

ASSESSING LOW CARBON TRANSITION

PRUEBA PILOTO ACT DEL SECTOR DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS EN MÉXICO

Autores: Rocio Caicedo Torrado, Romain Poivet
2022

ACT

Assessing Low-Carbon Transition is a joint voluntary initiative of the UNFCCC secretariat Global Climate Agenda co-founded by ADEME, the French Agency for Ecological Transition, and CDP, the global environmental disclosure system. ACT provides guidance and assessment methodologies as an accountability framework to support and assess companies' strategies and actions which contribute to the Paris mitigation goals.

ACTDDP

The ACT-DDP research project is an international pilot project, which aims at accelerating the implementation of national and sectoral deep decarbonisation through a better dialogue between private companies and governments and for a mutual enrichment of their low-carbon strategies. Through the synergy between two pioneer initiatives, the Assessing low Carbon Transition (ACT) initiative and the Deep Decarbonization Pathways initiative (DDP), the project partners built and tested methodologies and tools for developing national and sectoral deep decarbonisation pathways compatible with the Paris Agreement and assessing company strategies with them. This project is supported by the Fonds Français pour l'Environnement Mondial (FFEM) and by in-country French representatives such as the local French Development Agencies (AFD) and French embassies.

El proyecto ACT-DDP en México y Brasil evaluó las estrategias de bajas emisiones de carbono de tres empresas mexicanas, incluidas una empresa de transporte ferroviario de pasajeros interurbano y dos empresas de transporte urbano de pasajeros terrestre. Todas las empresas de este sector compartieron los datos necesarios para la evaluación y participaron activamente en el proceso, lo que dio lugar a una mejor calidad de los datos y a una alta confiabilidad de las puntuaciones. No obstante, persisten algunos problemas de transparencia, como las políticas de confidencialidad o la falta de acceso debido a información delicada. Sobre este punto, las empresas tendrán que esforzarse por lograr un estándar de transparencia más elevado, en concordancia con los estrictos requisitos de la metodología ACT y las futuras normas internacionales [1]. Una evaluación ACT genera tres puntajes: un puntaje de desempeño, un puntaje narrativo y un puntaje de tendencia.

Puntuación promedio de ACT



6

Puntuación promedio de desempeño de (6)

Las empresas evaluadas obtuvieron una amplia variedad de puntuaciones (entre 3 y 9), con una puntuación promedio de desempeño de 6/20, por debajo de la puntuación media de 10/20. Esto indica que el panel es bastante heterogéneo en cuanto a su nivel de madurez, pero aún no se encuentra alineado a una transición de bajas emisiones de carbono. Tampoco se encuentra alineado con las rutas de bajas emisiones de carbono del sector de transporte urbano de pasajeros a nivel nacional.

C

Puntuación promedio de la narrativa es (C)

La puntuación de la narrativa es bastante heterogénea, ya que se ubica entre D y A, con la mayoría de las empresas con una puntuación D. Estas empresas carecen de coherencia y credibilidad por no haber implementado

medidas para evitar o minimizar el impacto de los riesgos climáticos, no haber realizado pruebas de escenarios climáticos y análisis de riesgos y por no haber establecido objetivos para reducir sus emisiones de GEI. Se identificó que algunas empresas ya están empezando a sufrir las consecuencias del cambio climático en sus operaciones, en forma de interrupciones debidas a inundaciones y altas temperaturas. No queda claro si las empresas ya han identificado puntos críticos de posible riesgo climático, o si han desarrollado planes de adaptación o mitigación para contrarrestar los posibles efectos adversos relacionados con el clima en sus operaciones. Es importante resaltar que la mayoría de las empresas de transporte evaluadas son de alta importancia estratégica;

debido a que son las principales proveedoras públicas de servicios de transporte en el área metropolitana de la Ciudad de México.



Puntuación de tendencia promedio es "-"

ya que todas las empresas que participaron en el panel recibieron una puntuación de tendencia negativa. Si bien, las empresas ya han emprendido su viaje climático, ninguna de ellas está invirtiendo directamente en I+D para mitigar el cambio climático. Esto, junto con la falta de metas con visión a futuro, indica que las acciones actuales pueden resultar insuficientes para lograr la tan necesaria transición a una economía baja en carbono.

PUNTUACIÓN PROMEDIO POR MÓDULO DE DESEMPEÑO

Ninguna de las empresas evaluadas ha fijado objetivos de reducción de emisiones de GEI a mediano o largo plazo y la mayoría de ellas no pudo ofrecer datos históricos para el análisis de la intensidad de emisiones de sus pasajeros en los últimos años, lo que imposibilitó determinar su alineación con la trayectoria de descarbonización del sector.

