

# REPORTE DE NECESIDADES, PRIORIDADES, RETOS E INTERESES

en materia de movilidad  
sostenible en América  
Latina y el Caribe

ELABORADO POR  
ASOCIACIÓN  
SUSTENTAR EN  
DICIEMBRE DE 2021



Financiado por  
la Unión Europea





Plataforma de Movilidad Urbana Sostenible en Latinoamérica de  
EUROCLIMA+/MobiliseYourCity

Grupo de Trabajo de Transporte de la Plataforma Regional para Latinoamérica y el  
Caribe de LEDS GP (LEDS LAC)

## **Reporte de necesidades, prioridades, retos e intereses en materia de movilidad sostenible en América Latina y el Caribe**

**Elaborado por Asociación Sustentar en Diciembre de 2021**

## Contenido

<b>1. Introducción</b>	<b>2</b>
<b>2. Abordaje metodológico</b>	<b>2</b>
2.1 Reporte de membresía de la Comunidad de Práctica (CdP) “Plataforma de Movilidad Urbana Sostenible en América Latina” de Euroclima+/ MobiliseYourCity	2
2.2 Análisis de la plataforma social TIXXT utilizada como espacio de intercambio por la CdP de EC+/MYC	3
2.3 Reporte de membresía del Grupo de Trabajo de Transporte (GTT) de la Plataforma Regional Para Latinoamérica y el Caribe de LEDS GP (LEDS LAC).	4
2.4 Encuesta actualizada de necesidades, prioridades e intereses a miembros del GTT de LEDS LAC, miembros de la CdP de EC+/MYC, y seguidores en redes sociales de Asociación Sustentar.	4
2.5 Reseña bibliográfica	5
<b>3. Descripción de América Latina y el Caribe</b>	<b>5</b>
<b>4. Cobertura geográfica y sectorial de la CdP de EC+/MYC y el GTT de LEDS LAC</b>	<b>10</b>
4.1 Cobertura geográfica	10
4.2 Cobertura sectorial	13
4.2.1 Descripción de los sectores	13
4.2.2 Organizaciones por sector	14
4.3 Miembros y encuestados por sector	15
<b>5. Principales hallazgos</b>	<b>17</b>
5.1 Necesidades y expectativas	17
5.2 Prioridades	20
5.3 Retos y desafíos	21
5.4 Intereses	22
<b>6. Conclusiones</b>	<b>24</b>
<b>7. Anexos</b>	<b>26</b>
7.1 Lista de organizaciones representadas en los grupos	26
7.2 Cobertura geográfica de las organizaciones representadas	26
7.3 Miembros latinoamericanos de la CdP de EC+/MYC según la población de sus ciudades de residencia	27
7.4 Miembros latinoamericanos del GTT según la población de sus ciudades de residencia	28
7.5 Usuarios de la plataforma social TIXXT que respondieron la encuesta	29

## 1. Introducción

Este documento brinda una descripción de las tendencias del sector de transporte en América Latina y el Caribe, y un análisis de las necesidades, expectativas, prioridades, retos e intereses de los diferentes actores de la región involucrados en el diseño e implementación de estrategias y medidas de movilidad sostenible. El mismo es parte del “mapeo de stakeholders” que Asociación Sustentar lleva adelante en el marco de sus proyectos con la Comunidad de Práctica (CdP) “Plataforma de Movilidad Urbana Sostenible en América Latina” del programa Euroclima+ y la iniciativa MobiliseYourCity, y el Grupo de Trabajo de Transporte (GTT) de la Plataforma Regional Para Latinoamérica y el Caribe de LEDS GP (LEDS LAC), y busca informar la gestión y actividades futuras de ambas comunidades.

## 2. Abordaje metodológico

El presente análisis se realizó en base a diferentes fuentes de información, las cuales incluyen productos de conocimiento generados por Asociación Sustentar durante el año 2021 y documentos de organismos reconocidos sobre tendencias y desafíos de la región en materia de transporte. Las mismas se describen a continuación.

### 2.1 Reporte de membresía de la Comunidad de Práctica (CdP) “Plataforma de Movilidad Urbana Sostenible en América Latina” de Euroclima+/ MobiliseYourCity

[Euroclima+](#) (EC+) es un programa de cooperación regional que fomenta el desarrollo sostenible y resiliente al clima en 18 países de América Latina. Su componente de movilidad urbana se centra, entre otras cosas, en el establecimiento de una Comunidad de Práctica (CdP) regional sobre movilidad urbana sostenible y baja en carbono, con los objetivos de mejorar el acceso a la información, facilitar el diálogo y el aprendizaje dentro de la región e internacionalmente, y el fortalecimiento de capacidades. Esta CdP se fundó en cooperación con GIZ y FLACMA como una de las tres comunidades de práctica regionales de [MobiliseYourCity](#) (MYC), una iniciativa global financiada por la Unión Europea y los Gobiernos de Francia y Alemania e implementado por GIZ y AFD para apoyar a los gobiernos nacionales y locales de países emergentes y en desarrollo en la planificación de la movilidad urbana sostenible. Entre las organizaciones aliadas de esta CdP se encuentran también el Partenariado SLOCAT para el Transporte Sostenible Bajo en Carbono y Asociación Sustentar, quien se vinculó a la misma al inicio del año 2021.

Para formar parte de esta comunidad, las personas interesadas deben proporcionar sus datos a través de un formulario de registro disponible en su plataforma social, el cual recopila datos personales, expectativas, temas y servicios de interés. En el mes de julio de 2021 Sustentar elaboró

un reporte de membresía sobre esta CdP (disponible [aquí](#)), para entonces conformada por 338 integrantes, el cual analiza la información proporcionada por sus miembros durante el proceso de registro, a fin de informar futuras actividades y contribuir a la gestión de esta CdP en general.

## 2.2 Análisis de la plataforma social TIXXT utilizada como espacio de intercambio por la CdP de EC+/MYC

Además de un sitio web, la CdP de Euroclima+ y MobiliseYourCity utilizó, durante 2020 y 2021, una plataforma social o intranet - la plataforma TIXXT, proporcionada por una empresa alemana- con el objetivo de brindar un punto de encuentro virtual donde los miembros de la comunidad pudieran acceder e intercambiar información de acuerdo a sus áreas de interés, e interactuar entre ellos. Esta plataforma entró en operación en Marzo del 2020. Luego de un año de funcionamiento, las organizaciones implementadoras (GIZ, MobiliseYourCity, FLACMA) expresaron preocupaciones sobre la utilidad y eficiencia de la misma ante los altos costos de mantenimiento y esfuerzos administrativos y de moderación requeridos en comparación con la baja interacción con y entre sus miembros. Ante este escenario y por solicitud expresa de GIZ, Asociación Sustentar llevó adelante durante 2021, junto a expertas en comunicación social y *user experience* (UX), un análisis de esta plataforma social con el objetivo de investigar el funcionamiento, utilidad y eficiencia de la misma. Los resultados de este análisis se presentaron en Septiembre de 2021 (disponibles [aquí](#)).

Como parte de este estudio, y a fin de indagar sobre las percepciones sobre esta plataforma, se realizaron:

- Encuestas a miembros de la comunidad registrados en la plataforma social, de la cual se obtuvieron 75 respuestas<sup>1</sup>.
- Entrevistas a tres miembros de la CdP (usuarios actuales de la plataforma): una funcionaria pública del gobierno local de Costa Rica, un funcionario público del área metropolitana de México, y un asesor técnico del gobierno local de Ecuador.
- Entrevistas a cuatro “no miembros” (usuarios objetivo - es decir, personas con perfiles similares a los que la comunidad apunta a tener como miembro) identificadas a través de las redes de Euroclima+ y del GTT de LEADS LAC: dos funcionarias públicas de gobiernos locales de México y Argentina, y dos asesores técnicos de gobiernos locales de Colombia y Costa Rica.

Debido a que algunas de las variables que se consideraron en las encuestas y entrevistas fueron las necesidades e intereses de los miembros al momento de usar la plataforma, esta información también es considerada en este reporte.

---

<sup>1</sup> Anexo 7.5: Usuarios de la plataforma social que respondieron la encuesta.

## 2.3 Reporte de membresía del Grupo de Trabajo de Transporte (GTT) de la Plataforma Regional Para Latinoamérica y el Caribe de LEADS GP (LEADS LAC).

Desde el año 2019, Asociación Sustentar coordina el Grupo de Trabajo de Transporte (GTT) de la Plataforma Regional LEADS LAC y sus Comunidades de Práctica de Movilidad Eléctrica y Logística Sostenible. Los principales objetivos del GTT son construir una comunidad de transporte resiliente y bajo en emisiones, apoyar a impulsores e innovadores, vincular redes de expertos en transporte de bajas emisiones y explorar oportunidades de colaboración a nivel local y regional.

Existen diferentes medios por los cuales las personas interesadas pueden formar parte del GTT y sus CdPs, a saber: 1) [página web del GTT](#), 2) [formulario de registro disponible en el sitio principal de la Plataforma LEADS LAC](#), 3) solicitud de inscripción mediante [correo electrónico a la Secretaría de LEADS GP](#), ó 4) expresión de interés en formularios de inscripción a las actividades virtuales organizadas por el GTT y sus CdPs .

Con el objetivo de contribuir a la mejora de la coordinación y de las actividades, Asociación Sustentar elaboró en el mes de junio de 2021 un reporte de membresía del GTT y sus CdPs (disponible [aquí](#)). El mismo incluye un análisis de su base de miembros, conformada en ese momento por 1838 integrantes, y la información proporcionada por los mismos durante su proceso de registro. Es importante aclarar que la información respecto a necesidades, prioridades e intereses proviene únicamente del formulario de registro mencionado en el punto 1 del párrafo anterior, el cual fue implementado durante el mes de abril del 2020. Es por ello que la información sobre estos aspectos puntuales proviene únicamente de los 132 miembros que se registraron a través de este medio entre el 24 de abril de 2020 y el 22 de abril de 2021.

## 2.4 Encuesta actualizada de necesidades, prioridades e intereses a miembros del GTT de LEADS LAC, miembros de la CdP de EC+/MYC, y seguidores en redes sociales de Asociación Sustentar.

