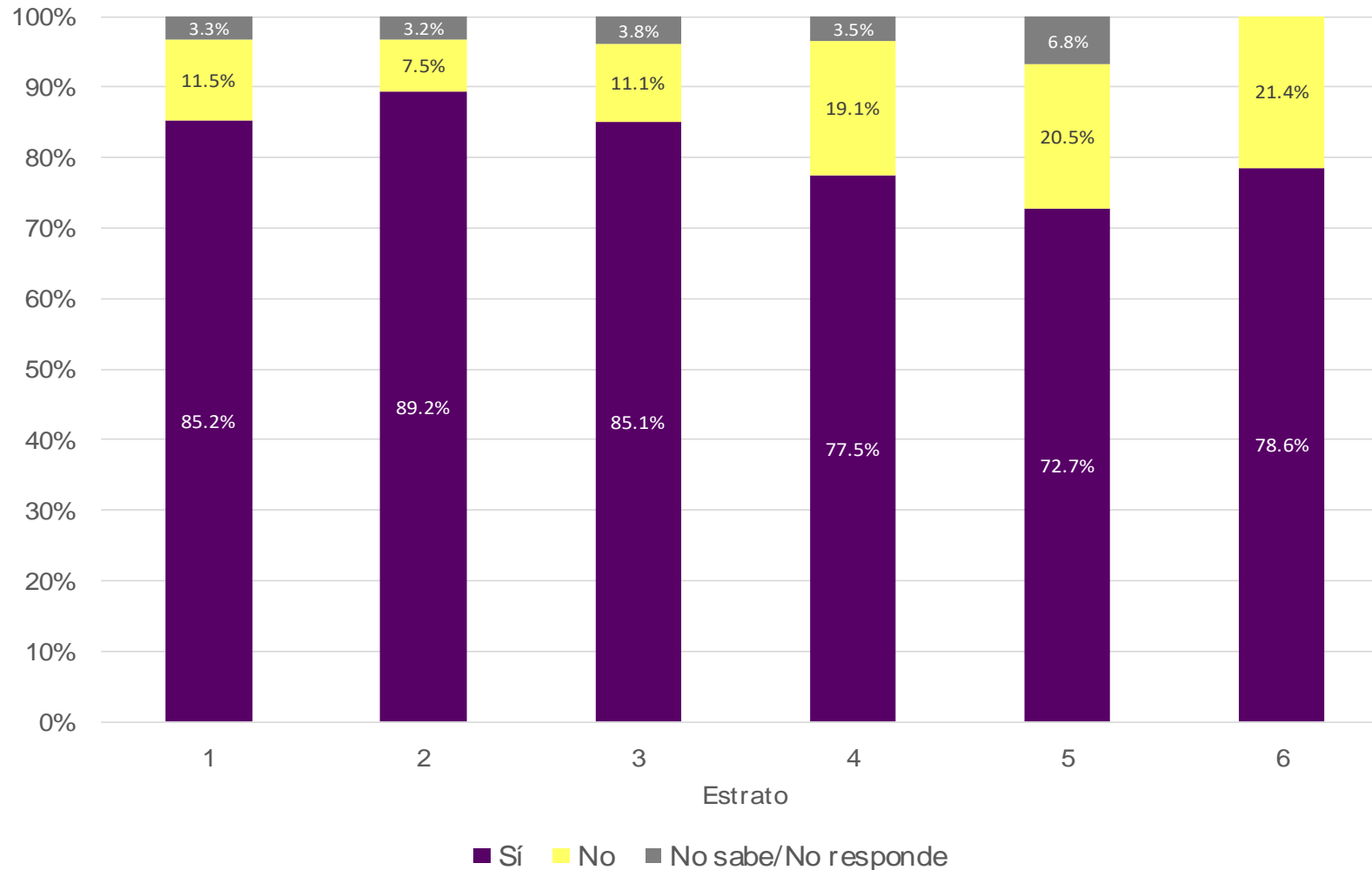
Financiado por la Unión Europea



Financiado por  
la Unión Europea

# Acoso sexual

¿Ha sufrido acoso sexual mientras se moviliza por Bogotá?

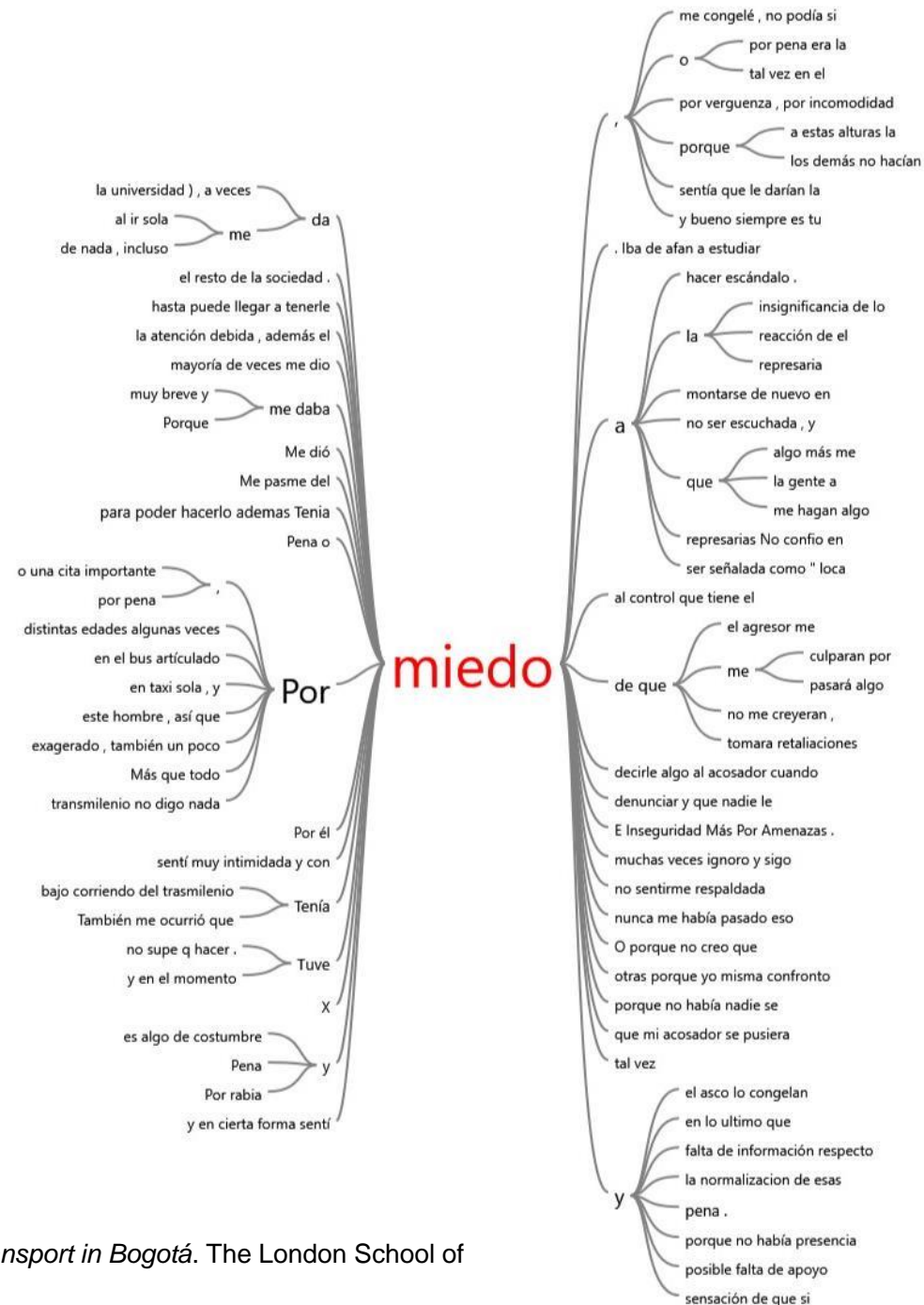


Quiñones, L. M. (2018). *Sexual harassment in public transport in Bogotá*. The London School of Economics and Political Science.

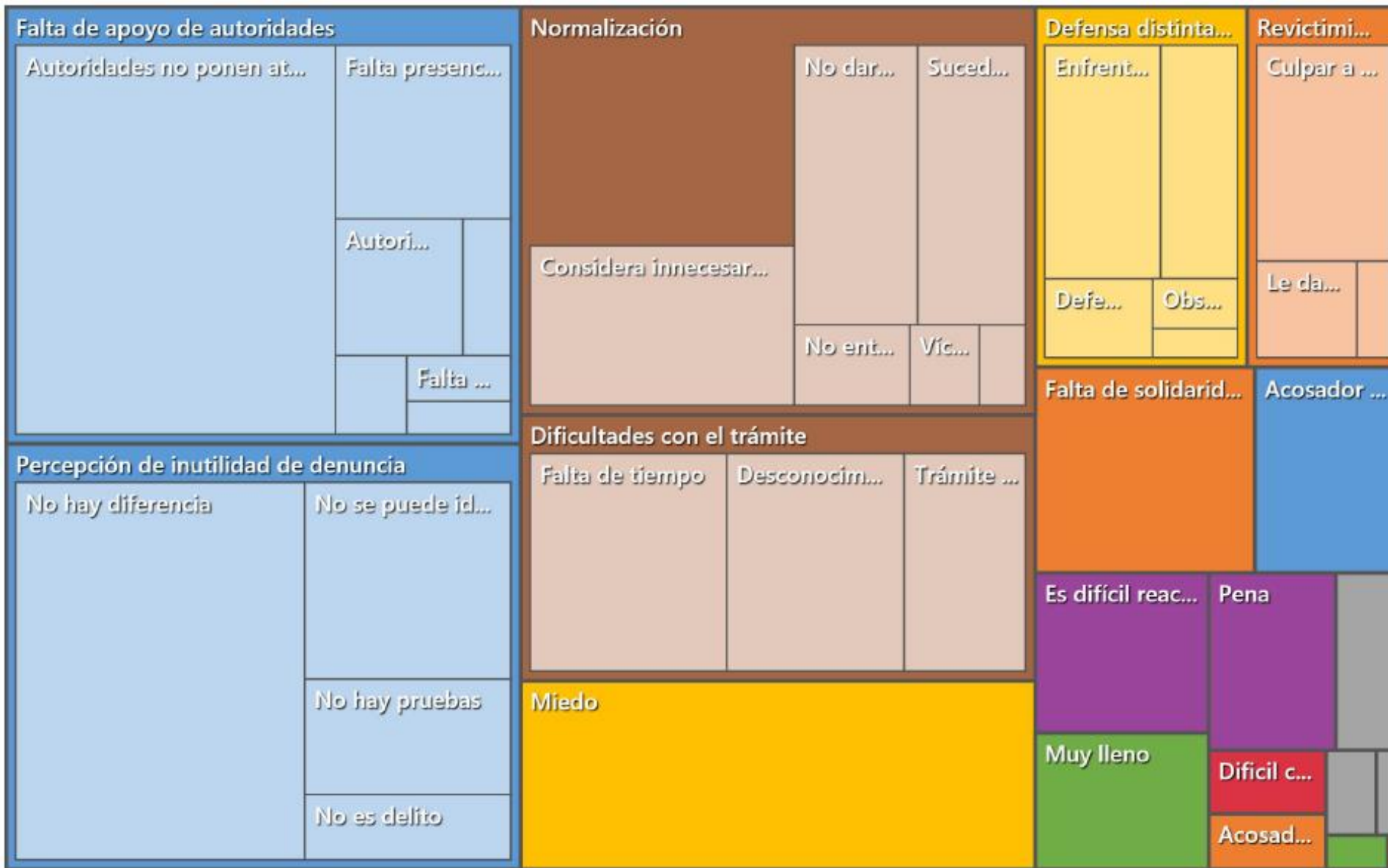


Financiado por la Unión Europea

Fuente: Quiñones, 2018







# Políticas públicas y normas

- Políticas públicas internacionales, nacionales y locales
- Políticas y procedimientos en sistemas de transporte
- Mecanismo de denuncia de acoso sexual

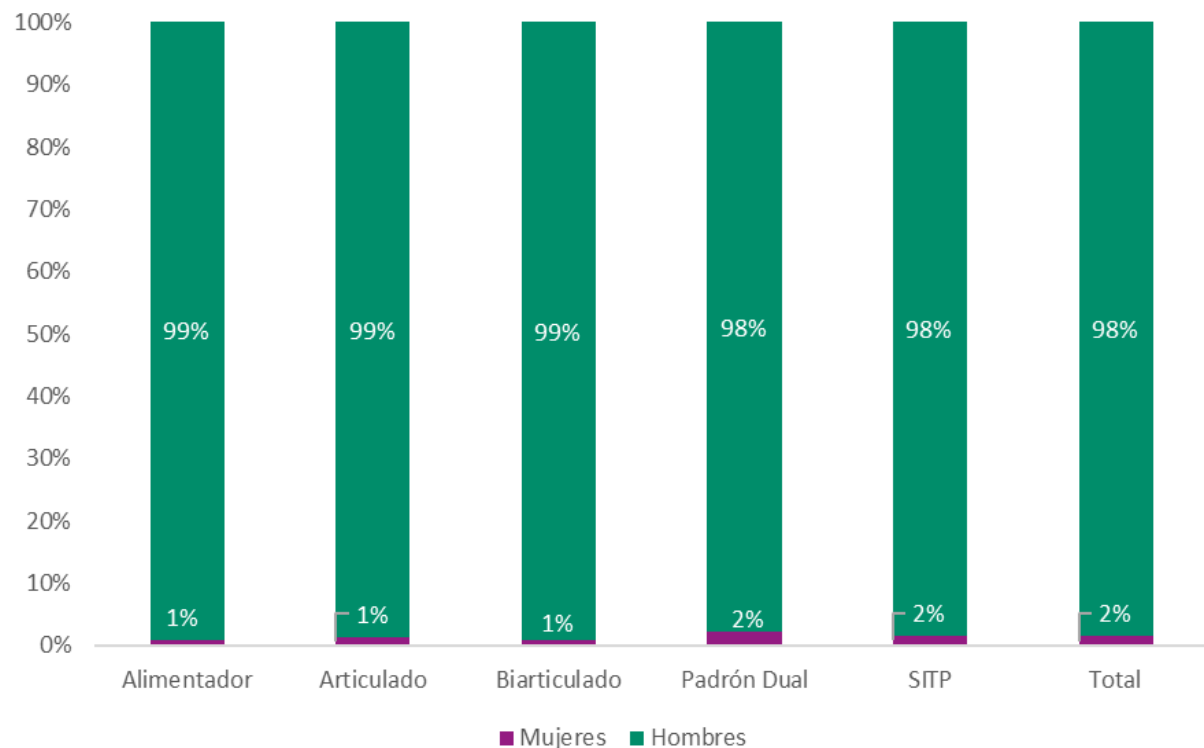


## OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

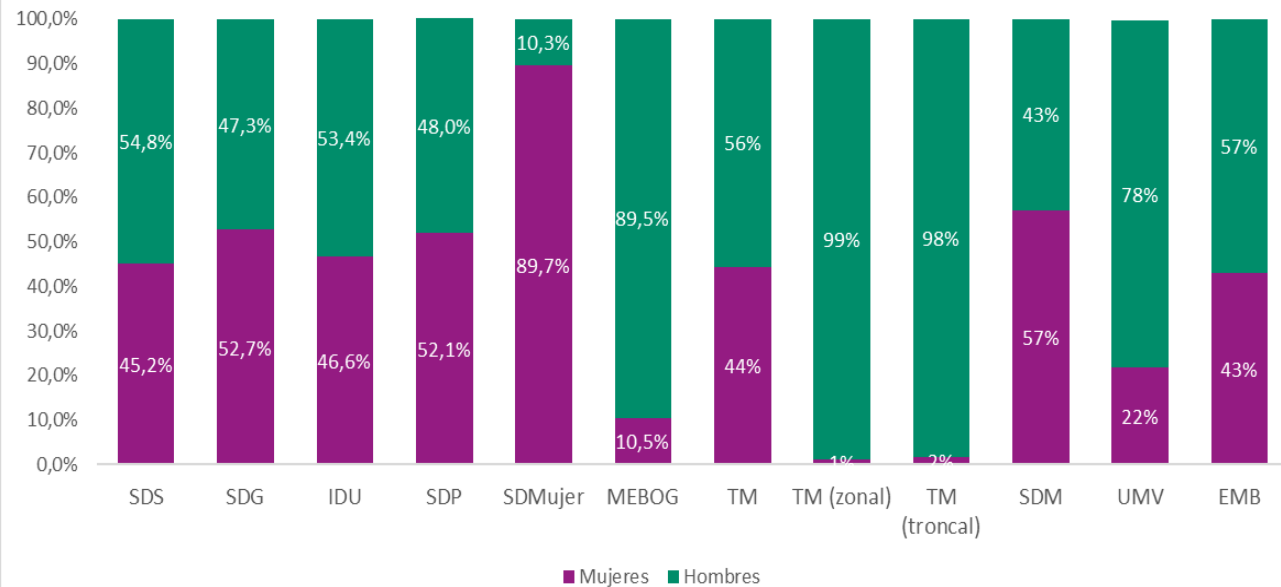


# Empleo

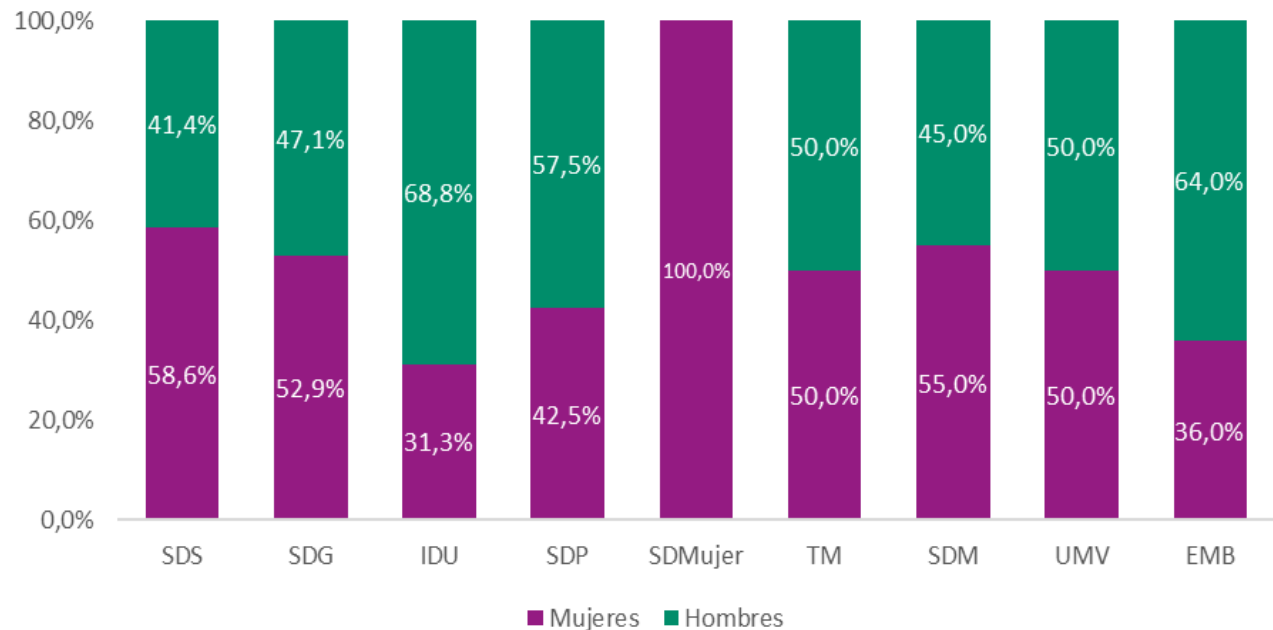
## Paridad de género en los conductores de Transmilenio



## Paridad de género en las entidades distritales relacionadas a la movilidad



## Paridad de género en cargos directivos



# Referencias

- CAF, & FIA Foundation. (2018). *Ella Se Mueve Segura (ESMS) – A study on women’s personal security and public transport in three Latin American cities*. (H. Allen, Ed.). Caracas: CAF and FIA Foundation.
- CEPAL. (2015). *Violencia de género en el transporte público Una regulación pendiente*. Santiago de Chile. Retrieved from [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38862/S1500626\\_es.pdf?sequence=1](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38862/S1500626_es.pdf?sequence=1)
- Despacio & WRI (2019). *Mujeres y transporte en Bogotá: las cuentas* (Publicación futura).
- Garrard, J., Handy, S., & Dill, J. (2012). Women and Cycling. In *City Cycling* (pp. 211–234). Massachusetts, MA: MIT Press.
- Garrard, J., Rose, G., & Lo, S. K. (2008). Promoting transportation cycling for women: The role of bicycle infrastructure. *Preventive Medicine*, 46(1), 55–59. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2007.07.010>
- GIZ. (2007). *Gender and urban transport: smart and affordable- Module 7a Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities*
- Kash, G. (2019). Always on the defensive: The effects of transit sexual assault on travel behavior and experience in Colombia and Bolivia. *Journal of Transport and Health*, 13(June), 234–246. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.04.004>
- Levy, C. (2016). Routes to the just city: towards gender equality in transport planning. In C. O. N. Moser (Ed.), *Gender, Asset Accumulation and Just Cities* (pp. 135–149). London, United Kingdom: Routledge.
- Lecompte, M. C., & Bocarejo, J. P. (2016). Transport systems and their impact con gender equity. *Transportation Research Procedia*, 25, 4245–4257. <https://doi.org/10.1016/j.TRPRO.2017.05.230>
- Palacios, A. (2018). La caminata como modo de transporte para las mujeres en 11 ciudades de América Latina. *Transporte y Desarrollo En América Latina*, 1(2), 47–64. Retrieved from [scioteca.caf.com](http://scioteca.caf.com)
- Quiñones, L. M. (2018). *Sexual harassment in public transport in Bogotá*. The London School of Economics and Political Science.
- Shah, S., Kalpana, V., Vyas, S., & Gadepalli, S. (2017). *Women and urban transport - Draft Policy*.
- Verma, P., López, J. S., & Pardo, C. (2015). *Bogotá 2014 Bicycle Account*. Bogotá: Despacio. Retrieved from [www.bicycleaccount.org](http://www.bicycleaccount.org)



## Cofinanciado por:



## Implementado por:



Financiado por  
la Unión Europea

# GRACIAS

[www.euroclimaplus.org](http://www.euroclimaplus.org)

Síguenos en



@EUROCLIMApus  
@MobiliseCityLAT

@EUROCLIMA\_UE\_AL  
@MobiliseCityLAT

Programa  
EUROCLIMA+  
Platmus LAT

EUROCLIMA+



Financiado por  
la Unión Europea



# EUROCLIMA+

Movilidad Urbana

E8 FINANCIAMIENTO



Financiado por  
la Unión Europea

# Programa Nacional de Transporte Urbano

## Experiencia: Caso Colombia

- Mauricio Cuellar
- Especialista Senior en Transporte
- Bogotá, febrero 2020



Financiado por  
la Unión Europea

# Crecimiento y una agenda de transporte cada vez más sofisticada

## Crecimiento económico empujado por exportaciones y consumo

Crecimiento medio del PIB en la región ha oscilado alrededor del 3% al 4% generando un aumento en el comercio exterior del 6% al 8% y de alrededor del 10% en los flujos de transporte

## Incremento continuo en los niveles de urbanización

Para el 2030, América Latina alcanzará un nivel medio de urbanización del 85%. Ciudades: pilares del crecimiento económico

## Continuo aumento en la motorización

Crecimiento de número de vehículos motorizados por encima de crecimiento del PIB: 130 millones de vehículos adicionales para 2020



Continuo incremento de la demanda de transporte

Impactos sociales y ambientales



# Aspectos críticos que se encuentran relacionados entre sí

## TEMAS CRÍTICOS DEL SECTOR

URBANIZACIÓN RÁPIDA Y EXPANSION DE ÁREAS URBANAS

FALTA DE COORDINACIÓN ENTRE LOS DIFERENTES NIVELES DE GOBIERNO A NIVEL NACIONAL, REGIONAL Y LOCAL.

