

Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Ecuador

Departamento de Asuntos Públicos

Convocatoria 2022-2023

Tesina para obtener el título de Especialización en Diseño de Políticas Públicas

La transferencia de políticas como mecanismo de puesta en agenda: caso electromovilidad

Sylvia Marcela Reinoso Esparza

Asesor: Osmel Alejandro Hernández Luis

Lectora: Taymi Milán Paradela

Quito, abril de 2024

Dedicatoria

A mi esposo, Jorge Humberto Zaldumbide Araujo

Índice de contenidos

Introducción	8
Capítulo 1. El marco analítico de diseño de políticas	11
1.1 El Diseño de Políticas.....	11
1.2 La Agenda.....	13
1.3 La difusión y transferencia de política.....	14
Capítulo 2. Instrumentos para la puesta en agenda	18
2.1 Instrumentos de Información: Asesoría técnica y transferencia de experiencia a para el fomento de la movilidad eléctrica en Honduras	18
2.1.1 Estrategia de movilidad sostenible	18
2.1.2 Cuestionarios sobre Electromovilidad.....	19
2.1.3 Objetivo de la Contribución Nacional Determinada: Electromovilidad	19
2.2 Instrumentos de regulación.....	20
2.2.1 Marco Regulatorio de Electromovilidad	20
2.2.2 Cuestionarios sobre regulación para la electromovilidad.....	20
2.3 Instrumentos de tesoro	21
2.3.1 Aporte de 472.178 Euros.....	21
2.3.2 Cuestionarios sobre financiamiento para la electromovilidad	21
2.4 Instrumentos de organización	22
2.4.1 Comité interinstitucional para la movilidad eléctrica en Honduras	22
2.4.2 Integrar las políticas y estrategias del sector transporte para el cumplimiento de la NDC	22
2.4.3 Cuestionarios sobre la organización de la electromovilidad	22
Capítulo 3. Análisis de la selección de instrumentos	24
Conclusiones	26
Referencias	27
Anexos.....	29

Lista de ilustraciones

Tablas

Tabla 1.1. Instrumentos NATO para el sector energético.....	12
-------------------------------------------------------------	----

Declaración de cesión de derecho de publicación de la tesina

Yo, Sylvia Marcela Reinoso Esparza, autora de la tesis titulada “La transferencia de políticas como mecanismo de puesta en agenda: Caso electromovilidad”, declaro que la obra es de mi exclusiva autoría, que la he elaborado para obtener el título de especialización, concedido por la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Ecuador.

Cedo a la FLACSO Ecuador los derechos exclusivos de reproducción, comunicación pública, distribución y divulgación, bajo la licencia Creative Commons 3.0 Ecuador (CC BY-NC-ND 3.0 EC), para que esta universidad la publique en su repositorio institucional, siempre y cuando el objetivo no sea obtener un beneficio económico.

Quito, abril de 2024

A handwritten signature in blue ink that reads "MARCELA REINOSO". The signature is written in a cursive style with a horizontal line underneath it.

Firma

Sylvia Marcela Reinoso Esparza

Resumen

Esta investigación analiza cómo se estructura el problema relativo al incremento del consumo de energía en el sector transporte de Honduras, y cuáles son los mecanismos de puesta en agenda que operan los organismos internacionales para posicionar a la electromovilidad como un problema público. Se emplean el marco analítico del diseño de políticas y la teoría de la transferencia de políticas como referentes teóricos para desarrollar la argumentación que responde a la pregunta: ¿Qué tipo de mecanismo de puesta en agenda se empleó para insertar a la electromovilidad en el diseño de la política energética de Honduras?

Al evaluar la combinación y movilización de instrumentos de Información, Autoridad, Tesoro y Organización (NATO), que empleó el gobierno de Honduras en la conformación de la agenda sectorial con enfoque en la electromovilidad, se encuentra que el posicionamiento de la electromovilidad en la agenda energética de Honduras puede considerarse como una estrategia política que busca promover una solución específica. Sin embargo, es importante señalar que esta estrategia puede ser vista como una solución en busca de su problema, ya que parece estar impulsada principalmente por los empresarios involucrados en esta tecnología.

Por lo tanto, se puede argumentar que la promoción de la electromovilidad en Honduras puede estar más centrada en los intereses y beneficios económicos de los empresarios de este sector, que en una verdadera necesidad o demanda por parte de la población. En lugar de abordar directamente los problemas y desafíos energéticos del país, la electromovilidad se presentó como una solución predefinida, aunque su pertinencia y eficacia en el contexto hondureño puedan ser cuestionables.

Finalmente, el documento identifica que el mecanismo empleado para insertar la electromovilidad como un problema público en la agenda energética de Honduras es la coerción, ya que la implementación de la electromovilidad no se enmarca adecuadamente en el contexto del país. En cambio, parece adaptarse mejor a los valores y necesidades sociales, organizacionales y políticas de los actores clave involucrados en esta idea que avanza con un carácter hegemónico.

Agradecimientos

Agradezco a Guillaume Fontaine por su dedicación y persistencia en la enseñanza del diseño de políticas públicas. Gracias por plantear la especialización y por la selección de un conjunto de profesores y profesoras que transmitieron pasión y conocimientos acerca de los asuntos públicos.

Muchas gracias a Alejandro Hernández por el apoyo en el desarrollo del programa y en la elaboración de esta tesina.

Gracias compañeros y compañeras del aula virtual por todo el aprendizaje valioso que me llevo de un grupo tan diverso y rico en formación y experiencia profesional.

Introducción

El sector transporte es el que mayor cantidad de energía consume en América Latina y el Caribe; 36.3% (OLADE 2021) de toda la energía consumida se convierte en movimiento, gracias a la transformación de los siguientes recursos energéticos: *diesel oil*, *fuel oil*, gas licuado de petróleo, gas natural, gasolina, *kerosene*, *jet fuel*, y otras energías secundarias como la electricidad y los biocombustibles.

De acuerdo con la Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las actividades económicas (CIIU), se entiende como consumo del sector transporte a:

las actividades de transporte de pasajeros o de carga, regular o no regular, por ferrocarril, por carretera, por vía acuática y por vía aérea; y de transporte de carga por tuberías, así como actividades conexas como servicios de terminal y de estacionamiento, de manipulación y almacenamiento de la carga, etc. (Naciones Unidas 2009, 209).

