

CONCLUSIONES DEL TALLER LATINOAMERICANO SOBRE LEGISLACIÓN EN MOVILIDAD ELÉCTRICA Y SUSTENTABLE

Buenos Aires, Argentina. 23 y 24 de abril 2019.



CONTENIDO

- Objetivo 1
- ¿Por qué incentivar y regular la movilidad eléctrica? 2
- ¿Qué elementos debe contener una ley de movilidad eléctrica? 5
- ¿Cómo llevar a cabo el proceso legislativo? 7
- Creación de la "Red Latinoamericana de legisladores por la movilidad eléctrica .. 10
- Anexos..... 12

1. Objetivo:

“Nos encontramos en un proceso de desarrollo legislativo de amplio alcance participativo, lo que permitirá una transición consensuada y sostenible hacia la movilidad cero emisiones”
Héctor Olivares (1958-2019).

El Taller tuvo como objetivo generar un diálogo entre legisladores y reguladores de países de América Latina para compartir lecciones aprendidas, así como una armonización de aspectos regulatorios clave en materia de movilidad eléctrica, que aseguren el desarrollo de piezas legislativas y políticas relacionadas, sostenibles en el tiempo; brinden seguridad jurídica, atracción de inversiones y permitan acelerar la penetración de la movilidad eléctrica en la región.

El evento fue realizado con el apoyo financiero de la iniciativa EUROCLIMA+ ejecutada por ONU Medio Ambiente. El taller tuvo como co-organizadores al Congreso de la Nación Argentina, al Capítulo Argentino de Globe International, presidido por el Diputado Nacional Juan Carlos Villalonga; y la Federación Internacional del Automóvil, Región IV. El evento se dividió en dos sesiones. La primera jornada tuvo lugar el día 23 de abril de 2019 en el Congreso de la Nación, donde participaron legisladores

locales, representantes del sector privado y del gobierno nacional, así como los legisladores internacionales y otros invitados del sector privado y la sociedad civil de Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú y Uruguay.

La segunda sesión, tuvo lugar en la Secretaría de Gobierno de Ambiente y Desarrollo Sustentable de Argentina el día 24 de abril, donde hubo un intercambio en profundidad de experiencias entre los legisladores y otros invitados internacionales. La reunión fue facilitada por el equipo de la Secretaría de Gobierno de Ambiente y Desarrollo Sustentable de Argentina, encabezada por el Secretario de Gobierno, Rabino Sergio Bergman, quien participó personalmente durante toda la jornada. Este evento fue realizado con el apoyo de EUROCLIMA+.

A continuación, se resumen los principales puntos de discusión del evento:

2. ¿Por qué incentivar y regular la movilidad eléctrica?

En materia de **calidad del aire y cambio climático**, múltiples participantes reiteraron la relevancia del sector transporte en este aspecto. El Senador Alejandro Guillier mencionó que se calcula un gasto anual de US\$ 8 millones en salud pública desde el 2016 en Chile por morbilidad y enfermedades asociadas al transporte. El Representante Fabián Díaz de Colombia mencionó que se estiman 15 mil muertes prematuras en su país donde el transporte es el principal responsable.

La movilidad eléctrica no es un tema ambiental, sino integral. El Secretario de Ambiente de Argentina, Rabino Sergio Bergman, destacó la importancia de no centrar el tema exclusivamente en la cartera de transporte, sino también dimensionarlo como un tema de salud. “Los ministerios de salud hasta ahora no fueron integrados por la falta de medición de datos. Debemos relacionar con números de escala local las muertes prematuras y los gastos asociados a enfermedades por mala calidad del aire producidas por las tecnologías vehiculares existentes”.

“No se trata de indicadores auto-referenciales sino indicadores que ya fueron acordados por toda la comunidad internacional en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU”, agregó el titular de la cartera ambiental de Argentina y presidente del Foro de Ministros de Ambiente de América Latina y el Caribe.

Representantes de Chile y Costa Rica priorizaron el abordaje del sector transporte como una estrategia de descarbonización y adaptación al cambio climático. Asimismo, mencionaron que se trata del eje estratégico para romper con la dependencia del sector energético en los combustibles fósiles que se importan en sus países.

Esteban Bermúdez, representante de ONU Medio Ambiente, presentó el avance regulatorio y de incentivos para la movilidad eléctrica en la región de América Latina y el Caribe, haciendo hincapié en los países pioneros y más avanzados. Un común denominador en su presentación fue el potencial de la transición a la movilidad eléctrica como medio para modernizar las flotas de transporte, reducir emisiones de gases de efecto invernadero y mejorar la calidad de vida en las ciudades.