DEBILIDADES EN LA ORGANIZACIÓN DEL TRANSPORTE DE AUTOBUSES

CRECIMIENTO EXPLOSIVO DEL SECTOR INFORMAL (VANS)

EXCLUSIÓN SOCIAL Y BAJA MOVILIDAD DE LOS SECTORES MÁS POBRES

IMPACTOS AMBIENTALES, SOCIALES Y DE SEGURIDAD VIAL

PROBLEMAS DE FINANCIAMIENTO DEL TRANSPORTE URBANO

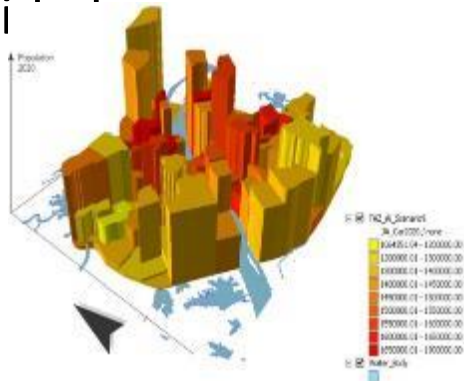
***El mal funcionamiento del sistema de transporte público urbano debilita a las ciudades como generadoras de crecimiento económico***



Financiado por  
la Unión Europea

# Sostenibilidad Social, Financiera y Ambiental

- Algunos pilares de la Movilidad Urbana Sostenible
- Enfoque en viajes no motorizados
  - **Prioridad: modos no motorizados y masivos**
  - **Movilidad compartida: modos motorizados y no motorizados**
  - **Cobros por congestión y contaminación a vehículos particulares**
- Integración Multimodal (bicicleta+bus+metro+cable)
- Cambios en 3D al Diseño urbano: **D**esarrollo Orientado al Transporte; **D**ensidad; **D**iversi



# Experiencia global en Programas Nacionales de Transporte/Movilidad Urbana

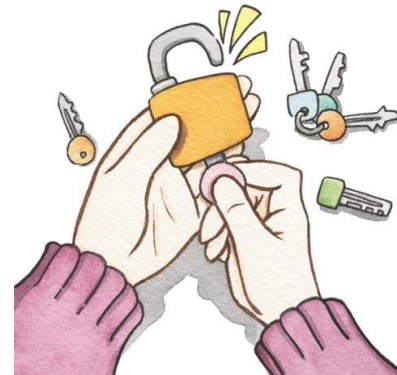
## Experiencia global con diferentes niveles de madurez:

- EEUU, Francia, México, China, India, Colombia, Brasil, Sudáfrica, Alemania, etc.
- Trabajo reciente Banco Mundial:
- Colombia
- México
- China
- India
- Sudáfrica
- Rusia



## Programas adecuados al contexto nacional urbano

- Tamaño del país y nivel de urbanización
- Número de ciudades
- División de poderes
- Recursos monetarios disponibles para las ciudades
- Cultura





# Una mirada al caso colombiano



76% de la población es urbana

Alrededor del **85%** del PIB es generado en las ciudades

1 ciudad con más de 7 millones de habitantes, y 5 ciudades entre 1 y 3 millones

En 2014, 47 ciudades tenían más de 100.000 habitantes y 69 los tendrán para 2050

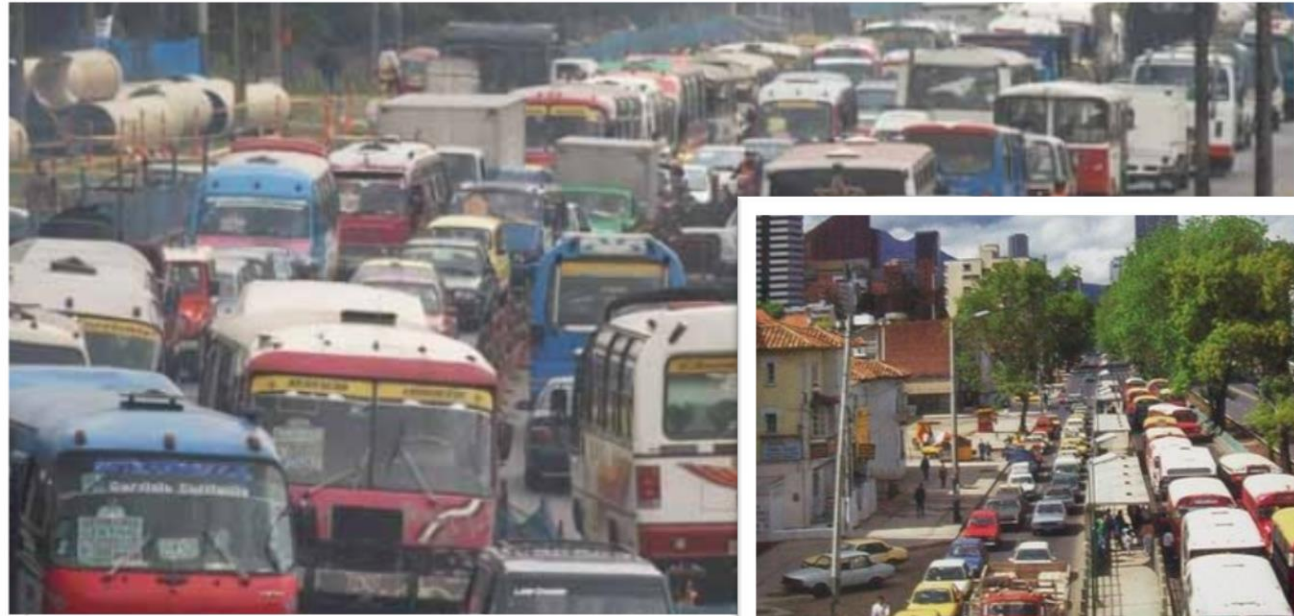


Hacer

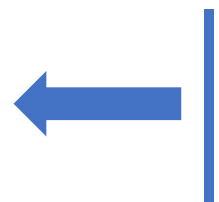


Financiado por la Unión Europea





Antes del Programa

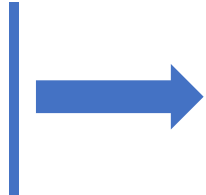


Financiado por la Unión Europea

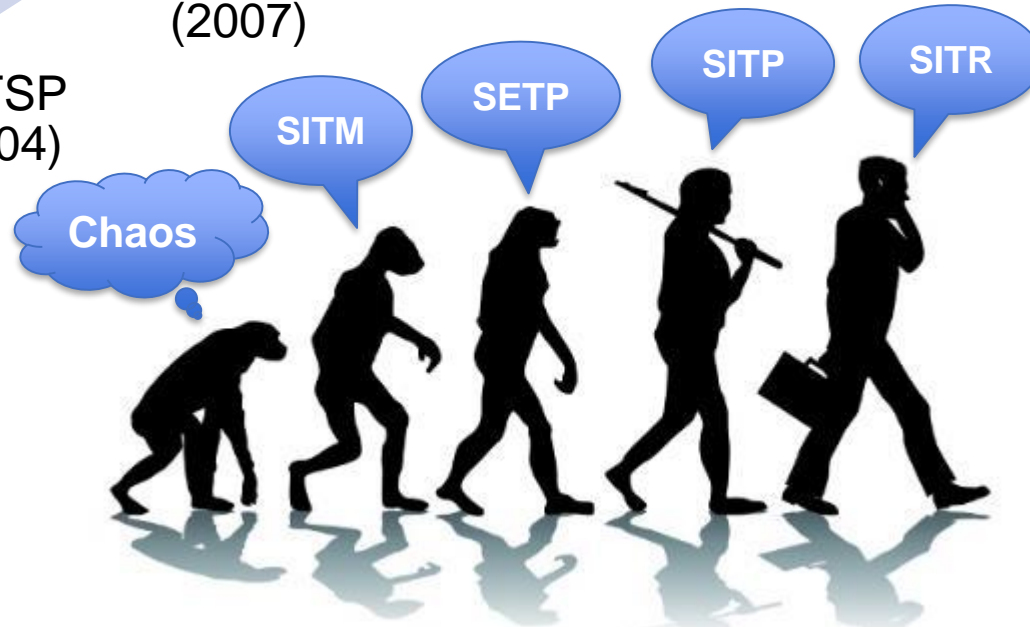
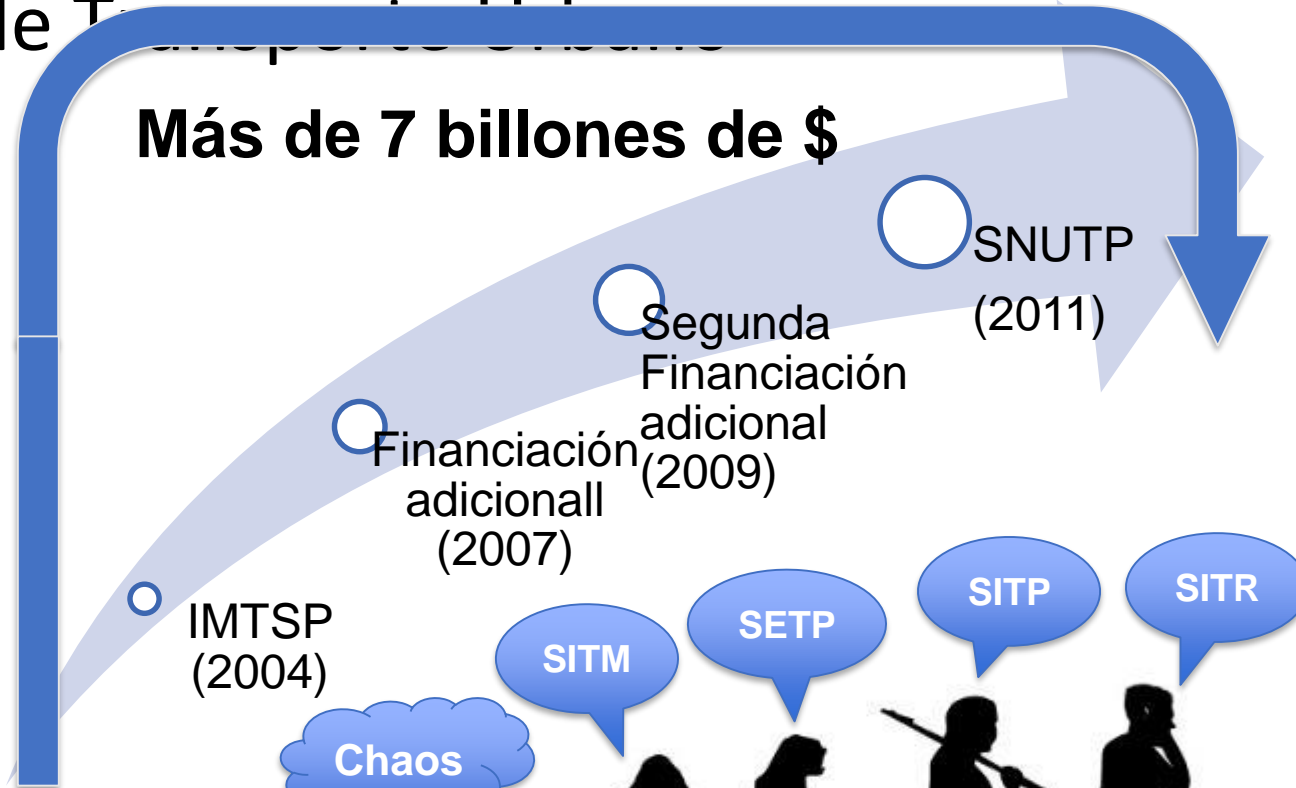




Después del Programa



# Programa Nacional de Transporte Urbano



# Marco Legal

- Ley 310 de 1996
- Decreto 3109 de 1997
- Documentos CONPES de Política Sectorial
- POTs municipales
- Ley del Plan Nacional de Desarrollo (2002-2006)



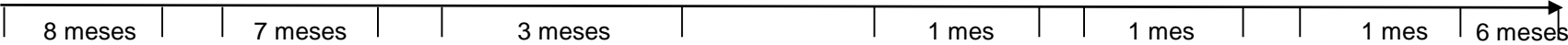


# Avance: Proceso de Planeación Adelantado

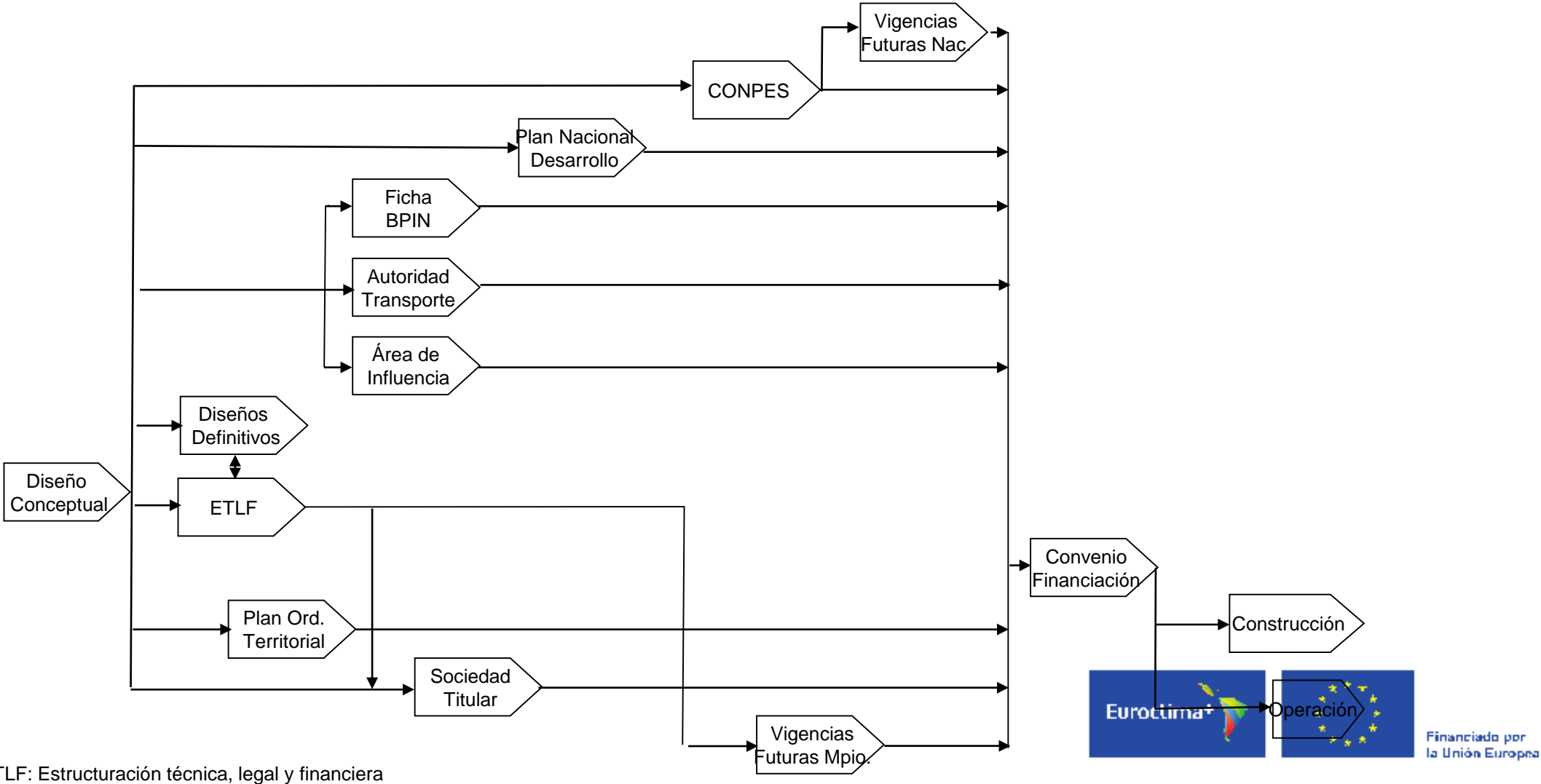
Tipo de estudio	Alcance
Diseño conceptual	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Toma exhaustiva de información y diagnóstico</li> <li>2. Formulación de opciones técnicas</li> <li>3. Diseño funcional y operacional de la mejor opción</li> <li>4. Prediseño infraestructura</li> <li>5. Presupuesto (var. ~20%)</li> </ol>
Estructuración técnica, legal y financiera (ETLF)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Modelación financiera y definición de mecanismos de financiación</li> <li>2. Elaboración de documentos legales</li> <li>3. Promoción y venta del proyecto</li> <li>4. Negociación de la estructura de cofinanciación Municipio - Nación</li> <li>5. Cierre financiero de inversionistas</li> </ol>



# Proceso genérico para desarrollar un SITM



Total: 24 - 30 meses para iniciar construcción



ETLF: Estructuración técnica, legal y financiera

# Esquemas institucionales innovadores para APP

Sector  
Público

Sector  
Privado

Planeación y  
Control

Administración  
de Recursos  
(encargo  
fiduciario)

Desarrollo,  
Contratación de  
los servicios

Sistema de  
Recaudo

Construcción  
de la  
Infraestructura

Adquisición de la  
flota, operación  
y mantenimiento



# Las ciudades que han implementado sus sistemas de transporte...

The image features a map of Colombia with various transport system logos placed over different regions. A gear icon at the bottom right of the map contains the text "USD \$15MILLION TECHNICAL SUPPORT".

**SITM (Sistema Integrado de Transporte Masivo) logos:**

- TRANSMILENIO
- TransCaribe
- METROPLÚS S.A.
- metrolínea nos mueve
- VIVO

**SETP (Sistema Estratégico de Transporte Público) logos:**

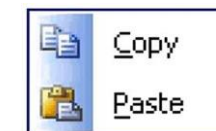
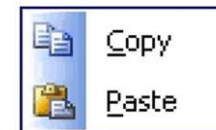
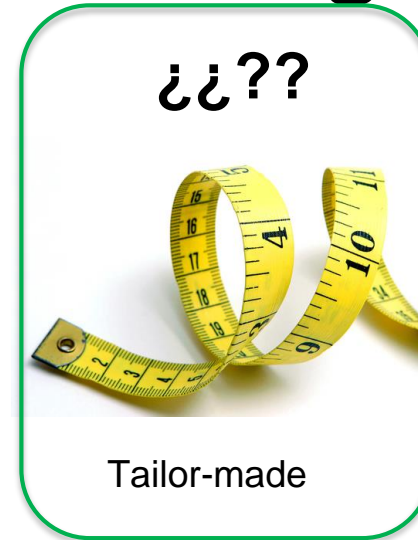
- TRANSFEDERAL avanza
- SIVA SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DE VALLEUPAR
- METRO SABANA S.S.A.S.
- MOVILIDAD FUTURA S.A.S.
- Amable Sistema Estratégico de Transporte Público
- MONTERIA AMABLE SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO
- SETP Santa Marta
- Avante Sistema Estratégico de Transporte Público

**Other logos:**

- TRANSFEDERAL avanza
- SIVA SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DE VALLEUPAR
- METRO SABANA S.S.A.S.
- MOVILIDAD FUTURA S.A.S.
- Amable Sistema Estratégico de Transporte Público
- MONTERIA AMABLE SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO
- SETP Santa Marta
- Avante Sistema Estratégico de Transporte Público



... pero se han basado en el modelo Transmilenio sin considerar sus grandes diferencias



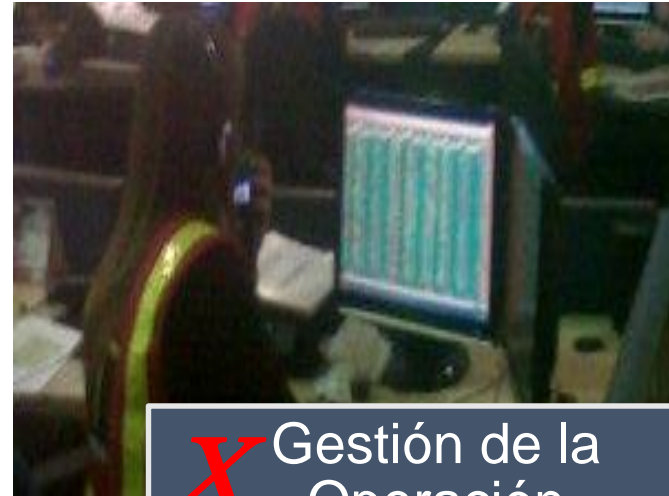
Financiado por la Unión Europea

# Enfocar financiación

Ente Gestor



✓ Construcción  
Infraestructura



✗ Gestión de la  
Operación

Gob. central



✓ Supervisión de  
inversión



✗ Supervisión de  
Operación



# ... dificultades de acceso a financiación de los transportadores



**Proyectos de pequeño tamaño**



**Alto nivel de riesgo y complejidad**



Necesidad de buscar mecanismos para acercar a las empresas transportadoras a fuentes de financiación para compra/renovación de flota





Con la imp



Necesidad de Fortalecimiento Institucional

identificado importantes retos...

