

SESIÓN 4.

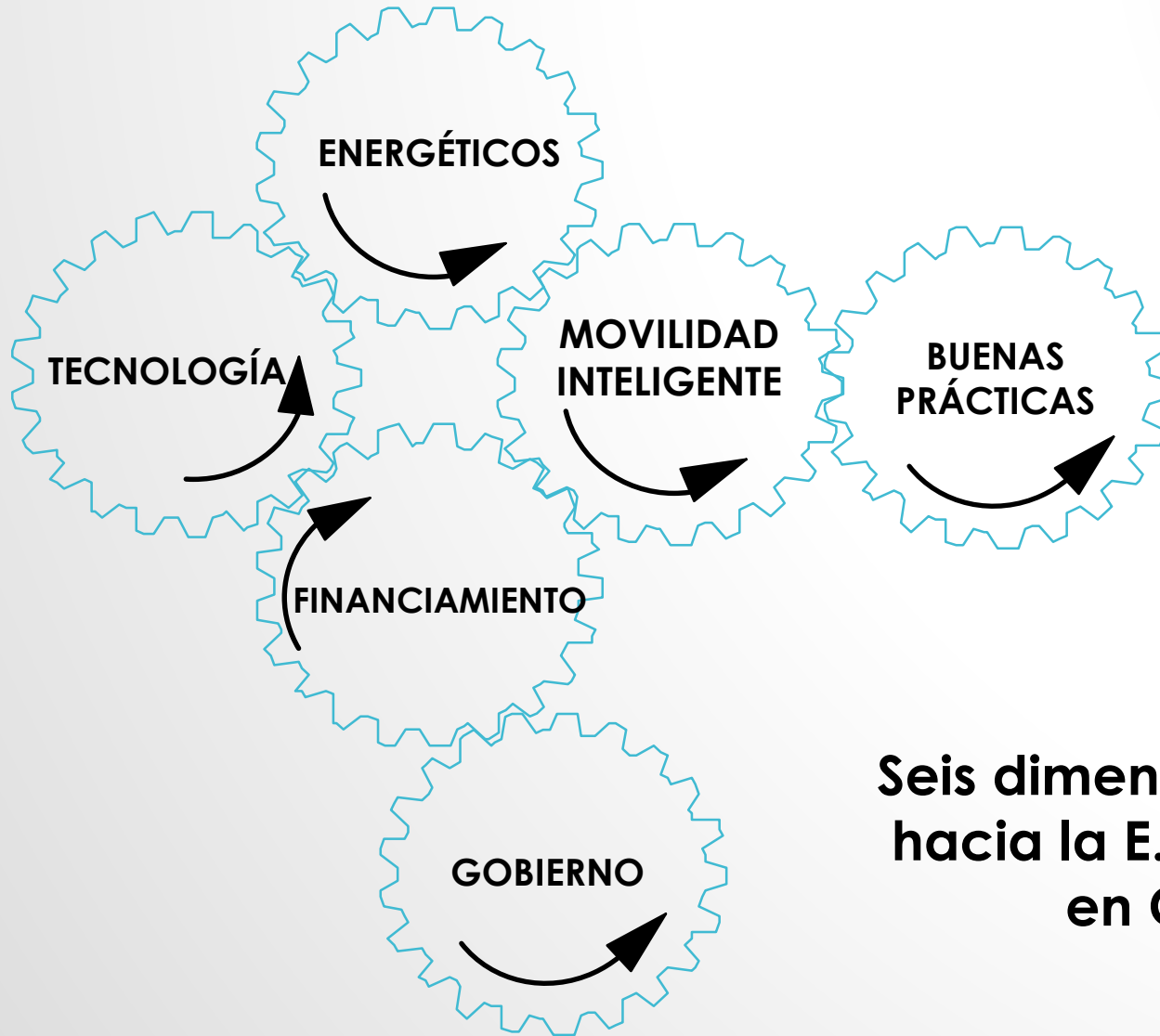
HACIA UNA HOJA DE RUTA PARA SUPERAR BARRERAS DE EFICIENCIA ENERGÉTICA EN EL TRANSPORTE EN COLOMBIA



OBJETIVO

Definir, de manera participativa, una HOJA DE RUTA que propicie el mejoramiento de los indicadores de eficiencia energética del sector transporte en Colombia...