El despliegue de la movilidad eléctrica en la región significaría una disminución aproximada de 1,4 Giga toneladas de CO₂ y un ahorro en combustibles cercano a \$85 mil millones para el periodo 2016-2050 (ONU Medio Ambiente, 2016). Además, si electrificáramos solamente los buses y taxis de las 22 ciudades más importantes de la región, entre 2017 y 2030, evitaríamos casi 37.000 muertes prematuras por mejoras en la calidad del aire (ONU Medio Ambiente, 2017).

En este sentido, varios participantes recalcaron que la transición a la movilidad eléctrica va de la mano con el despliegue de las energías renovables. Latinoamérica es la

región del mundo con el más alto porcentaje de capacidad instalada de fuentes renovables. La región tiene una de las matrices de generación eléctrica con menores emisiones de CO₂ debido a la alta participación de generación hidroeléctrica y a un creciente desarrollo de las energías renovables no convencionales. Desde el punto de vista del suministro eléctrico, la producción regional de energía eléctrica ha crecido las últimas dos décadas a una tasa anual del 4%, concordante con la tasa de crecimiento anual del consumo final. Se trata de la región del mundo con el más alto porcentaje de capacidad instalada de fuentes renovables, representando el 58% de los cerca de 280 GW instalados en el 2012 – fuentes más recientes calculan este número más cerca de los 350GW (Bloomberg, 2015).

Gran parte de estos recursos provienen de fuentes hidroeléctricas que representan el 90% de la capacidad eléctrica instalada en la región, por ejemplo, en países como Paraguay, Costa Rica y Brasil el 100%, 90% y el 80%, respectivamente, de su energía eléctrica es suministrada por estas fuentes; en contraste con otras regiones del mundo cuyas fuentes principales de generación eléctrica siguen siendo los combustibles fósiles. A nivel global, la distribución por fuente de generación es del 65% a partir de fuentes convencionales (fósiles) y tan solo el 26% de fuentes renovables con el resto representado por energía nuclear y otras fuentes de menor importancia (ONU Medio Ambiente, 2017). Por otro lado, la capacidad de energía renovable en el mundo ha crecido

en un promedio de 8% en la última década. Hasta ahora, las inversiones en energía renovable fluyen cada vez más hacia el mercado emergente, por lo que una porción significativa fluye hacia América Latina. Las inversiones totalizaron alrededor de USD 54.000 millones entre 2012 y 2015, y la mayor parte tuvo lugar en Brasil, Chile y México (IRENA, 2018).

En definitiva, Latinoamérica presenta las mejores condiciones para que los vehículos eléctricos entreguen sus mayores beneficios en términos de cambio climático, ya que la electricidad tiene un alto potencial para ser generada en gran medida con energías renovables, tanto tradicionales como no convencionales. Países como Paraguay tienen emisiones tan bajas como 20 gr CO₂ /kWh, a diferencia de países como India y Sudáfrica, que tienen emisiones sobre 900 gr CO₂ /kWh. Si sumamos a esto, oportunidades en nuevas áreas industriales y de empresas que aporten tecnologías y servicios innovadores, los beneficios serán aún mayores. Por ejemplo, existe una relación virtuosa entre los vehículos eléctricos y las redes eléctricas, especialmente en el servicio que pueden prestar las baterías de los vehículos eléctricos en complemento a las energías renovables intermitentes como la solar, almacenando energía para entregarla a la red en las horas de mayor demanda (ONU Medio Ambiente, 2017).

El Secretario de Gobierno de Ambiente de Argentina, Sergio Bergman, reforzó este argumento y mencionó que el gas podría

tener un rol en la transición, en el transporte de carga, en el transporte marítimo y en el transporte de larga distancia, pero siempre fuera del ejido urbano. “En las ciudades el transporte debe ser 100% eléctrico”. El experto Andrés Barentin, representante de la Asociación Latinoamericana para la

Movilidad Sostenible (ALAMOS), indicó que la movilidad eléctrica está totalmente madura para su penetración masiva y recomendó limitar el gas natural para la generación eléctrica, siempre con control de emisiones.



En cuanto al **triángulo de litio**¹, dada la relevancia de este elemento para la producción de baterías de ion-litio empleadas por los vehículos eléctricos, la Secretaría de Minería de Argentina mencionó que la minería del litio en nuestra

región no tiene grandes impactos ambientales en el proceso extractivo por tratarse de salinas de litio.