Component	Cali	Barranquilla	Bucaramanga	Pereira
Agency	7.0	7.0	6.85	11.73
Scrapping	5.0	9.04		
Infrastructure	3.0	8.67	11.75	
Tariff Collection	13.0	5.97	13.5	10.03
Operators	68.0	69.32	67 (approx.)	78.06
Transport Authority			CO\$5/pas	
Contingency Fund	6.0			
Fiduciary				
Total				

Revisión de esquemas financieros



Aumento de la Motorización



Informalidad - Mototaxi



Financiado por la Unión Europea

...y aspe



Alta Demanda – Riesgo en la calidad

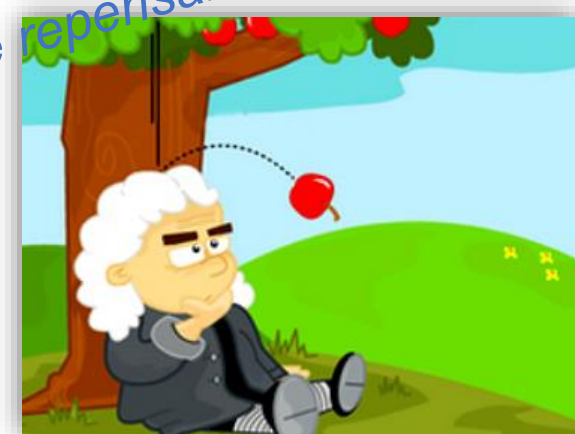


Ausencia de Control

System	Estimated Demand for SITM	Real Demand of the SITM	Difference %
Cali	1.067.000	487.606	46%
Barranquilla	244.000	115.519	47%
Bucaramanga	380.000	142.221	37%
Pereira	140.000	95.677	68%

Baja Demanda – Riesgos financieros

Es tiempo de repensar el modelo



# El PND abre las puertas a este cambio

Plan Nacional  
de Desarrollo  
2018-2022

Pacto por  
Colombia  
pacto por  
la equidad

- Art 96. Planes de movilidad sostenible y segura para municipios, distritos y áreas metropolitanas.
- Art 97. Otras fuentes de financiación para los sistemas de transporte.
- Art 98. Sostenibilidad de sistemas de transporte
- Art 99. Apoyo a los sistemas de transporte
- Art 100. Cofinanciación de sistemas de transporte.
- Art. 107. Avaes y garantías en el marco de la cofinanciación de sistemas de transporte.
- Art 117. Sistema de recaudo y sistema de gestión y control de flota de transporte.
- Art 301. Inserción de los sistemas ferroviarios.
- Art. 305. Cofinanciación de Sistemas de Transporte masivo que se conecten con los aeropuertos.
- Art. 306. Destinación de Multas y sanciones.



Financiado por  
la Unión Europea

# Artículo 97º. Otras fuentes de financiación para los sistemas de transporte



## Recursos propios territoriales

- Destinación establecida mediante **decreto o acuerdo**
- Requiere la **garantía de la permanencia en el tiempo** de los recursos
- Requiere el concepto del **Confis territorial**
- Debe estar incluido en el **Marco de Gasto de Mediano Plazo**



## Uso de parqueaderos en o fuera de vía

- **Tributo** sobre las tarifas al usuario
- Reconoce la **autonomía territorial** al delegar en los órganos municipales (concejos o asambleas) la definición de los elementos del tributo



## Estacionamiento en vía pública

- **Contraprestación económica** por el uso del espacio público para estacionamiento
- **Es un ingreso no tributario.** Surge por la explotación de un bien de uso público



## Infraestructura nueva para minimizar la congestión

- **Contraprestación económica** por el uso de vías nuevas para disminuir la congestión
- **Es un ingreso no tributario.** Surge por la explotación de un bien de uso público
- El precio al usuario debe considerar el **tipo de vía, la temporalidad, el tipo de servicio, de vehículo o número de pasajeros.**



Financiado por  
la Unión Europea

Fuente: DNP



# Artículo 97º. Otras fuentes de financiación para los sistemas de transporte



## Áreas con restricción vehicular

- **Contraprestación económica** por el acceso a áreas con restricciones vehiculares
- **Es un ingreso no tributario.** Surge por la explotación de un bien o servicio de uso público
- El precio al usuario debe considerar el **tipo de vía, la temporalidad, el tipo de servicio, de vehículo o número de pasajeros.**



## Multas de tránsito

- Máximo el **60 % de lo recaudado** (sobre el valor que le corresponde a la entidad territorial)
- Requiere de un **análisis técnico y financiero** que justifique la destinación de los recursos



## Transporte público complementario

- **Factor tarifario** sobre las tarifas al usuario del transporte público complementario
- Priorización de recursos para **SITM o SETP**



## Derecho real accesorio de superficie

- Permite a un tercero **explotar infraestructura de transporte** sin necesidad de adquirir el suelo
- Plazo de **30 años** (prórroga máxima de 20 años)
- La explotación no puede afectar el **uso público de la infraestructura de transporte**



Financiado por  
la Unión Europea

Fuente: DNP

# Artículo 100. Cofinanciación Sistemas de Transporte

La Nación podrá cofinanciar entre el 40% y el 70% de los costos de **infraestructura física, sistemas inteligentes de transporte** y adquisición total o parcial de **vehículos nuevos** o material rodante nuevo de **bajas o cero emisiones**, que garanticen **accesibilidad para población en condición de discapacidad**, en proyectos de sistemas de transporte público colectivo o masivo



<sup>1</sup> Ministerio de Hacienda y Crédito Público

<sup>2</sup> Objetivos de Desarrollo Sostenible

Se podrá autorizar vigencias futuras de acuerdo con el respectivo cupo sectorial de APP

Fuente: DNP

Financiado por la Unión Europea

# Mirando hacia una movilidad de bajas emisiones

Medellín, Cali y Bogotá han lanzado licitaciones para la adquisición de buses eléctricos, junto a ellas otras ciudades colombianas están explorando la adquisición de flota eléctrica para sus sistemas



Este **cambio de tecnología** tiene muchos factores asociados que deben considerarse para lograr una operación adecuada debido a sus grandes diferencias con otros tipos de combustibles (autonomía de las baterías con condiciones de operación normales, tiempos de carga prolongados, puntos de recarga, etc.).



Financiado por  
la Unión Europea



# Reflexiones del Programa

El PNTU es un programa referente a nivel internacional

- Participación de la Nación, financiación N/L, sobretasa a la gasolina, desarrollo de capacidad local, innovación, salvaguardas ambientales y sociales
- Inversión en infraestructura es históricamente de las más altas para las ciudades

Objetivos: mejorar accesibilidad (particularmente por los pobres), atraer personas desde transporte particular, aumentar productividad y bienestar

Mejorar la situación que existe: Liderazgo de gobierno local, especial atención a los aspectos operativos, contratos donde todos ganen. Tarifas? Quien paga los costos?

Hay mecanismos alternativos para lograr objetivos?



# Muchas Gracias!

- **Mauricio Cuellar**
- [mcuellar@worldbank.org](mailto:mcuellar@worldbank.org)
- +5713263600



Financiado por  
la Unión Europea

# EUROCLIMA+

Movilidad Urbana

E8 FINANCIAMIENTO

Quien paga que en materia de transporte urbano

Priscille DE CONINCK, AFD



Financiado por  
la Unión Europea



# ¿ QUIÉN PAGA QUÉ EN LO REFERENTE TRANSPORTE URBANO ?

Guía de buenas prácticas

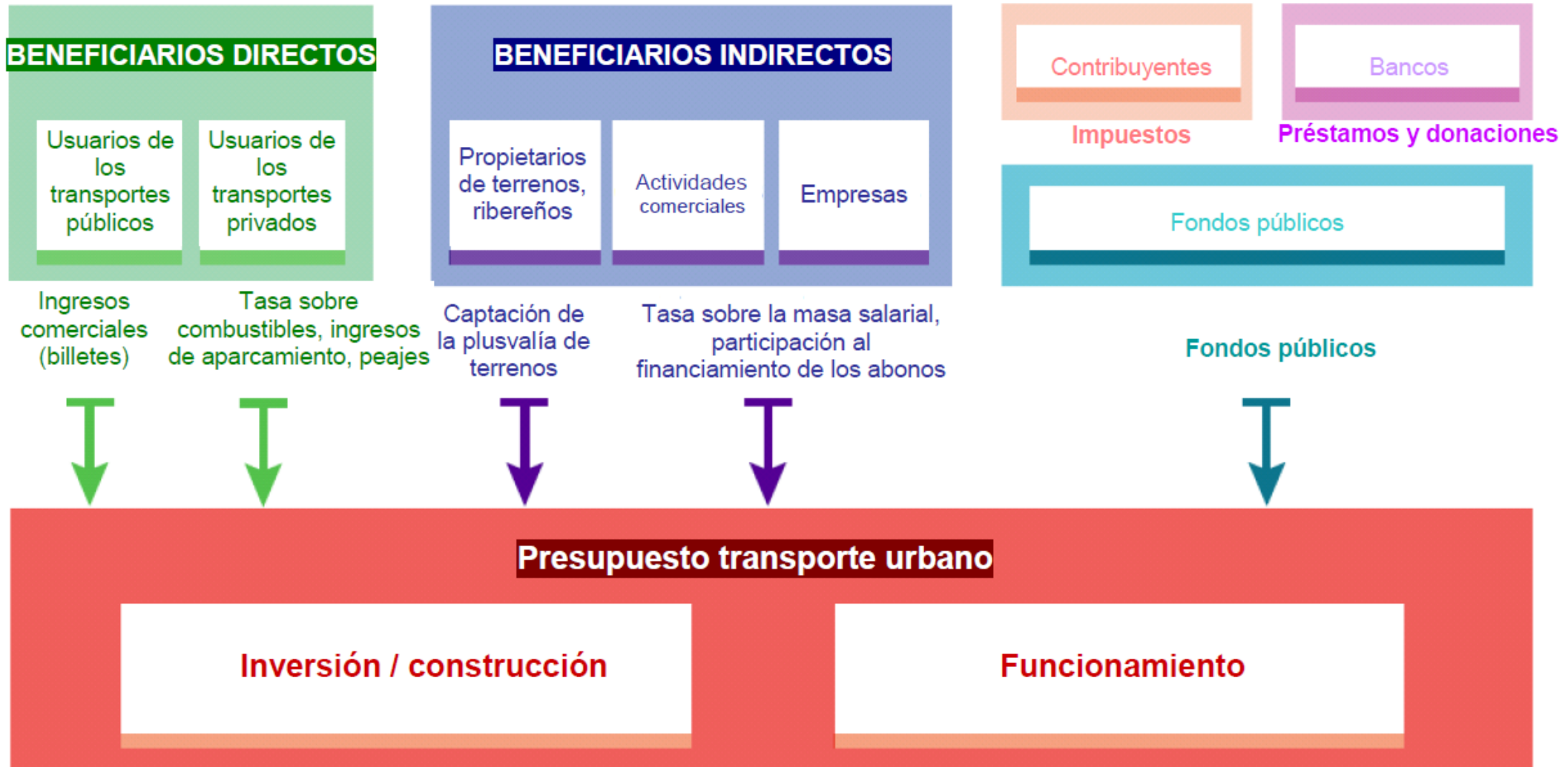
Edición 2014

<http://www.codatu.org/wp-content/uploads/Quien-paga-que-ES.pdf>

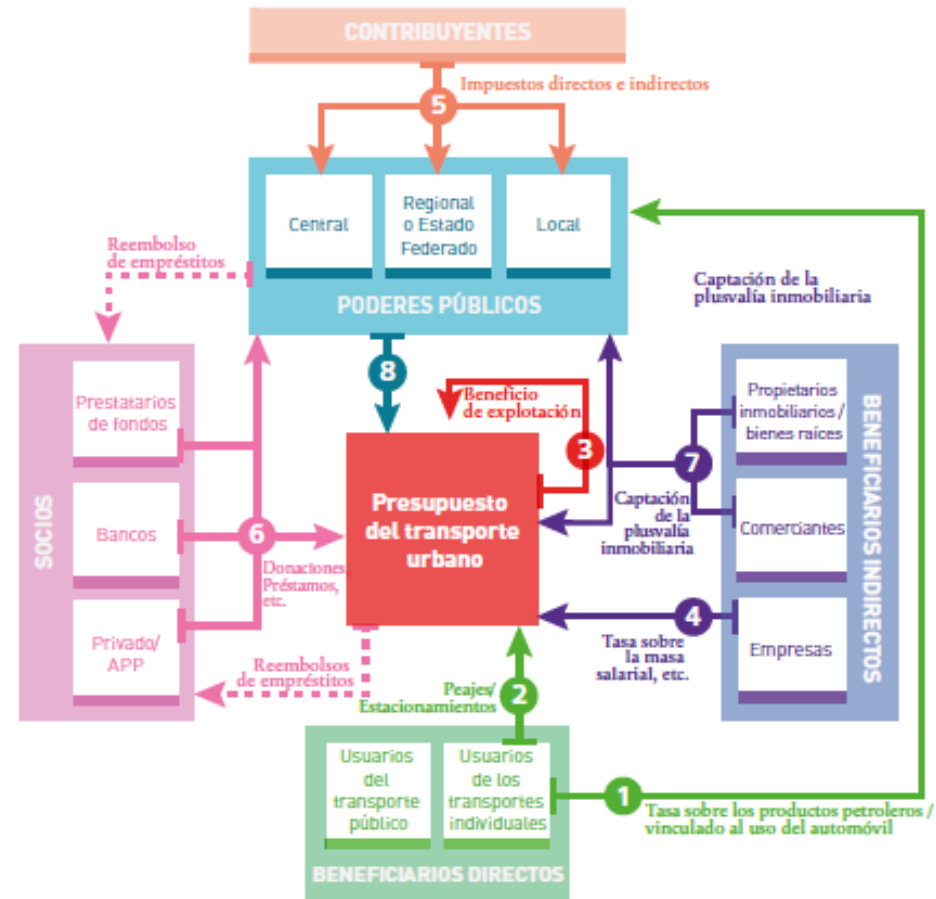


Financiado por  
la Unión Europea

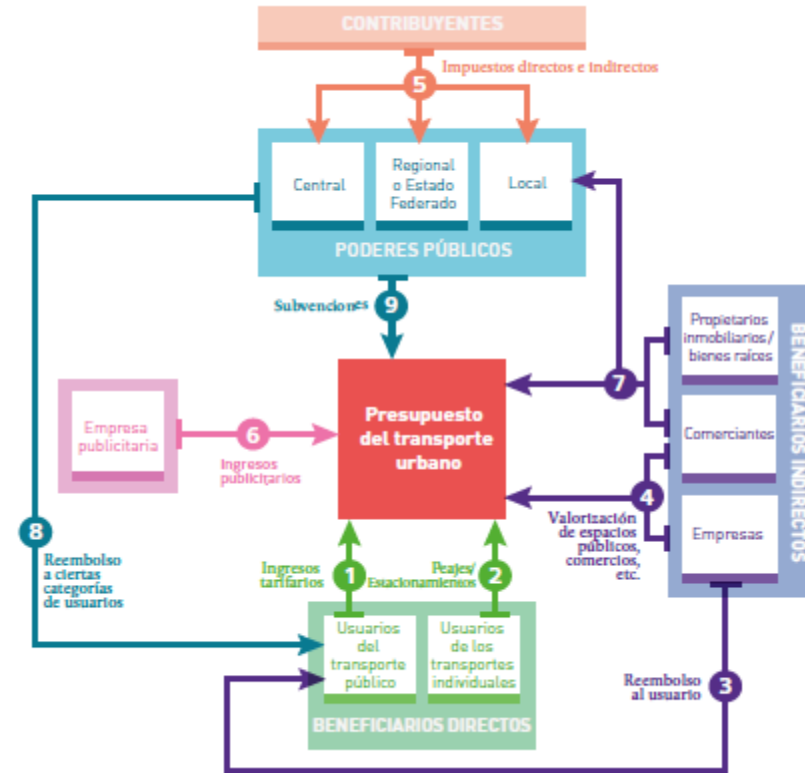
# Quien contribuye al presupuesto de la movilidad urbana?



# Inversion



# Operacion





# Operacion

## Ingresos de operacion

Ingresos tarifarios

Compensacion tarifas sociales

Ingresos diversos (publicidad, alquiler tiendas, etc)

Ingresos nuevos (derechos de construccion, etc.)

## Gastos de operacion

Gastos de personal (70%)

Consumos – energia / combustible

Mantenimiento – reparacion - repuestos

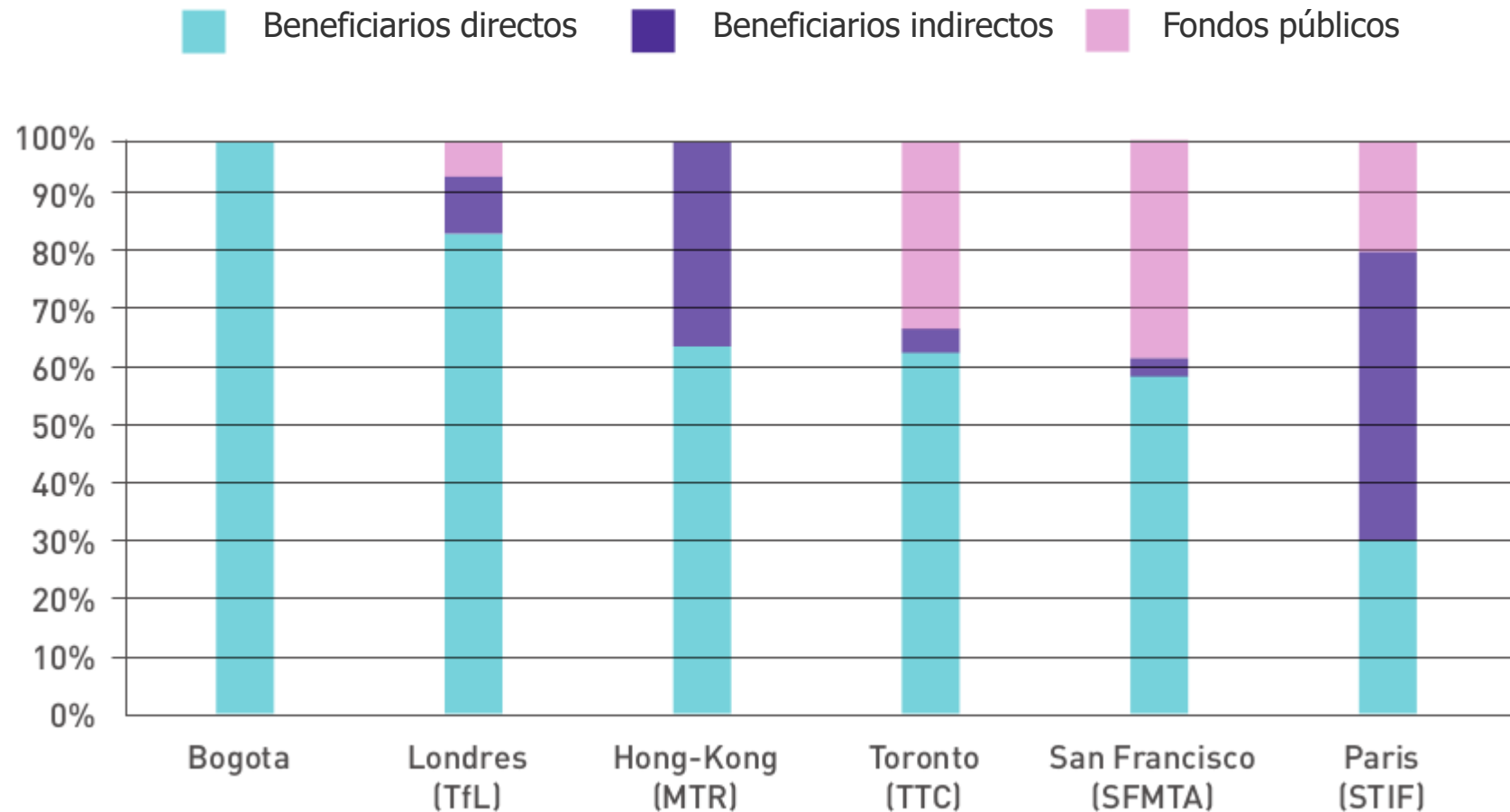
Impuestos y tasas

## Excedente bruto de operacion

Amortiguamiento

Subsidio de equilibrio

# Esquemas de financiamiento desiguales



El usuario paga para el servicio que usa

**BENEFICIARIOS DIRECTOS**

Usuarios de los transportes públicos

Usuarios de los transportes privados

**BENEFICIARIOS INDIRECTOS**

Propietarios de terrenos, ribereños

Actividades comerciales

Empresas

Contribuyentes

Bancos

Fondos públicos

Ingresos comerciales (billetes)

Tasa sobre combustibles, ingresos de aparcamiento, peajes

Captación de la plusvalía de terrenos

Tasa sobre la masa salarial, participación al financiamiento de los abonos

Impuestos

Préstamos y donaciones

Fondos públicos



**Presupuesto transporte urbano**

Inversión / construcción

Funcionamiento

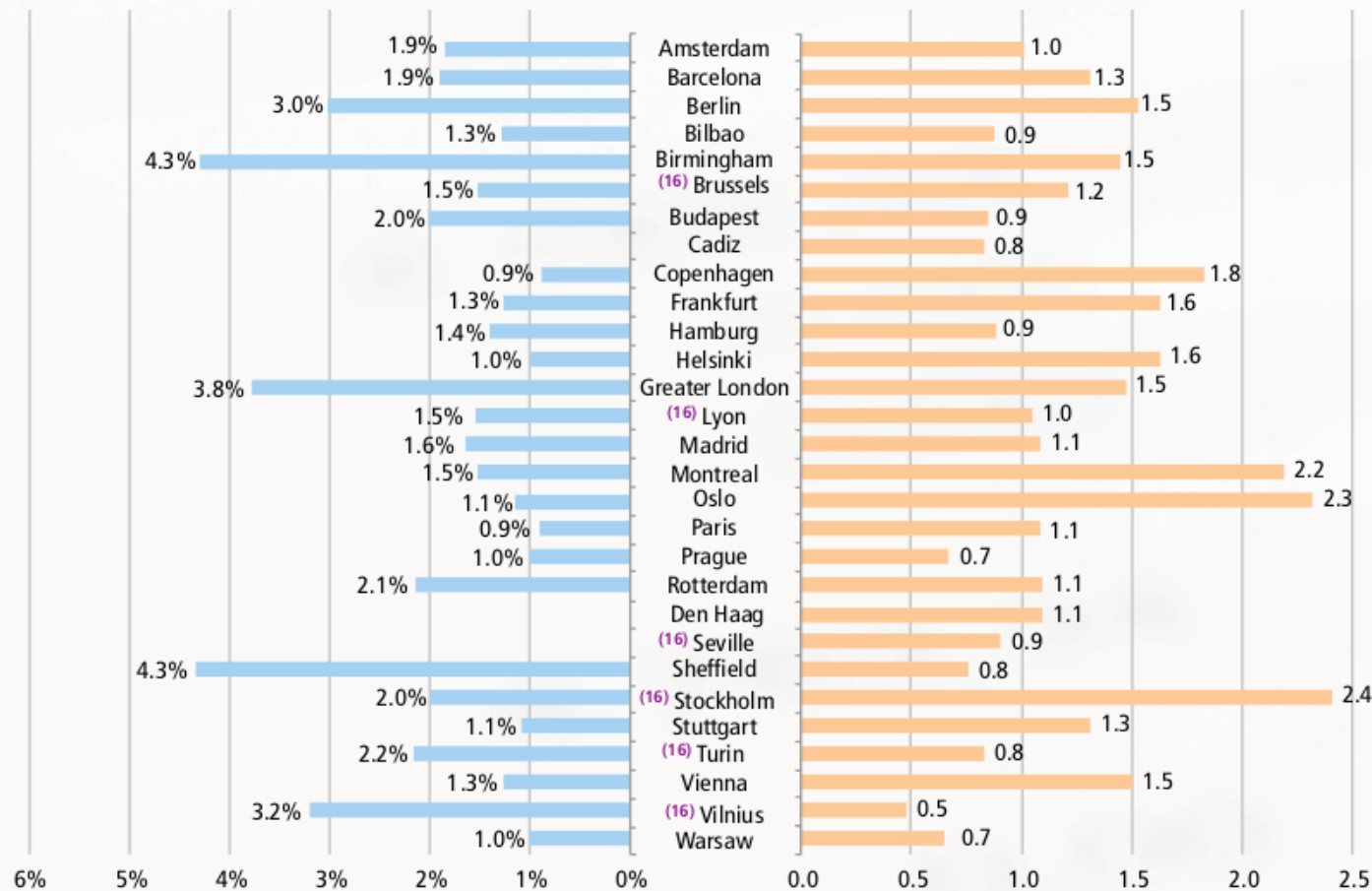
# Como fijar la tarifa?