Las Naciones Unidas, en la formulación del objetivo 7 para el desarrollo sostenible, “Energía Asequible y No Contaminante”, señalan que aproximadamente el 13% de la población mundial carece de acceso a servicios modernos de electricidad y, por otra parte, destacan que la energía es el principal factor que contribuye al cambio climático representando alrededor del 60% de todas las emisiones globales de gases de efecto invernadero. Específicamente, en la región de América Latina y el Caribe, el sector transporte genera 616,172.3 Gg de dióxido de carbono (OLADE 2023). Como consecuencia de estos desafíos, la Agenda 2030 establece metas como: duplicar la tasa de eficiencia energética, aumentar la participación de las fuentes de energía renovable en el mix energético y promover la cooperación internacional en investigación y acceso a tecnologías para mitigarlos (Naciones Unidas 2023).

En una escala más pequeña, a nivel de país, el incremento en el consumo energético en el sector transporte presenta retos importantes, especialmente para aquellos países que son importadores netos de derivados de hidrocarburos. Honduras es el caso seleccionado para el análisis, debido a su vulnerabilidad ante la volatilidad del mercado de hidrocarburos.

Honduras es un país con una población de 9.5 millones de habitantes asentados en una superficie de 112,492 km². Su PIB *per cápita* es de 6000 (USD 2011PPA/hab) (OLADE 2022), aproximadamente el 62% de los hogares vive bajo la línea de pobreza (República de Honduras 2019). El sector energético de Honduras se caracteriza por una capacidad instalada para generación de electricidad con energía renovable de 65%. La cobertura de electricidad en

el sector urbano es de 98%, mientras que en el sector rural es de 69%. Las pérdidas técnicas y no técnicas de electricidad equivalen al 35,5% de la energía total generada (OLADE 2021). El precio de la electricidad para el sector residencial de 201 USD/MWh, lo cual se encuentra sobre el promedio del precio para América Central. Mientras que el precio de la electricidad para el sector industrial se encuentra ligeramente bajo el promedio del área en 168 USD/MWh (OLADE y Banco Mundial 2021).

El sector del transporte consume el 36% de la oferta total de energía en el país, y se observa una tendencia creciente en el consumo de diésel y gasolina, con tasas de variación quinquenal de 28% y 22%, respectivamente, hasta el año 2021 (OLADE 2022). Cabe resaltar que, el 70% del parque vehicular tiene una antigüedad superior a los 10 años (Secretaría de Estado en el Despacho de Energía 2021). En consecuencia, se experimenta un aumento en el gasto de importación de combustibles fósiles; y crece la insatisfacción de los consumidores y la percepción de precios injustos en la comercialización de los derivados de hidrocarburos, especialmente cuando los precios internacionales del crudo son altos. Además, este aumento en el consumo de energía también se traduce en un incremento de las emisiones de dióxido de carbono y partículas contaminantes, lo cual contribuye a la contaminación atmosférica en las ciudades (OLADE 2020).

Para abordar el problema del crecimiento del consumo de energía en el sector transporte, y en general, para mitigar los efectos negativos de una planificación energética desarticulada, desordenada e ineficiente, con impactos económicos, sociales y ambientales perjudiciales para la población hondureña, se creó la Secretaría de Estado en el Despacho de Energía (SEN). La SEN es la institución rectora del sector energético encargada de proponer la estrategia energética nacional al Consejo Nacional de Energía y formular las políticas relacionadas con el desarrollo del sector (SEN 2020; Decreto Ejecutivo 048/2017).

En el año 2019 la SEN empezó su proceso de “planificación energética con el objetivo de elaborar una política sectorial de largo plazo, responsable, sustentable, eficiente y transparente mediante un proceso participativo” (OLADE 2020, 3). Es en este proceso de diseño de la política en el cual se encuentra la importancia de este caso, pues da cuenta de cómo una solución o alternativa tecnológica se inserta como un problema político en la agenda sectorial. Por tanto, la pregunta de investigación que se plantea es: ¿qué tipo de mecanismo de puesta en agenda se empleó para insertar a la electromovilidad en el diseño de la política energética de Honduras?

La respuesta a la pregunta de investigación se desarrollará a través del marco analítico del diseño de políticas. En este marco, se analizará el proceso causal de la política, lo que incluye, una discusión sobre la importancia de seleccionar los instrumentos de Información, Autoridad, Tesoro y Organización (NATO), y un examen del papel de los organismos internacionales en la transferencia de políticas, así como su injerencia en la agenda. Posteriormente, se realizará un análisis de la trazabilidad de los instrumentos NATO y se contrastará su selección con el contexto del país. Esto permitirá responder a la pregunta de investigación planteada y presentar las conclusiones correspondientes.

Capítulo 1. El marco analítico de diseño de políticas

El marco analítico tiene que ver con un sinnúmero de procesos que permiten analizar la política pública desde sus inicios (puesta en agenda), hasta la verificación de resultados (evaluación). De modo que, estos procesos tienen como finalidad comprender la concepción de la política para mejorar su aplicación y resultados.

1.1 El Diseño de Políticas

El estudio de las políticas públicas busca optimizar la toma de decisiones y diseñar políticas que funcionen mejor (Peters 2019). En el proceso de diseño, se busca desarrollar políticas que no subestimen la complejidad e incertidumbre que enfrentan los gobiernos, sino que se vuelvan más reflexivas gracias al fortalecimiento de las capacidades organizacionales e individuales (Rodríguez 2019). Por tanto, el diseño de políticas, tanto en la práctica como en la teoría (Hernández-Luis 2019), se centra en elegir y combinar instrumentos que permitan al Estado influir en las conductas individuales para resolver problemas en contextos de alta complejidad (Fontaine 2021).