ONU Medio Ambiente recalcó que existen oportunidades para generar valor agregado

¹ Se suele llamar “triángulo del litio” a la zona geográfica en América del Sur, en el límite entre Argentina, Bolivia y Chile que concentra una de las mayores reservas de litio en el planeta.

en la extracción del litio para vender materiales más refinados, así como oportunidades para emprendimientos en investigación y desarrollo para que patenten y vendan nuevas tecnologías de baterías de ion-litio en el mercado internacional. En este sentido, Gianni López, Director del Centro Mario Molina Chile (CMM Chile), mencionó que, en el caso de Chile, el país entrega licitaciones mineras por litio con la condición de que las empresas de productos secundarios instalen parte de la cadena de valor en el país, creando empleos asociados.

Dada la urgencia del tema, el exdiputado de Costa Rica, Franklin Corella, exhortó a los participantes diciendo “¿queremos ser protagonistas o esperar mirando? No matemos la gallina de los huevos de litio” – refiriéndose al potencial que tiene la región para aprovechar la industria de extracción y aprovechamiento del litio-.

El hecho de contar con este recurso, demandado globalmente por la industria, ha llevado a nuestros países a explorar la posibilidad de incrementar el valor agregado de la producción de carbonato de litio local a modo de reemplazar la exportación de materia prima por productos industrializados. El litio es un recurso estratégico dado que los grandes consumidores tienen reservada la oferta y es difícil para pequeños consumidores acceder a él. Esto le daría a Argentina, Chile y Bolivia una ventaja sobre los países que no cuentan con el recurso y quieren empezar a generar una industria de baterías de ion-litio, como es el caso de varios países europeos.

Sin embargo, no resulta clara la estrategia desde un punto de vista económico para la producción de baterías ya que constituye un pequeño porcentaje de su estructura de costos. Resulta necesario generar modelos económicos y proyecciones claras para atraer a posibles inversores en la industria. Se ha incentivado la fabricación local de baterías, sin embargo, no existen plantas en desarrollo y es muy difícil ingresar en el mercado. La asociación con empresas europeas que quieren comenzar a producir baterías para independizarse del mercado asiático podría ser una manera de comenzar (ONU Medio Ambiente, 2019).

3. ¿Qué elementos debe contener una ley de movilidad eléctrica?

Varios participantes se refirieron a la formulación de una ley sobre movilidad eléctrica como un elemento de **seguridad jurídica para la atracción de inversiones de largo plazo**. En este sentido, el exdiputado Franklin Corella de Costa Rica, quien participó en la promulgación de una de las primeras leyes de movilidad eléctrica en la región, mencionó que es importante que se trate de leyes y no decretos ni directrices, para así dar sostenibilidad en la señal al mercado y la seguridad jurídica al inversionista y al consumidor. Chile reforzó este argumento diciendo que más allá de un gobierno, el tema debe ser una política de Estado.

Desde una **perspectiva de la sociedad civil**, Andrés Barentin, representante de ALAMOS,

mencionó que se necesitan leyes con un pensamiento regional, leyes claras y reglamentos simples y armonizadas. Por su parte, la Diputada Karen Michel González de México y Roberto Stazzoni, representante de ALAMOS, invitaron a que las iniciativas legislativas prioricen la reducción en la brecha del gasto de capital (CAPEX) de los vehículos eléctricos, los cuales implican un **costo inicial** significativamente más alto que sus equivalentes de combustión interna, generándose mecanismos de acceso financiero que resulten bancables y compensables por los bajos costos operativos (OPEX) de la tecnología a lo largo de su vida útil.

En ese sentido, “son necesarios instrumentos económicos fiscalmente neutros que no supongan cargos al Estado y que fomenten la fabricación de vehículos de cero emisiones con los ingresos generados por los vehículos que más emiten (sistema *bonus-malus* utilizado en países como Francia y China)”, propuso Gianni López, Director del Centro Mario Molina Chile, como un instrumento todavía poco explorado en la región para ser integrado en las leyes en discusión.

“Son necesarios incentivos económicos fiscalmente neutros que fomenten la fabricación de vehículos cero emisiones”. Gianni López, Director del Centro Mario Molina de Chile.

En Ecuador, a partir del 2025 todo vehículo de transporte público nuevo deberá ser eléctrico, ya sean buses o taxis.