- **Como diseñar una politica tarifaria?**
  - Eficacia economica, social y medioambiental
- **Como construir una tabla de tarifas ?**
  - Tarificacion solidaria/social
  - Usuarios frecuentes / puntuales, tarifa plana / kilometrica, hora pico / valle
- **Como captar nuevos clientes?**
  - Mejor integracion de las redes
  - Mejorar la calidad del servicio
  - Boleteria



# Que nivel de tarifa

**Main city fare ratios**  
 Monthly pass fare in main city / Monthly GDP per capita in main city (%)  
 Single ticket fare in main city (€) / petrol litre price (unleaded 95 in 2011, €)



(16) GDP figure corresponds to PTA area value



# Integración tarifaria en Sao Paulo

- Megalópolis de 20 millones de habitantes
- Propia tarifa y su propio sistema de billetes para
  - Metro
  - líneas ferroviarias administrados por 3 compañías bajo la tutela del Secretariado de Transportes Metropolitanos del Estado de São Paulo (STM)
  - buses rápidos
  - buses de la ciudad de São Paulo y de los municipios vecinos
- → los costos sucesivos desalentaban a los pasajeros a tomar varios medios de transporte.
- En mayo de 2004 el STM eligió realizar la integración tarifaria entre las 3 compañías bajo su tutela y negoció con SPTrans, la AOT de la ciudad de São Paulo, el “billete único”, que permite a los usuarios combinar los diferentes modos por la misma tarifa.
- → **el éxito de la operación** fue tan manifiesto en términos de aumento de tráfico, que los municipios vecinos pidieron integrar el programa y progresivamente ingresan a él cuando el sistema elegido lo permite.

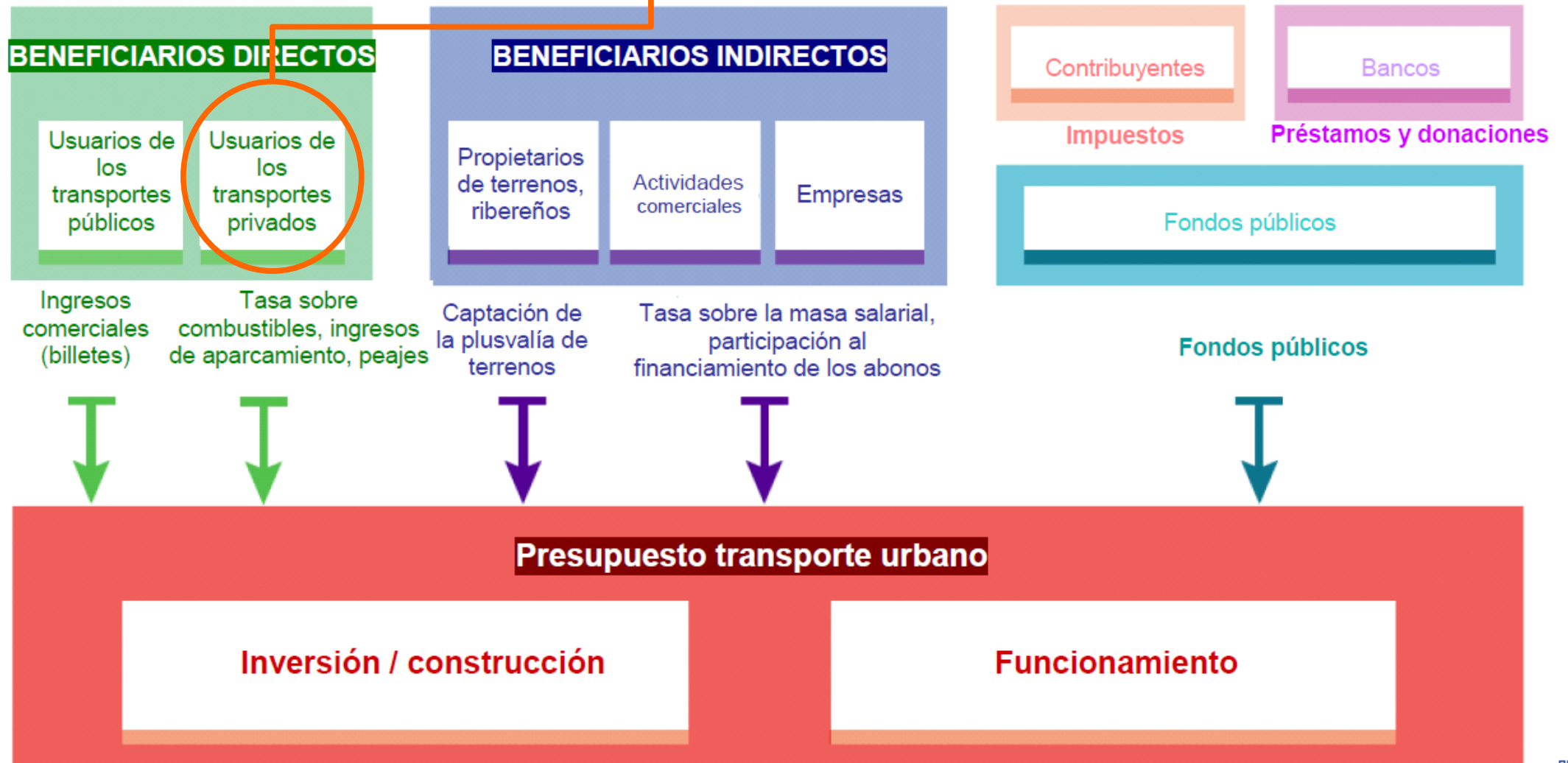


# Tarifa solidaria en Estraburgos, Francia

- Basada en ingresos reales
- Situación familiar
- 16000 suscripciones adicionales
- +2 Mio€ ingresos
- 58,2% beneficiarios de la tarifa solidaria



El usuario de los transportes privados paga para  
▸ la fluidificación del tráfico (gracias al transporte urbano)  
▸ compensar el impacto medioambiental que causa



# El financiamiento por los usuarios de los modos privados motorizados

- Impuesto sobre la posesion o el uso de un vehiculo motorizado privado
  - Impuesto a la compra o matriculacion, posesion, circulacion o combustible
- Los peajes
  - Peajes de infraestructura, peajes de acceso, peajes urbanos, peajes de zona, etc.
- El pago por estacionamiento
  - Ingresos directos
  - Multas



# Tasa sobre el combustible

- Colombia:
- 25% gasolina, 8% diésel  
→ financiamiento de 20% de las inversiones de las 3 primeras líneas del Transmilenio

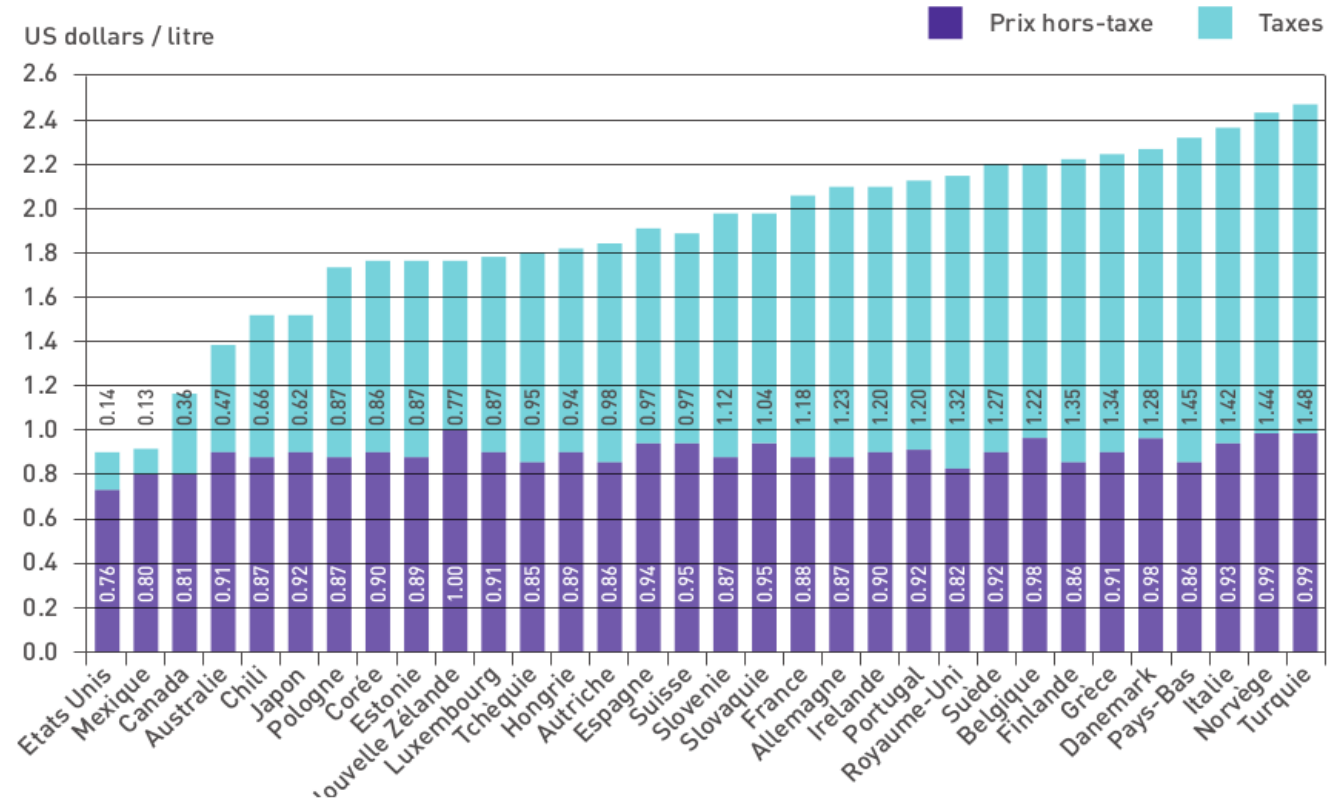


Figure 10 : prix des carburants sans plomb au premier trimestre 2014

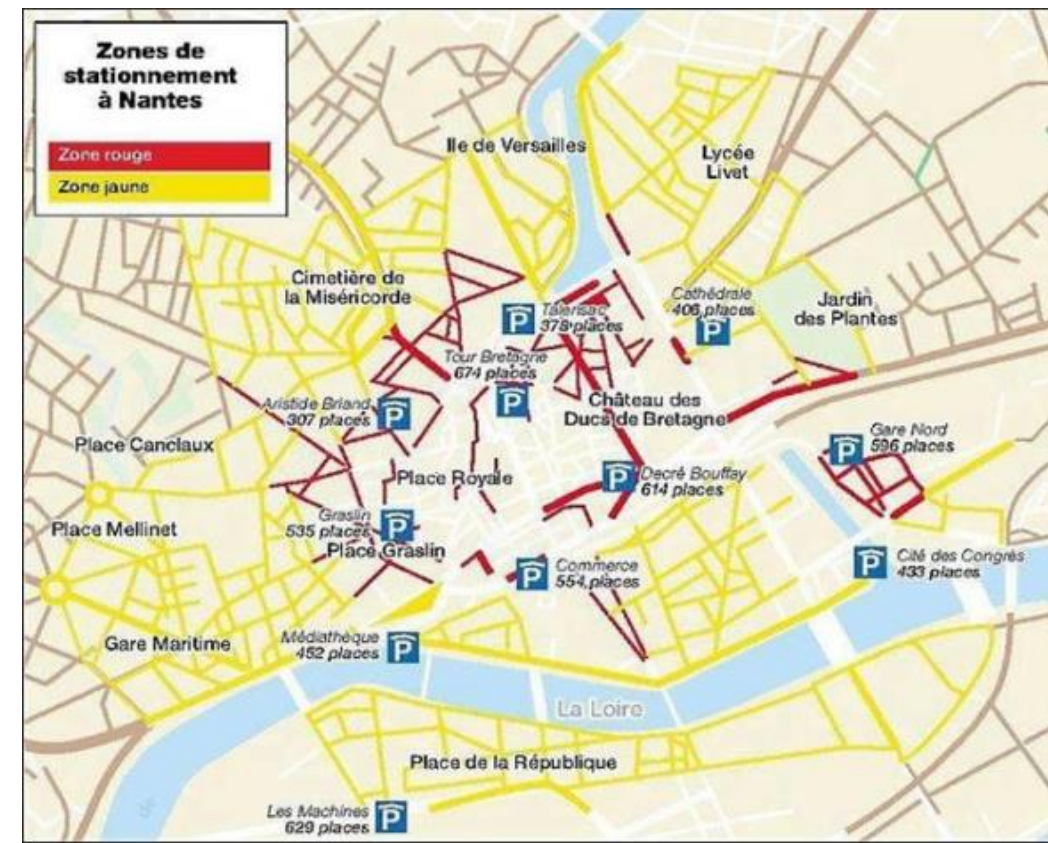
- Alemania, Länder de Baviera
- → 40% de los costos de operación de cercanías





# Pago por estacionamiento Nantes, Francia

- Palanca para el reporte modal
- Aumento tarifa en centro y alrededor de estaciones / terminales
- 7,6 Mio€ ingresos
- 3,1 Mio€ gastos
- Financiamiento nuevos park & ride



Évolution tarifaire du stationnement à Nantes

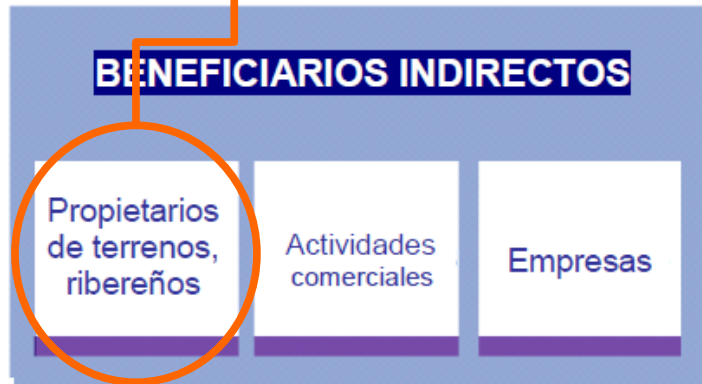
	Centre-ville			Gare		
	tarifs 2008	tarifs 2013	augmentation 2008-2013	tarifs 2008	tarifs 2013	augmentation 2008-2013
1h	1,40 €	2,30 €	64,3%	1,40 €	2,30 €	64,3%
3h	3,10 €	4,90 €	58,1%	3,20 €	6,00 €	87,5%
24h	10,00 €	14,90 €	49,0%	10,80 €	18,00 €	66,7%
7 jours				75,60 €	161,40 €	113,5%

El propietario de terreno paga para la valorización de su terreno gracias al transporte urbano



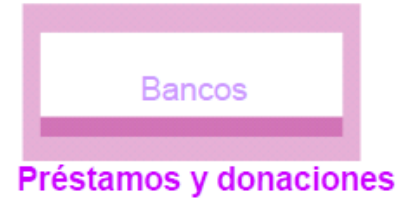
Ingresos comerciales (billetes)

Tasa sobre combustibles, ingresos de aparcamiento, peajes



Captación de la plusvalía de terrenos

Tasa sobre la masa salarial, participación al financiamiento de los abonos



Fondos públicos





# La valorización inmobiliaria de los sitios comunicados por los transportes

- Captura de valor predial y contribucion de desarrolladores de edificios
  - Impuesto sobre plusvalia
  - Contribucion de promotores inmobiliarios
- Venta de predios publicos o derechos a construir
- Proyectos de desarrollo inmobiliario y comercial
  - APP sobre operaciones de ordenamiento territorial / desarrollos inmobiliarios
  - Integracion de actividades inmobiliarias, comerciales y de transporte
- Ingresos publicitarios



# Contribucion por valorizacion Bogota, Colombia

- Tasa pagada por los propietarios de bienes raíces, como contribución en el financiamiento de las obras públicas y infraestructuras, que depende
  - del nivel de ingresos de los hogares
  - del tamaño de las parcelas
  - de la distancia a las infraestructuras
  - ...
- Se utiliza para financiar el presupuesto de inversión del municipio.
  - 2007 amplio programa de mejora de la vía pública en el conjunto de la ciudad, basándose en este recurso fiscal : preveía recuperar 260 MUS\$ de ingresos a título de la valorización



# Venta derechos a construir CEPAC, Brazil

- Modificación del uso del suelo
- Derecho a construir encima del índice de constructibilidad
- Plan director de desarrollo urbano
- Operaciones urbanas concertadas (mejora social, medioambiental...)
- Ej : operacion Puerto Maravilha en Rio de Janeiro, 5 millones de m<sup>2</sup> revitalizados

## CEPAC que negócio é esse?

1 CEPAC é a sigla para descrever **Certificados de Potencial Adicional de Construção**, títulos usados para financiar Operações Urbanas Consorciadas que recuperam áreas degradadas nas cidades

2 **Potencial de construção** é a quantidade de metros quadrados que se pode construir em determinado terreno, representada nos andares e na altura do prédio e metragem. A Lei que cria a **Operação Urbana Porto Maravilha** define um aumento do potencial de construção, que varia em função do setor (conforme mapa abaixo). Para utilizar o **Potencial Adicional de Construção** os interessados devem comprar **Cepacs**

3 O dinheiro da venda dos Cepacs paga todas as obras e serviços da Operação Urbana Porto Maravilha nos 5 milhões de m<sup>2</sup>. Com isso, o **município não desembolsa dinheiro para as obras e ainda economiza nos serviços públicos**

4 A quantidade de Cepacs de cada empreendimento varia com a localização do projeto e o tipo de utilização. **Para imóveis residenciais são necessários menos Cepacs do que para não-residenciais**. Em determinadas áreas, a diferença pode variar em até 50% na quantidade. Com isso, há o estímulo a uma ocupação mista e ao aumento do número de moradores

5 **As áreas preservadas, de morro e franja de morro não podem sofrer modificação**, ou seja, não têm potencial adicional de construção. A altura dos prédios é limitada e não altera o projeto arquitetônico e cultural dos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo.

altura máxima 152 metros

altura máxima 120 metros

altura máxima 7,5 metros

altura máxima 11 metros

altura máxima 9 metros

altura máxima 11 metros

altura máxima 9 metros

3% do valor arrecadado com a venda dos Cepacs são destinados obrigatoriamente à recuperação do patrimônio histórico e cultural da região

Avenida Presidente Vargas

No site [www.portomaravilha.com.br/cepac](http://www.portomaravilha.com.br/cepac) é possível calcular o número de Cepacs necessários para a execução de determinado projeto, de acordo com a sua localização e uso (misto, residencial ou comercial)

El comerciante instalado en una estación paga para la clientela potencial

### BENEFICIARIOS DIRECTOS

Usuarios de los transportes públicos

Usuarios de los transportes privados

Ingresos comerciales (billetes)

Tasa sobre combustibles, ingresos de aparcamiento, peajes

### BENEFICIARIOS INDIRECTOS

Propietarios de terrenos, ribereños

Actividades comerciales

Empresas

Captación de la plusvalía de terrenos

Tasa sobre la masa salarial, participación al financiamiento de los abonos

Contribuyentes

Impuestos

Bancos

Préstamos y donaciones

Fondos públicos

Fondos públicos

### Presupuesto transporte urbano

Inversión / construcción

Funcionamiento



# Valorizacion comercial, estacion St-Lazare, Paris

PARIS SAINT-LAZARE STATION: RETAIL INCOME COVERS 2/3 OF THE STATION

FLOW: 150 MILLION PASSENGERS PER YEAR

COMMERCIAL SPACE: 10 000 M<sup>2</sup>

GLOBAL INVESTMENT 250 MILLIONS €



SNCF 90 MILLIONS € • 35%

PRIVATE INVESTOR/ DEVELOPER 160 MILLIONS € • 65%

LEASE (YEAR) 40 MILLIONS €

# Alianza con publicitario, bicicleta publica en Paris

- Inversion y mantenimiento por privado
- A cambio de espacio publicitario (2 y 8 m<sup>2</sup>)
- Ingresos recaudados por la ciudad asi como pago por ocupacion del espacio publico
- La ciudad se encarga de la reposicion por vandalismo
- Incentivos/penalidades por calidad de servicio