A fin de obtener información actualizada sobre las necesidades, prioridades, retos e intereses de actores regionales, se realizaron encuestas a miembros de las dos comunidades mencionadas anteriormente entre los días 26 de agosto y 24 de septiembre de 2021. Las mismas incluyeron una serie de preguntas comunes a ambas comunidades, así como preguntas diferentes diseñadas para relevar aspectos del contexto específico de cada comunidad. Además, se realizó una tercera encuesta que fue difundida a través de las redes sociales de Asociación Sustentar, a fines de captar actores no involucrados en ninguna de las dos comunidades. La misma incluía únicamente las preguntas comunes mencionadas anteriormente. En total, y considerando las tres encuestas, se obtuvieron 130 respuestas: 91 de la encuesta a miembros del GTT, 26 de la encuesta CdP EC+ y 13 de la encuesta en redes de Asociación Sustentar (resultados disponibles en los siguientes archivos: [encuesta GTT](#), [encuesta CdP EC+](#), [encuesta redes sociales](#)).

## 2.5 Reseña bibliográfica

Con el objetivo de complementar y brindar contexto a las fuentes mencionadas anteriormente, se realizó una reseña bibliográfica a fin de proporcionar una descripción general de América Latina y el Caribe (ALC) y las características más destacadas en materia de transporte y movilidad en la región. Entre las fuentes consultadas se encuentran: el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), el Programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-HÁBITAT), el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), el Partenariado SLOCAT para el Transporte Sostenible Bajo en Carbono, la ONG Despacio, y las iniciativas Transformative Urban Mobility Initiative (TUMI) y Sustainable Mobility for All (Sum4all).

Esta reseña se presenta en la sección 3 de este documento.

## 3. Descripción de América Latina y el Caribe

**América Latina y El Caribe (ALC) es una región conformada por más de 40 países** subdividida entre las regiones de América del Sur, América Central, el Caribe y México. La región agrupa a países cuyos idiomas predominantes son latinos, en particular español y portugués, aunque en los territorios localizados sobre el mar Caribe también se habla francés, inglés y neerlandés<sup>2</sup>. Su población total es de aproximadamente 667 millones<sup>3</sup> de habitantes, siendo los países **más poblados Brasil (210 millones), México (128 millones), Colombia (50 millones), Argentina (45 millones) y Perú (33 millones)**. Los dos primeros son los países con las mayores poblaciones de habla portuguesa y española del mundo respectivamente<sup>2</sup>. Brasil es, además, el país más extenso de la región (8,5 millones de km<sup>2</sup>), seguido por Argentina (2,8 millones de km<sup>2</sup>) y México (sup. de 2 millones de km<sup>2</sup>)<sup>4</sup>.

**ALC es la región más urbanizada del mundo:** en la actualidad, el 81,2% de sus habitantes vive en centros urbanos<sup>5</sup>, y se estima que para el 2050 esta cifra ascenderá al 89%. Además, cuenta con 215<sup>6</sup> metrópolis<sup>7</sup> con las siguientes poblaciones:

- 6 metrópolis con más de 10 millones de habitantes (donde habitan el 14,2% total de la región<sup>4</sup>)

<sup>2</sup> Statista (2021). [América Latina y el Caribe - Datos estadísticos](#)

<sup>3</sup> Statista (2021). [América Latina y el Caribe: población total desde 2014 hasta 2026, por subregión \(en millones de habitantes\)](#).

<sup>4</sup> Statista (2021). [30 países más grandes del mundo por superficie total a fecha de abril 2021](#)

<sup>5</sup> Plataforma Urbana y de Ciudades de América Latina y el Caribe. Estadísticas urbanas regionales.

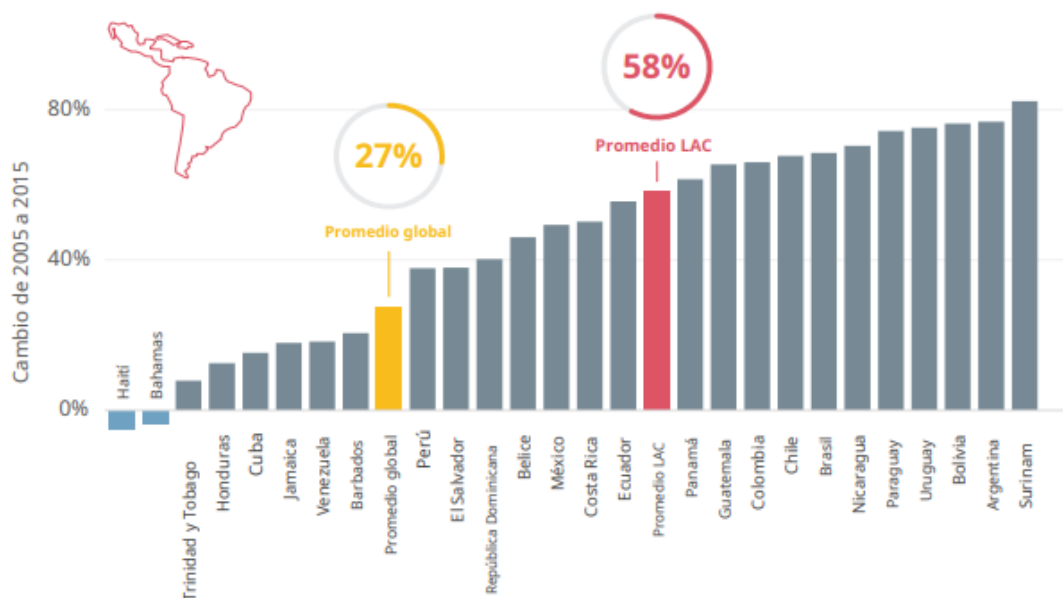
<sup>6</sup> ONU-HÁBITAT (2020). Estado Global de las Metrópolis 2020 – Folleto de Datos Poblacionales.

<sup>7</sup> Se entiende por “metrópolis” a una gran ciudad con al menos un millón de habitantes, la cual se extiende en un espacio relativamente compacto, con una densidad media mínima de 2.000 habitantes por km<sup>2</sup> y con una estructura monocéntrica. Fuente: Heineberg, H. (2005). Las metrópolis en el proceso de globalización. Biblio 3W, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales, volumen X n°. 563.

- 3 metrópolis con entre 5 y 10 millones de habitantes
- 65 metrópolis con entre 1 y 5 millones de habitantes
- 141 metrópolis con entre 300.000 y 1 millón de habitantes.

**Los países de la región con mayor cantidad de metrópolis son: Brasil (61), México (54), Colombia (18), Argentina (17), Venezuela (17) y Perú (11)**<sup>8</sup>. Entre las más pobladas se encuentran San Pablo (22 millones de habitantes), Ciudad de México (21 millones de habitantes) y Buenos Aires (15 millones de habitantes)<sup>9</sup>.

**En la región, el transporte es el sector de la economía que más utiliza energía fósil**, llegando a ser el responsable del 8% de las emisiones globales de CO<sub>2</sub> en el año 2019<sup>10</sup>. La trayectoria actual indica que las emisiones irán en aumento y la demanda de transporte agravará la congestión y contaminación. De hecho, **la demanda de transporte privado ha crecido en los últimos años**, lo cual se refleja en el crecimiento de la propiedad de vehículos particulares en ALC (58% entre 2005 y 2015) que duplica el promedio mundial (27% entre 2005 y 2015) (Figura 1).



**Figura 1. Crecimiento de la propiedad de automóviles en América Latina y el Caribe, 2005-2015.**

**Fuente: TCC-GSR, SLOCAT (2021)**

<sup>8</sup> ONU-HÁBITAT (2020). Estado Global de las Metrópolis 2020 – Folleto de Datos Poblacionales.

<sup>9</sup> Statista (2021). Ciudades con la mayor cantidad de habitantes en América Latina en 2021 (en millones)

<sup>10</sup> Cardama, M., Cortez, A., Cruz, N., Enriquez, A., Hosek, E., Peet, K., ... & Yiu, A. (2021). SLOCAT Transport and Climate Change Global Status Report: Tracking Trends in a Time of Change: The Need for Radical Action Towards Sustainable Transport Decarbonisation.



Por otra parte, **el crecimiento de las ciudades ha sucedido en mayor parte sin una planificación urbana definida**, destacándose en consecuencia la falta de conectividad de las periferias urbanas en las áreas metropolitanas<sup>11</sup>. Dicho aspecto, sumado al aumento de vehículos circulantes, producen que el transporte de pasajeros se vea afectado, en especial el transporte público y la movilidad activa.

A pesar de esto, **el uso del transporte público per cápita es el más alto del mundo** (con un promedio del 68% de los viajes)<sup>12</sup> y la región es líder en la implementación de sistemas de Bus Rapid Transit, presente en 54 ciudades de la región para el año 2019. **Sin embargo, el transporte público presenta irregularidades en la calidad de sus servicios**, debido a los altos tiempos de espera y tarifas que pagan los usuarios, la falta de limpieza e incomodidades en los autobuses. **Esto provoca la fuga de pasajeros hacia otros medios de transporte** y refuerza las pérdidas monetarias de los proveedores de servicios, que no pueden cubrir sus costos operativos<sup>13</sup>.

Además, **históricamente, los planificadores urbanos y de transporte no han tenido en cuenta los aspectos de género**. Las mujeres, principales usuarias de este medio<sup>10</sup>, se ven especialmente afectadas por su mala calidad, los problemas de infraestructura -no apta para cubrir sus necesidades de traslado-, la inseguridad y el acoso físico durante el viaje, ya sea a bordo, durante su espera o caminando. Seis de cada diez mujeres en ciudades de América Latina informan que han sufrido acoso mientras usaban el transporte público<sup>14</sup>. Por este motivo, resulta necesario reforzar la inclusión de género en la planificación en el sector del transporte como un imperativo económico fundamental para el crecimiento del sector y la sostenibilidad a largo plazo<sup>15</sup>.