El diseño de políticas implica la interacción entre problemas (causas), soluciones (instrumentos), valores (evaluación) e institucionalización (intervención) (Peters 2018). Estos elementos constituyen los vínculos fundamentales que diferencian al diseño de políticas del tradicional ciclo de políticas (Fontaine 2021). El diseño de políticas se compone de cinco actividades principales:

1. La puesta en agenda, que recoge los problemas prioritarios del gobierno en el sector de interés. Se materializa al definir los objetivos estratégicos de la política sectorial.
2. La formulación de la política sectorial, donde se seleccionan los medios para conseguir los objetivos planteados en la puesta en agenda.
3. La coordinación intersectorial, en donde “el gobierno ajusta los medios escogidos en la formulación al contexto en el cual se inscribe de la política sectorial”, con el fin de “armonizarlos con otras políticas existentes o en diseño” (Fontaine 2021, 22).
4. Las interacciones políticas, atañen al componente social de la implementación, donde el gobierno gestiona las relaciones de poder y reacciones frente a los impactos que pudiera producir la política.

5. Los resultados de la política sectorial, que corresponden a los productos del proceso causal que inicia con la definición de la agenda y sus respectivos objetivos. Este marco analítico propone que los resultados pueden ser evaluados durante la implementación de los programas de política y servir para ajustarlos o reformular la política. En el diseño de políticas se puede encontrar dos tipos de evaluaciones; la evaluación de impacto, que evalúa la efectividad de la política y la evaluación de procesos que analiza la coherencia de la mezcla de instrumentos empleados en la formulación e implementación de la política (Fontaine 2021).

Las actividades del diseño de políticas se realizan mediante la utilización de los recursos de gobierno (Hood 1983). Estos recursos se clasifican mediante la taxonomía NATO: información o Nodalidad (N), Autoridad (A), Tesoro (T) y Organización (O). Los recursos tienen doble dimensión. La dimensión sustantiva es aquella que afecta la distribución de bienes y servicios por el Estado y la procedimental afecta las relaciones entre el Estado y la sociedad (Howlett 2011). Además, estos instrumentos funcionan como detectores cuando recopilan información acerca de la necesidad de intervención, o como efectores cuando producen un cambio en las condiciones sociales o económicas (Hood 1983).

A continuación, se presenta la tabla 1.1 que resume y da ejemplos de los instrumentos NATO en el sector energético.

Tabla 1.1. Instrumentos NATO para el sector energético

Información	Detectores: Información para tomar decisiones	Balances energéticos
	Efectores: Comunican a la sociedad y mercado decisiones del gobierno	Agendas de energía
Autoridad	Coercitivos: Distribuyen Sanciones	Legislación secundaria de las Agencias de Regulación y Control
	Colaborativos: Exhorta para influir en conductas individuales y colectivas	Ley Orgánica de Eficiencia Energética
Tesoro	Distributivos: Reparten a todos por igual	Subsidios a los combustibles fósiles
	Redistributivos: Reparto diferenciado	Pliego tarifario diferenciado por capacidad económica, subsidio

		cruzado
Organización	Entidades con personería jurídica	Ministerios sectoriales
	Rutinas, procedimientos, reglas	Comités interinstitucionales

Elaborado por la autora a partir de Fontaine (2021).

Muchos de los programas en el sector público dependen de una adecuada combinación de instrumentos para ser efectivos (Peters 2018). Por sí solos: “ningún instrumento o tipo de instrumento puede ser responsable del éxito o fracaso de una política pública” (Fontaine 2021, 35). La efectividad en la selección de instrumentos depende de lograr “coherencia, consistencia y congruencia” entre los objetivos y los medios de las políticas, así como de maximizar los impactos positivos y minimizar los negativos; además de comprender e incorporar el contexto estructural y coyuntural en el cual se requieren acciones de política (Hernández-Luis 2019, 54).

1.2 La Agenda

La agenda pública es “el conjunto de problemas percibidos que necesitan un debate público o incluso una intervención (activa) de las autoridades legítimas” (Padioleau 1982, 25). Es entonces pertinente definir que es un problema público y cómo ingresa a dicha agenda.

Un problema público puede ser definido como “toda situación que afecta negativamente los valores materiales e inmateriales de una colectividad, o amenaza afectar el bienestar de la misma en el futuro cercano, y sobre las cuales se espera que el Estado actúe” (Ordoñez-Matamorros 2013, 98). Sin embargo, para otros analistas, los problemas no son entidades concretas que deben ser “encontradas”, “descubiertas” o “identificadas”, sino que son constructos mentales que los tomadores de decisiones optan, de manera estratégica, denominar, definir y caracterizar como “problemas” por conveniencia política (Ordoñez-Matamorros 2013, 96). Se argumenta que los problemas de política pública no son entidades independientes, sino que forman parte de un sistema más complejo que requiere de un modelo que los estudie y resuelva como “unidades indivisibles” (Ordoñez-Matamorros 2013, 98-99).

No todos los problemas alcanzan a inscribirse en la agenda. Esto implica que existen condiciones de inclusión y exclusión y que los problemas y soluciones compiten entre ellos para ingresar en la misma (Roth 2014). La inscripción en la agenda es, por tanto, el “resultado de controversias entre varias definiciones posibles del problema” (Roth 2004, 125).

La inscripción de un problema en la agenda debe ser competencia de la autoridad pública, debe existir una distancia relevante entre “el ser y el deber ser” y el problema debe presentarse bajo un lenguaje técnico, ideológico y políticamente accesible a la autoridad pública para que lo pueda entender. Los problemas públicos pueden ingresar a la agenda debido a una demanda proveniente de actores políticos externos al Estado y sus instituciones, así como por una oferta interna. Sin embargo, también existe la posibilidad que una oferta se convierta en demanda (Roth 2004).

En este estudio interesa el rol de los actores de políticas externos al Estado, específicamente, el de los empresarios de políticas. En ese sentido, a continuación, se presenta cómo los organismos internacionales se insertan e influyen en el diseño de las políticas públicas.

1.3 La difusión y transferencia de política

En el análisis de las políticas públicas, se han identificado cuatro corrientes que explican cómo las políticas públicas se trasladan de un país y contexto a otro. Estas corrientes son: difusión, transferencia, circulación y movilidad de políticas (Porto de Oliveira 2021). En esta investigación, me centraré específicamente en la difusión y transferencia de políticas.