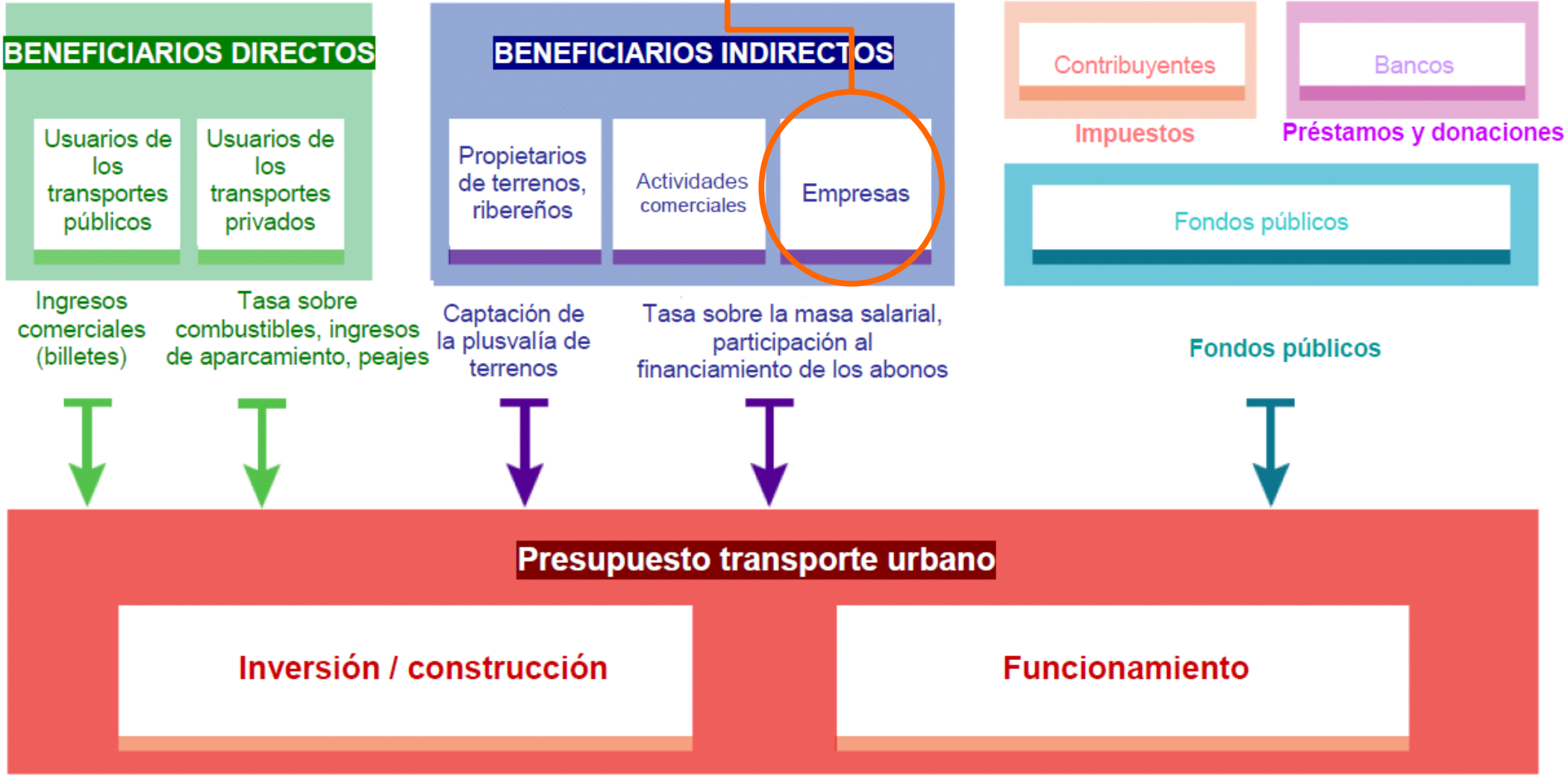
+40 % uso bicicleta



Financiado por  
la Unión Europea



El empleador paga para  
‣ el servicio dado a su empleados  
‣ la competitividad de la ciudad generada por los transportes urbanos



# El Vale transporte, Brazil

- Desde 1987
- Financia el costo del transporte encima de 6% del salario por empleadores
- Benefician 40% de los usuarios del transporte

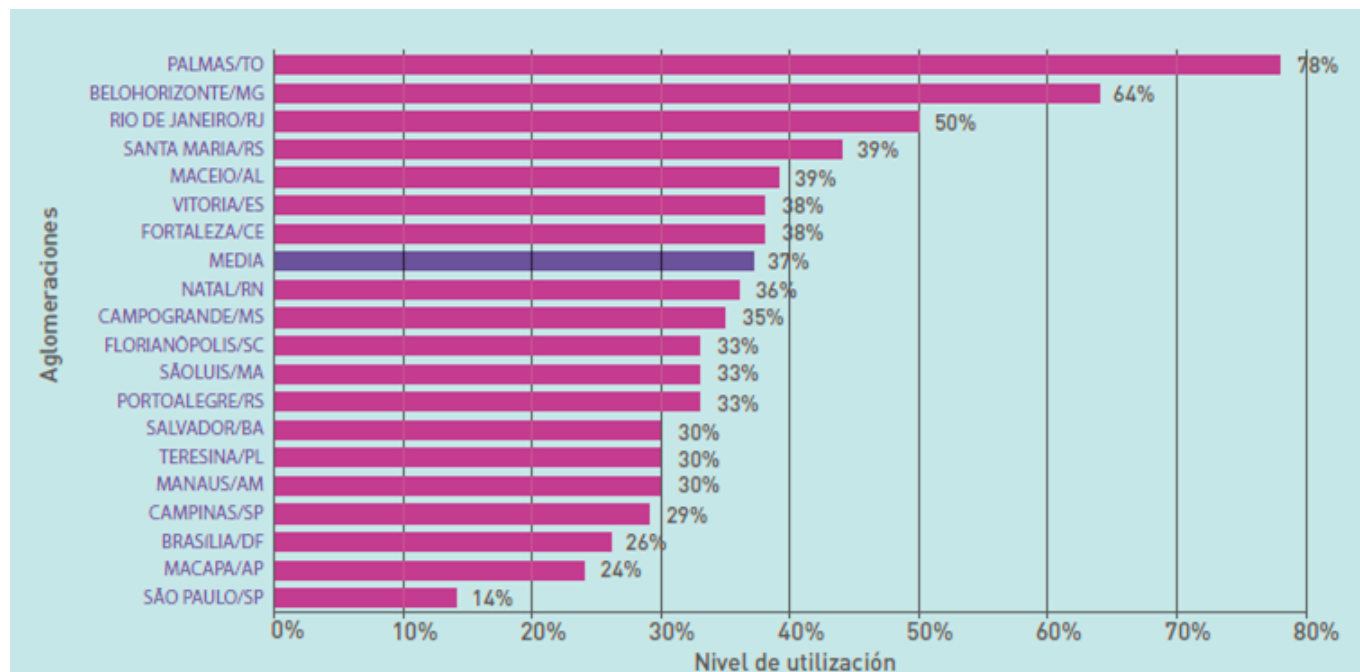


Figura 17: Proporción de los trayectos efectuados con el Vale Transporte en los sistemas de transporte municipales en 2012



Financiado por la Unión Europea

# El pago transporte, Francia

- Desde 1970
- Empresas publicas y privadas de mas de 9 empleados
- Pagan entre 1 a 3% de la nomina
- 6 a 7 mil millones de € / año
- Cubre 40% de los costos de operacion

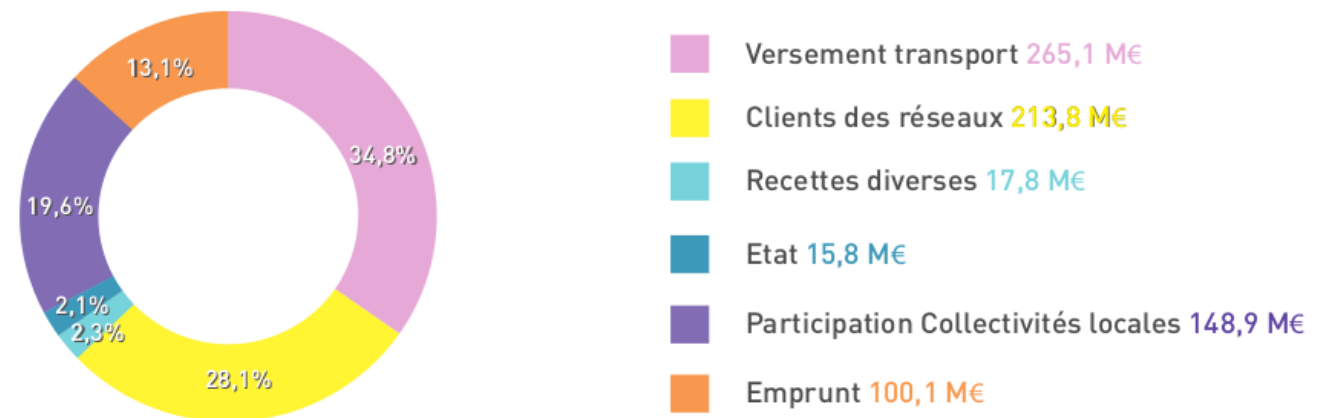


Figure 16 : Les recettes du SYTRAL ,l'autorité organisatrice de l'agglomération lyonnaise : 761,1 M€ (budget 2013)<sup>12</sup>

**BENEFICIARIOS DIRECTOS**

Usuarios de los transportes públicos

Usuarios de los transportes privados

Ingresos comerciales (billetes)

Tasa sobre combustibles, ingresos de aparcamiento, peajes



**BENEFICIARIOS INDIRECTOS**

Propietarios de terrenos, ribereños

Actividades comerciales

Empresas

Captación de la plusvalía de terrenos

Tasa sobre la masa salarial, participación al financiamiento de los abonos



El contribuyente paga para un servicio público

Contribuyentes

Impuestos

Bancos

Préstamos y donaciones

Fondos públicos

Fondos públicos



**Presupuesto transporte urbano**

Inversión / construcción

Funcionamiento

# Fondos publicos

- El contribuyente local o nacional
  - En general para necesidades de inversion
  - Para cubrir deficit de operacion ?
  - Sostenibilidad de los financiamientos ? Impuestos afectados ?
- Los bancos de desarrollo a traves de la ayuda al desarrollo (prestamos y donaciones)



# APPs...

- Las tareas que se pueden dividir entre la parte pública y privada son
  - Diseño (D)
  - Construcción (B)
  - Operación (O)
  - Financiamiento (F)
  - Mantenimiento (M)
- Para que ?
  - Know-how de una actividad industrial o comercial compleja
  - Flexibilidad
  - Mejor manejo del personal
  - Economía de escala
  - Sostenibilidad de la operación
  - Promover la eficiencia





# APPs...

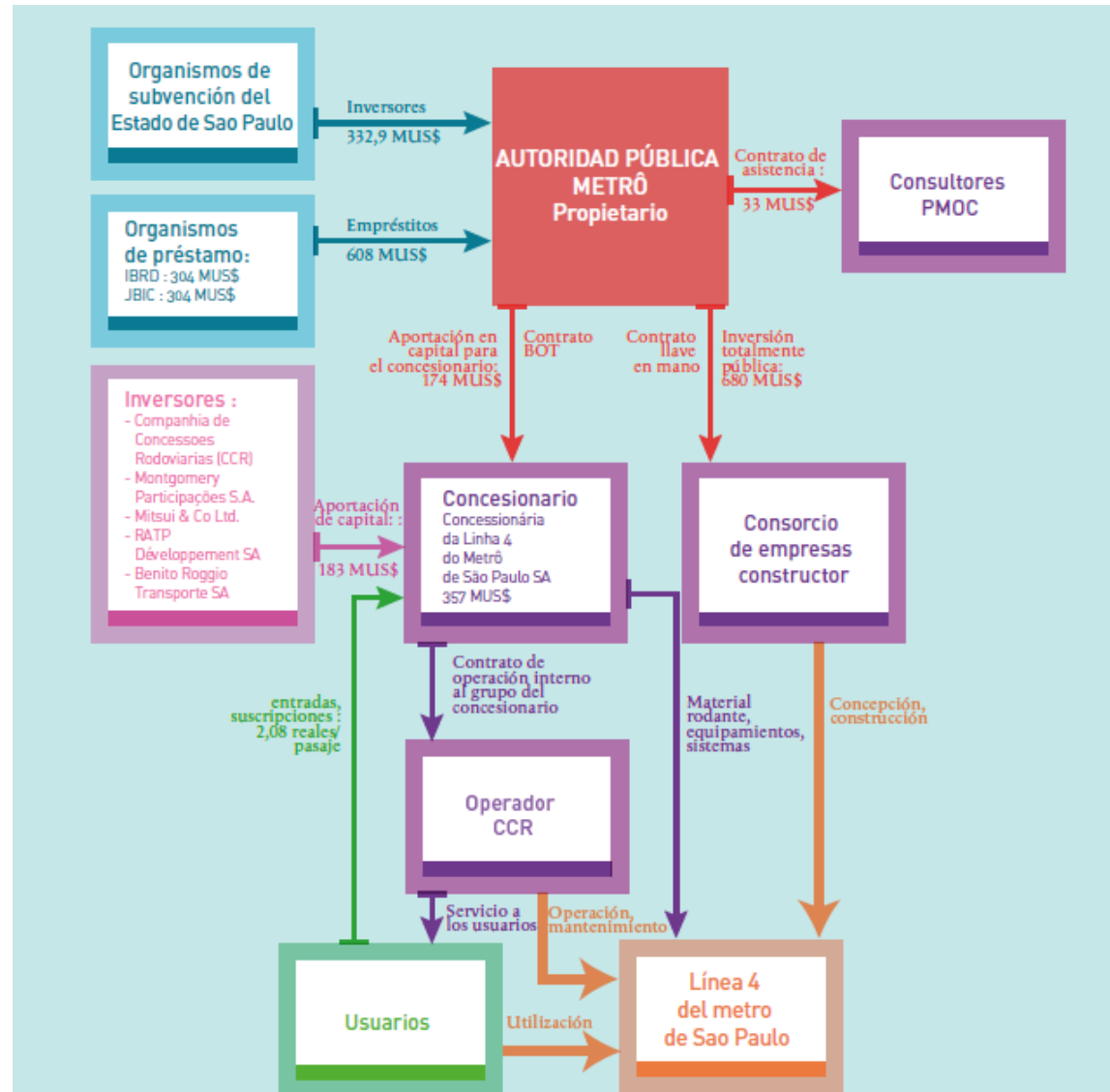
## A que sirve

- Cumplir con un cronograma y presupuesto de obras fijo
- Encargarse de interfaces (llave en mano)
- Asegurar un mantenimiento en el tiempo
- Facilitar el acceso a otras fuentes de financiamiento (project bonds...)

## A que no sirve

- No ocuparse de un proyecto : se necesita una parte publica fuerte en el contrato
- Resolver un tema de falta de recursos financieros : cuesta mas caro que obra publica
- Tomar riesgos incumbantes a la parte publica (demanda, geotecnica, etc.)

# L4 Metro de Sao Paulo



Financiado por la Unión Europea

# Claves para encontrar las mejores fuentes de financiación

- Cada ciudad debe explorar las fuentes posibles
  - Fondos públicos
  - Beneficiarios directos
  - Beneficiarios indirectos
- Condiciones previas
  - Reducir costos
  - Optimizar ingresos
  - Complementar ingresos
- Arbitrar
  - Movilizable rápidamente
  - Factibilidad legal
  - Aceptabilidad social



## Cofinanciado por:



## Implementado por:



Financiado por  
la Unión Europea

# GRACIAS

Síguenos en

[www.euroclima-plus.org](http://www.euroclima-plus.org)



@EUROCLIMApus  
@MobiliseCityLAT

@EUROCLIMA\_UE\_AL  
@MobiliseCityLAT

Programa  
EUROCLIMA+  
Platmus LAT

EUROCLIMA+



Financiado por  
la Unión Europea

# EUROCLIMA+

## E8 Financiamento Climático

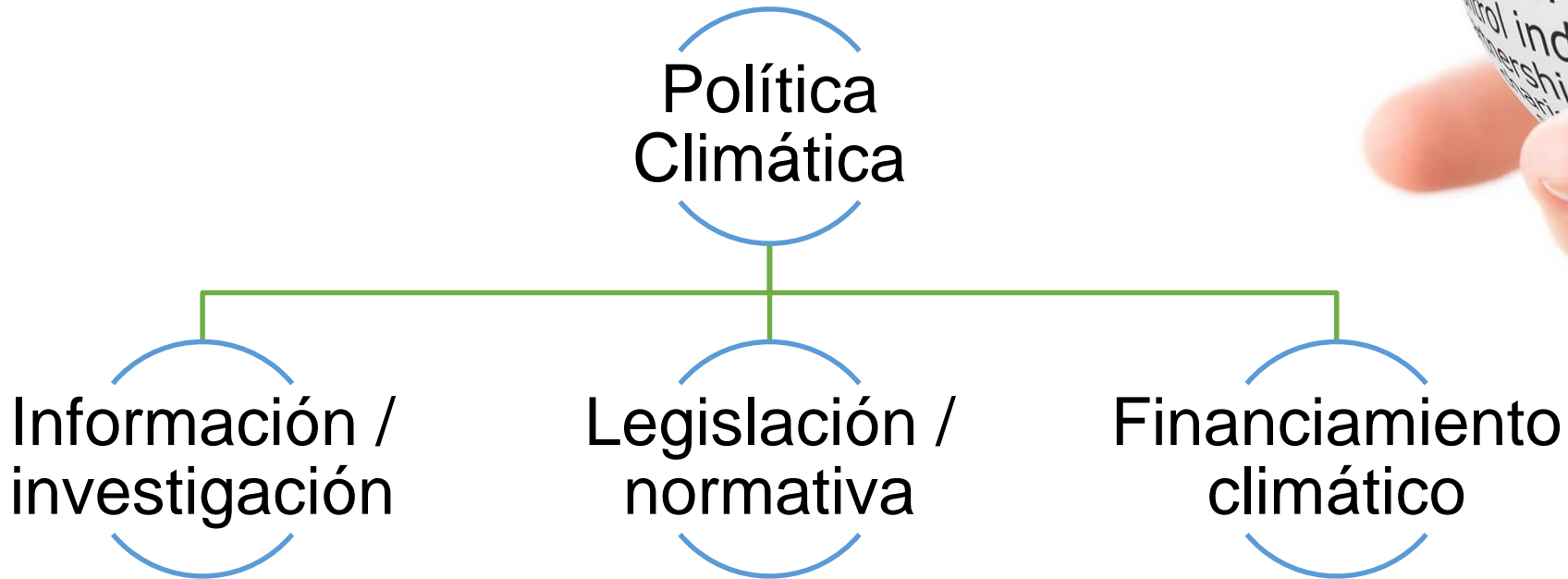
**Fernando Andrade Henao**  
**Asesor Senior Regional en Gobernanza y**  
**Financiamento Climático**  
**Programa EUROCLIMA+ / GIZ**



Financiado por  
la Unión Europea



# Gobernanza Climática

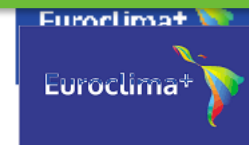


Financiado por  
la Unión Europea  
Financiado por  
la Unión Europea

# Financiamiento climático

La financiación climática se refiere a la financiación local, nacional o transnacional —procedente de fuentes públicas, privadas y alternativas de financiamiento— que busca apoyar las acciones de mitigación y adaptación que abordarán el cambio climático. (UNFCCC)

Acciones para promover el desarrollo de bajo en emisiones y adaptado al cambio climático deberán ser iniciativas en gran parte basadas en políticas públicas y financiadas por el sector privado, donde se utilizan las finanzas públicas internacionales como catalizadores, en conjunto con flujos mucho más grandes de capital



Financiado por  
la Unión Europea  
Financiado por  
la Unión Europea



# GAP de financiamiento

---

“USD 1.5 trillion of climate finance that is needed every year” (Eric Usher, Head of UNEP Finance Initiative )

---

Los costos de adaptación en los países en vía de Desarrollo pueden alcanzar USD 300 billones por año al 2030 (UN Environment, 2019)





## Fondos de cooperación

---

Movilización inicial: USD 10.3 billones

---

GCF-1: USD 9.8 billones

---

A la fecha: USD 5.2 billones para 11 proyectos en 99 países



# GREEN CLIMATE FUND

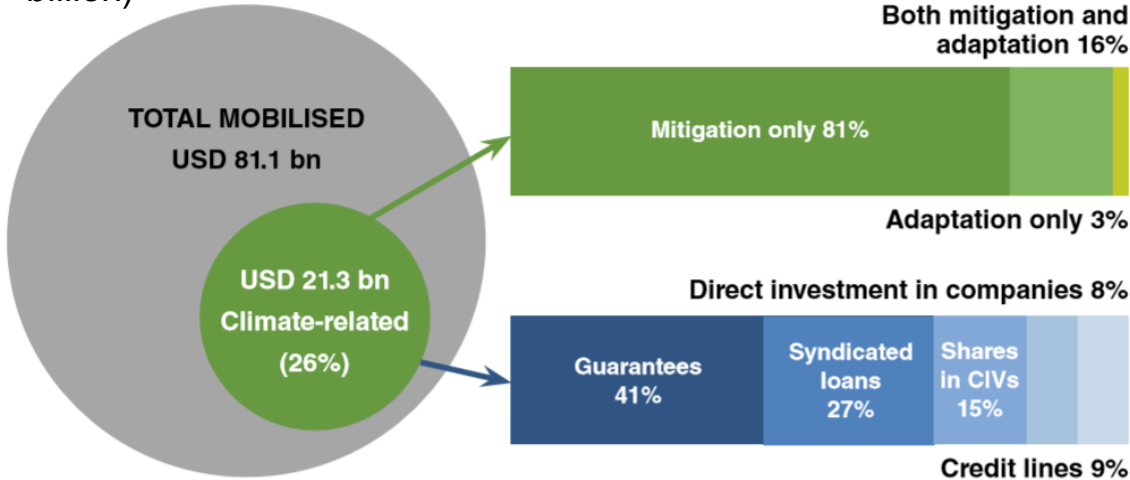


Financiado por  
la Unión Europea  
Financiado por  
la Unión Europea

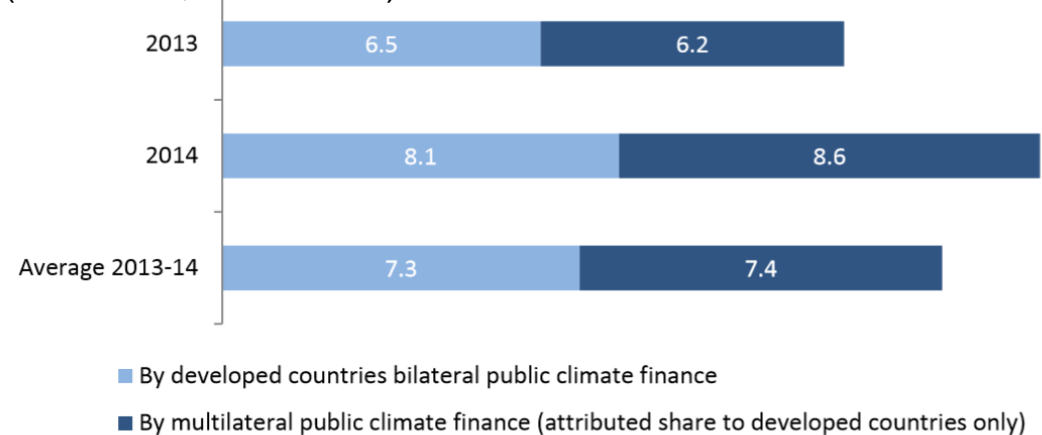


# Desde el sector privado

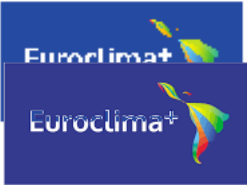
Financiamiento movilizado desde el sector privado mediante instrumentos oficiales de asistencia para el desarrollo (2012-15, USD billion)



Estimado de financiamiento privado movilizado por países desarrollados para acción climática en países en vía de desarrollo (2013 – 14, USD billion)



Source: OECD (2015).