Por otro lado, **la electromovilidad cobra cada vez más relevancia para avanzar hacia la descarbonización del transporte**. Por ejemplo, una gran cantidad de países ha empezado a incorporar buses eléctricos, aunque a diferente escala (Figura 2)<sup>16</sup>. **Si bien existe una gran oportunidad debido al alto porcentaje de energías renovables en la matriz energética de la región, la adopción de esta tecnología todavía es incipiente**<sup>10</sup>. Entre las causas se destacan los altos costos de inversión inicial, la necesidad de invertir en infraestructura de carga, la incertidumbre y falta de información confiable, y la presencia de subsidios a combustibles fósiles en varios países latinoamericanos<sup>17</sup>.

<sup>11</sup> Rivas, M. E., Suárez-Alemán, A., & Serebrisky, T. (2019). Hechos estilizados de transporte urbano en América Latina y el Caribe. Nota técnica del BID, (1640).

<sup>12</sup> Cardama, M., Cortez, A., Cruz, N., Enriquez, A., Hosek, E., Peet, K., ... & Yiu, A. (2021). SLOCAT Transport and Climate Change Global Status Report: Tracking Trends in a Time of Change: The Need for Radical Action Towards Sustainable Transport Decarbonisation.

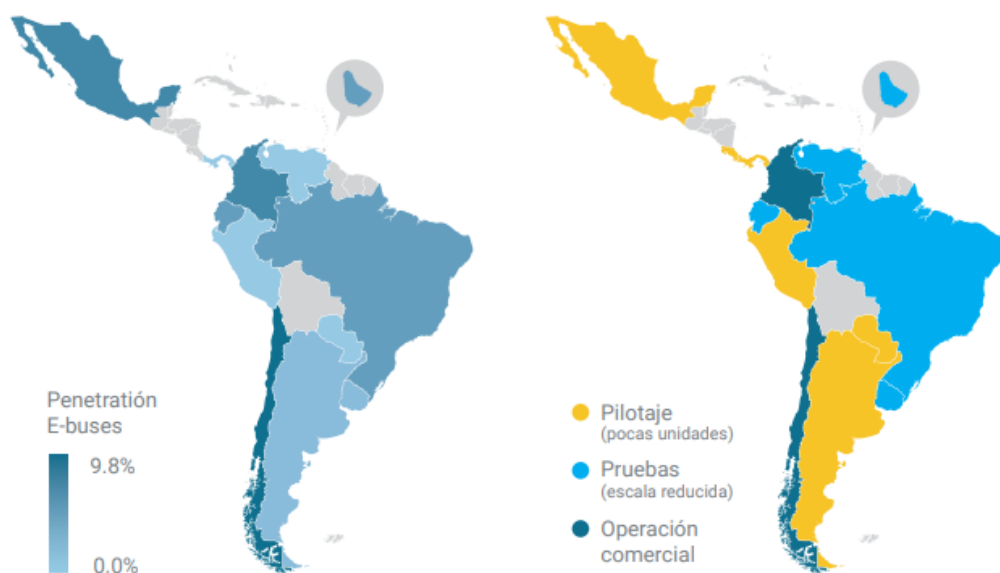
<sup>13</sup> Rivas, M. E., Suárez-Alemán, A., & Serebrisky, T. (2019). Hechos estilizados de transporte urbano en América Latina y el Caribe. Nota técnica del BID, (1640).

<sup>14</sup> Sustainable Mobility for All (2017). Global Mobility Report 2017: Tracking Sector Performance.

<sup>15</sup> TUMI (2021) Remarkable Women in Transport 2021 (3rd Edition).

<sup>16</sup> PNUMA (2021). Movilidad eléctrica: Avances en América Latina y el Caribe 2020. Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, Oficina para América Latina y el Caribe, Panamá.

<sup>17</sup> CAF (2019). La electromovilidad en el transporte público de América Latina. Banco de Desarrollo de América Latina (Ed.).



**Figura 2. Penetración (número de buses eléctricos con relación a la flota nacional de buses) y estado de operación de buses eléctricos en América Latina. Fuente: PNUMA (2021).**

En relación a los **modos de transporte activos**, si bien entre el 10 y el 40% de los habitantes de las ciudades se mueve a través de caminata o bicicleta, **la infraestructura aún es deficiente o insuficiente** y los políticos y/o planeadores no toman medidas adecuadas para su tratamiento<sup>18</sup>. **Debido a la pandemia del COVID-19 el uso de estos modos activos - y otros modos individuales- se incrementó**, favoreciendo la expansión de infraestructura de las ciclovías en las ciudades. Sin embargo, esto no vino acompañado de inversiones en infraestructura peatonal a pesar de que la caminata constituye el 54% de todos los viajes<sup>19</sup>.

**La cultura del uso de transporte particular ocasiona que cada año aumenten la cantidad de siniestros viales.** Para el año 2018 se registraron 100.000 muertes por accidentes, y si bien se han tomado medidas para mejorar la seguridad vial, a través de campañas y educación, esta tendencia no ha bajado en la región. Quienes se movilizan en bicicleta y a pie son los que corren mayores riesgos, por eso es necesario mejorar la seguridad vial para los peatones y ciclistas de manera de aumentar la participación modal del transporte activo<sup>20</sup> y reducir las tasas de accidentalidad.

<sup>18</sup> M. Moscoso, T. van Laake, L. Quiñones, C. Pardo, D. Hidalgo Eds. (2019). Transporte urbano sostenible en América Latina: evaluaciones y recomendaciones para políticas de movilidad. Despacio: Bogotá, Colombia.

<sup>19</sup> Cardama, M., Cortez, A., Cruz, N., Enriquez, A., Hosek, E., Peet, K., ... & Yiu, A. (2021). SLOCAT Transport and Climate Change Global Status Report: Tracking Trends in a Time of Change: The Need for Radical Action Towards Sustainable Transport Decarbonisation.

<sup>20</sup> M. Moscoso, T. van Laake, L. Quiñones, C. Pardo, D. Hidalgo Eds. (2019). Transporte urbano sostenible en América Latina: evaluaciones y recomendaciones para políticas de movilidad. Despacio: Bogotá, Colombia.

---

**Con respecto al transporte de cargas, alrededor del 70% del mismo es realizado por camiones<sup>21</sup>**, es decir, de manera terrestre. Se observa un crecimiento constante de las flotas de camiones y distancia recorrida por carretera, debido a la mayor demanda de exportaciones y el aumento de la actividad económica tanto en el mercado interno como externo. Se prevee que entre 2015 y 2050 la demanda regional de carga por tierra y por mar se duplique<sup>18</sup>.

---

<sup>21</sup> Cardama, M., Cortez, A., Cruz, N., Enriquez, A., Hosek, E., Peet, K., ... & Yiu, A. (2021). SLOCAT Transport and Climate Change Global Status Report: Tracking Trends in a Time of Change: The Need for Radical Action Towards Sustainable Transport Decarbonisation.

## 4. Cobertura geográfica y sectorial de la CdP de EC+/MYC y el GTT de LEDS LAC

### 4.1 Cobertura geográfica

La CdP de EC+/MYC está compuesta por **297 miembros de 17 países y 102 ciudades de la región**<sup>22</sup>. Por su parte, el GTT de LEDS LAC está conformado por **1838 miembros de 25 países y 144 ciudades de la región**<sup>23</sup>. **México y los países sudamericanos Colombia, Perú, Argentina, Ecuador y Chile** son los países con **mayor cantidad de miembros registrados en ambas comunidades**, representando el 87% de los miembros regionales totales de la CdP de MYC/EC+ y el 65% de los miembros regionales del GTT de LEDS LAC. En ambos grupos, destaca la **baja presencia de miembros de Brasil** -el país más poblado y extenso de la región- **y la ausencia de miembros de la mayoría de los países del Caribe**. Dado que la mayoría de las actividades de las comunidades se llevan adelante en español, probablemente existe una barrera del idioma que dificulta la participación de personas de todos estos países donde se habla portugués, inglés, francés y neerlandés.

En la Figura 3 se puede ver la distribución de los miembros latinoamericanos de la CdP de EC+/MYC y el GTT por población de la ciudad en la que viven. De los 297 miembros de la CdP de EC+/MYC que indicaron ciudad de residencia:

- Aproximadamente el 44% vive en ciudades con más de 2 millones de habitantes
- El 14% vive en ciudades con poblaciones entre 1 y 2 millones
- El 15% vive en ciudades con poblaciones entre 500 mil y 1 millón
- El 19% vive en ciudades con poblaciones entre 100 mil y 500 mil
- El 8% vive en ciudades con menos de 100 mil habitantes.

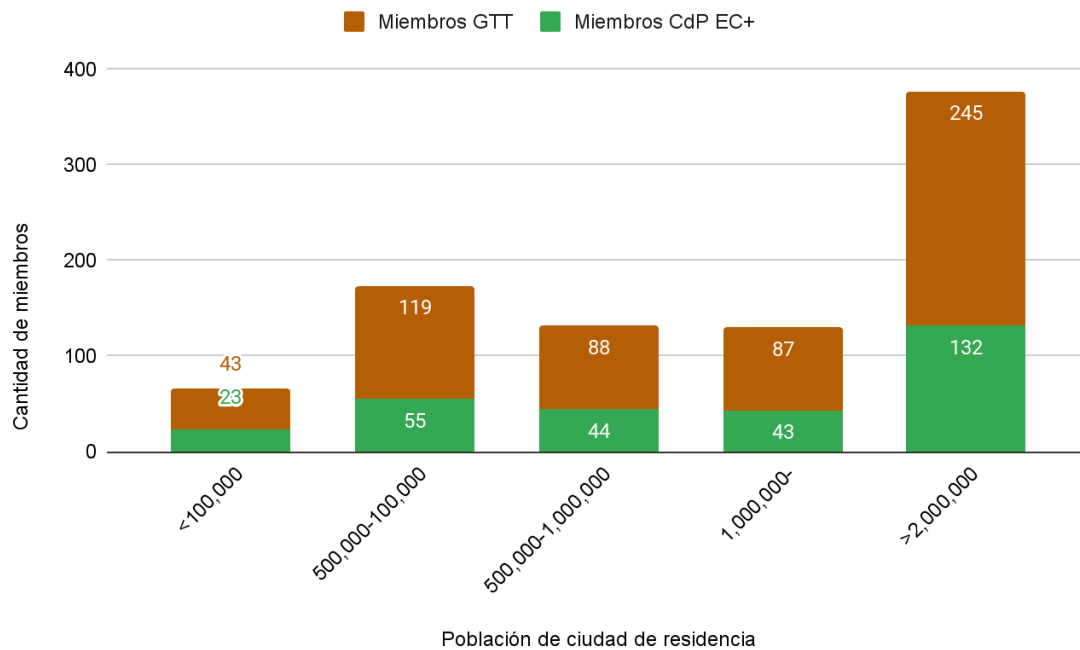
Por otro lado, en el caso de los 582 miembros del GTT de LEDS LAC que indicaron ciudad de residencia:

- El 42% vive en ciudades con poblaciones mayores a 2 millones
- El 15% vive en ciudades con poblaciones de entre 1 y 2 millones
- El 15% vive en ciudades con poblaciones entre 500 mil y 1 millón
- El 20% vive en ciudades con poblaciones entre 100 mil y 500 mil
- El 7% vive en ciudades con menos de 100 mil habitantes.

