

Priorización de vehículos y territorios y modelo de gobernanza para el impulso de la industria automotriz en electromovilidad en Colombia:



ALCANCE

Este resultado se enfocó en:

- ⚡ Priorizar clases vehiculares con mayor impacto e impacto industrial.
- ⚡ Identificar territorios en Colombia con mejores condiciones para la implementación.
- ⚡ Articular estas decisiones con un Plan Operativo Nacional.
- ⚡ Diseñar un modelo de gobernanza funcional.

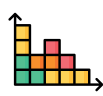


METODOLOGÍA GENERAL



Construcción de dos bases de análisis:

- 98 clases vehiculares del RUNT reorganizadas en 12 subcategorías.
- 15 zonas funcionales preseleccionadas por capacidad energética, base industrial y accesibilidad.



Definición de una matriz de evaluación con 12 criterios agrupados en 4 categorías:

- Contexto de mercado.
- Viabilidad tecnológica y productiva.
- Impacto económico.
- Ajuste estratégico (políticas, género, sostenibilidad, institucionalidad).



Aplicación de una evaluación multicriterio (escala 1-5) para comparar clases vehiculares y territorios, con insumos de entidades nacionales y de la cooperación internacional.

Hay instituciones las cuales cuentan y se apoderan de actuar como catalizadores entre las empresas y las comunidades generando un enfoque diferencial:

- ONG/Fundación
- Comité Gremial /Asociación
- Cabildo / Organizaciones Indígenas
- Instituciones académicas y de formación
- Entidades territoriales
- Entidad pública con alcance nacional

Existen casos de estudio de empresas que han logrado un enfoque diferencial, El SENA y Renault-Sofasa establecieron una alianza para fortalecer la formación técnica en la industria automotriz mejorando la empleabilidad y promoviendo la inclusión en un sector tradicionalmente masculinizado.

CLASES VEHICULARES PRIORIZADAS



Las clases vehiculares priorizadas son aquellas con mejor combinación de impacto, viabilidad y encadenamientos productivos, **incluyendo oportunidades de encadenamiento con aliados internacionales (UE).**



⚡ Buses de alta capacidad (mayor a 60 pasajeros)

Representan el segmento más avanzado **en electrificación, con alta demanda asegurada y alto aporte a reducción de GEI/descarbonización.**

⚡ Busetas (16-60 pasajeros)

Permiten **expandir la electromovilidad** hacia ciudades intermedias y sistemas complementarios.

⚡ Motos eléctricas

Constituyen el segmento de mayor escala potencial, aunque requieren instrumentos específicos para acelerar su adopción. Alto potencial con flotas/reparto urbano y **swapping de baterías.**

TERRITORIOS PRIORIZADOS



La priorización busca **diversificar el desarrollo territorial**, dado que regiones como Sabana, Valle de Aburrá y Cali región ya presentan un mayor nivel de desarrollo.

Eje Cafetero

Cuenta con capacidades industriales, talento humano y ecosistema institucional activo.

Aporte empleabilidad: formación e inclusión para empleabilidad femenina (Casa para la Dignidad de las Mujeres en Manizales y políticas/sellos de igualdad en Armenia) cooperación que impulsa oportunidades en la transición.

Boyacá

Presenta tradición automotriz, condiciones energéticas favorables y potencial productivo.

Aporte empleabilidad: cooperación (UKPACT/GIZ/PNUD) promueve el rol de mujeres y juventud y refuerza la inserción laboral vinculada a movilidad sostenible y acción climática.

MODELO DE GOBERNANZA



⚡ Objetivo del modelo de gobernanza

- Asegurar que las decisiones estratégicas, los instrumentos de política y las inversiones asociadas a electromovilidad se implementen de forma coherente y coordinada.
- Evitar duplicidades institucionales, resolver cuellos de botella y mantener un flujo constante de información entre nivel nacional, territorios y sector productivo.

⚡ El modelo propuesto se estructura en dos niveles:

- Nivel estratégico: definición de lineamientos, metas y recursos.
- Nivel táctico-operativo: ejecución y coordinación diaria.



El liderazgo técnico-sectorial es de MinCIT (Dirección de Productividad). El DNP actúa como ancla institucional y secretaría técnica, articulando territorio, seguimiento y cooperación.

MENSAJE CLAVE RESULTADO



- ⚡ El Resultado 2 no solo define qué vehículos y dónde tiene sentido concentrar esfuerzos, sino también cómo debe organizarse la gobernanza para que esos esfuerzos se materialicen.
- ⚡ La combinación de buses, busetas y motos eléctricas, con Eje Cafetero y Boyacá como territorios ancla, y un modelo de gobernanza claro, liderado por MinCIT-DPC y DNP, configura una ruta concreta para pasar de la priorización técnica a la implementación efectiva.
- ⚡ Este andamiaje institucional y territorial es la base sobre la cual se construye el Resultado 3, enfocado en el ecosistema de actores y en las líneas de acción del Plan Operativo Nacional.

De los talleres realizados (incluyendo hallazgos) y el público participante (ANDI, UE, Ministerios, Sector Privado) dejaron como principales conclusiones:

- Los **buses lideran el potencial de electrificación**, pero la infraestructura de carga sigue siendo una barrera clave.
- Persisten **brechas en talento y capacidades tecnológicas**, lo que limita el desarrollo industrial local.
- Los **incentivos y la regulación son insuficientes** y deben diferenciarse por tecnología y tipo de vehículo.
- Se requieren **avances inmediatos con instrumentos actuales** y, a mediano plazo, una **ley de fomento industrial y electromovilidad**.