Financiado por la Unión Europea  
Financiado por la Unión Europea



Desde el sector  
privado

---

Emisiones 2019:  
USD 257.5 billones

---

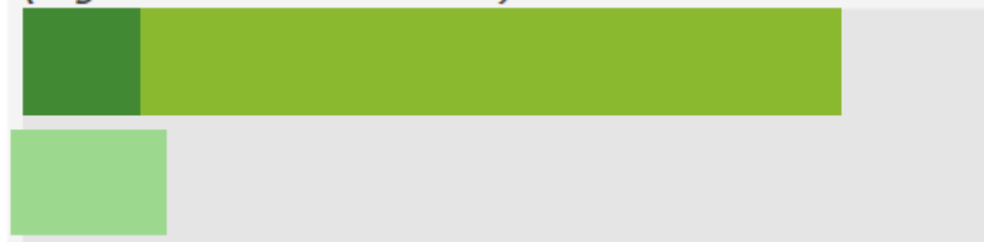
Emisiones estimadas 2020:  
USD 350 billones




---

17 veces mas que todo lo  
movilizado por el GCF

# Climate Bonds INITIATIVE

**2019 Issuance** **\$257.5bn**  
*(aligned with CBI definitions)*



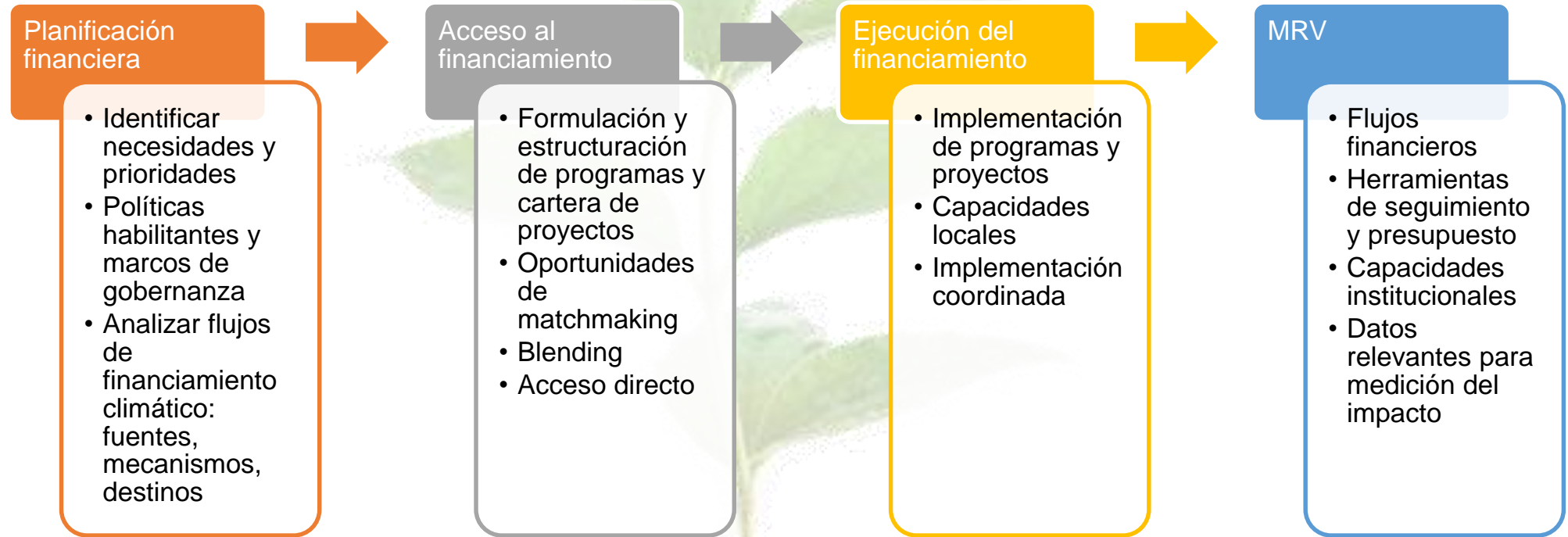
	Certified Climate Bonds	<b>\$41.6bn</b>
	Labelled green bonds aligned with CBI definitions	<b>\$215.9bn</b>
	Labelled green bonds <u>not aligned with</u> CBI definitions (and excluded from 2019 Issuance)	<b>\$55.0bn</b>



Financiado por  
la Unión Europea  
Financiado por  
la Unión Europea



# Fases para la adecuada implementación de financiamiento climático



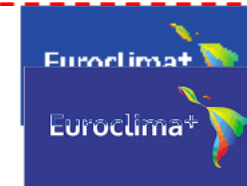
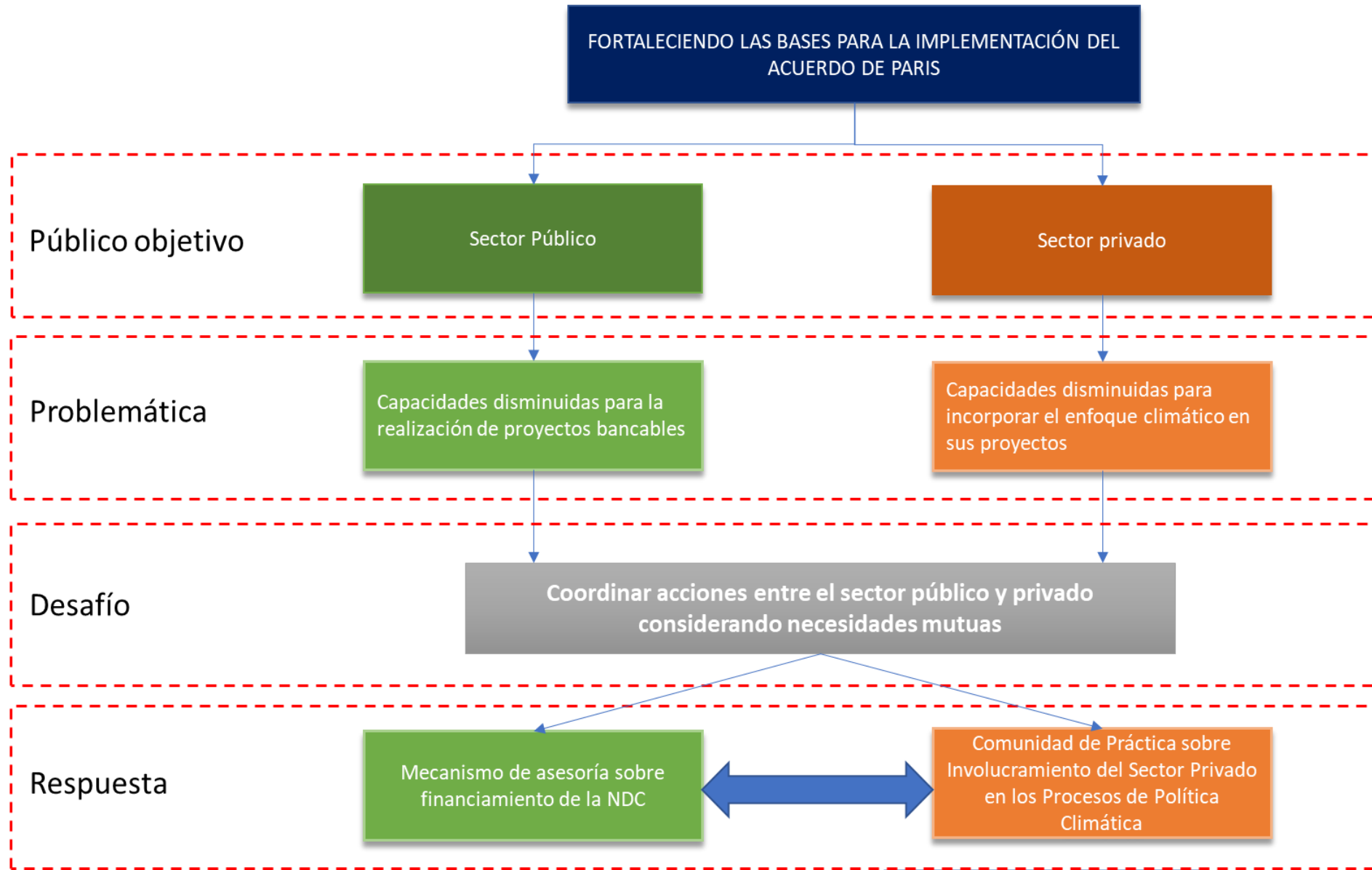
- Los países tienen un mayor o menor avance en cada una de estas etapas. Es necesario diseñar **asistencias que respondan a estas diferentes fases conforme al nivel de avance de cada país.**
- Es necesario **trabajar con el sector financiero** para ajustar sus intervenciones en función de las necesidades de los países, p.ej. homogenización de procesos (criterios de selección, sistemas de MRV, salvaguardas ambientales y sociales), alineación con la CMNUCC, estudios de mercado (potencial demanda para proyectos sostenibles)
- Como área transversal, hay que facilitar la gestión de conocimientos y la creación de alianzas estratégicas



Financiado por  
la Unión Europea  
Financiado por  
la Unión Europea



# Respuestas regionales en marcha



Financiado por la Unión Europea  
Financiado por la Unión Europea



# Mecanismo de asesoría sobre financiamiento de NDC



Fortalecer las capacidades de actores clave en la concepción, formulación y estructuración de proyectos climáticos bancables



Fomentar la adaptación y aplicación de herramientas prácticas para gestionar el proceso de desarrollo de proyectos/carteras de inversión en ámbitos prioritarios de EUROCLIMA+

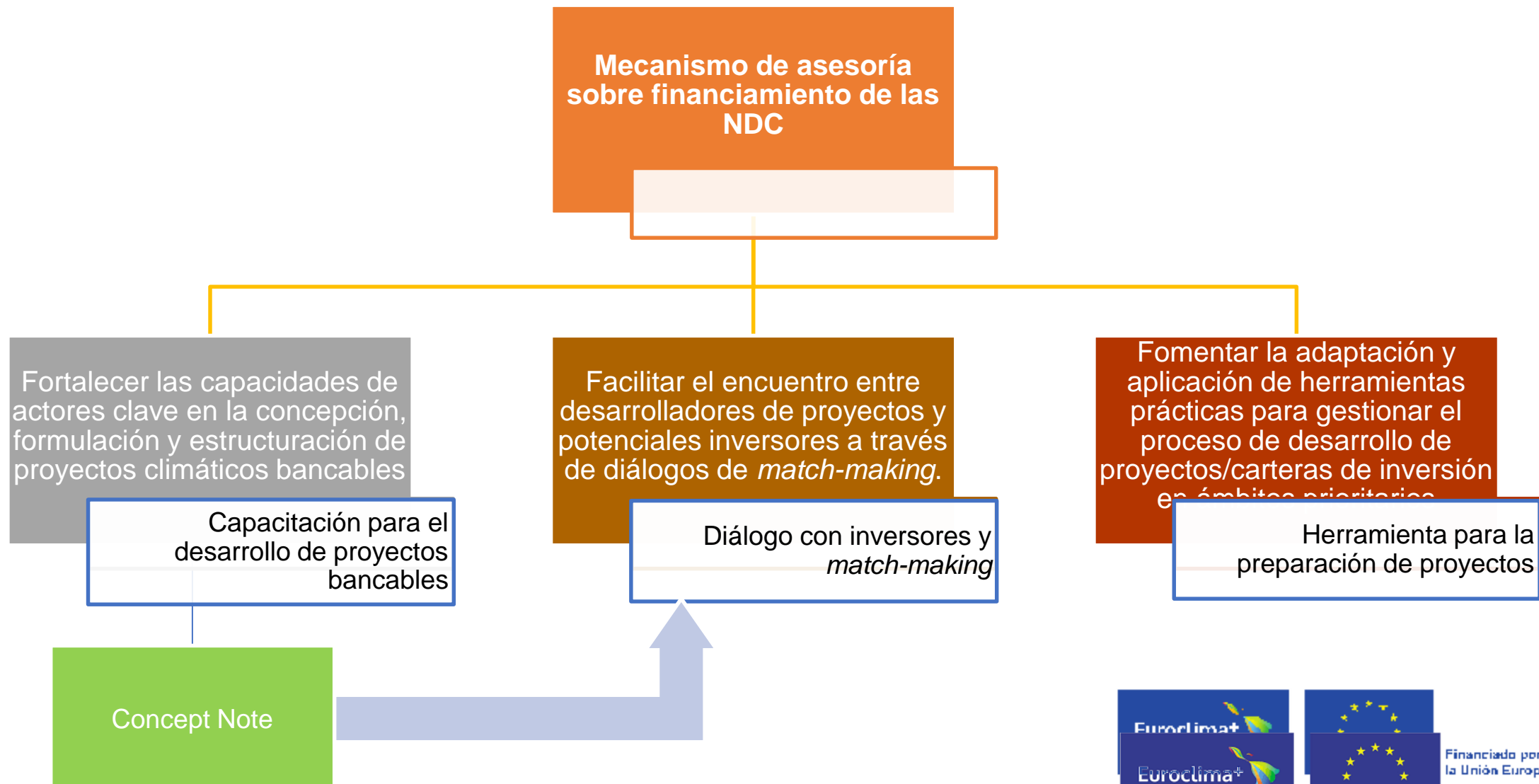


Facilitar el encuentro entre desarrolladores de proyectos (cuadros públicos de EUROCLIMA+) y potenciales inversores (públicos y/o privados) a través de diálogos de *match-making*.





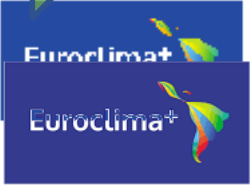
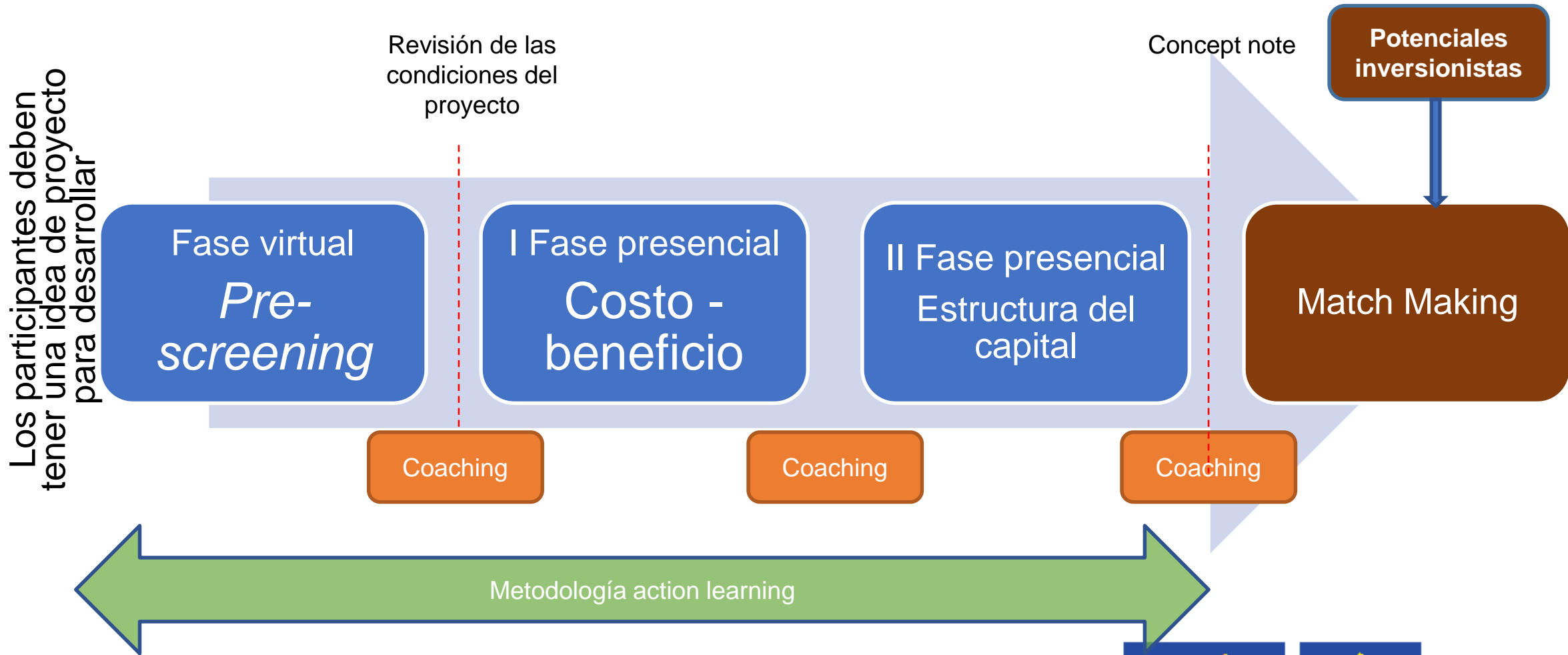
# Estructura del mecanismo



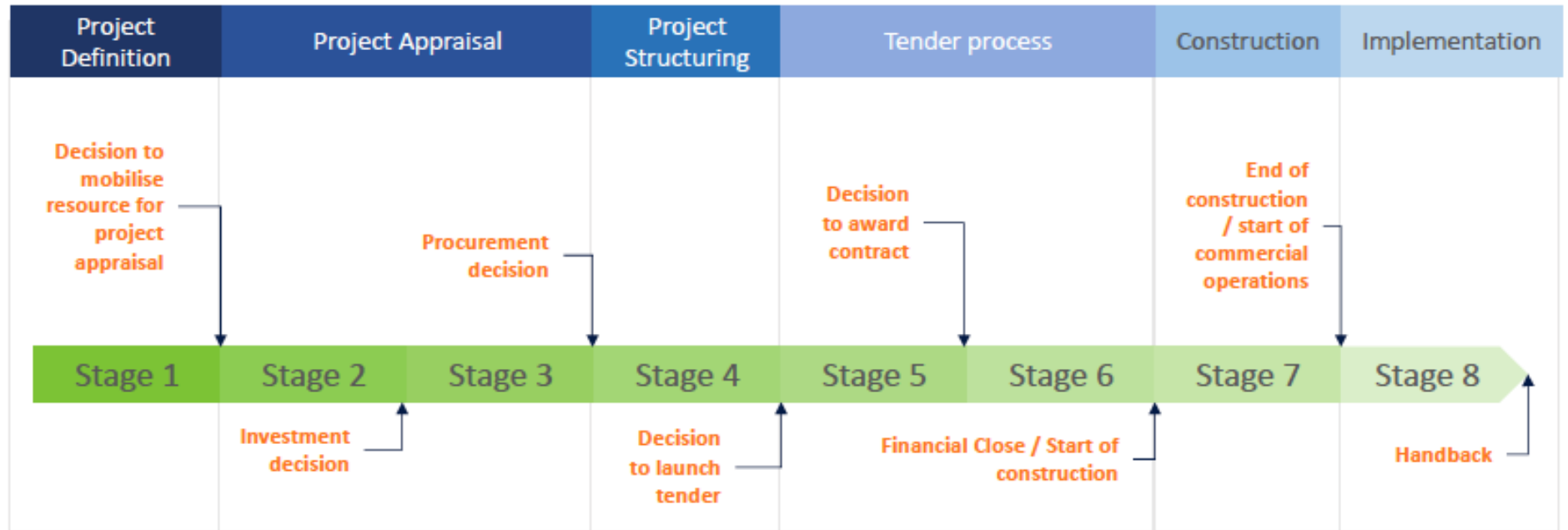
Financiado por la Unión Europea  
Financiado por la Unión Europea



# Estructura del mecanismo



Financiado por la Unión Europea  
Financiado por la Unión Europea



- Implementación de la herramienta en 1 o 2 países durante el primer año

---

- Contempla el ciclo del proyecto desde la preparación hasta el seguimiento

---

- La herramienta
  - Adaptada al contexto regulatorio
  - Incluye variables relativas la cambio
  - Reporte de los avances en el marco de transparencia del acuerdo de París





# Programa de capacitación “Formulación de Proyectos Climáticos Bancables”

- Objetivo del programa:
  - Desarrollar en los participantes las capacidades para transformar una idea de un proyecto en nota conceptual que puede ser presentada a potenciales inversionistas
- Dirigido a:
  - Funcionarios públicos responsables en desarrollar propuestas de proyectos climáticos para buscar financiamiento
- Costos:
  - El programa NO tiene costo para el participante, y se cubrirán boletos aéreos, hospedaje y alimentación durante las fases presenciales del mismo

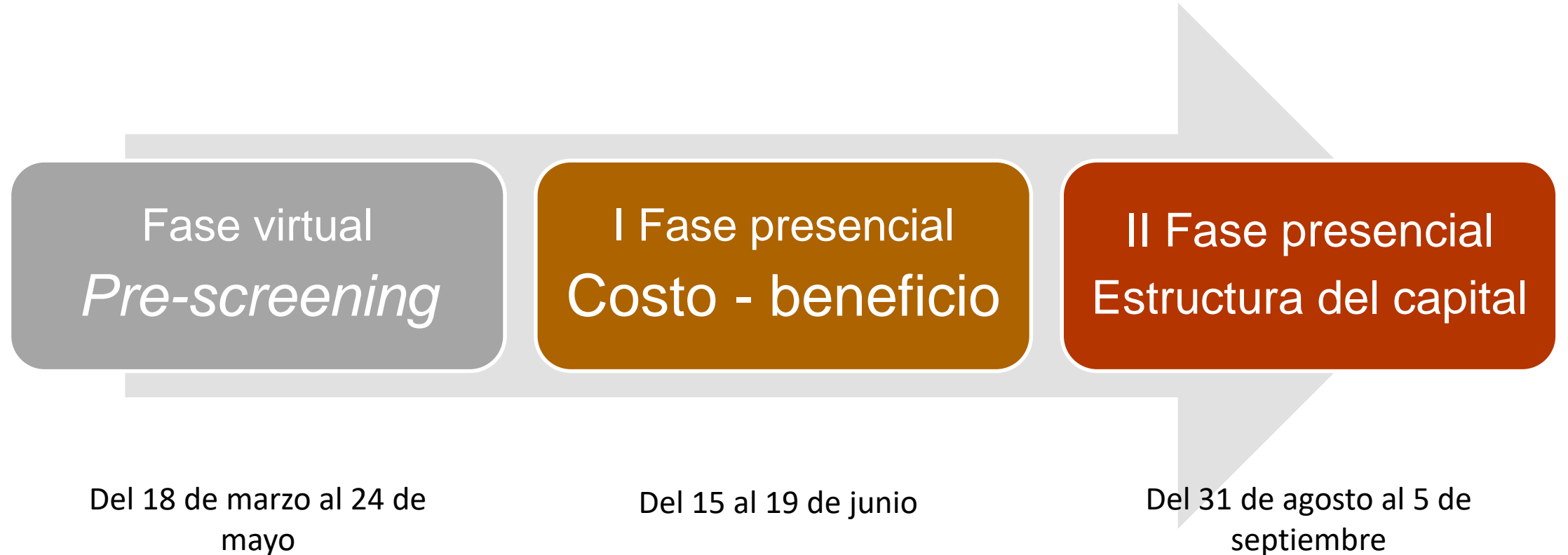


Financiado por  
la Unión Europea

Financiado por  
la Unión Europea



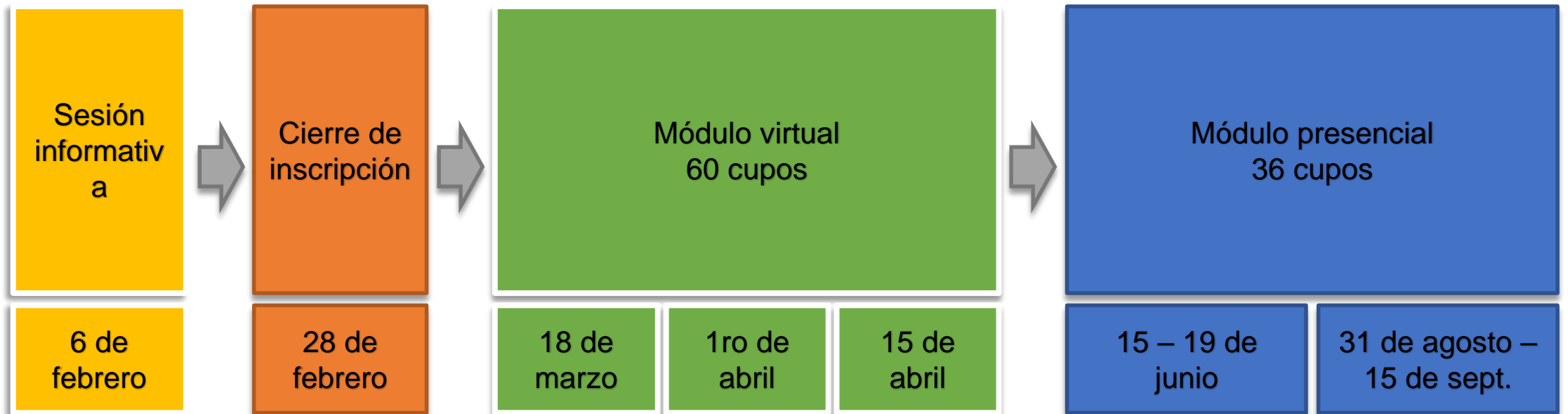
# Programa de capacitación “Formulación de Proyectos Climáticos Bancables”




Financiado por  
la Unión Europea  
Financiado por  
la Unión Europea



# Programa de capacitación “Formulación de Proyectos Climáticos Bancables”



Financiado por  
la Unión Europea  
Financiado por  
la Unión Europea



# Módulo virtual

1ra sesión  
**18 de marzo**

Se discutirán temas como:  
¿Qué son las NDC, NAMAS y similares?  
¿Cuál es el papel de los países ante el cambio climático? ¿Cuál es el rol de los organismos multilaterales y la cooperación internacional?