Para mayor detalle de las ciudades de residencia de los miembros de ambos grupos, consultar los Anexos 7.3 y 7.4.

<sup>22</sup> Dato correspondiente a junio de 2021.

<sup>23</sup> Dato correspondiente a julio de 2021.

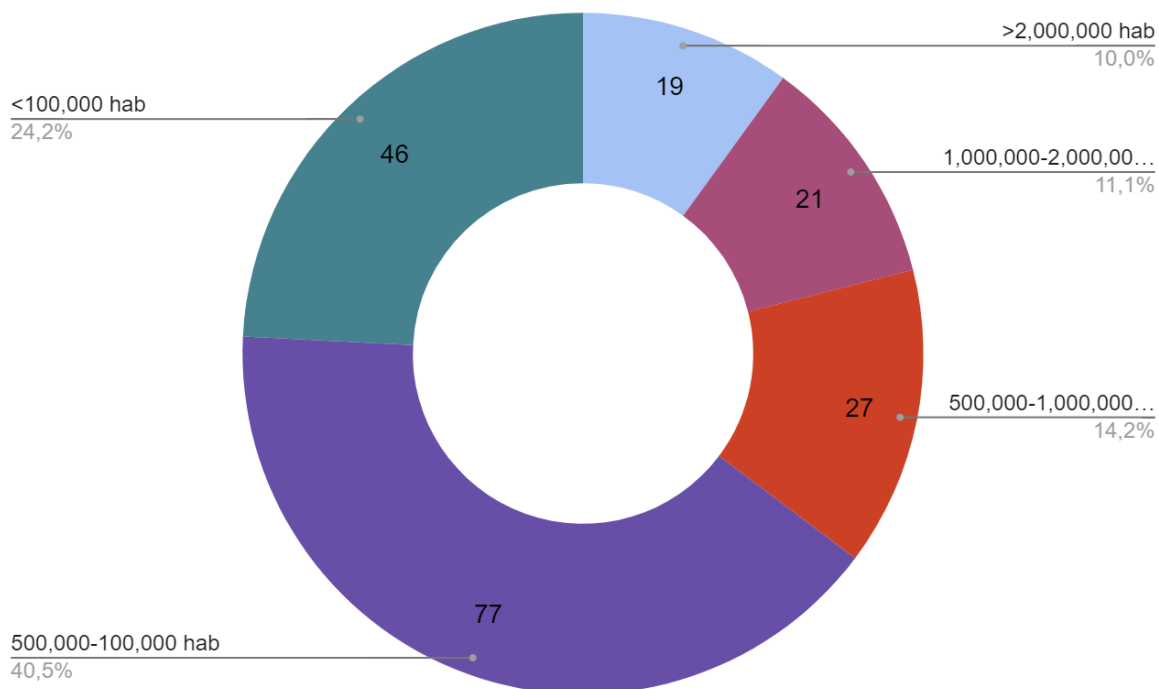


**Figura 3. Miembros latinoamericanos del GTT y la CdP de EC+/MYC por población de la ciudad de residencia**

La Figura 4 muestra la cantidad de ciudades representadas en ambas comunidades según su población. De las 190 ciudades de residencia indicadas por los miembros:

- Aproximadamente un 41% tiene entre 100 mil y 500 mil habitantes
- Un 24% tiene menos de 100 mil habitantes
- Un 14% tiene entre 500 mil y 1 millón de habitantes
- Un 11% tiene entre 1 millón y 2 millones de habitantes
- Un 10% tiene más de 2 millones de habitantes

Considerando las Figuras 3 y 4 en conjunto, se observa que **gran parte de los miembros reside en pocas ciudades de gran tamaño (mayoritariamente capitales de ciudades)**, seguido de miembros registrados en distintas ciudades de menor población.



**Figura 4. Cantidad de ciudades representadas en ambas comunidades según su población**

La Figura 5 muestra la **cobertura geográfica de las organizaciones en las cuales se desempeñan los miembros de ambos grupos. México es el país con mayor cantidad de organizaciones registradas en ambas comunidades de práctica, seguido de Colombia, Perú y Argentina**<sup>24</sup>. Al igual que con la cantidad de miembros, destaca la baja representación de organizaciones de Brasil, de centroamérica y el Caribe<sup>25</sup>.

<sup>24</sup> Los miembros registrados en las bases de datos se unieron individualmente y no en nombre de las organizaciones para las que trabajan.

<sup>25</sup> Si bien en la CdP hay miembros de estas regiones, los datos de registro son insuficientes para determinar en qué organizaciones se desempeñan, por lo tanto no fueron incluidos en este análisis.

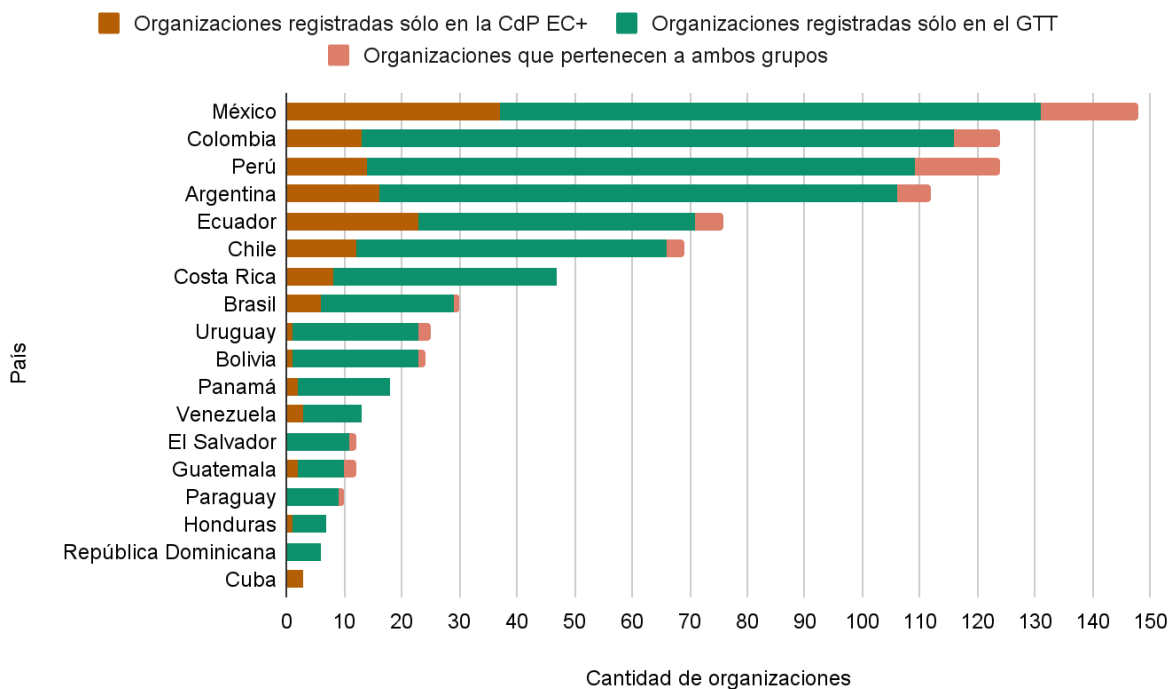


Figura 5. Cobertura geográfica de organizaciones registradas en el GTT y la CdP de EC+/MYC

## 4.2 Cobertura sectorial

### 4.2.1 Descripción de los sectores

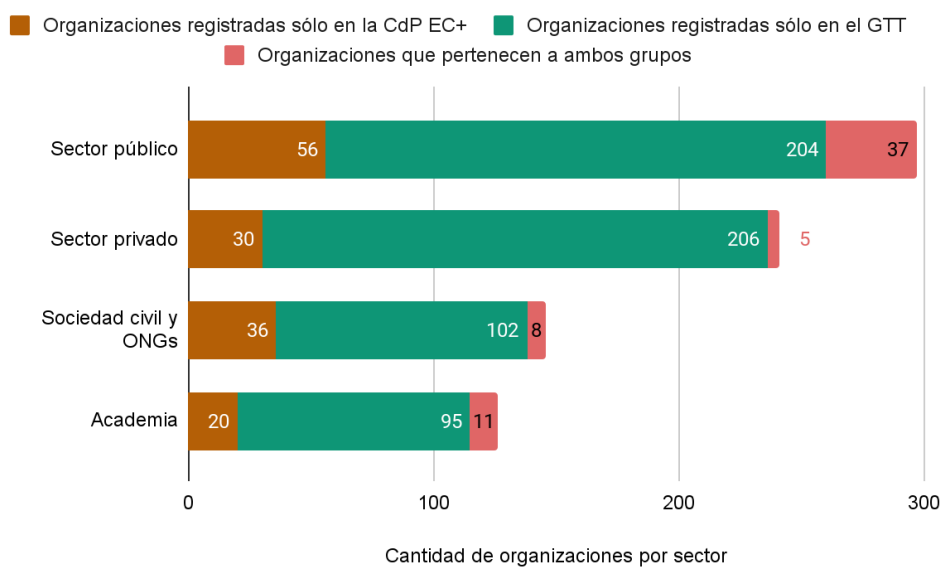
Entre los sectores más representados en ambas comunidades se encuentran:

- **Sector público:** conformado mayoritariamente por funcionarios públicos y/o técnicos, con capacidad de tomar decisiones a nivel nacional o subnacional, y con influencia en planes, programas y/o regulaciones de movilidad urbana. Paralelamente, otros miembros del sector se desempeñan como asesores de tomadores de decisiones. En menor medida, se encuentran actores que se desempeñan como analistas de transporte y energía. Las instituciones que forman parte de este sector son principalmente ministerios de transporte y ambiente, municipalidades, secretarías de movilidad e institutos de carácter público.
- **Sector privado:** se caracteriza mayoritariamente por profesionales con interés y/o experiencia en movilidad urbana sostenible que se desempeñan como asesores, coordinadores de proyectos, gerentes, directores, consultores independientes de transporte o investigadores.
- **Academia:** conformada principalmente por investigadores con interés y/o experiencia en movilidad urbana sostenible. Se incluye además a estudiantes, docentes y profesores que desempeñan sus labores en universidades o institutos de tecnología.