En relación con el **transporte público**, el Diputado Adolfo Torres de México, mencionó que cerca del 70% de los ciudadanos en su país usan el transporte público. Tales cifras son similares en muchos países de la región, con lo que sería de importancia estratégica que la legislación diese un rol predominante a este subsector. Por su parte, los Asambleístas Esteban Albornoz y Pedro Villamar de Ecuador coincidieron que la movilidad eléctrica también debe resolver el congestionamiento vial. El Asambleísta Albornoz mencionó una ambiciosa meta que se aprobó en su país, a través de una ley de eficiencia energética que establece que a partir del 2025 en Ecuador todo nuevo vehículo de transporte público deberá ser eléctrico, ya sean buses o taxis.

En materia de **eficiencia energética**, varios participantes coincidieron en que es importante regular la eficiencia energética de las unidades de transporte para promover una paridad de precios real y acelerada en nuestros propios países, más allá del contexto global.

Gustavo Mañez, de ONU Medio Ambiente, mencionó la importancia de definir **metas concretas**. En este sentido recalcó la necesidad de ir más allá del compromiso adquirido en Katowice, Polonia, durante la COP24² para que las siguientes licitaciones de buses y taxis en las ciudades tengan porcentajes establecidos de vehículos eléctricos. “Caso contrario, la región quedará hipotecada con tecnologías que no le permitirán cumplir el Acuerdo de París.”

En cuanto a la **gestión de las baterías**, se mencionó la importancia del concepto de responsabilidad extendida del productor (REP). Hernán Bardi de Renault Argentina, mencionó la necesidad de que la normativa facilite dar una segunda vida a las baterías posterior a su utilización en vehículos eléctricos, para almacenamiento estacionario, permitiendo así extender la vida útil de las mismas. Por su parte, Lourdes López de Paraguay mencionó que existen riesgos asociados a las baterías por la falta de regulaciones de seguridad para entender qué calidad tiene lo que se fabrica y lo que se está importando como movilidad eléctrica de primera y segunda mano.

México y Chile, como países adheridos a Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), son los únicos que tienen regulada la REP por estándar obligatorio de dicha organización. Varios países de la región se encuentran en

proceso de adhesión a la OCDE y deberán cumplir con este requisito.

4- ¿Cómo llevar a cabo el proceso legislativo?

Tanto Silvia Rojas, exasesora legislativa, y Franklin Corella exdiputado, ambos de Costa Rica; compartieron sus experiencias y lecciones aprendidas en el proceso de formulación de la ley de fomento e incentivo al transporte eléctrico, como la que lograron se aprobara en ese país. En este sentido, recomendaron como un factor clave el involucramiento de **actores fundamentales** de la academia, sociedad civil (como contrapeso al lobby comercial), medios de comunicación (para la información y la concientización), así como el sector privado.

Hernán Bardi, representante de Renault Argentina, reforzó esta idea y mencionó que se necesita de una visión integral donde el sector privado y público puedan trabajar juntos. Por su parte, el Diputado Adolfo Torres de México y el Diputado Juan Carlos Villalonga de Argentina, recordaron el rol preponderante que puede jugar la industria automotriz en sus países.

En este sentido, Jorge Tomasi, Presidente de FIA Región IV, ofreció la estructura de las representaciones nacionales de la organización FIA Región IV para avanzar en forma conjunta con los legisladores y

² Durante la cumbre climática COP24 celebrada en Katowice, Polonia, se lanzó un partenariado para la promoción de la movilidad eléctrica, promovido por Polonia y Reino Unido, con el apoyo de 38 países en total y más de mil empresas. Más información al respecto,

en este enlace: <https://sdg.iisd.org/news/38-countries-1200-companies-join-e-mobility-partnership-cop-presidency-announces-just-transition-declaration/>

fortalecer la transición a la movilidad eléctrica.



En cuanto a la implementación, Silvia Rojas de Costa Rica, destacó que es importante pensar todo el proceso legislativo con ojos en la implementación futura. Agustín Matteri de ONU Medio Ambiente, propuso la Evaluación de Impacto Regulatorio (RIA, por sus siglas en inglés) que exige la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) a sus países miembros para evaluar el costo-efectividad de las regulaciones que pretenden pasar los gobierno. Esta es una herramienta muy útil para garantizar la implementación de la ley y el logro de sus objetivos. “Una RIA arrojaría

resultados muy favorables a la regulación y promoción de la movilidad eléctrica en la mayoría de los casos: por cuestiones de eficiencia energética, reducción de gastos en salud, reducción de ruidos y mejor calidad de vida en las ciudades”.

Con respecto a la **democratización del acceso** a la tecnología por parte de todos los ciudadanos, los representantes de Costa Rica indicaron que en el caso de su país se brindan incentivos fiscales parciales a vehículos eléctricos de segunda mano con el objetivo de ampliar el volumen de clientes con capacidad de compra de vehículos

eléctricos. Esto podría combinarse con el sistema neutro de bonus-malus (o “feebate”) mencionado por Gianni López, para evitar discusiones sobre posibles déficits fiscales que puedan argumentar detractores de la tecnología.