2da sesión  
**01 de abril**

Se explorarán las diferentes fuentes de financiamiento posibles:  
¿Qué son y qué hacen los bancos de desarrollo? ¿Bancos bilaterales o multilaterales? ¿Créditos soberanos o no soberanos? ¿Cómo se establece un proceso de deuda soberano? ¿Cuál es el papel y compromisos del Estado? ¿Cuál es rol del financiamiento privado?


3ra sesión  
**15 de abril**

Se enfocará en:  
¿Qué requieren “en términos generales” los proyectos bancables? ¿Es viable políticamente? ¿Tiene relevancia el proyecto con objetivos de programa de financiamiento existentes? ¿Es viable el beneficio-costos (nivel país) para justificar la inversión? ¿Es viable técnicamente? ¿Existe la capacidad para ejecutar y cumplir con los objetivos?



Financiado por  
la Unión Europea

Financiado por  
la Unión Europea



# Módulo presencial

Estructuración financiera

Técnicas de financiamiento público-privado

Coordinación y consensos institucional (técnico y político)

Proceso de colaboración con bancos de desarrollo

Taller y “mesa de negocios” para la presentación de propuestas

Módulo 1  
19 – 19 de junio

Interpretación de compromisos nacionales y justificación de proyectos alineados.

Principios de análisis beneficio-coste económico.

Análisis de impactos ambientales y sociales y su presentación cualitativa/cuantitativa.

La “Teoría de cambio” y la medición de impacto en proyectos climáticos.

Definición y alineamiento de equipos dentro de y entre instituciones.

Técnicas de planificación bajo incertidumbre (uso de escenarios y diseño para continuidad).

Módulo 2  
31 de agosto – 15 de sept.



Fecha límite de inscripción:  
28 de febrero de 2020

Euroclima+

Euroclima+



Financiado por  
la Unión Europea

Financiado por  
la Unión Europea

## Cofinanciado por:



## Implementado por:



Euroclima+



Financiado por  
la Unión Europea



# GRACIAS

Síguenos en

[www.euroclimaplus.org](http://www.euroclimaplus.org)



@EUROCLIMAplus

@EUROCLIMA\_UE\_AL

Programa  
EUROCLIMA+

EUROCLIMA+



Financiado por  
la Unión Europea

# EUROCLIMA+

Sesión E8

Instrumentos de Financiamiento  
Para Proyectos de Movilidad Urbana Sostenible



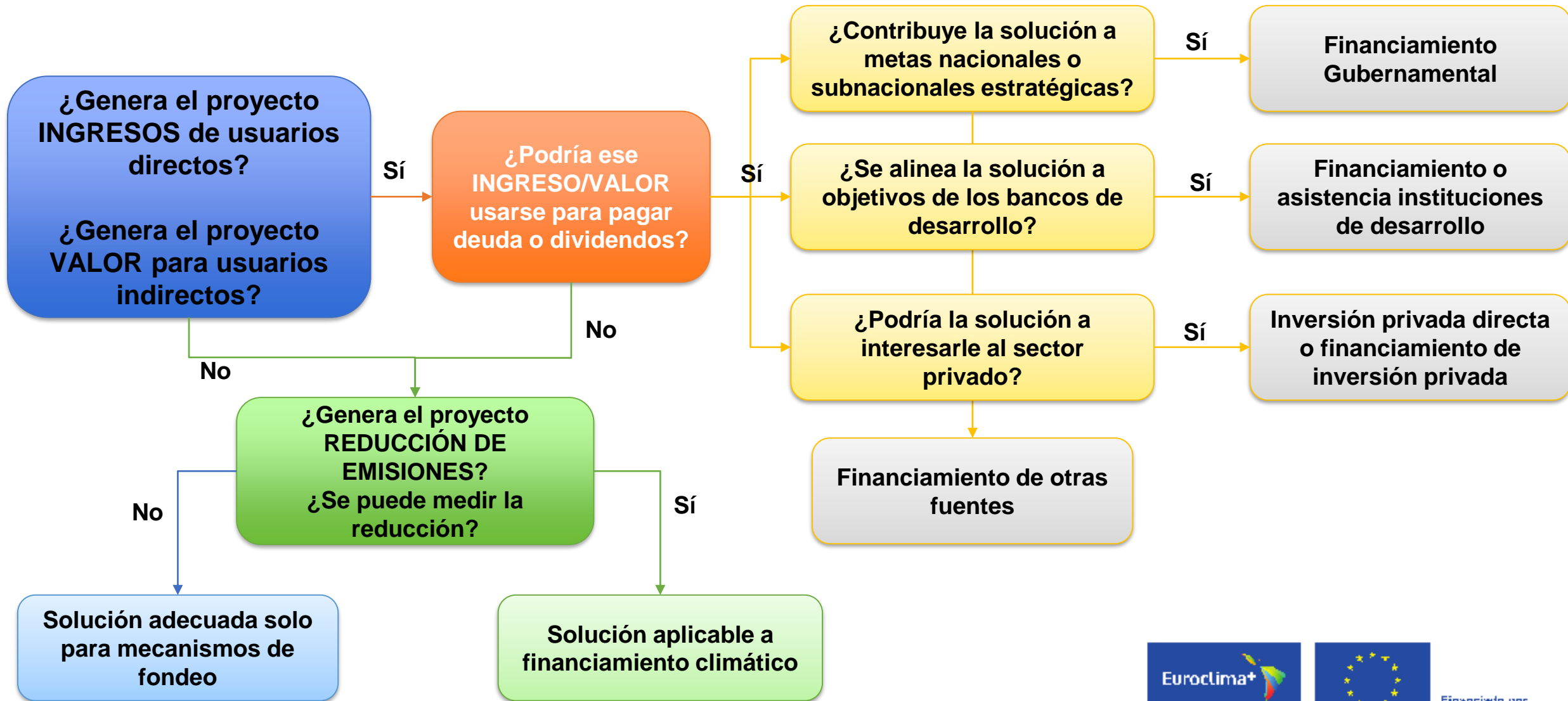
Financiado por  
la Unión Europea

# 1. Discusión inicial en grupos (25 min)

- Para iniciar cada grupo debe elegir:
  - Un facilitador para anotar en el tablero
  - Cada miembro escribe en una tarjeta un proyecto de movilidad urbana sostenible potencial o en diseño en su ciudad/país (5 min)
  - Cada miembro comenta brevemente el contexto del proyecto que propuso (15 min)
  - Cada grupo escoge 1 proyecto para analizar a detalle



## 2. Análisis de mecanismos aplicables al proyecto (20 min)



Financiado por la Unión Europea

### 3. Análisis de factores claves del mecanismo elegido

- Cada equipo discute los factores clave a tomar en cuenta para el mecanismo elegido (*Pida al moderador las preguntas guías correspondientes*) (20 min)
- El grupo debe concluir si el mecanismo analizado podría o no ser aplicado en la práctica a al proyecto dado el contexto de la ciudad/país y considerando los factores clave (5 min)
- Plenaria de exposición de resultados (20 min)



### 3. Análisis de factores claves del mecanismo elegido



Financiamiento  
Gubernamental

- ¿Existe apoyo de partes interesadas a nivel local y/o nacional?
- ¿Se alinea con políticas y programas existentes?
- ¿Se puede combinar con otros esquemas de financiamiento?
- ¿Cumple criterios de elegibilidad para fin. Gubernamental?
- ¿Capacidad de endeudamiento y repago?
- Posibles barrera u obstáculos?





# 3. Análisis de factores claves del mecanismo elegido



Fin o Asistencia  
Instituciones de Desarrollo (ID)

- ¿Existen ID que brinden financiamiento para su ciudad/país?
- ¿Se alinea el proyecto con los objetivos de la ID?
- ¿Se requiere aval del Gobierno?
- ¿Qué tan complejo es el proceso de aplicación? ¿Se requiere apoyo de otros *stakeholders*?
- ¿Qué tipo de apoyo brindará la ID: donación, asistencia, crédito?
- ¿Has restricción de uso de los fondos para alguna fase del proyecto?
- ¿Viene acompañado de AT o Fortalecimiento de Capacidades?



Financiado por  
la Unión Europea

# 3. Análisis de factores claves del mecanismo elegido



Financiamiento o Inversión  
del Sector Privado

- ¿Qué mecanismo privado aplica: donaciones, grants, inversión en capital accionario, etc.?
- ¿se puede ceder una parte del control de la solución al sector privado?
- ¿existen potenciales socios para el proyecto en la ciudad/país?
- ¿los potenciales socios tienen buena reputación o experiencia previa?
- ¿Existe normativa para incluir al sector privado en le proyecto? ¿Existen mecanismos de resolución de disputas?
- ¿Se puede combinar con otros mecanismos de financiamiento?
- ¿los potenciales socios son locales o internacionales?

### 3. Análisis de factores claves del mecanismo elegido



Financiamiento  
Climático

- ¿qué fondos disponibles existen para mi tipo de proyecto?
- ¿qué tan complejo es el proceso de aplicación?
- ¿se necesita canalizar el proyecto por una agencia implementadora?
- ¿se necesita aval de la autoridad ambiental nacional?



Financiado por  
la Unión Europea

### 3. Análisis de factores claves del mecanismo elegido



Fondeo con flujo  
de caja del

- ¿Existe apoyo de la comunidad y el sector privado al proyecto?
- ¿La demanda de la solución será suficiente? ¿Es estable en el tiempo?
- ¿Se puede establecer un precio que incentive el uso de la solución propuesta por el proyecto pero que también genere ingresos?
- ¿Permite la normativa el cobro y utilización del ingreso sin llevarlo a cuentas únicas de la ciudad/país?

### 3. Análisis de factores claves del mecanismo elegido



Fondeo de otras  
fuentes autónomas

- ¿existe apoyo de la comunidad y el sector privado al proyecto?
- ¿existen mecanismos ya implementados que puedan apalancar el proyecto?
- ¿permite la legislación aplicar nuevos mecanismos de apalancamiento: crear nuevas tasas, contribuciones, impuestos?
- ¿la recaudación puede asignarse al proyecto o va a cuenta única?
- ¿tiene la tasa/ contribución/ impuesto efectos negativos en la economía local?

## Cofinanciado por:



## Implementado por:



Financiado por  
la Unión Europea



# GRACIAS

[www.euroclimaplus.org](http://www.euroclimaplus.org)

Síguenos en



@EUROCLIMApus  
@MobiliseCityLAT

@EUROCLIMA\_UE\_AL  
@MobiliseCityLAT

Programa  
EUROCLIMA+  
Platmus LAT

EUROCLIMA+



Financiado por  
la Unión Europea

Reunión de los Socios del Programa EUROCLIMA+  
Movilidad Urbana 2020

18 febrero 2020, Bogotá, Colombia

**EUROCLIMA+**

**E9 Comunicación y Visibilidad**



Financiado por  
la Unión Europea

# Comunicación y Visibilidad en EUROCLIMA+

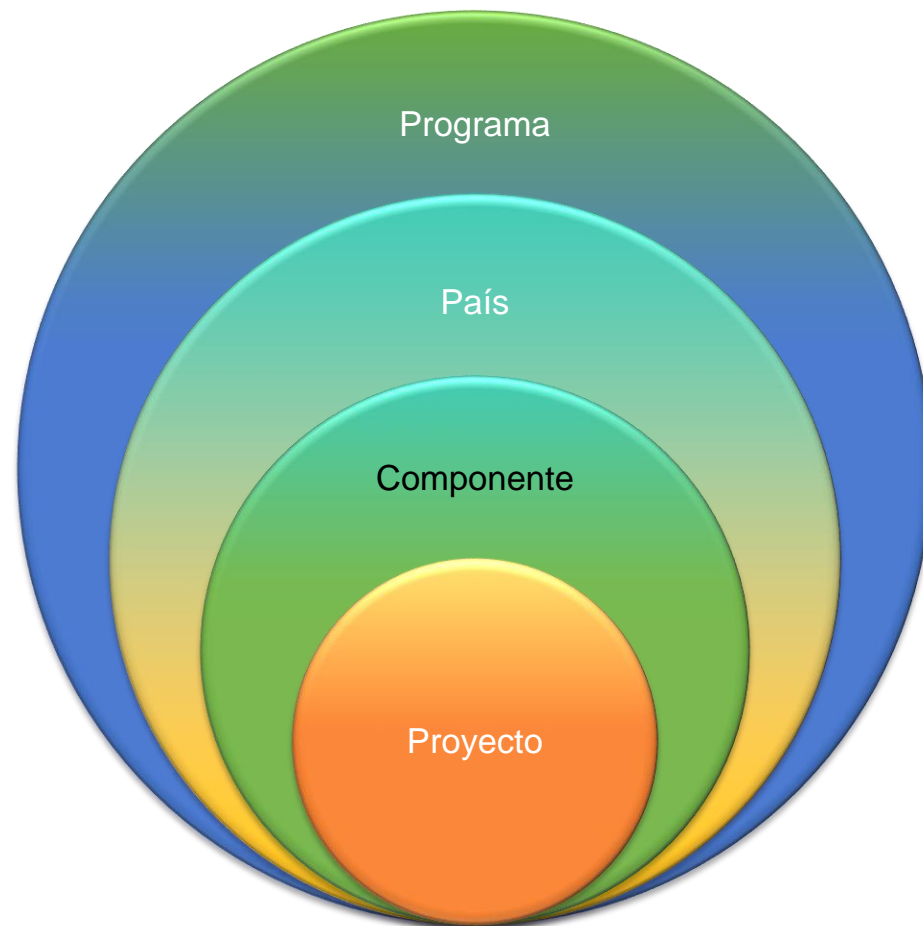


## • **Estratégica**

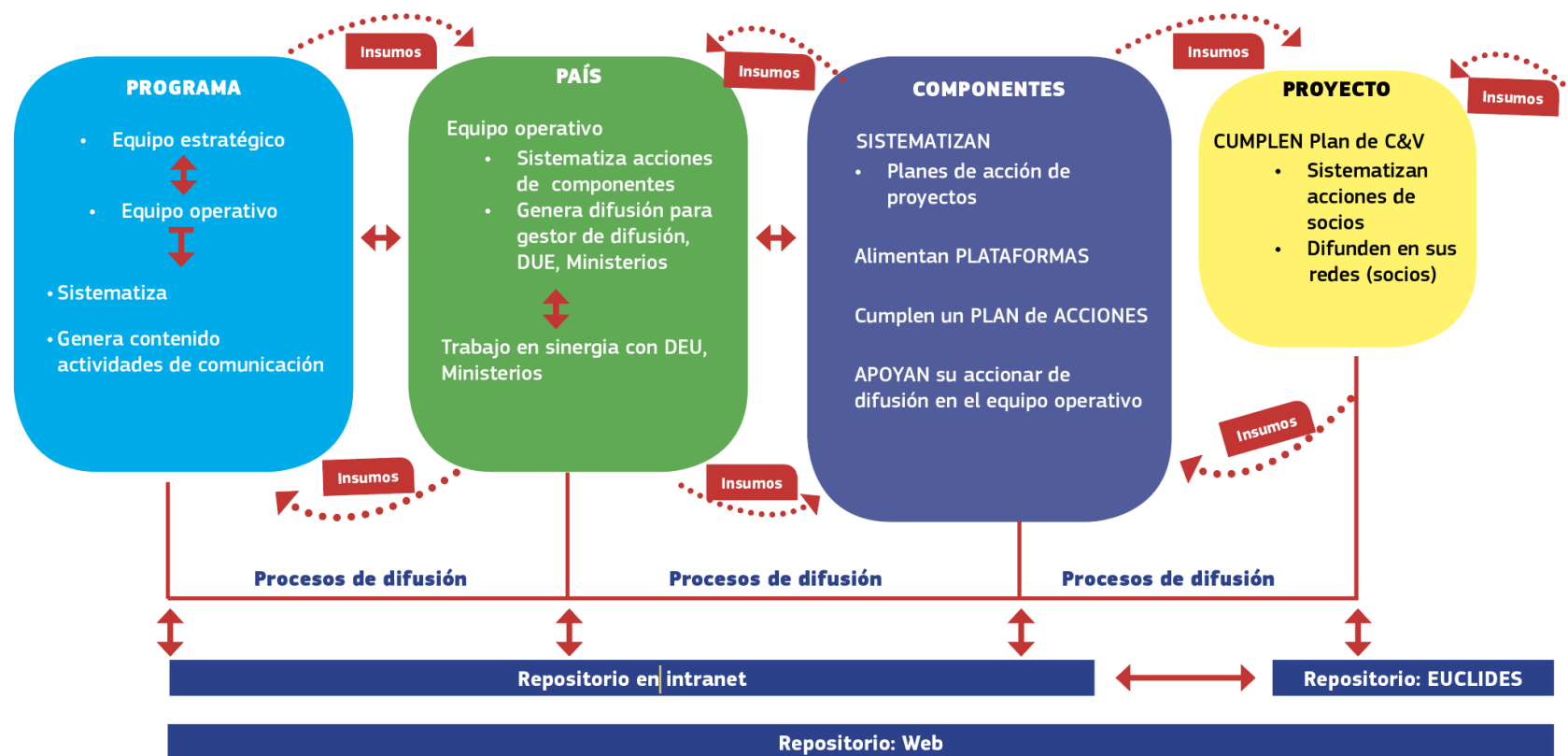
- Comunicación institucional
- Comunicación para el desarrollo
  - Prioriza a personas/familias
  - Apunta a procesos de cambio y transformación social
  - Trabaja en la interacción conjunta
- Sinergia concertada y armonizada



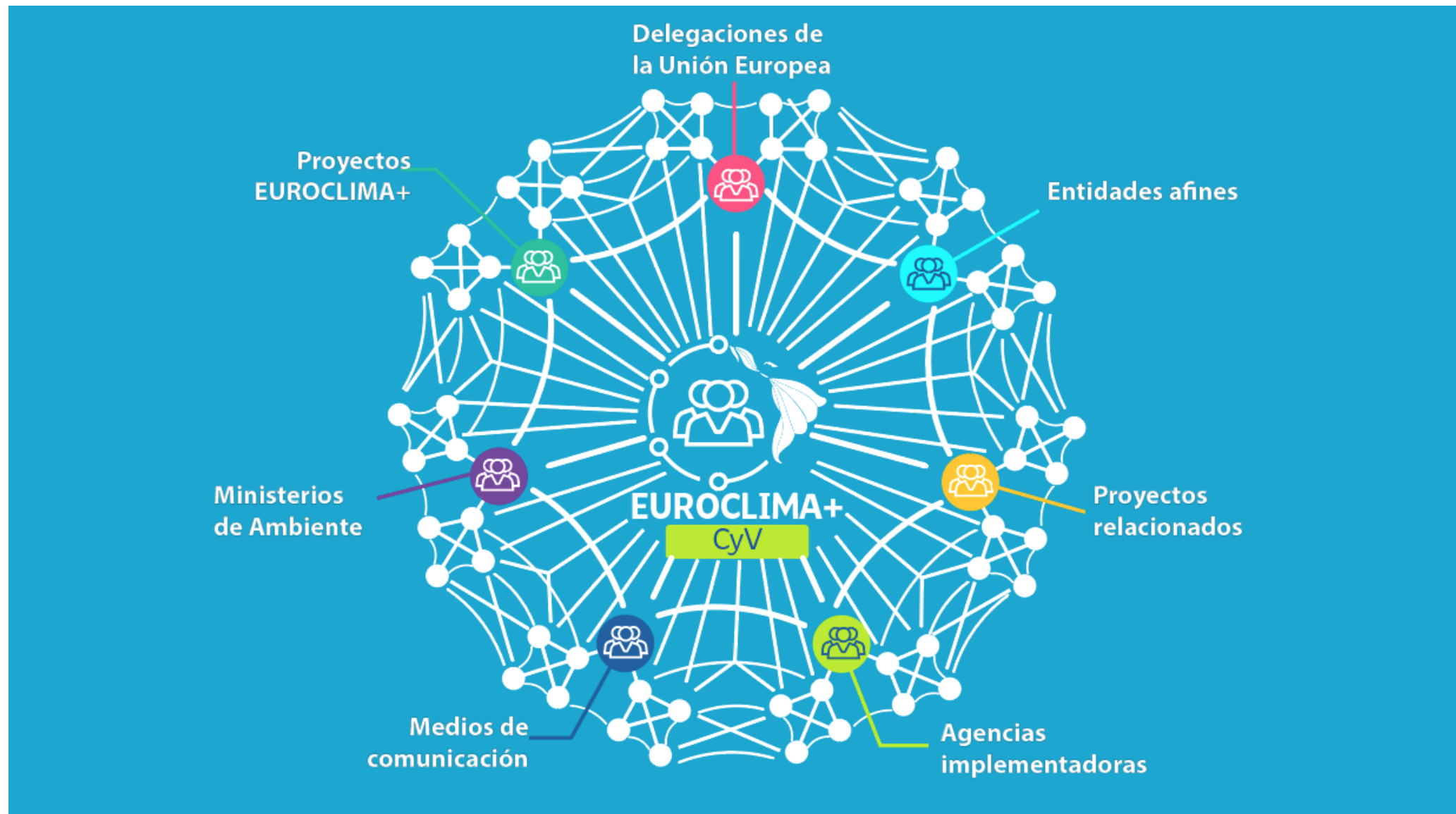
# Comunicación y Visibilidad en 4 niveles