- **Sociedad civil y ONGs:** conformada en su mayoría por profesionales y aprendices con interés en temáticas de interés público, que promueven el bienestar general en organizaciones sin fines de lucro. Se desempeñan como asesores, promotores, investigadores y/o concientizadores.

## 4.2.2 Organizaciones por sector

En términos de participación sectorial, **en ambas comunidades predominan las organizaciones provenientes del sector público en primer lugar** (297 organizaciones en total) y del **sector privado en segundo lugar** (241 organizaciones), seguido por la sociedad civil y ONGS (146 organizaciones) y la academia en último lugar (126 organizaciones) (Figura 6).



**Figura 6. Organizaciones por sector representadas en el GTT y la CdP de EC+/MYC**

A nivel regional, México es el país con mayor número de organizaciones del sector público representadas en ambos grupos (56), seguido por Colombia (35) y Perú (34). Al mismo tiempo, este último es el país con mayor representación del sector privado (50). La academia tiene su mayor participación en Colombia (29) y Argentina (19). La mayor cantidad de organizaciones de la sociedad civil y ONGs se encuentran en México (28), Colombia (23) y Argentina (20) (Figura 7). Sin embargo, no hay organizaciones registradas de este sector en los países de Guatemala, Paraguay, Honduras y Cuba.





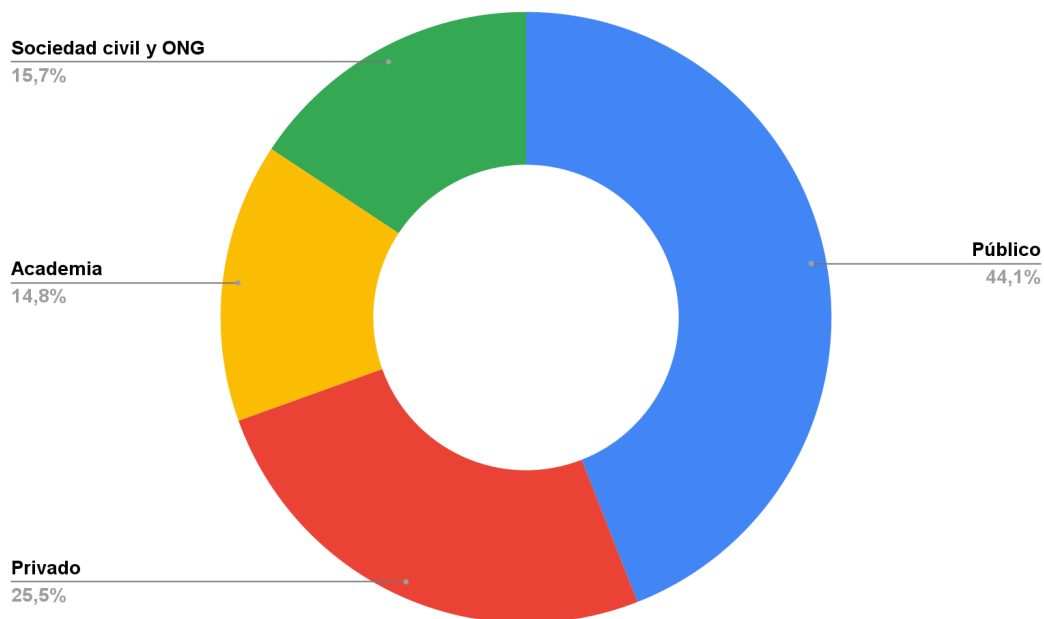
**Figura 7. Participación sectorial de las organizaciones miembro del GTT y CdP de de EC+/MYC /MYC**

### 4.3 Miembros y encuestados por sector

A fines de facilitar el análisis presentado en este reporte, fueron combinadas las fuentes de información descritas en la sección 2. La Tabla 1 muestra la cantidad de personas muestreadas en cada una, de acuerdo al sector en el cual se desempeñan. Se observa que el 44,1% de la muestra pertenece al sector público, el 25,5% al sector privado, el 15,7% a la sociedad civil y ONGs, y el 14,8% a la academia (Figura 8).

**Tabla 1. Miembros y encuestados por fuente y por sector.**

Fuentes	Sector				Total por fuente
	Público	Privado	Academia	Sociedad Civil + ONG	
Reporte de membership CdP de EC+/MYC	162	63	46	66	<b>337</b>
Análisis de la plataforma social TIXXT de la CdP de EC+/MYC	29	23	10	8	<b>70</b>
Reporte de membership GTT de LEDS LAC	52	38	20	13	<b>123</b>
Encuesta de necesidades	46	43	21	16	<b>126</b>
<b>Total por sector</b>	<b>289</b>	<b>167</b>	<b>97</b>	<b>103</b>	