En materia de **colaboración regional y política industrial**, el Senador Alejandro Guillier de Chile, enfatizó que es importante trabajar a nivel regional y dar un salto sin tener que transitar por todo el camino de los países más avanzados. Asimismo, el Congresista Miguel Román de Perú recordó nuevamente que es necesario tener en cuenta las oportunidades de desarrollo regional a través de las reservas de litio de las que su país también forma parte más allá del “triángulo del litio” y la sobreoferta de energía eléctrica limpia en varios de los países.

Por su parte, Silvia Rojas de Costa Rica, mencionó que su país por sí solo no representa un mercado significativo para los importadores, por este motivo se necesitan generar economías de escala a nivel regional para hacer atractivo el mercado a fabricantes e importadores. El experto chileno Andrés Barentin, representante de ALAMOS, mencionó la importancia de **armonizar la infraestructura de recarga**, tanto a escala nacional como regional, para facilitar el ingreso masivo de la tecnología.

El problema de la diversidad de conectores surge en virtud de que antes de la llegada de los vehículos eléctricos, los tipos de conectores eléctricos utilizados para la industria ya variaban según la región. Esto

se trasladó a los vehículos eléctricos cuando comenzó su producción, y dado que hoy no existe una región o marca que domine el mercado, aún no se llegó a que el mismo converja hacia uno o dos tipos de conector (como sí ocurrió eventualmente con los celulares). El hecho de que el tipo de conector sea distinto según la región o fabricante no trae problemas en lo que se refiere a la carga doméstica ya que los vehículos eléctricos suelen comprarse con los conectores necesarios para poder ser cargados desde el hogar o “punto de descanso” del vehículo. Dicha carga generalmente es del tipo de carga lenta fácilmente acoplable a la instalación eléctrica del inmueble ya existente. El problema surge cuando se quiere desplegar una red de carga pública, habilitando a los diferentes vehículos a cargar en diferentes puntos de la ciudad (ONU Medio Ambiente, 2019).

Dada la gran cantidad de tipos de conectores disponibles y la necesidad de generar una red ordenada y atractiva para incentivar a los usuarios a incorporarse a la movilidad eléctrica, varios países han puesto en práctica políticas para fomentar la interoperabilidad de las estaciones de carga. La interoperabilidad se refiere a la posibilidad de cargar cualquier vehículo en cualquier punto de carga, así como también el uso de un único sistema de pago en todas las estaciones. En España, por ejemplo, los instaladores de puntos de carga están obligados por ley a instalar múltiples tipos de conectores en cada punto de carga. Esto implica también que cuando una automotriz

instala un punto de carga el mismo debe contar con conectores de la competencia. La instalación de múltiples conectores facilita el uso del sistema al usuario e impide el desembarco en masa de una empresa para formar un monopolio en el mercado local. Por otra parte, la implementación de un único sistema de pago evita a los usuarios tener que generar numerosas membresías o tarjetas de carga para acceder a los diversos puntos de carga, lo cual simplifica y unifica la red de estaciones.

Este tipo de esfuerzos para la armonización y la generación de una red interoperable se han visto mucho en los países europeos, en particular, Holanda, Portugal, Alemania y Reino Unido. Actores públicos y privados en la Unión Europea están trabajando en la creación de una red de estaciones interoperable y user-friendly a nivel del continente que podría ser replicado en América Latina (ONU Medio Ambiente, 2019).

5- Creación de la “Red Latinoamericana de legisladores por la movilidad eléctrica” (“Electro-legisladores”)

Los legisladores propusieron aprovechar el momento y conexiones creadas en los dos días de trabajo en Buenos Aires y establecieron una red regional de legisladores por la movilidad eléctrica o, a modo más atractiva para la sociedad civil, “Electro-legisladores”. Esta red tiene como objetivo dar continuidad y sostenibilidad a los esfuerzos consensuados, bajo una hoja de ruta con los siguientes hitos:

1. Habilitar una sub-plataforma MOVE Electro-Legisladores exclusiva para los miembros, a cargo de ONU Medio Ambiente:
 - a. Repositorio de información actualizada.
 - b. Lista de miembros y contactos organizadas.
 - c. Novedades y agenda de eventos relevantes.
2. Realizar una recopilación de línea base de documentos relevantes, a cargo de ONU Medio Ambiente y FIA Región IV:
 - a. Difusión del Informe Regional de Movilidad Eléctrica MOVE 2018.
 - b. Inclusión de la línea base realizada por ALAMOS con aspectos clave desde la sociedad civil.
3. Desarrollar una “Ley Madre Regional” sobre movilidad eléctrica, a manera de una guía explicativa (a cargo de ONU Medio Ambiente):
 - a. Desarrollo de aspectos regulatorios importantes.
 - b. Que contemple distintos tipos de incentivos nacionales y locales para la penetración de la tecnología.
4. Definir los puntos focales en Parlamentos, Administración, Sociedad Civil, a cargo de los legisladores que participaron en el evento:
 - a. Compromiso de proveer un punto focal dentro de cada Poder Legislativo que se

- encargue de facilitar la articulación y la fluidez del diálogo en su país.
- b. Identificar los puntos focales en los ministerios claves identificados como “campeones” por tema de cada cartera (Ambiente, Transporte, Energía, Hacienda, etc.).
 - c. Garantizar que los procesos legislativos sean propiciados desde un inicio con la mirada puesta en la implementación a cargo de las distintas carteras de la administración pública.
 - d. Promoción de la Evaluación de Impacto Regulatorio (RIA) como herramienta para diseñar normativas integradas entre los distintos actores relevantes -públicos y privados- con el apoyo de ONU Medio Ambiente.
5. Compartir guía y estimaciones de los beneficios de la movilidad en la calidad del aire, a cargo de ONU Medio Ambiente:
 - a. Establecer una alianza con el Clean Air Institute para la evaluación de los beneficios integrados en la calidad de aire, salud y el cambio climático, a través de la potencial implementación de tecnologías eléctricas en el transporte.
 - b. Elaborar un repositorio técnico de las cinco ciudades piloto en la región.
 6. Organizar eventos en la pre-COP25 en San José, Costa Rica y en la COP25, en Chile, con el fin de promover acuerdos entre los poderes legislativos y ejecutivos en materia de movilidad eléctrica:
 - a. Organizar side-events específicos en el marco de la PreCOP y la COP25.
 - b. Convocar a todos los actores públicos y privados relevantes.
 7. Desarrollar una campaña estratégica de soporte con un fuerte eje en salud, utilizando a los Automóvil Clubs de la FIA Región IV para difundir:
 - a. Apoyar el avance de la agenda definida, de manera presencial, entre los “Automóvil Clubs” de cada país que conforma la FIA Región IV, los legisladores y sus grupos de trabajo y asesores.
 - b. Aprovechar las oficinas y presencia física de ONU Medio Ambiente en Panamá, México, Uruguay, Brasil y Argentina para dar continuidad a la agenda de manera ininterrumpida.

Anexos

1. Agenda del evento

MARTES 23 DE ABRIL

Taller Regional de Legislación en Movilidad Sustentable

Honorable Cámara de Diputados de la Nación

PROGRAMA

9.30hs. Desayuno y acreditación

10 hs. Apertura

- *Juan Carlos Villalonga, Diputado Nacional de Argentina.*
- *Rabino Sergio Bergman, Secretario de Ambiente de Argentina.*
- *Gustavo Mañez, Coordinador de Cambio Climático de ONU Medio Ambiente.*
- *Victoria Giussani, Representante de la Unión Europea.*

10.30 hs. Estado de la situación y proyecciones de la movilidad sustentable a nivel internacional.

MODERADOR: *Jorge Tomasi, Presidente FIA Región IV*

- *Gianni López, Director del Centro Mario Molina Chile.*
- *Ekkaphol Suphanvorranon, Consejero Transportes de la Embajada de Francia*

Panel sector privado

- *Hernán Bardi, Director de Asuntos Públicos, Comunicación y Sustentabilidad de Groupe Renault.*
- *Nicola Melchiotti, Country Manager del Grupo ENEL en Argentina*
- *Pablo Benveniste, BMW*
- *Adalberto Felicio Maluf Filho, Director de Marketing y Sustainability de BYD*
- *Roberto Stazzoni y Andrés Barentin, Asociación Latinoamericana de Movilidad Sostenible*

11.30hs. Experiencias regionales en el recorrido hacia una ley de movilidad sustentable.