La difusión se produce cuando las decisiones políticas en un país están condicionadas por elecciones previas de políticas realizadas en otros países, a menudo mediadas por el comportamiento de organizaciones internacionales o actores privados (Porto de Oliveira 2021). Por otro lado, la transferencia de políticas se centra en los procesos en los cuales el conocimiento sobre políticas, arreglos administrativos, instituciones, etc., en un determinado tiempo o espacio, se utiliza para desarrollar políticas, arreglos administrativos e instituciones en otro tiempo o espacio. Esto destaca el papel crucial de la información y la experiencia, así como el papel de los actores y sus elecciones (Kuhlmann 2021).

La difusión y transferencia de políticas comparten mecanismos de acción, estos son: coerción, competencia, emulación y aprendizaje (Kuhlmann 2021). La coerción sugiere una asimetría de poder entre dos unidades y una presión directa o indirecta de una unidad sobre otra para que adopte cierta política. Para un determinado diseño de política, la unidad B puede ejercer coerción en la unidad A para adoptar una idea hegemónica a través del liderazgo en la misma. Las ideas hegemónicas, aunque débiles, son las formas dominantes de coerción. En la competencia, existe una racionalidad económica por la cual las políticas en la unidad A son influenciadas por las políticas en la unidad B. En este sentido, la unidad A suele tener la meta

de alcanzar una ventaja económica. Los mecanismos de competencia se enfocan en áreas en las cuales los actores compiten por mercados, y comprenden políticas tipo *investor friendly*, como: privatizaciones, desregulaciones, presupuestos balanceados, baja inflación y garantías de derecho sobre la propiedad (Kuhlmann 2021). El mecanismo de emulación explica que los actores tienden a imitar las acciones de otros con el objetivo de parecerse a ellos. La emulación está enraizada en la nueva sociología institucionalista. Un punto de referencia para los estudios de emulación se encuentra en la política mundial, donde se supone la existencia de una cultura global que se vuelve cada vez más homogénea.

En este contexto, una comprensión compartida de lo que es apropiado, en términos de actores, metas y medios de la política, se ha difundido de país a país alrededor del mundo, primero en el oeste y luego en el resto. La emulación se relaciona con los estudios de isomorfismos, mostrando un proceso donde las organizaciones cada vez se asemejan más porque adoptan prácticas percibidas como legítimas. Los responsables de la política de la unidad A adoptan políticas de la unidad B porque la unidad B es percibida como líder en ese tema en particular. Otra forma en la cual la emulación puede producirse es a través de los expertos en política o comunidades epistémicas que teorizan o promueven ciertas políticas, las cuales son imitadas por los hacedores de política. Por último, en el aprendizaje, este se manifiesta cuando los actores eligen políticas después de actualizar sus creencias acerca de los efectos de determinada política al mirar la experiencia de otros. También puede implicar un proceso de discernimiento basado en experiencias previas sobre la política en cuestión, lo que lleva a la decisión de adoptarla (Osorio 2021).

Los mecanismos para la difusión y transferencia de políticas se solapan y, por tanto, no es sencillo distinguirlos. El liderazgo en políticas y las ideas hegemónicas son mecanismos de coerción suaves, aunque se podrían confundir con emulación. Sin embargo, el ejercicio del poder es determinante para los mecanismos de coerción y emulación. Por otra parte, la aceptación social es importante para los mecanismos de emulación y competencia, mientras que la mayor dificultad se encuentra en distinguir entre emulación y aprendizaje (Kuhlmann 2021).

Con respecto a los actores que intervienen en la difusión y transferencia de políticas, se destaca el papel que desempeñan los organismos internacionales, tales como organismos intergubernamentales y agencias de cooperación internacional.

Los organismos intergubernamentales tienen experiencia en facilitar las conexiones entre oficiales de diferentes países que enfrentan desafíos similares o compiten en los mismos ámbitos. Posibilitar las negociaciones y el intercambio entre estados miembros es uno de los métodos principales de estas organizaciones, las cuales fueron creadas para ayudar a encontrar colectivamente soluciones a problemas que trascienden los límites nacionales (Hadjiisky 2021).

Gracias a su experticia especializada, los organismos internacionales, como las agencias de cooperación, pueden ayudar a los países a desarrollar capacidades proveyendo asistencia técnica, organizando revisión por pares y monitoreo cooperativo. En esta aproximación, las relaciones internacionales no son solamente acerca de relaciones de poder y coerción, sino también acerca de cooperación y complementariedad. Muchas de las actividades ligadas a la asistencia técnica, tienen algo que ver con entrenamiento y aprendizaje. En este sentido, Broome y Seabrooke (2015) definen a “la política transnacional del entrenamiento” como un mecanismo de socialización, la cual tiene como objetivo alentar la emulación y un lenguaje de política compartido entre la comunidad de actores, creando un tipo particular de socialización por experiencia (Hadjiisky 2021, 129 citando a Broome y Seabrooke 2015, 956-959).

Los organismos internacionales construyen sus propias agendas e ideas de lo que debe ser promovido. En otras palabras, elaboran argumentos para enmarcar los problemas como globales y que requieren acción, y en consecuencia, generan herramientas que facilitan este objetivo. La producción de conocimiento y su diseminación sigue siendo la estrategia primaria que utilizan algunos organismos internacionales para ganar o retener un rol central en la política global, para Dolowitz, Hadjiisk y Normand (citados en Hadjiisky 2021), el mantener el poder depende de la capacidad de “hacer los problemas de políticas inteligibles y gestionables” (Hadjiisky 2021, 132).

Sin embargo, Barnett y Finnermor (1999); Joachin et al. (2008), consideran que la autoridad de los organismos internacionales se basa en el control de la información y la experiencia, lo que les confiere una ventaja de poder sobre los actores menos informados o menos especializados. Además, su autoridad también se sustenta en la imagen que sus pares tienen de ellos como actores racionales e imparciales (Hadjiisky 2021).

Según Hadjiisky (2021) aun cuando los organismos internacionales afirman representar el interés universal, existe un riesgo de desconexión entre las recomendaciones internacionales en la difusión de políticas y las verdaderas necesidades de los países a nivel nacional y local.

La participación de estos organismos en transferencia de políticas favorece la difusión de estándares uniformes en lugar de recomendaciones sensibles al contexto (Hadjiisky 2021).