**Figura 8. Miembros y encuestados por sector**

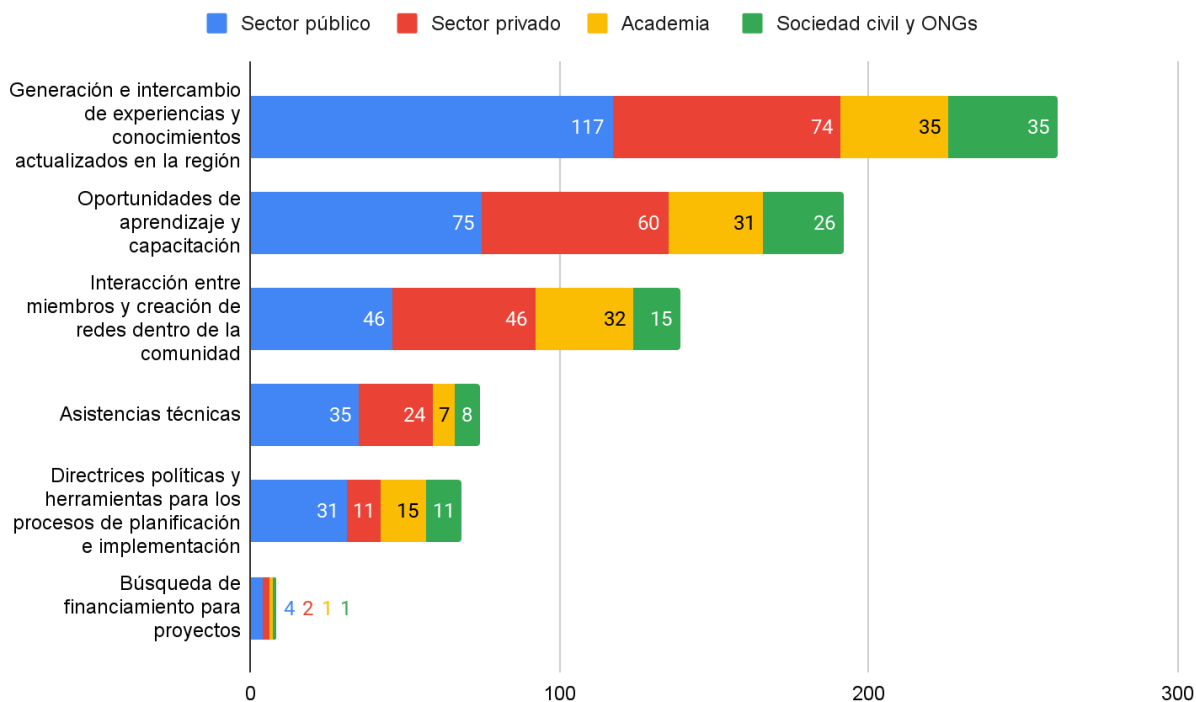
---

## 5. Principales hallazgos

### 5.1 Necesidades y expectativas

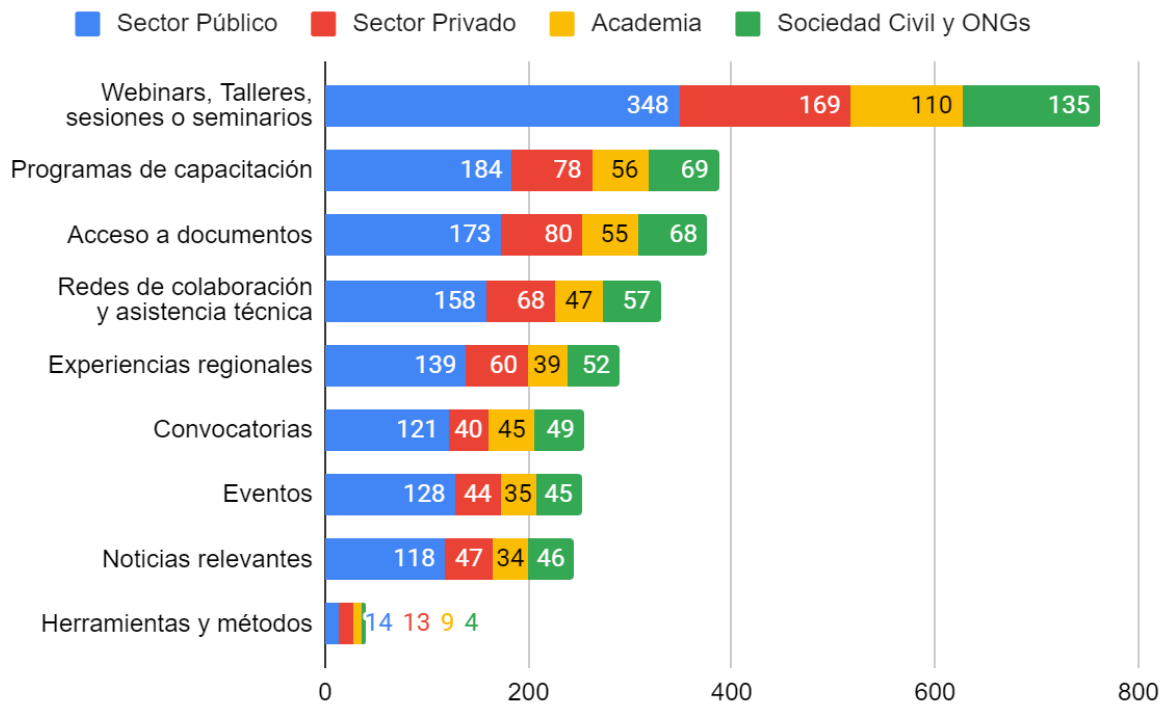
En el cuestionario de ingreso realizado a los miembros del GTT de LEDS LAC, se les consultó sobre quiénes eran para ellos las **entidades u organizaciones involucradas en la transición a una movilidad sostenible**. Las respuestas destacaron el papel del sector público en sus países (41,9% de votos), las cámaras empresariales y asociaciones de empresas (16,6%), las instituciones académicas o de investigación (16,3%) y los proveedores de tecnología (13,2%). Con menor votación aparecen las organizaciones civiles (5%), sindicatos de trabajadores (4,3%), operadores del sector privado (0,8%), organizaciones de cooperación y financiamiento (0,4%) y compañías eléctricas, de transporte (0,8%). Esto denota una **participación insuficiente** por parte de estas organizaciones, y la **necesidad de aumentar su compromiso** para desarrollar estrategias integrales de movilidad sostenible.

Además, a través de los diferentes canales de consulta se relevó -mediante una pregunta abierta que posteriormente fue categorizada a fines de facilitar el análisis- las **expectativas y necesidades** en relación a ambas comunidades de práctica. Todas las fuentes de información resaltan la necesidad de instancias de **interacción con colegas de otros países para propiciar un mayor intercambio de conocimientos y experiencias sobre la implementación de estrategias y políticas en la región**. A partir de esto se esperan más **espacios para generar vínculos y fortalecer alianzas** que abran las puertas a **fuentes de conocimiento actuales, confiables y de fácil acceso**. Esta misma tendencia se observa en la figura 9, donde todos los sectores (público, privado, academia, sociedad civil y ONGs) coinciden con las expectativas y destacan además las **oportunidades de aprendizaje, capacitación y desarrollo de habilidades**.



**Figura 9. Necesidades y expectativas por sector**

Además, se les preguntó sobre los servicios que resultan de su mayor interés (Figura 8). La elección fue múltiple y sin límite de respuesta, destacando principalmente los espacios de **webinars, talleres, sesiones o seminarios**. Asimismo, los **programas de capacitación** y el **acceso a documentos** desempeñan un papel clave como servicios de interés. En este sentido, las respuestas obtenidas refuerzan las expectativas anteriormente descritas, que señalan la importancia de contar con herramientas útiles que fomenten el intercambio y el aprendizaje.



**Figura 10. Servicios de interés por sector**

Como muestran las Figuras 9 y 10, **acceder a asistencia técnica** es también uno de los servicios esperados **para avanzar en movilidad sostenible y baja en emisiones**. En este sentido, los miembros consultados expresaron el enfoque que deberían tener las mismas. Como se observa en la Figura 11, el principal requerimiento estaría vinculado al **desarrollo e implementación de políticas públicas**, seguido por el **desarrollo de campañas y talleres de sensibilización** y la **implementación de proyectos pilotos**. En menor medida, la **mejora del transporte público** (principalmente vinculado a la renovación de flotas) y el **desarrollo de normativas e incentivos** en torno a la micromovilidad y modos activos.

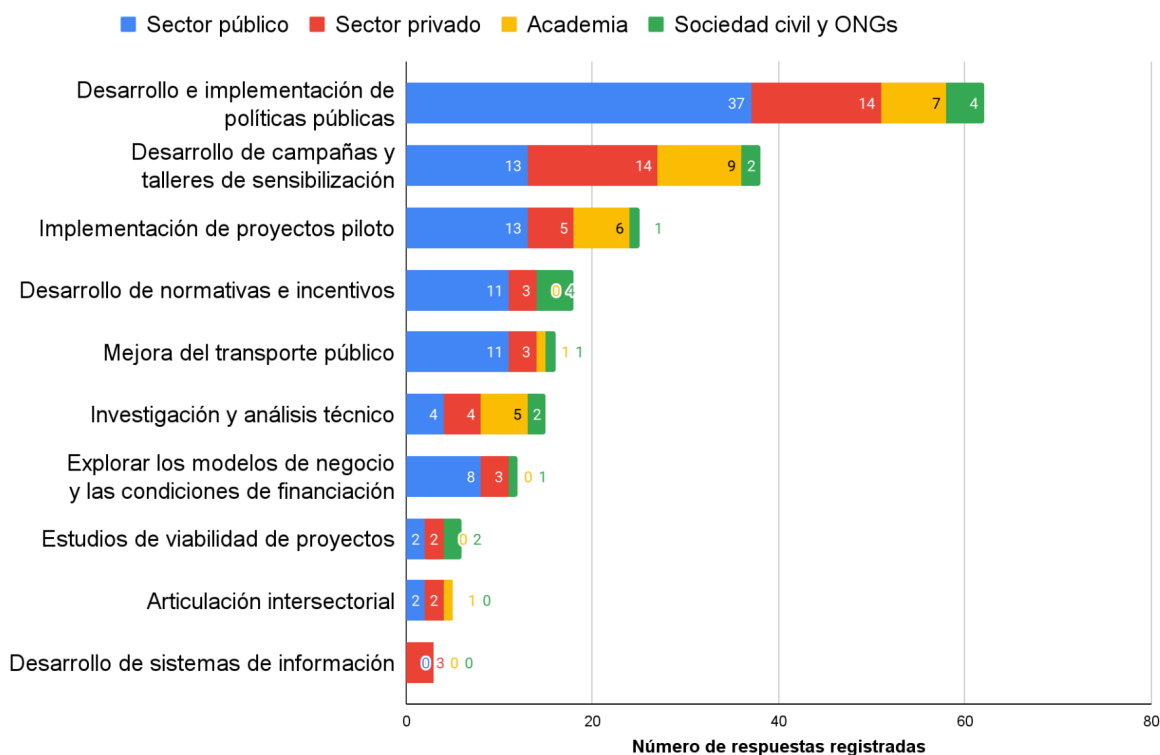


Figura 11. Enfoque de asistencia técnica por sector

## 5.2 Prioridades

Las fuentes consultadas revelan, para los cuatro sectores analizados, que las temáticas prioritarias son la **promoción de la movilidad activa** y la **legislación e incentivo a la movilidad sostenible**, destacándose el desarrollo de planes de movilidad urbana sostenible (SUMPs) (Figura 12). La **electromovilidad** se posiciona también como una de las prioridades, seguido por la promoción del **transporte público**, la **accesibilidad, inclusión social e involucramiento ciudadano**, la implementación de **energías alternativas y eficiencia energética**, al igual que todas las medidas vinculadas a la reducción de **los Gases de Efecto Invernadero (GEI) y para alcanzar las Contribución Determinada a Nivel Nacional (NDC)**. Por último, se sitúan los temas vinculados a la **seguridad vial**, el **transporte de carga** y entendiendo el contexto mundial actual de crisis pandémica, el **impacto del COVID-19 en la movilidad urbana**.