MODERADORES: *Gustavo Mañez, ONU Medio Ambiente.*

- *Presentación del Informe ONU Medio Ambiente-MOVE 2018 – a cargo de Esteban Bermúdez, Coordinador Plataforma MOVE, ONU Medio Ambiente.*
- *Panel de debate de Legisladores*

Participan los Señores Legisladores:

- *Senador David Sandoval, República de Chile*

- *Senador Alejandro Guillier Álvarez, República de Chile*
- *Representante Fabián Díaz, República de Colombia*
- *Senadora Angélica Lozano, República de Colombia*
- *Senador Richard Aguilar, República de Colombia*
- *Silvia Rojas, República de Costa Rica*
- *Diputado Esteban Albornoz, República del Ecuador*
- *Diputado César Litardo Caicedo, República del Ecuador*
- *Diputada Michel González, México*
- *Diputado Edison Broce, República de Panamá*
- *Congresista Miguel Román Valdivia, República del Perú*

13.00hs. Almuerzo.

14.30hs. Visita al Recinto y Palacio Legislativo

15.30hs. Avances en el Congreso Nacional y en la Administración Pública en los distintos niveles de gobierno de Argentina.

MODERADOR: *Diputado Alejandro Echegaray, Presidente de la Comisión de Recursos Naturales y Conservación del Ambiente Humano*

- *Proceso Legislativo en el Congreso Nacional:*
 - o *Diputado Juan Carlos Villalonga.*
 - *Perspectivas nacionales para la Electrificación del Sector Transporte.*
 - o *Diputado Héctor Olivares.*
 - *El avance de la Comisión de Transporte en materia de movilidad eléctrica.*
 - o *Aportes de legisladores autores de proyectos de movilidad limpia y/o eléctrica.*
- *Presentación del Observatorio Parlamentario Agenda 2030 para el desarrollo sostenible de las Naciones Unidas – a cargo de Luciana Termine, Directora de Diplomacia Parlamentaria y equipo técnico Observatorio ODS.*
- *Informe sobre el estado de situación nacional en el proceso de desarrollo de la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica:*
- *Juan Trebino, Secretaría de Gobierno de Ambiente.*
 - o *La disposición final y la extensión de la vida útil de las baterías.*
- *Constanza Movsichoff, Ministerio de Transporte.*
 - o *La interoperabilidad de la infraestructura de recarga.*
- *Daniel Gonzalo Jerez, Director Nacional de Promoción Minera, Subsecretario de Minería de la Nación.*
 - o *Valor agregado al litio.*

17.00hs. Mesa plenaria y conclusiones del día.

MODERADOR: *Gustavo Mañez, ONU Medio Ambiente*

Legisladores regionales proponen sugerencias hacia una hoja de ruta de aspectos y barreras comunes en la región para la promoción y regulación sustentable de la movilidad eléctrica.

18.00hs. Cierre

“DIÁLOGO REGIONAL EN MOVILIDAD ELÉCTRICA”
SECRETARÍA DE AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE,
San Martín 451, 1^{er} piso, Buenos Aires
Miércoles 24 de Abril de 2019

Objetivo:

Generar un diálogo entre legisladores y reguladores de los países de América Latina a efectos de arribar a conclusiones comunes que permitan una armonización de ciertos aspectos regulatorios clave que aseguren verdaderas políticas de estado sostenibles en el tiempo, brinden seguridad jurídica, atracción de inversiones y permitan acelerar la penetración de la movilidad eléctrica en cada país de la región.

10 a 10.30 hs – Bienvenida y apertura.

1. Secretario de Ambiente y Desarrollo Sustentable de Argentina, **Sergio Bergman**.
2. Diputado Nacional de Argentina, **Juan Carlos Villalonga**.

10.30 a 11hs – ¿Por dónde empezar cuando un legislador se define a promover la temática?

Ejes del debate:

1. ¿Porqué una ley? Política pública de Estado y señal al mercado.
2. El cambio de estructura económica y el rol del legislador en el siglo XXI.
3. Describir claramente el objeto de la ley y ámbito de aplicación.
4. ¿En qué segmentos poner énfasis? Visibilizar todo tipo de transporte eléctrico ¿Transporte público? ¿reconversión de vehículos usados para romper barreras adquisitivas? Riesgos y beneficios.
5. Su relación con otras batallas: penetración de las energías renovables, eficiencia energética, generación de electricidad descentralizada, cambio de uso modal al transporte público y al transporte no motorizado.
6. Mapeo de aliados y detractores. Quién gana y quién pierde con el cambio de tecnologías limpias. ¿Universidades, sector de I+D, mineras, sector financiero con créditos blandos, etc. apoyarían la transición?
1. Identificar y ajustarse a la realidad de cada país. Los detractores suelen referirse a otros países: importadores a los fabricantes y viceversa.

11 a 11.30hs – ¿Qué implica la transición energética? Entender porqué vamos hacia cero emisiones.

