



UNIVERSIDAD  
CATÓLICA  
BOLIVIANA



## **BOLETIN DE PRENSA**

### **CONCLUSIONES DEL FORO ELECTROMOVILIDAD**

Las principales conclusiones del Foro sobre Electromovilidad, evento organizado conjuntamente entre la Universidad Mayor de San Andrés, Universidad Católica Boliviana “San Pablo” y Cámara Boliviana de Electricidad, realizado hoy 29 de septiembre, en el paraninfo de la UMSA, son las siguientes:

1. La transición energética es una necesidad y una urgencia nacional antes que el cumplimiento de compromisos internacionales
2. Bolivia tiene el potencial eléctrico con base a energías renovables, mediante proyectos de generación en ejecución, los cuales deben buscar garantizar un plan realista de electromovilidad.
3. Se valora la voluntad del gobierno de emprender acciones para fomentar la electromovilidad, aunque a la fecha se considera que las medidas adoptadas son todavía tímidas y parciales.
4. Se han trabajado por parte de organismos internacionales de cooperación (BID, PNUD, GIZ, SwissContact) en modelos de negocios que muestran que es factible y rentable la transformación del transporte a electricidad. empezando y priorizando el público, mediante mecanismos de incentivos y desincentivos.
5. La prioridad de iniciar a través del transporte público se resume en la frase: hay que mover gente, no autos.
6. Se ha evidenciado que el cuello de botella de la transformación del transporte es el financiamiento, mismo que debe ser abordado mediante mecanismos del mercado financiero nacional e internacional. Para este último existen diferentes alternativas de financiamiento de la electromovilidad a través de la cooperación internacional.
7. Los subsidios indiscriminados representan una barrera para el desarrollo de emprendimientos privados, que multipliquen los esfuerzos públicos en un escenario de mercados abiertos y competitivos.
8. Es alentador ver la iniciativa privada de producción de vehículos eléctricos urbanos y su expansión en la región, junto a los emprendimientos de transformación física de motores a gasolina por motores eléctricos reciclando el vehículo, actividad que precisa ser regulada.
9. Se ha reclamado la transparencia en la importación de vehículos eléctricos, prohibiendo ingresar vehículos usados, los cuales pueden generar problemas serios en su seguridad.
10. La normativa en generación distribuida requiere de ajustes para incentivar al privado a invertir en sistemas de generación para su autoconsumo y vender en condiciones justas los excedentes al Sistema Interconectado Nacional.
11. El sistema bancario está preparado para atender el financiamiento de compra de vehículos eléctricos en condiciones mejores que las actuales para vehículos a gasolina, y que esta situación puede mejorar aún, dependiendo de los productos financieros “verdes” a los que se pueda tener acceso.
12. Las universidades han insistido en que el plan de electromovilidad debe ser integral, considerando la energía, los vehículos, la regulación, la recarga, la infraestructura y el financiamiento.
13. Se ha recomendado establecer políticas que garanticen la logística de soporte al producto, mantenimiento especializado, políticas de importación de insumos y repuestos.
14. Se ha hecho énfasis en la necesidad de incluir la electromovilidad en los planes curriculares de las universidades, institutos y escuelas de formación técnica.

En suma, gracias a la participación de los principales actores del programa de electromovilidad, se ha visto la factibilidad de ese plan y la necesidad de impulsarlo a la brevedad removiendo las barreras que se le oponen.