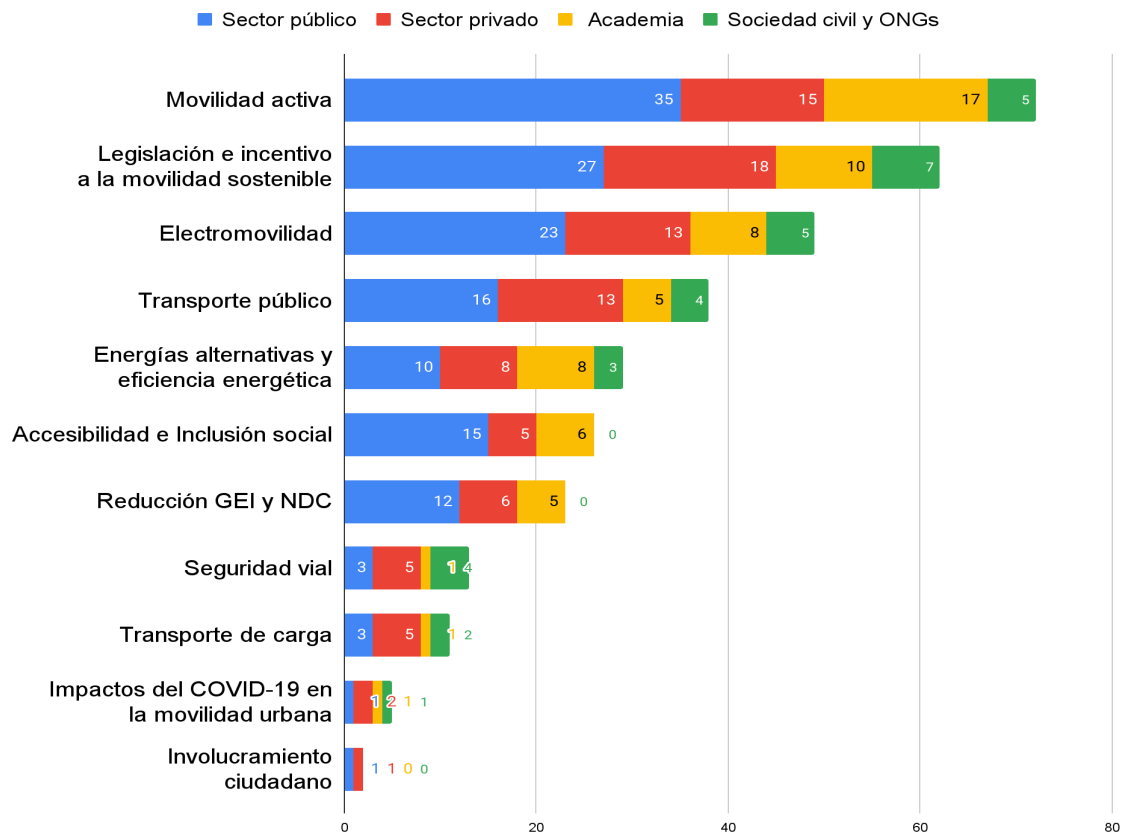
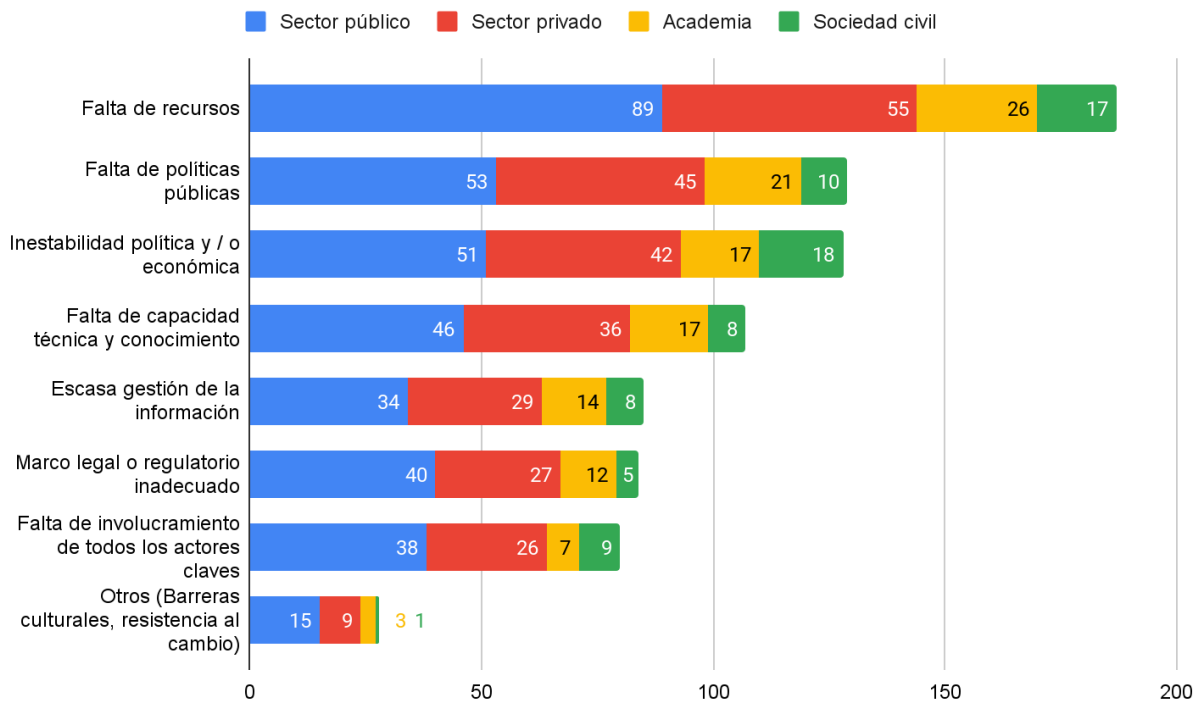


Figura 12. Prioridades por sector

### 5.3 Retos y desafíos

Las diferentes fuentes de consulta abordaron también los retos y desafíos prioritarios para la implementación de acciones que permitan alcanzar las prioridades en temas de movilidad sostenible. En la Figura 11 se puede observar que el principal reto detectado a nivel general es la **falta de recursos**, seguido por la **falta de políticas públicas** y la **inestabilidad política y/o económica**. Si se analizan en conjunto todos los sectores, puede observarse que los tres retos prioritarios mencionados anteriormente coinciden para el sector público, privado y la academia. En cambio, si bien la sociedad civil y ONGs consideran estos tres retos como prioritarios, les adjudica un distinto orden de relevancia, siendo la inestabilidad política y/o económica en primer lugar, seguida de la falta de recursos, y en tercero la falta de políticas públicas.



**Figura 13. Retos para la implementación de acciones detectados por los encuestados de distintos sectores de trabajo**

Además, en el análisis de la plataforma social de EC+ y MYC, se les consultó a las personas entrevistadas sobre los desafíos y retos que enfrentan diariamente. En sus respuestas destacaron que a nivel profesional hay falta de presupuesto, equipo (recursos humanos), y de estrategias políticas a largo plazo para impulsar proyectos en la agenda política. A nivel personal, resaltaron como desafío los escenarios de lobby existentes en temas de movilidad, la brecha de género en temas técnicos, y la falta de tiempo relacionado a la falta de equipo mencionada anteriormente.

## 5.4 Intereses

Por último, las personas fueron interrogadas sobre sus intereses en materia de movilidad sostenible, a través de una pregunta de respuesta abierta cuyas respuestas fueron procesadas en diferentes categorías de interés. En la Figura 14 se puede observar que existe mayoritariamente una coincidencia entre los sectores en los temas de interés, siendo el principal la **movilidad activa**. Las siguientes temáticas más votadas por todos los sectores fueron **planificación, políticas y estrategias de movilidad urbana sostenible; transporte público; electromovilidad; género y transporte; intermodalidad y accesibilidad; y monitoreo, reporte y verificación (MRV)**. Esto coincide con las prioridades más votadas en la sección 5.2.



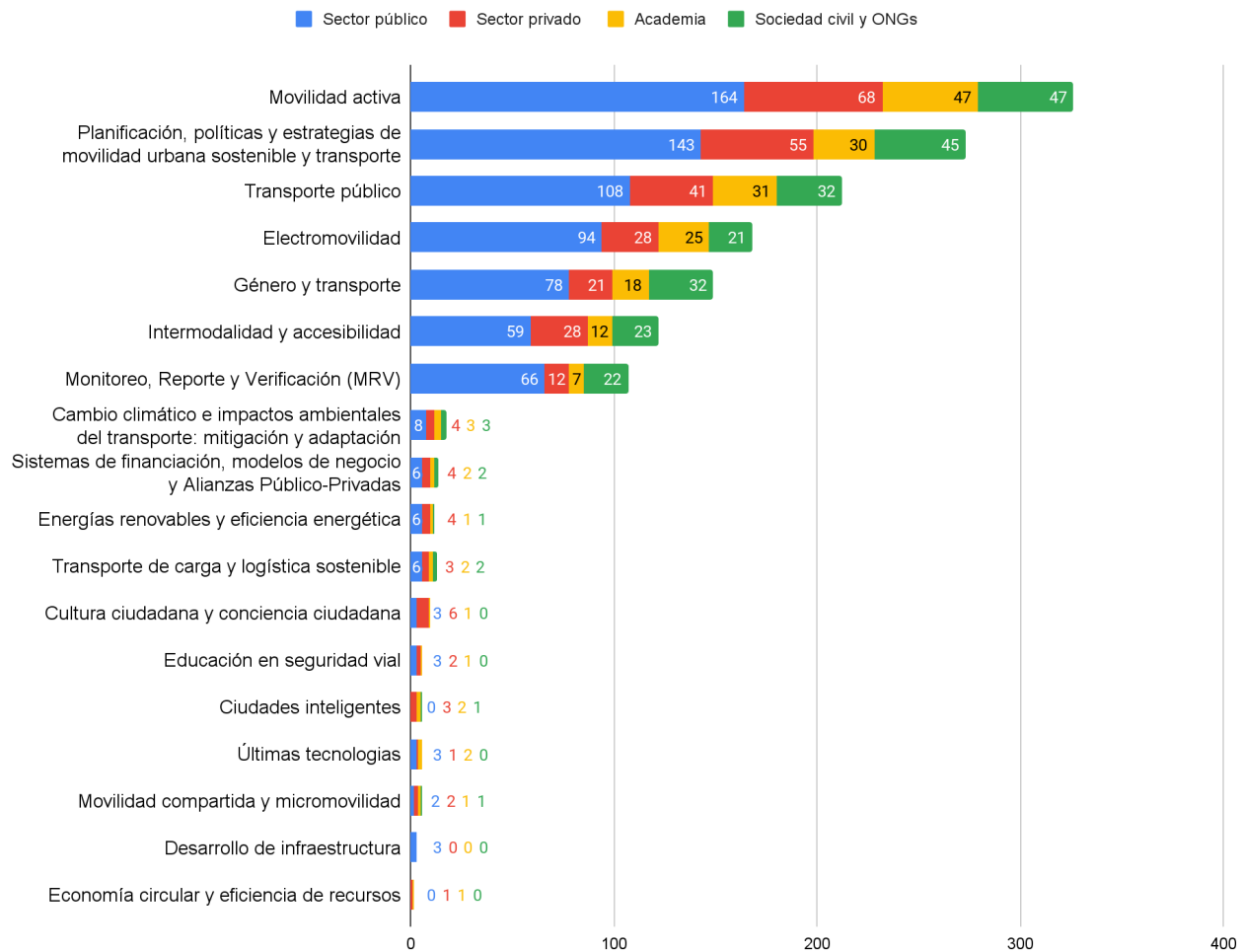


Figura 14. Temas de interés por sector de trabajo

## 6. Conclusiones

El análisis presentado en este reporte se estructuró en base a las diferentes fuentes de información disponibles y al sector de pertenencia de los distintos encuestados. Sobre el mismo, es importante destacar los siguientes puntos.

A nivel regional, existe una **importante cobertura geográfica de ambas comunidades, contando la CdP de EC+/MYC con miembros de 17 países y 102 ciudades de la región, y el GTT de LEDS LAC con miembros de 25 países y 144 ciudades**. En ambas comunidades, el **65% o más de sus miembros regionales** son originarios de **México, Colombia, Perú, Argentina, Ecuador y Chile**, los cuales se encuentran entre los países más poblados de la región. Destaca también la **baja presencia de miembros de Brasil** -el país más poblado, más extenso y con mayor cantidad de metrópolis en la región- y la **ausencia de miembros de la mayoría de los países del Caribe, probablemente debido a una barrera idiomática**. Además, el **60% de los miembros de ambas comunidades residen en ciudades con poblaciones iguales o superiores al millón de habitantes**. El mismo patrón se observa a nivel de **organizaciones**, siendo **México, Colombia, Perú y Argentina** los países con mayor cantidad de organizaciones registradas en ambos grupos. **A nivel sectorial, existe una mayor participación de organizaciones del sector público en ambas comunidades en primer lugar y del sector privado en segundo lugar**, seguidos por la sociedad civil y ONGs, y la academia.