Capítulo 2. Instrumentos para la puesta en agenda

Para responder a la pregunta de esta investigación se revisaron los documentos de trabajo de la asistencia técnica, realizada por la Organización Latinoamericana de Energía (OLADE) para la “Propuesta de Hoja de Ruta 2050: Creando espacios, cerrando brechas”. El objetivo de esta revisión es identificar los instrumentos de Información, Autoridad, Tesoro y Organización utilizados en el proceso. Una síntesis de los instrumentos a presentar y su tipo según la clasificación NATO se encuentra en el anexo 1: Instrumentos NATO.

2.1 Instrumentos de Información: Asesoría técnica y transferencia de experiencia a para el fomento de la movilidad eléctrica en Honduras

Se identifica que el interés por la electromovilidad nace durante la ejecución del proyecto: Energías Renovables y Eficiencia Energética (4E) en Centroamérica (denominado Proyecto 4E), implementado por la *Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ GmbH)*, por encargo del Ministerio Federal para la Cooperación y el Desarrollo Económico (BMZ por sus siglas en alemán) para el Sistema de Integración Centroamericana (SICA). El Consejo de Ministros de Energía de SICA recibió el mandato de los Jefes de Estado y de Gobierno de ejecutar un “programa regional para la promoción del uso racional y eficiente de la energía, para fomentar el desarrollo de la producción de energías limpias y renovables en la región” (GIZ 2021, 6), y el Proyecto 4E cumplió dicho mandato desde 2010.

Durante la ejecución del Proyecto 4E se identificaron otras áreas de cooperación que permitirían apuntalar los objetivos de las acciones inicialmente planteadas y se agrupan bajo el nombre de Cooperaciones Triangulares. Los proyectos triangulares son emprendimientos de corto plazo donde participan tres países como socios. Reconociendo el potencial de la electromovilidad para promover el uso racional de la energía y tomando en cuenta la experiencia de Costa Rica como referente en la región en la implementación de la electromovilidad, se propuso realizar el Proyecto de cooperación triangular: “Asesoría técnica y transferencia de experiencia para el fomento de la movilidad eléctrica en Honduras (2019-2021)” (GIZ 2021).

2.1.1 Estrategia de movilidad sostenible

El 7 de agosto de 2017 se creó la Secretaría de Estado en el Despacho de Energía (SEN), que nació como la institución rectora del sector energético encargada de proponer la estrategia energética nacional al Consejo Nacional de Energía y formular las políticas relacionadas con

el desarrollo del sector (Decreto Ejecutivo 048/2017). En cumplimiento con su mandato la SEN publicó el documento “Agenda de Energía: Honduras 2019 – 2021”, en el cual se estableció la intención de desarrollar una estrategia de movilidad sostenible. En este documento se menciona que, el balance de energía de Honduras para el año 2018 muestra que el sector transporte consume el 34% de la energía demandada y contribuye con el 53% de las emisiones de gases de efecto invernadero, lo que provoca contaminación local. Además, se destacó “la tendencia internacional de reducir las ventas de vehículos de combustión interna, es necesario fomentar el uso de vehículos de bajas emisiones de GEI” (SEN 2020, 32).

2.1.2 Cuestionarios sobre Electromovilidad

Avanzando con el mandato de formular la hoja de ruta de la política energética, la SEN propuso un mecanismo participativo para identificar las problemáticas del sector por medio de discusiones en mesas temáticas. A los participantes de estas mesas se les enviaron una serie de cuestionarios que incluían temas relacionados con la electromovilidad. Las preguntas tienen la intención de buscar información con respecto a las barreras más importantes que enfrenta el fomento de la electromovilidad en el país y cuáles son las razones para impulsar esta tecnología.

En cuanto a las barreras que enfrenta la electromovilidad, los participantes declararon que el elevado costo de adquisición de los vehículos eléctricos con respecto a los convencionales es la más importante, mientras que, la desconfianza en la disponibilidad de electricidad para movilizar los vehículos es de importancia media. Al referirse a las razones por las cuales es importante impulsar la electromovilidad, consideraron como más importante el efecto esperado en la disminución de emisiones de GEI y material particulado, seguido de la promoción de la independencia energética nacional debido al aprovechamiento de recursos naturales locales y en tercer lugar el cumplimiento con los compromisos climáticos (OLADE 2020).

2.1.3 Objetivo de la Contribución Nacional Determinada: Electromovilidad

La electromovilidad es uno de los objetivos de la contribución nacional determinada de Honduras (NDC). En la NDC se declara que la electromovilidad deberá ser fomentada a través de políticas, estrategias, marco regulatorio, esquemas e incentivos, programas y proyectos. Se espera que la implementación de la electromovilidad contribuya a la mitigación de gases de efecto invernadero, a mejoras en el transporte público y particular, a la

disminución del consumo de refinados de petróleo en favor del uso de recursos renovables existentes en el país. Se menciona también que, la electromovilidad deberá ser implementada de forma articulada con la planificación de los sistemas eléctricos, del transporte y estrategias del ambiente. Se espera que al impulsar la electromovilidad se generen plazas de trabajo, se mejore la calidad de vida y se impulse una economía verde y sostenible (Dirección Nacional de Cambio Climático 2021, 5).

2.2 Instrumentos de regulación

Los instrumentos de regulación (también llamados de autoridad), refieren al poder que tiene el gobierno para la emisión de normativa interna o el reconocimiento de instrumentos internacionales, que permiten establecer un marco legal de acción de los mismos.

2.2.1 Marco Regulatorio de Electromovilidad

Honduras es firmante de la declaración *Driving change together – Katowice partnersip for e-mobility*, donde se destaca que la respuesta internacional al cambio climático puede beneficiarse grandemente si las iniciativas de movilidad eléctrica se desarrollan a escala global en el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático; adicionalmente se llama a los estados parte y no parte a usar la COP24 desarrollada en Polonia como una plataforma para promover y reconocer que la movilidad eléctrica es una parte esencial de las soluciones para el cambio climático (COP24 2018). Es en este contexto que Honduras se compromete a desarrollar un sistema público de transporte ecológico de cero emisiones mediante la construcción de una red de infraestructuras inteligentes (GIZ 2021). Para cumplir con este compromiso, se plantea un proyecto cuyo objetivo es establecer las bases de la movilidad eléctrica en Honduras, a través del desarrollo de un marco regulatorio para la electromovilidad (GIZ 2021).