Aunque las empresas públicas demuestran una gran capacidad para vigilar las cuestiones relacionadas con el cambio climático, estas entidades solo son responsables de las tareas operacionales. La toma de decisiones sobre los objetivos de reducción de emisiones y la estrategia climática no se produce a nivel de las empresas, sino que forma parte de un proceso político más amplio en el que participan diversos departamentos gubernamentales.

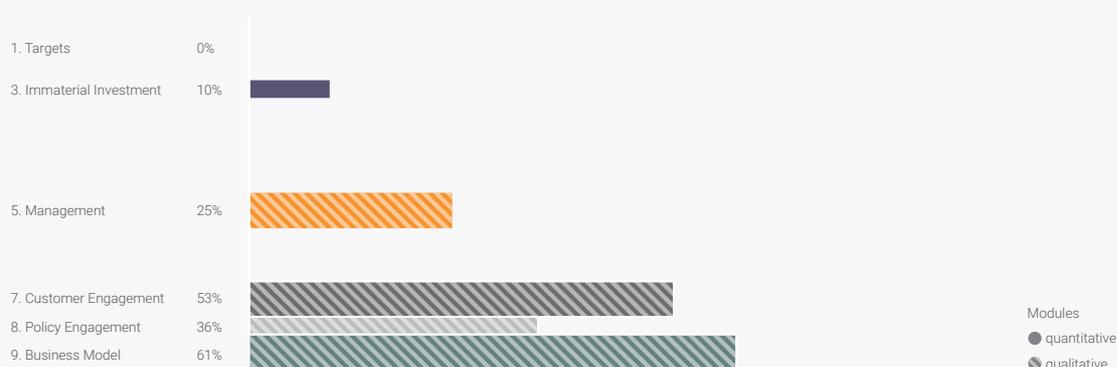
Esto dificultó la recopilación de datos y obstaculizó la capacidad de la empresa para integrar los comentarios resultantes en su estrategia.

En cuanto a la participación de los proveedores, solo una empresa pública demostró que había colaborado con los operadores de infraestructuras para comprometerse a desarrollar servicios que permitieran la explotación de vehículos y energías con bajas emisiones de carbono. Sin embargo, ninguno de ellos compartió información que se pudiera utilizar para evaluar si están influyendo o no, en las decisiones y el comportamiento de los fabricantes de vehículos para reducir las emisiones de GEI de sus productos.

Por otra parte, aunque las empresas públicas están comprometidas de manera significativa con las

Figura 1. Méxicio, puntuación promedio de desempeño (%)

Sample of three Mexican companies



Nota: las alturas de las barras representan la ponderación de los módulos de desempeño

autoridades públicas, este diálogo debe mejorarse para establecer una relación más estrecha con las estrategias climáticas, los objetivos y las metas específicas. De esta forma, se podría obtener una perspectiva más amplia sobre las operaciones y las estrategias de estas empresas. Asimismo, se constató que todas las empresas cuentan con actividades e infraestructura que promueven la intermodalidad con otros sistemas de transporte de bajo carbono, influyendo el comportamiento de los clientes

para reducir sus emisiones de GEI. Algunas también están invirtiendo en vehículos de bajo carbono para reducir su impacto, así como en infraestructura para electrificar sus flotas. Sin embargo, las empresas del sector aún deben establecer sus propios objetivos de reducción de GEI, desarrollar sus estrategias de descarbonización y planes de transición con horizontes temporales, y realizar análisis a largo plazo para determinar los impactos de los riesgos relacionados con el clima (**Figura 1**).

METODOLOGÍA ACT PARA EL TRANSPORTE

Las metodologías ACT sectoriales se han desarrollado y adaptado de manera que toman en cuenta las características específicas y los mecanismos de descarbonización que están implementando los sectores estudiados. De este modo, la ponderación de cada módulo varía para cada sector.

Se han utilizado los siguientes factores de ponderación para evaluar el rendimiento de las empresas del sector del transporte de pasajeros (**Tabla 1**). La metodología ACT para el sector del Transporte está disponible en <https://actinitiative.org/act-methodologies/>.