La principal **necesidad y expectativa** que motiva a las personas encuestadas a formar parte de las comunidades de práctica, sin importar el sector que representan, es la posibilidad de **intercambiar conocimientos, experiencias, e información actualizada con colegas de otros países**, seguido de las **oportunidades de aprendizaje, capacitación y desarrollo de habilidades, y la interacción entre miembros y creación de redes dentro de la comunidad**. Paralelamente, y en línea con esto, se presenta una **gran demanda de servicios de interés** por parte de todos los sectores, especialmente **webinars y talleres, programas de capacitación y acceso a documentos** que resultan herramientas útiles para suplir las expectativas planteadas. Asimismo, la posibilidad de **acceder a asistencia técnica** es también uno de los servicios esperados para avanzar en movilidad sostenible y baja en emisiones. Los principales requerimientos de este apoyo técnico se enfocan en el **desarrollo e implementación de políticas públicas, el desarrollo de campañas y talleres de sensibilización y la implementación de proyectos pilotos**.

Entre las **prioridades** de los actores, la **promoción de la movilidad activa** se identificó como una de las más importantes. Esto no resulta una sorpresa debido al impulso a los modos activos que generó la pandemia del COVID-19. A su vez, teniendo en cuenta la demanda de transporte privado ha aumentado en los últimos años, y que el crecimiento de las ciudades ha sucedido en mayor parte sin una planificación urbana definida, se identificaron también entre las prioridades de todos los sectores, la **legislación e incentivo a la movilidad sostenible, la electromovilidad y la promoción del transporte público**. En línea con esto, a nivel general se observa un **interés prioritario** por parte de los miembros de las comunidades y los encuestados en temas relacionados con el

**transporte de pasajeros**, como la **movilidad activa, el transporte público, la electromovilidad, y perspectiva de género en el transporte**. Es de esperar que estas temáticas hayan resultado de gran interés, debido al incremento del uso de modos activos producto de la pandemia, la urgencia de mejorar la calidad del transporte público, el incipiente desarrollo de la movilidad eléctrica, y la creciente conciencia sobre la necesidad de incluir una perspectiva de género en la planificación del transporte en la región. Por otro lado, destaca el **bajo interés en el transporte de cargas y la logística**, a pesar de que este último se encuentra en constante crecimiento, potenciado también por la pandemia del COVID-19 y el comercio electrónico. Esto revela la necesidad de fomentar las estrategias y acciones integrales de descarbonización y sostenibilidad, que no se centren solo en el transporte de pasajeros sino que también reconozcan la importancia y la incidencia del transporte de cargas.

En cuanto a **retos** enfrentados por los diferentes sectores para la implementación de acciones que permitan alcanzar estas prioridades, **la falta de recursos** emerge como el principal, lo cual se relaciona con los contextos económicos adversos que la región ha atravesado históricamente y que afecta el financiamiento de proyectos y equipos técnicos, seguido por **la falta de políticas públicas y la inestabilidad política y/o económica**.

Por último, y sabiendo que la descarbonización del transporte requiere de la participación conjunta de todos los actores para superar las barreras de transición que existen en la región, surge entre los principales hallazgos de este reporte la necesidad de **aumentar la participación en estrategias de movilidad sostenible de diferentes actores que hoy están presentes de manera insuficiente**. Dentro de estas organizaciones con menor grado de involucramiento se destacaron las organizaciones civiles, sindicatos de trabajadores, operadores del sector privado, organizaciones de cooperación y financiamiento y compañías eléctricas de transporte.

## 7. Anexos

### 7.1 Lista de organizaciones representadas en los grupos

[Enlace a lista](#)

### 7.2 Cobertura geográfica de las organizaciones representadas

País	Número de organizaciones registradas sólo en la CdP EC+	Número de organizaciones registradas sólo en el GTT	Organizaciones que pertenecen a ambos grupos	Cantidad total de organizaciones por país
México	37	94	17	148
Colombia	13	103	8	124
Perú	14	95	15	124
Argentina	16	90	6	112
Ecuador	23	48	5	76
Chile	12	54	3	69
Costa Rica	8	39	-	47
Brasil	6	23	1	30
Uruguay	1	22	2	25
Bolivia	1	22	1	24
Panamá	2	16	-	18
Venezuela	3	10	-	13
El Salvador	-	11	1	12
Guatemala	2	8	2	12
Paraguay	-	9	1	10
Honduras	1	6	-	7
República Dominicana	-	6	-	6
Cuba	3	-	-	3
<b>Cantidad total de organizaciones</b>	<b>142</b>	<b>656</b>	<b>62</b>	<b>860</b>

### 7.3 Miembros latinoamericanos de la CdP de EC+/MYC según la población de sus ciudades de residencia

Población	# de ciudades	Ciudades	Miembros	% de miembros
>2,000,000	15	São Paulo, Ciudad de México, Lima, Bogotá, Río de Janeiro, Santiago, Buenos Aires, La Paz, Guayaquil, Medellín, Guatemala, Cali, Quito, La Habana, Caracas	132	44,44
1,000,000-2,000,000	13	Maracaibo, Puebla, León, Santa Cruz de la Sierra, Porto Alegre, Montevideo, Guadalajara, Córdoba, Barranquilla, Zapopan, Monterrey, Mendoza, Arequipa	43	14,48
500,000-1,000,000	16	Rosario, Mérida, Trujillo, Teresina, Hermosillo, Culiacán, Querétaro, Naucalpan, Morelia, La Plata, Tuxtla Gutiérrez, Chicalyo, Cuautitlan izcalli, Cuenca, Ibagué, Asunción	44	14,81
100,000-500,000	35	Montería, Piura, Panamá, Ensenada, Santos, Cusco, Miguel Hidalgo, Pasto, Antofagasta, Villahermosa, San José, Benito Juarez, Sincelejo, La Paz (MX), El Marqués, Envigado, Machala, Tapachula, Portoviejo, Ciudad Madero, Cuautla, Ayacucho, Ibarra, Loja, Tunja, Yopal, Ambato, Riobamba, Comayagua, Plaza, Santa Tecla, Cuauhtémoc, Goicoechea, Bariloche, Tulcán	55	18,52
<100,000	19	Huamantla, Latacunga, Chimaltenango, Babahoyo, Huajuapán de León, Ushuaia, Santo Tomé, Daule, Montes de Oca, Lince, Granadero Baigorria, Puyo, Curridabat, Tlajomulco de Zúñiga, Coop Cruz Azul, San Pedro, Colima, Santa Ana, Puerto Baquerizo	23	7,74

## 7.4 Miembros latinoamericanos del GTT según la población de sus ciudades de residencia

Población	# de ciudades	Ciudades	Miembros	% de miembros
>2,000,000	16	Bogotá, Brasilia, Cali, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Ciudad de México, Guatemala, Guayaquil, Lima, Medellín, Quito, Río de Janeiro, Santa Fé, Santiago, Santo Domingo, São Paulo, Tijuana	245	42,1
1,000,000-2,000,000	17	Arequipa, Campinas, Cartagena de Indias, Córdoba, Curitiba, Guadalajara, Iribarren, León, Mendoza, Mexicali, Monterrey, Montevideo, Nuevo León, Puebla, Santa Cruz de la Sierra, Santiago de Managua	87	14,9
500,000-1,000,000	25	Asunción, Barquisimeto, Bucaramanga, Chiclayo, Chihuahua, Cuautitlán Izcalli, Cuenca, Culiacán, Ibagué, La Paz, La Plata, Madero, Mérida, Morelia, Neuquén, Niterói, Queretaro, Rosario, San Pedro Sula, Sangolquí, Teresina, Torreón, Trujillo, Valencia, Villavicencio	88	15,1
100,000-500,000	54	Ambato, Antofagasta, Avellaneda, Bahía Blanca, Buga, Cajamarca, Cartago, Carúpano, Chía, Chiquimula, Ciudad del Este, Concepción, Concordia, Coquimbo, Danli, Durán, Ensenada, Fusagasugá, Godoy Cruz, Guanajuato, Huamanga, Huancayo, Ibarra, Ica, La Serena, Loja, Machala, Miguel Hidalgo, Monte Grande, Oruro, Osorno, Panamá, Pereira, Piura, Portoviejo, Posadas, Puerto Montt, Riobamba, Salto, San Bernardo, San José, San Juan, San Salvador, Santa Marta, Tacna, Tampico, Tepic, Toluca, Tulcán, Tunja, Valledupar, Valparaíso, Zacatecas, Zárate	119	20,4
<100,000	32	Alvarado, Antiguo Cuscatlán, Azogues, Babahoyo, Chordeleg, Chulucanas, Colima, Curridabat, El Zulia, Jipijapa, La libertad, Lambayeque, Lautaro, Nueva Londres, Nueva Pompeya, Oran, Ouro Preto, Palmares, Puyo, Rivera, San Isidro, San Jose de Mayo, San Pedro Garza García, Santa Rosa, Sicuani, Tres Arroyos, Ushuaia, Valle de Pedro González, Venado Tuerto, Villa de Mayo, Villazon, Zapotlanejo	43	7,4

## 7.5 Usuarios de la plataforma social TIXXT que respondieron la encuesta

Sector	# de organizaciones registradas por los usuarios
Público	29
Privado	13
Academia o centro de investigación	10
Consultor independiente	10
Sociedad civil	8
Financiamiento y cooperación	5
<b>Suma total</b>	<b>75</b>

País	# de organizaciones registradas por los usuarios
México	22
Colombia	10
Ecuador	8
Perú	8
Argentina	5
Costa Rica	5
Brasil	4
Chile	3
Guatemala	2
Otro	2
Panamá	1
Paraguay	1
Bolivia	1
República Dominicana	1
Uruguay	2
<b>Total</b>	<b>75</b>