2.2.2 Cuestionarios sobre regulación para la electromovilidad

Para dar forma de una manera inclusiva al marco regulatorio para electromovilidad se plantean consultas por medio de cuestionarios que buscan conocer las perspectivas sobre cómo articular los temas de autoridad en este tema. Se consulta, por tanto: ¿Cuáles deberían ser los temas más importantes tratados en una ley de electromovilidad?, y ¿Qué referencia debe tomarse en consideración al momento de elaborar la normativa técnica de centros de recarga y sus elementos asociados? (OLADE 2020).

Los participantes consideran que lo más importante en la ley es un esquema de incentivos y sus características, en segundo lugar, se menciona la necesidad de regular toda la cadena de valor de la electromovilidad. Con respecto a qué cuerpo normativo tomar como referencia, la respuesta señala a aquellos desarrollados en Latinoamérica y especialmente el de Costa Rica (OLADE 2020).

Como consecuencia de las diferentes acciones emprendidas en cuanto al marco regulatorio para la electromovilidad, a finales de 2021, se dispone de un borrador de anteproyecto de ley (GIZ 2021).

2.3 Instrumentos de tesoro

Los instrumentos de tesoro son los relacionados con la capacidad financiera del gobierno para definir acciones tendientes a la consecución del diseño y consecución de la política.

2.3.1 Aporte de 472.178 Euros

Según GIZ, al desarrollar proyectos de cooperación surgen oportunidades complementarias para dar sostenibilidad a las acciones inicialmente planteadas, que se ejecutan mediante los denominados Proyectos Triangulares. Estos proyectos son una herramienta de financiamiento a corto plazo donde participan al menos tres países como socios, es así que nace el proyecto de cooperación triangular “Asesoría técnica y transferencia de experiencias para el fomento de la movilidad eléctrica en Honduras” (GIZ 2021, 61).

En este proyecto de cooperación triangular se plantea invertir una cantidad que asciende a 472.178 Euros, siendo los socios que financian la iniciativa: el Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE) de Costa Rica como socio principal; la Secretaría de Energía (SEN) como socio beneficiario, y la GIZ de Alemania como socio facilitador (GIZ 2021). A parte de la creación del marco regulatorio mencionado con anterioridad, este fondo financia también “los programas y las estrategias de la movilidad eléctrica nacional y los procesos para adquisiciones de vehículos eléctricos para el transporte público” (GIZ 2021, 62).

2.3.2 Cuestionarios sobre financiamiento para la electromovilidad

En la mesa temática conformada para las consultas sobre electromovilidad también se incluyeron preguntas con respecto a los instrumentos de tesoro. Cuarenta y nueve personas fueron consultadas sobre cuáles serían los incentivos temporales que se podrían implementar para el fomento de la electromovilidad y qué tipo de incentivos son necesarios dependiendo del sector de uso.

Los resultados de la encuesta muestran que los participantes están de acuerdo en que la electromovilidad debería tener incentivos para la adquisición de automóviles y sus repuestos y para los centros de recarga a fin de fomentar la inserción de este tipo de vehículos. Estos incentivos deben ser de tipo fiscales (OLADE 2020).

2.4 Instrumentos de organización

Por su parte, los instrumentos de organización tienen su origen en las estructuras gubernamentales, creadas como parte de la logística estatal para la ejecución de la política.

2.4.1 Comité interinstitucional para la movilidad eléctrica en Honduras

El proyecto de cooperación triangular desarrollado entre Honduras, Costa Rica y GIZ entrega como uno de sus productos la conformación de un comité interinstitucional para la movilidad eléctrica, que tiene como misión coordinar acciones futuras y una hoja de ruta para aumentar la electromovilidad en un contexto de transición energética sostenible (GIZ 2020).

2.4.2 Integrar las políticas y estrategias del sector transporte para el cumplimiento de la NDC

En la Agenda de Energía 2019-2021 de Honduras se propone vincular el sector energía con las estrategias sectoriales de transporte, ambiente y otros en el contexto del cumplimiento de la NDC. Para lograr este objetivo la SEN deberá planificar sus acciones de trabajo de forma coordinada con el Instituto Hondureño de Transporte Terrestre (IHTT), MiAmbiente, Dirección Adjunta de Rentas Aduaneras y, la Dirección General de Marina Mercante, entre otros (SEN 2020). Este accionar coordinado entre las entidades antes mencionadas tiene como metas desarrollar un sistema de transporte rápido masivo (BTR), promover la eficiencia energética en los vehículos, impulsar la movilidad eléctrica, desarrollar una oferta de energéticos bajos en carbono, delinear las políticas de precios de los hidrocarburos, establecer impuestos al carbono, entre otros (SEN 2020).

2.4.3 Cuestionarios sobre la organización de la electromovilidad

Siguiendo el esquema de incluir la participación ciudadana en el diseño de la política energética de Honduras con respecto a la movilidad eléctrica, se consultaron temas acerca de la organización de la gestión para el impulso a la electromovilidad. Las preguntas esperaban obtener respuestas indicativas del nivel de involucramiento y responsabilidades de actores como: el gobierno, el sector privado, la academia, los reguladores, las asociaciones de usuarios de automóviles eléctricos, las alcaldías y los dueños de gasolineras. Los resultados

mostraron que el gobierno a través del IHTT, la SEN y ENEE deben involucrarse y tener un nivel de responsabilidad alto en la implementación de la electromovilidad, seguido de las asociaciones de usuarios de vehículos eléctricos (OLADE 2020).

Capítulo 3. Análisis de la selección de instrumentos

Se evaluará la relación causal de la toma de decisión, en la cual, se plantea que la falta de electromovilidad es un problema público.

En primer lugar, son los empresarios de la electromovilidad los que convierten a una alternativa tecnológica, para el fomento de la eficiencia energética en el transporte, en un problema público, debido a que estos están en la capacidad de ofrecer dicha solución. En el caso de estudio, los empresarios de la política son las organizaciones internacionales de cooperación que mediante instrumentos de información y tesoro posicionan efectivamente a la falta de movilidad eléctrica en Honduras como un problema, relegando a un segundo plano temas tan importantes como: la falta de capacidad de generación, las deficientes condiciones de las redes de transmisión y distribución, la dinámica perjudicial de las pérdidas totales de electricidad, el precio de la electricidad, la elevada antigüedad del parque automotor, y especialmente el poco poder adquisitivo de las personas.