# Comunicación y Visibilidad en 4 niveles



# Co-creación y multiplicación de oportunidades





# Trabajo de difusión- COP25

- <https://www.breitbart.com/energy/2019/12/04/concurso-solo-20a-nima/>

**MOVILIDAD URBANA**  
**EUROCLIMA+**  
Actividades en la COP25  
#TiempoDeActuar

*Action Hub*  
**COMUNIDAD DE PRÁCTICA DE EUROCLIMA+ / MOBILISEYOURCITY: CONECTANDO PERSONAS INTERCAMBIANDO EXPERIENCIAS**

13:00 | 13:45  
**04**  
D I C

*Pabellón Chileno*  
**DÍA DEL TRANSPORTE**

08:30 | 13:30  
**06**  
D I C

Euroclima+ Financiado por la Unión Europea

**MOVILIDAD URBANA**  
**EUROCLIMA+**  
Actividades en el Pabellón EUROCLIMA+  
#TiempoDeActuar

**ESCALAR HACIA LA MOVILIDAD URBANA BAJA EN CARBONO**

10:00 | 11:30  
**04**  
D I C

**ELEVAR LA AMBICIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA EN LAS NDC**

16:00 | 17:30  
**05**  
D I C

**PREPARACIÓN DE PROYECTOS BANCABLES: FINANCIAMIENTO DE NDC EN AMÉRICA LATINA**

Más información:

Euroclima+ Financiado por la Unión Europea



Financiado por la Unión Europea

# Trabajo de difusión- COP 25

**MOVILIDAD URBANA EUROCLIMA+**

#TiempoDeActuar

Apoyamos la transición de las ciudades latinoamericanas hacia una movilidad urbana sostenible

**COP25 CHILE MADRID 2019**

Euroclima+  Financiado por la Unión Europea

**MOVILIDAD URBANA EUROCLIMA+**

#TiempoDeActuar

Desarrollamos Planes Nacionales de Movilidad Urbana para impulsar el transporte bajo en emisiones

**COP25 CHILE MADRID 2019**

Euroclima+  Financiado por la Unión Europea



# Trabajo de difusión- COP 25

MOVILIDAD  
URBANA  
**EUROCLIMA+**

#TiempoDeActuar



Implementamos Proyectos  
Piloto que innovan  
y transforman las  
ciudades  
latinoamericanas



Financiado por  
la Unión Europea



Financiado por  
la Unión Europea

# Trabajo de difusión- COP 25

**MOVILIDAD URBANA**  
**EUROCLIMA+**

**#TiempoDeActuar**

**COP25 CHILE MADRID 2019**

**Trabajamos con gobiernos locales en la creación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible**

**Euroclima+**  Financiado por la Unión Europea

**Evite accidentes**  
No se permite el consumo de alcohol ni el uso de drogas.  
Evite accidentes

**PROGRAMA SUBTE ALERTA**  
Ayuda con emergencias personales, familiares, sociales, culturales, etc.

**\*31416**  
Todos contra el delito



Financiado por la Unión Europea



# Noticias

- <https://euroclimaplus.org/contacto/noticia-urbana>
- 30 noticias en el portal de EC+
- Cobertura y difusión de eventos
- en la región

¿Cómo se lleva a cabo el desarrollo de noticias?

La Unión Europea y la Agencia Francesa de Desarrollo apoyan al Gobierno Autónomo Municipal de La Paz (GAMLP), Bolivia, para implementar la primera fase de la red de

Ibagué presenta su ampliación de la movilidad baja en carbono en Madrid

06 Enero 2020

# Historias de impacto

- <https://euroclimaplus.org/historias-de-impacto>
- Ambato, una ciudad para todas y todos
- La bicicleta. El vehículo que me devolvió la ilusión de vivir.



Ambato, una ciudad para todas y todos

El Especial Juan Talle nos cuenta cómo está cambiando la movilidad en esta ciudad



La bicicleta. El vehículo que me devolvió la ilusión de vivir.

<https://www.youtube.com/watch?v=0KBweyg6-l8>

## ¿Cómo se lleva a cabo el desarrollo de Historias de Impacto?



Financiado por la Unión Europea



# Historias de impacto



Comalapa

Euroclima+



Financiado por  
la Unión Europea



Financiado por  
la Unión Europea

# Historias de impacto

“El planeta es cambiante y la tecnología también. Queremos innovar y ayudar al ambiente introduciendo vehículos que motiven a utilizar energía limpia”

César Otzoy

Auxiliar técnico  
San Juan Comalapa, Guatemala



Financiado por  
la Unión Europea



Financiado por  
la Unión Europea



# Historias de impacto

“La población es parte clave de este proceso, el cambio de actitud a un entorno sano y amigable con el ambiente, nos abrirá camino a todos”

César Otzoy

Auxiliar técnico  
San Juan Comalapa, Guatemala



Euroclima+



Financiado por  
la Unión Europea

Euroclima+



Financiado por  
la Unión Europea

# Boletín informativo



## COSTA RICA

EUROCLIMA+ participa de la Pre-COP 25 en Costa Rica

Se llevó a cabo el evento "Fortaleciendo la alianza entre La Unión Europea y América Latina" para una mayor ambición climática en donde se destacaron los logros y desafíos que tiene EUROCLIMA+ para enfrentar el cambio climático y fortalecer la ambición climática en la región.



LEER MÁS



Destacan el rol de la movilidad eléctrica para acelerar la acción climática en América Latina

Ministros de medio ambiente y energía, representantes de organismos internacionales, sociedad civil y el sector privado destacaron el potencial de la movilidad eléctrica para aumentar la ambición de los compromisos climáticos en América Latina.

EUROCLIMA+ participa en el Taller preparatorio para la Cumbre de Autoridades Municipales por la Acción Climática, durante la PreCOP25

La Plataforma de Movilidad Urbana Sostenible en Latinoamérica, comunidad de práctica que forma parte de MobiliseYourCity presentó las ventajas de la movilidad urbana en ciudades sostenibles.



LEER MÁS



LEER MÁS

## EUROPA

La COP25 se celebrará en Madrid del 2 al 13 de diciembre de 2019

Tras el anuncio de que la COP25 no se realizará en Chile, se ha recibido una generosa oferta de apoyo del Gobierno de España para acoger la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (COP25) en Madrid en las fechas previstas inicialmente.



LEER MÁS

## GUATEMALA

Especialistas internacionales se reúnen en San Juan Comalapa, Guatemala para mejorar estrategias de movilidad

Se diseñaron estrategias para una mejor implementación del proyecto de trólcas eléctricas.



LEER MÁS

## MEXICO

Unión Europea presenta avances de EUROCLIMA+ en México

En la Ciudad de México se llevó a cabo el taller de presentación de los avances del Programa EUROCLIMA+ en México, con el fin de establecer un mecanismo de diálogo y coordinación permanente que permita desarrollar sinergias y contribuciones comunes de las diferentes iniciativas de EUROCLIMA+.



LEER MÁS

La Agencia Francesa de Desarrollo y la Municipalidad de Puebla firman convenio para la construcción del Biciestacionamiento Masivo.

Constituyen un hito importante masivo en la Terminal Margaritas para impulsar una movilidad urbana sostenible en la región.



LEER MÁS

## Webinars

Te compartimos los webinars en los que hemos colaborado. Si te los perdiste puedes verlos aquí:

Planeación de movilidad con perspectiva de género

La movilidad no es neutral con el género y debería ser un elemento indispensable a la hora de planear las ciudades. ¿Sabes qué se ha hecho al respecto?



## Historias de Impacto

Lina Mendoza

La bicicleta. El vehículo que me devolvió la ilusión de vivir.

Conoce más sobre esta historia de impacto aquí



## Próximos Eventos:

Webinar 12 de noviembre, 2019 Gestión de la Movilidad.

Próximamente más información en nuestras redes sociales, quédate pendiente

## Comparte tu Experiencia

Estamos buscando experiencias latinoamericanas que promuevan mediante política pública o acciones desde la sociedad civil la movilidad sostenible.

Registra tu experiencia aquí.



Síguenos en redes sociales, comparte y conversa con nosotros. ¡ Ayúdanos a que nuestra comunidad sea cada vez más grande !



## Contribuye con Nuestra Agenda de Eventos 2020

Trabajamos en el calendario de actividades y eventos de Movilidad Sostenible en Latinoamérica; envíanos los detalles y aspectos generales de tu evento y así nosotros lo compartimos con toda la comunidad.

Registra tu evento aquí



## Comparte tu Experiencia

Estamos buscando experiencias latinoamericanas que promuevan mediante política pública o acciones desde la sociedad civil la movilidad sostenible.

Registra tu experiencia aquí.



Síguenos en redes sociales, comparte y conversa con nosotros. ¡ Ayúdanos a que nuestra comunidad sea cada vez más grande !



Financiado por la Unión Europea

# ¿Cómo puedo recibir el boletín informativo?

1. Ingresa a [www.ÚNETE.s.lat](http://www.ÚNETE.s.lat)
2. Da click en
3. Completa el formulario de registro
4. Bienvenido, ya miembro y estarás recibiendo información útil sobre esta Comunidad de Práctica.

¿Tienes dudas? escríbenos : [latam@mobiliseyourcity.net](mailto:latam@mobiliseyourcity.net)



Financiado por  
la Unión Europea

# Plataforma de conocimiento (página web)

mobiliseyourcity.net/es/node/231



Sobre la iniciativa | Recursos de Información | Países | Noticias & eventos | + Contribuir [Login](#) ES

## EUROCLIMA+ Movilidad Urbana

Tiene como objetivo desarrollar políticas y programas nacionales para la movilidad urbana y la planificación integrada multimodal a nivel de ciudad para acelerar la transición de las ciudades latinoamericanas hacia una movilidad urbana sostenible.



mobiliseyourcity.net

Países / MobiliseYourCity América Latina

## Movilidad Urbana Sostenible en América Latina

En nuestra región, casi el 80% de la población de América Latina vive en centros urbanos, esta proporción alcanzará el 90% en las próximas décadas. Ante tal pronóstico, la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero del sector del transporte urbano es urgente, tanto para frenar el cambio climático global, sino también para orientar el desarrollo y la planeación de la movilidad urbana para mejorar la calidad de vida en las ciudades y proteger el planeta.

Con el financiamiento del programa EUROCLIMA+, la Agencia Alemana de Cooperación Internacional al Desarrollo (GIZ) y con apoyo de FLACMA en la implementación, MobiliseYourCity ha creado esta



PLATAFORMA DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE EN LATINOAMÉRICA

### Plataforma de Movilidad Urbana Sostenible en Latinoamérica

Sé parte de la Comunidad Regional en Movilidad Urbana Sostenible en Latinoamérica. Dialoguemos, generemos conocimiento y juntos construyamos sinergias.

Únete a la comunidad



Financiado por la Unión Europea



# Plataforma Social



**Mi actividad**

[Invitaciones](#)

[Notificaciones](#)

[Publicaciones Generales](#)

**GRUPOS** +

[Accesibilidad](#)

[Acceso a Financiamiento](#)

[Electromovilidad](#)

[Género y Movilidad](#)

[Monitoreo, Reporte y Verificación](#)

[Movilidad en Bicicleta](#)

[Movilidad Peatonal](#)

[Planes de Movilidad Urbana Sostenible \(SUMP\)](#)

[Políticas y Programas de](#)

## Mi actividad

 A Texto ? Pregunta 📅 Evento

[Todo](#) [Sin leer](#) [Menciones](#) [Descubrir](#) [Filtrar](#)

**Plataforma de Movilidad Urbana Sostenible en Latinoamérica MYC / EC+**   
Mira @N. Rubi Vázquez Cruz este es el webinario que te comenté, espero que te sea de interés.  
Saludos!  
Contenido compartido  
 **Plataforma de Movilidad Urbana Sostenible en Latinoamérica MYC / EC+**

**¡Bienvenido! ¡Bienvenida!**

Esta comunidad te ofrece un espacio de encuentro virtual en donde recibirás noticias e información sobre eventos y actividades de capacitación de tu interés. También podrás interactuar con otros miembros, en los grupos para dialogar, reflexionar y compartir documentos, así como experiencias de soluciones y lecciones aprendidas sobre la movilidad sostenible.

¡Participa y comparte con la comunidad!



# ¿Eres Miembro Nuevo ?

## Iniciar sesión

 Recordarme[Regístrate](#)[¿Ha olvidado la contraseña?](#)[¿No ha recibido el correo de confirmación?](#)

**¡Bienvenido! ¡Bienvenida!**

Esta comunidad te ofrece un espacio de encuentro virtual en donde recibirás noticias e información sobre eventos y actividades de capacitación de tu interés. También podrás interactuar con otros miembros, en los grupos para dialogar, reflexionar y compartir documentos, así como experiencias de soluciones y lecciones aprendidas sobre la movilidad sostenible.

**¡Participa y comparte con la comunidad!**

**Guía de usuario**

Conoce las herramientas y funciones que esta plataforma social te ofrece

[Guía de Usuario](#)



Euroclima+



Financiado por  
la Unión Europea

# ACTIVIDAD 1 ( 30 minutos)

## Importancia de la comunicación para los proyectos y el componente

- ¿Cómo la comunicación se puede utilizar para **potenciar el impacto** de nuestros proyectos?
- **Elaborar mensajes** en torno a #MovilidadSustentable
- **Escalamiento de los resultados** de los proyectos



# ACTIVIDAD 1

## Canales de comunicación alternativa:

- Eventos en escuelas
- Radio
- Obras de teatro

## Canales oficiales

- Pagina web EC+- <http://euroclimaplus.org/movilidad>
- Twitter
  - EC+- @EUROCLIMA\_UE\_A
  - CoP- @MobiliseCityLAT
- Facebook
  - EC+- @EUROCLIMApplus
  - CoP @MobiliseCityLAT
- YouTube
  - EC+- Programa EUROCLIMA+
  - CoP- Platmus LAT



# Canales de difusión en redes sociales



YouTube channel page for **Platmus LAT** (34 suscriptores). The page shows a navigation menu with options like PÁGINA PRINCIPAL, VIDEOS, LISTAS DE REPRODUCCIÓN, CANALES, DEBATE, and ACERCA DE. Below the menu, there is a section for "Videos subidos" with a "REPRODUCIR TODO" button. A row of video thumbnails is displayed, including titles like "Transporte sostenible con bajas emisiones de carbono", "Participación de las mujeres en el sector: Cómo superar...", "Impact Story Movilidad en Ambato, Ecuador", "Accesibilidad Urbana", "Presentación de la Plataforma de Movilidad...", and "Auditorías de seguridad ejemplos y alcance".



@MobiliseCityLAT

Twitter profile card for **Plataforma de Movilidad Urbana Sostenible en LATAM** (@MobiliseCityLAT). The header image shows a group of people in blue shirts holding a banner that reads "Mobilise Your City" and "PLATAFORMA DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE EN LATINOAMÉRICA". The profile name is "Plataforma de Movilidad Urbana Sostenible en LATAM" and the handle is "@MobiliseCityLAT". There is a "Siguiendo" button.

Plataforma de Movilidad Urbana Sostenible en LATAM

@MobiliseCityLAT

Latinoamérica [platmus.lat](https://platmus.lat)

Se unió en octubre de 2018

112 Siguiendo 327 Seguidores

Seguido por GIZ México, womeninmotion, CITIS Ciudades-Transporte-Industria Sustentable y 12 más

Tweets Tweets y respuestas Multimedia M

Plataforma de Movilidad Urbana Sostenible en LATAM retwitteó

**Programa EUROCLIMA+** @EU... · 23h  
Hoy inicia "Semana de Transporte Sostenible en América Latina y el Caribe". Habrá intercambio de experiencias, avances de proyectos, para mejorar y coordinar su implementación y se



Financiado por la Unión Europea



MobiliseCityLAT

Facebook page for **Plataforma de Movilidad Urbana Sostenible en Latinoamérica** (@MobiliseCityLAT). The profile picture is a circular logo with the text "PLATAFORMA DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE EN LATINOAMÉRICA". The cover photo is the same banner image seen in the Twitter profile. The page shows a "Crear publicación" section with a text input field and options for "Foto/video", "Etiquetar am...", and "Estoy aquí". Below this, there is a "Publicaciones" section with a post from December 6, 2019, titled "Plataforma de Movilidad Urbana Sostenible en Latinoamérica". The post content includes the question "¿Ya recibes nuestro boletín informativo? ¿No?" and an invitation to register for a newsletter. The right sidebar shows "Comunidad" information, including "Invita a tus amigos a indicar que les gusta esta página" and "A 475 personas les gusta esto".

## ACTIVIDAD 1 (30 minutos)

**Importancia de la comunicación** para los proyectos y el componente

- ¿Cómo la comunicación se puede utilizar para **potenciar el impacto** de nuestros proyectos?
- **Elaborar mensajes** en torno a #MovilidadSustentable
- **Escalamiento de los resultados** de los proyectos

## PRESENTACIÓN DE RESULTADOS



Financiado por  
la Unión Europea



## ACTIVIDAD 2

### Principales actividades de comunicación de los proyectos en 2020

- **Comunicación interna:** Fortalecimiento y empoderamiento de temas internos mediante webinars (por ejemplo género y comunicación)
- **Producción visual:** Mediante redes sociales con información temática (de mayor contenido técnico para explicado para el gran público), historias de éxito: para y desde los beneficiarios



## ACTIVIDAD 2 (30 minutos)

### Principales actividades de comunicación de los proyectos en 2020

- **Producción audiovisual:** Videos y radio
- **Producción logística:** Eventos internacionales y presencia de resultados
- **Producción periodística:** Trabajo con prensa en la región para lograr posicionar EC+ y los resultados y acciones de los proyectos



## ACTIVIDAD 2 (30 minutos)

**Principales actividades de comunicación de los proyectos en 2020**

### **PRESENTACIÓN DE RESULTADOS**



Financiado por  
la Unión Europea

# ¿Cómo me puede apoyar el programa en temas de comunicación?

## Proceso de difusión y desarrollo de información

1. **Informar** a Ana Alcántara ([ana.alcantara@giz.de](mailto:ana.alcantara@giz.de)) de la solicitud de difusión
2. **Llamada** para realizar acuerdos
3. **Envío** de información
4. **Difusión** en redes sociales



# GRACIAS

[www.euroclimaplus.org](http://www.euroclimaplus.org)

Síguenos en



@EUROCLIMApus  
@MobiliseCityLAT

@EUROCLIMA\_UE\_AL  
@MobiliseCityLAT

Programa  
EUROCLIMA+

EUROCLIMA+



Financiado por  
la Unión Europea

**Reunión de los Socios del Programa EUROCLIMA+  
Movilidad Urbana 2020  
18 febrero 2020, Bogotá, Colombia**

# **EUROCLIMA+**

## **E10 Sesión de clausura**



Financiado por  
la Unión Europea



# E2 Presentación de los participantes

## Desafíos

- Estudios y diseño / TDR con **estándares requeridos**
  - **Tramites administrativos**
    - Desafío institucional (**cambio de gobierno**)
- Gobernanza interna / **Comunicación** (muchos actores)
- Concretizar **firma de los convenios** de cooperación
- **Falta de capacidades** en formación de movilidad

## Oportunidades

- Siempre se deberá considerar **aprendizaje**
- **Oportunidad de crédito** para continuar el proyecto
- Fortalecer la **perspectiva sostenible** de la metodología
- **Coordinación** a los diferentes niveles de gobierno y el sector privado y ciudadanos

## Expectativas

- **Finalizar los Proyectos Pilotos en 2020**
- **Primeros productos concretos (SUMP y NUMP)** con insumos fundamentales
  - **Ejecutar eficientemente**
  - **Lograr involucrar** políticos y ciudadanos
    - **Consolidar** el equipo técnico.

## E3 Novedades del Programa Euroclima+

- Sectores, criterios de selección, tipos de acciones y variables **siguen** siendo **los mismos**
- **El nuevo enfoque permanece en el "Diálogo de país"**, que apoyará una **mejor coordinación** entre los proyectos en curso de EC +, pero también asegurará que **los nuevos proyectos seleccionados para financiamiento** en la próxima fase de Euroclima+ **sean alineados con los objetivos**
- Acercarse a su **punto focal país para nuevas solicitudes**

# E4 Monitoreo y reporte

- Presentación de la **Plataforma EUCLIDES** , la herramienta de **seguimiento, monitoreo y reporte** de EUROCLIMA+
- Preparación del **Marco lógico** del componente
- En próximas semanas **confirmación** con uds de los **objetivos e indicadores de su proyecto**
- **Provisión de información por uds.** y manejo de la plataforma por agencia implementadora (GIZ/AFD)

# E5 Comunidad de Practica

- **MobiliseYourCity.net: una plataforma de conocimiento**
  - Noticias y difusión de eventos en la región
  - Historias de impactos, webinars
  - Documentación y mejores practicas
- **Comunidad de Practica PLATMUS: una plataforma social regional**
  - Intercambios entre los socios del EC+ Programa y expertos : preguntas, difusión de experiencia
  - Directorio de contacto por grupos



# E7 Genero

- **Existe persona de apoyo y caja de herramienta dentro de EC+**
  - Para encuestas, definición de indicadores, Webinars

- **Los factores claves**

Politica  
pubica /  
normas

Patrones de  
movilidad

Empleo

Seguridad  
personal

- **Curso del 22 al 27 de junio en Santiago de Chile : lideresas urbanas !**



Financiado por  
la Unión Europea

# E8 Financiamiento

« No solo el que sino también el como » - aprender de los procesos, no solo de los resultados

Inversión y operación – considerar el financiamiento de la operación

No hacer copy / paste – adaptar al contexto local

« El papel aguanta todo » - que es adecuado para MI caso particular ?

Partir de la demanda de financiamiento, no de la oferta

Capacitación « formulación de proyectos climáticos bancables »



# E9 Comunicación

- **Ya se realizó mucho material** : historias de impacto (video y testimonio), noticias web EC+
- Existen varios **canales de difusión** : sitio web EC+, cadena youtube, facebook, twitter
- Aun no tengas mucho avance en tu proyecto, **tienes algo que aportar**
- **Ana esta a tu disposición** para asesorarte en la comunicación de tu proyecto



## Cofinanciado por:



## Implementado por:



Financiado por  
la Unión Europea

# GRACIAS

[www.euroclimaplus.org](http://www.euroclimaplus.org)

Síguenos en



@EUROCLIMApus  
@MobiliseCityLAT

@EUROCLIMA\_UE\_AL  
@MobiliseCityLAT

Programa  
EUROCLIMA+  
Platmus LAT

EUROCLIMA+



Financiado por  
la Unión Europea