**Seis dimensiones para actuar
hacia la E.E. en el transporte
en Colombia...**

ETAPAS DEL PROCESO

RECONOCIMIENTO

- Las ciudades desarrollan proyectos en una o más dimensiones.
- Las iniciativas son administradas localmente.
- Pilotos orientados a resolver una problemática específica.
- Existe interés gubernamental en apoyar iniciativas innovadoras y eficientes

CONSOLIDACIÓN

- Iniciativas más coordinadas, buscando sinergias y mayor colaboración.
- El valor entregado por las iniciativas es mayor que su simple suma al potenciar las externalidades positivas.
- Algunas ciudades estarán empezando a integrar y alinear sus iniciativas.
- Existe información, se cuenta con experiencia y se configuran ideas de negocio

MADUREZ

- Las iniciativas son parte de un plan maestro integral gestionado desde el gobierno, que incluye a la ciudadanía, el sector productivo y las empresas.
- La información se organiza a través de plataformas abiertas y accesibles para empresas privadas y públicas
- Existen mecanismos que permiten innovar y optimizar sus operaciones.

LA SITUACIÓN ACTUAL - RECONOCIMIENTO

Hoy se puede identificar que el país, específicamente en las principales ciudades, se han desarrollado políticas, incentivos, pilotos, investigaciones, que muestran un estado avanzado en el proceso de RECONOCIMIENTO



BARRERAS IDENTIFICADAS – DIMENSIÓN GOBIERNO

- Existen políticas de inclusión de tecnologías limpias en transporte público
- El transporte público es operado por privados bajo esquemas de sostenibilidad financiera
- Existen políticas al nivel nacional con incentivos a la compra, sin embargo, los incentivos locales son limitadas
- Los incentivos se aplican al vehículo pero no a componentes, infraestructura o partes
- Se requieren políticas y modelos logísticos de carga en centros urbanos
- No existe un programa interministerial de actuación permanente que gestione medidas para promover las tecnologías limpias en el transporte

BARRERAS IDENTIFICADAS – TECNOLOGÍAS

- No existe producción nacional de tecnologías eléctricas, híbridas o dedicadas GNV y el país depende de importaciones de tecnología
- La infraestructura eléctrica para aprovisionamiento de energía representa costos que actualmente se transfieren a los servicios
- No existe normalización para componentes, vehículos, infraestructura y la ausencia de normas puede limitar el ingreso de tecnologías



BARRERAS IDENTIFICADAS – ENERGÉTICOS

- El sector transporte debe pagar contribución en KWh e IVA en servicios energéticos
- La infraestructura GNV para confiabilidad y aprovisionamiento demanda inversiones adicionales
- Limitaciones para articular e incentivar el uso de energías limpias con tecnologías de transporte limpio



BARRERAS IDENTIFICADAS – FINANCIAMIENTO

- Los incentivos para el financiamiento de tecnologías limpias ha sido limitada y no efectiva
- La I.E. o estaciones de recarga de gas natural representa costos adicionales al uso de las tecnologías limpias
- Limitaciones para el financiamiento con productos con poca memoria operacional por parte de banca y aseguradoras



BARRERAS IDENTIFICADAS – MOVILIDAD INTELIGENTE

- Las inversiones en transporte masivo se estructuran bajo esquemas soportados en diésel
- La carga urbana e interurbana con incentivos limitados para utilizar esquemas logísticos o tecnologías más eficientes
- La operación del servicio de taxi en zonas urbanas no es eficiente



BARRERAS IDENTIFICADAS – BUENAS PRÁCTICAS

- No existen políticas ni incentivos para el desarrollo de buenas prácticas empresariales
- La motocicleta se convierte en una opción promovido por algunos sectores de la industria y el comercio