La electromovilidad se ha incorporado en la agenda sectorial mediante procesos de transferencia de políticas, que implican el trabajo en marcos regulatorios, institucionalidad y la implementación de incentivos financieros y fiscales. Estos procesos se basan en información externa al contexto de Honduras, pero se llevan a cabo de manera organizada y sistemática.

Los mecanismos de difusión y transferencia de políticas pueden solaparse, y la distinción entre coerción, emulación, competencia o aprendizaje puede volverse difusa. Sin embargo, en el caso de la transferencia de la política de electromovilidad en Honduras, el mecanismo empleado es la coerción. Esto se debe a que en la agenda se promueve la idea hegemónica de que la solución a los problemas de consumo energético y emisiones del sector transporte se encuentra en la electromovilidad. Además, esta idea viene acompañada de un presupuesto condicionado para su implementación.

Los cuestionarios sobre electromovilidad, enviados a un grupo de profesionales considerados expertos, intentan demostrar que el diseño de la política energética tiene un componente de participación ciudadana para identificar problemas, sus causas y elementos de estrategias de mitigación. Sin embargo, esta funcionalidad se ve opacada debido a que la redacción de las

preguntas plantea, de antemano, un conjunto de respuestas que motivan la validación de la electromovilidad como problema público.

Los organismos internacionales pueden convertir ideas, estrategias o tecnologías en elementos de política populares y/o poderosos, no solo debido a sus presumibles cualidades intrínsecas valiosas, sino por la forma en que las formulan, las presentan y las respaldan por actores relevantes y su propio prestigio. En el caso de la electromovilidad, esta tecnología se inserta fácilmente en la agenda gubernamental porque se encuentra vinculada al discurso del cambio climático, se la considera como herramienta de cumplimiento de los compromisos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y adicionalmente, se enmarca en la tendencia internacional de abandonar los vehículos de combustión interna para el año 2030.

Conclusiones

El posicionamiento de la electromovilidad en la agenda energética de Honduras puede considerarse como una estrategia política para posicionar una solución (vestida de problema) que pertenece a los empresarios de esta tecnología.

El mecanismo empleado para la transferencia e inserción de la electromovilidad en la política energética de Honduras es la coerción, ejercida de manera sutil por el poder y liderazgo político de los organismos internacionales que impulsan esta tecnología.

Parafraseando a Woods (2006 citado en Hadjiisky 2021), la electromovilidad se posiciona en la agenda no por ser la mejor de las ideas en términos técnicos o profesionales sino porque esta encaja mejor en los valores y las necesidades sociales, organizacionales y políticas de actores clave. No es la mejor de las ideas porque no se enmarca en el contexto energético ni socio económico del país. La futura implementación de la electromovilidad puede estar condenada a fallas de implementación por esta lejanía entre las condiciones necesarias de implementación y el contexto del país.

Al momento de emplear la transferencia de políticas como una herramienta para el diseño de políticas, se debería optar por elementos del mecanismo de aprendizaje, donde las relaciones causales entre problema, causas, solución y contexto sean bien entendidas y aplicadas.

Para desempeñar un rol efectivo en la cooperación para el desarrollo, los Organismos Internacionales deben reconocer que su capacidad de estructurar un problema, sin ser mayormente cuestionada, debe ser utilizada con transparencia, neutralidad política y tecnológica, evitando caer en conflictos de interés y sobre todo apegada al contexto y a la voluntad de los ciudadanos para realmente generar bienestar.

Referencias

- Decreto Ejecutivo 048/2017. El Presidente de la República en consejo de secretarios de Estado. La Gaceta No. 34.410, 7 de agosto.
- Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH. 2021. *Energías Renovables y Eficiencia Energética (4E) en Centroamérica: Un viaje por el legado del programa (2010-2021)*. San Salvador: Agencia GIZ.
- Dirección Nacional de Cambio Climático. 2021. *Actualización de la Contribución Nacional Determinada de Honduras*. Tegucigalpa: PNUD.
- Fontaine, Guillaume. 2021. *Guía Práctica de Diseño de Políticas para el Sector Eléctrico. El caso ecuatoriano*. Quito: OLADE-CONDESAN-MEERRNR.
- Hadjiisky Magdalena. 2021. “International Organizations as Complex Agents in Policy Transfer Processes”. En *Handbook of Policy Transfer, Diffusion and Circulation*, editado por Osmany Porto de Oliveira. Northampton: Edward Elgar Publishing, Inc.
- Hernández-Luis, Alejandro. 2019. “El diseño de políticas: actividad, teoría y marco analítico”. *Cuadernos del Cendes* 36 (102): 47-86.
http://saber.ucv.ve/ojs/index.php/rev_cc/article/view/20044.
- Hood, Christopher. 1983. *The Tools of Government*. Londres: Macmillan.
- Howlett, Michael. 2011. *Designing Public Policies: Principles and Instruments*. Nueva York: Routledge.
- Kuhlmann, Johanna. 2021. “Mechanisms of Policy Transfer and Policy Diffusion”. En *Handbook of Policy Transfer, Diffusion and Circulation*, editado por Osmany Porto de Oliveira. Northampton: Edward Elgar Publishing, Inc.
- Ordóñez-Matamorros, Gonzalo. 2013. *Manual de análisis y diseño de políticas públicas*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Osorio Gonnet, Cecilia. 2021. “Social policies in movement: diffusion and transfer in Latin America”. En *Handbook of Policy Transfer, Diffusion and Circulation*, editado por Osmany Porto de Oliveira. Northampton: Edward Elgar Publishing, Inc.
- (OLADE) Organización Latinoamericana de Energía y (BM) Banco Mundial. 2021. *Precios de la Energía en América Latina y el Caribe: Informe Anual Abril 2021*.
- (OLADE) Organización Latinoamericana de Energía. 2020. *Informe de resultados mesas temáticas para la elaboración de la hoja de ruta de la política energética nacional al 2050*. Quito.
- (OLADE) Organización Latinoamericana de Energía. 2022. *Panorama Energético de América Latina y el Caribe 2022*. OLADE.
- Padioleau, Jean-G. 1982. *L'Etat au concret*. Paris: PUF.
- Peters, Guy. 2019. “Las Promesas del Diseño de Políticas Públicas”. *Cuadernos del Cendes*. 36 (132): 1-12.
- Porto de Oliveira, Osmany. 2021. “A Prelude to Policy Transfer Research”. En *Handbook of Policy Transfer, Diffusion and Circulation*, editado por Osmany Porto de Oliveira. Northampton: Edward Elgar Publishing, Inc.
- República de Honduras. 2019. *Agenda Nacional 2030: Objetivos de Desarrollo Sostenible*.
- Rodrigues, Carlos. 2019. “El diseño de políticas públicas en perspectiva histórica”. *Cuadernos del Cendes* 36 (132): 13-45.
- Roth, André-Noël. 2014. *Políticas públicas: Formulación, implementación y evaluación*. Bogotá: Ediciones Aurora.
- Secretaría de Estado en el despacho de energía. 2021. *Mesa de Política de Fomento de Electromovilidad*. <https://portalmovilidad.com/wp->