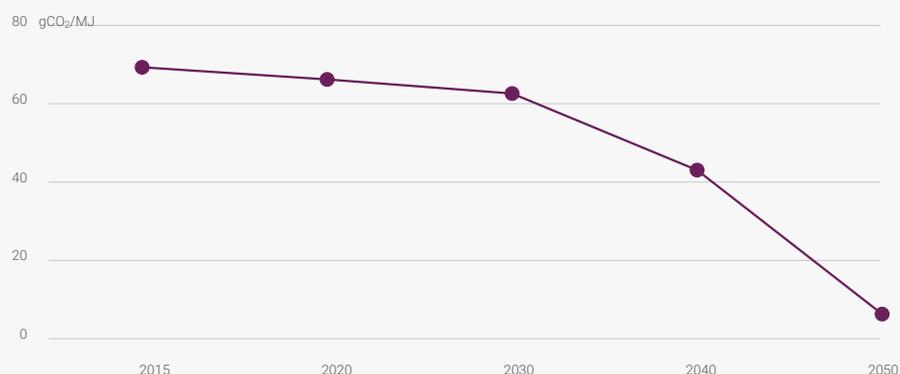
MÓDULOS	TRANSPORTE URBANO
1. Objetivos	15%
2. Inversión material	30 % o 0 % (subcontratación)
3. Inversión inmateral (I+D)	5%
4. Desempeño del producto vendido	0 % o 30 % (subcontratación)
5. Gestión	10%
6. Compromiso con los proveedores	15%
7. Compromiso con el cliente	10%
8. Compromiso con las políticas	5%
9. Modelo de negocio	10%

TRAYECTORIA DE INTENSIDAD DE EMISIONES DE GEI

Para la prueba piloto ACT-DDP en Brasil y México, la Iniciativa DDP desarrolló escenarios y trayectorias de descarbonización sectorial, que posteriormente se utilizaron para definir el presupuesto teórico de carbono y las trayectorias de reducción de emisiones relacionadas.

Estos escenarios y trayectorias fueron los principales puntos de referencia para evaluar indicadores cuantitativos, como la alineación de objetivos, la tendencia pasada y futura de la intensidad de las emisiones, las emisiones bloqueadas, entre otros (**Figura 2**).

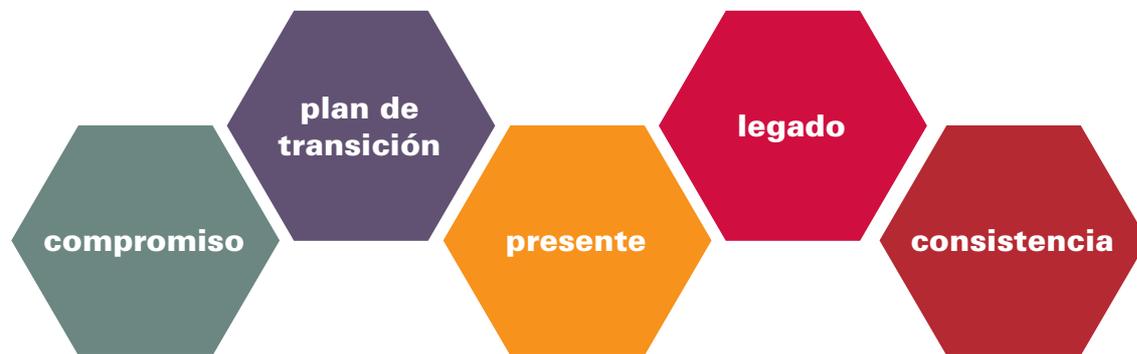
Figura 2. México, intensidad de carbono del transporte terrestre de pasajeros



ALINEACIÓN DE LAS EMPRESAS A UNA ECONOMÍA BAJA EN CARBONO

Para apoyar la transición de las empresas del sector del transporte, ACT presenta las respuestas de una empresa con bajas emisiones de carbono y que opera en el sector. Las cinco preguntas del marco de ACT son: ¿Qué está planeando hacer la empresa? [Compromiso], ¿Cómo

tiene planeado lograrlo? [Plan de Transición], ¿Qué está haciendo la empresa en este momento? [Presente], ¿Qué ha hecho la empresa en el pasado reciente? [Legado], y ¿Cómo se ensamblan todos estos planes y acciones? [Coherencia]



1

The company has science-based targets for each transport activity, which have a time horizon that covers the lifetime of the vehicles.

2

The company's strategic planning details the investments in low carbon vehicles, modal shift or selection of subcontractors aligned with a low carbon transition. Actions on the demand for transport to reduce GHG emissions are not excluded.

3

Current investment strategy in intangible investment (R&D, trainings) places clear focus on low-carbon transition. Operational optimization of the transport activity is a common practice in the company.

4

A trend is evident of lowering emissions intensity of the fleet or subcontractors over the last 5 years, that is in alignment with the emissions reductions required in the short term through deliberate development decisions.

5

The company's targets, transition plan, present actions and past legacy show a consistent willingness to achieve the goals of low-carbon transition, especially by developing new transport business models.

[1] Las normas y regulaciones internacionales (NIIF ISSB, EU CSRD, EFRAG ESRS E1, UK TPT, etc.) y las recomendaciones (TCFD, Race to Zero de la CMNUCC) sobre los planes de transición climática de las empresas deberían aumentar la disponibilidad de datos climáticos de las empresas en los próximos años.