Ejes del debate:

1. Cuantificar los beneficios en salud, ambiente, contribuciones climáticas, ODS.
2. Las consecuencias de los combustibles fósiles como una cuestión de salud pública.
3. Identificar las condiciones existentes en el país para desarrollar la electromovilidad (tarifas energéticas, matriz de generación y distribución de electricidad, disposición final de baterías).

4. Patrones de consumo. ¿En qué beneficia al país y al consumidor los bajos costos de operatividad y mantenimiento de los vehículos eléctricos?
5. Identificar la infraestructura dada y nueva para que la electromovilidad funcione en cada país. ¿cuál es la penetración esperada? ¿qué porcentaje de gente cargaría fuera de su hogar?
6. Describir todas las opciones que existen en transporte eléctrico (avances de la tecnología, autonomía de carga, mejora de las baterías, etc.)

11.30 a 12hs – Incentivos fiscales y no fiscales para la penetración tecnológica.

Ejes del debate:

7. Temporalidad de las tecnologías que se van a incentivar para la transformación del mercado. ¿Cuánto tiempo llevará la paridad de precio?
8. ¿Controlar emisiones y castigarlas, o generar las condiciones para las tecnologías cero emisiones?
9. Incentivos locales. El rol de las ciudades.
10. Planificación para el desarrollo urbano orientado al tránsito (TOD) e incentivos para el transporte no motorizado.
11. Incentivos a la oferta, incluyendo fabricantes e importadores de vehículos a combustibles fósiles. Incentivos dirigidos a las terminales de vehículos convencionales que quieran transformarse y a las empresas extranjeras de vehículos eléctricos que busquen instalar terminales en la región.
12. ¿Incentivos a la I+D (patentamiento de mejoras en la tecnología de las baterías y otros componentes), mayor valor agregado al litio?

12 a 12.30hs – La importancia de la comunicación. El rol de las redes y la sociedad civil.

Ejes del debate:

13. Instalar la discusión sobre movilidad eléctrica como medio para una mejor calidad de vida (involucrar personas públicas de buena reputación, ferias y festivales para que el consumidor conozca la tecnología, etc.)
14. El rol de las asociaciones civiles para la concientización de la sociedad y de los reguladores.
15. Información sólida y doblemente blindada.
16. Entender cuáles son los nichos a los que se apunta con las distintas campañas.
17. La no vinculación del legislador con ningún tipo de marca o industria.

12.30 a 13hs – Conclusiones y puntos clave para obtener una guía con aspectos comunes para la promoción y la regulación de la movilidad eléctrica en América Latina.

1. Coordinador MOVE- ONU Medio Ambiente, **Esteban Bermudez**.

2. Lista de participantes

Nombre	Cargo	País	Correo
Alejandro Guillier Álvarez	Senador	Chile	aguillier@senado.cl
David Sandoval Plaza	Senador	Chile	dsandoval@senado.cl
Fabián Díaz	Representante	Colombia	fabian.diaz@camara.gov.co
Silvia Rojas	Despacho de la Primera Dama	Costa Rica	silviae.rojas@presidencia.go.cr
Esteban Albornoz	Diputado	Ecuador	ealbornoz@yahoo.com
César Litardo	Diputado	Ecuador	andrea.caceres@asambleanacional.gob.ec
Pedro Villamar Jacome	Diputado	Ecuador	pedro.villamar@asambleanacional.gob.ec
Adolfo Torres	Diputado	México	adolfortorres@me.com
Karen Michel González	Diputada	México	michelgmarquez@gmail.com
Edison Broce	Diputado	Panamá	broceurriola@gmail.com
Miguel Román Valdivia	Congresista	Perú	mroman@congreso.gob.pe vrondon@congreso.gob.pe
Juan José Olaizola	Representante	Uruguay	jjolaizola@parlamento.gob.uy
Martín Tierno	Representante	Uruguay	mtierno@parlamento.gob.uy
Juan Carlos Villalonga	Diputado	Argentina	
Héctor Olivares	Diputado	Argentina	
Gianni López	Director del Centro Mario Molina	Chile	glopez@cmmolina.cl
Andrés Barentin	ALAMOS	Chile	abarentin@dhemax.cl
Esteban Bermúdez	PNUMA		esteban.bermudez@un.org
Agustín Matteri	PNUMA		agustin.matteri@un.org
Gustavo Máñez	PNUMA		gustavo.mañez@un.org
Diego Cosentino	FIA Región IV		dcosentino@fia.com
Jorge Tomasi	FIA Región IV		