- content/uploads/2022/08/Propuesta-de-Estrategia-de-Movilidad-Elctrica-en-Honduras.pdf
- (SEN) Secretaría de Estado en el Despacho de Energía. 2020. *Agenda de Energía: Honduras 2019 – 2021*. <https://sen.hn/wp-content/uploads/2020/05/Agenda-Energ%C3%ADa-Honduras-2019-2021.pdf>
- (UN) United Nations. 2018. *Driving Change Together – Katowice Partnership for e-mobility*. <https://www.iri.edu.ar/wp-content/uploads/2019/08/a2019MedAmbONUcop24Declaraci%C3%B3n-de-Katowice-sobre-Movilidad-Elctrica.pdf>

Anexos

Anexo 1. Instrumentos NATO

Tipo de recurso	Código	Nombre del Instrumento	Descripción del funcionamiento del instrumento (modos específicos de operación)	Fuente
Información	[E1]	Proyecto de cooperación triangular "Asesoría técnica y transferencia de experiencia para el fomento de la movilidad eléctrica en Honduras" (2019-2021)	Este instrumento reconoce a la electromovilidad como un potencial recurso para el uso racional de la energía. Identifica la experiencia en el tema de Costa Rica como referente en la región para la implementación de la electromovilidad. Se identifica durante la ejecución del proyecto: Energías Renovables y Eficiencia Energética (4E) en Centroamérica implementado por la Deutsche Gesellschaft fuer Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH por encargo del Ministerio Federal para la Cooperación y el Desarrollo Económico (BMZ por sus siglas en alemán) para el Sistema de Integración Centroamericana (SICA).	Deutsche Gesellschaft fuer Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH. 2021. <i>Energías Renovables y Eficiencia Energética (4E) en Centroamérica: Un viaje por el legado del programa (2010-2021)</i> . San Salvador: Agencia GIZ.
Información	[E2]	Estrategia de movilidad sostenible	El balance de energía de Honduras para el año 2018 muestra que el sector transporte consume el 34% de energía demandada, que produce el 53% de las emisiones de gases de efecto invernadero y que contribuye a la contaminación local y que debido a la "tendencia internacional de reducir las ventas de vehículos de combustión interna, es necesario fomentar el uso de vehículos de bajas emisiones de GEI"	SEN (Secretaría de Estado en el Despacho de Energía). 2020. <i>Agenda de Energía: Honduras 2019-2021</i> . Tegucigalpa: Honduras.

Información	[E3]	Cuestionarios sobre electromovilidad	Según su opinión: ¿Qué tan importantes son las siguientes barreras que enfrenta actualmente el fomento de la electromovilidad en Honduras? Los participantes califican como barrera muy importante el elevado costo de adquisición de los vehículos eléctricos, en relación con los vehículos convencionales, mientras que, la desconfianza en la disponibilidad de electricidad para movilizar los vehículos es de importancia media. ¿Cuáles de las siguientes razones considera más importante para impulsar la electromovilidad? Los resultados muestran que los participantes consideran como razón más importante para implementar la electromovilidad el efecto esperado en la disminución de emisión de GEI y material particulado, seguido de la promoción de la independencia energética nacional debido al aprovechamiento de recursos naturales locales. En tercer lugar de importancia se encuentra el cumplimiento con los compromisos climáticos.	Organización Latinoamericana de Energía. 2020. <i>Informe de resultados mesas temáticas para la elaboración de la hoja de ruta de la política energética nacional al 2050</i> . Quito.
Información	[E4]	Objetivo de la Contribución Nacional Determinada: Electromovilidad	"Fomentar la movilidad con bajas emisiones a través de la generación de políticas, estrategias, marco regulatorio, esquemas e incentivos, programas y proyectos para la adopción de la movilidad eléctrica en Honduras, que contribuyan a la mitigación de gases de efecto invernadero, mejoras sostenidas del transporte público y transporte particular, centrándose en la reducción del consumo de hidrocarburos, y la promoción del uso de recursos renovables existentes en el país, acompañado de la adecuada y articulada planificación a mediano y largo plazo de los sistemas eléctricos, fomentando las líneas de expansión y distribución; integrando las políticas y estrategias del sector energía con las sectoriales de transporte y ambiente e impulsar acciones para el fomento de la electromovilidad a nivel regional y con alianzas multiactor, favoreciendo la generación de empleo, mejora de la calidad de vida hacia una economía verde y sostenible".	Dirección Nacional de Cambio Climático. 2021. <i>Actualización de la Contribución Nacional Determinada de Honduras</i> . Tegucigalpa: PNUD

Tipo de recurso	Código	Nombre del Instrumento	Descripción del funcionamiento del instrumento (modos específicos de operación)	Fuente
Regulación	[E5]	Marco Regulatorio de Electromovilidad	Es uno de los productos del proyecto iniciado como consecuencia de la firma de la declaración "Driving change together- Katowice partnership for e-mobility"	Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH. 2021. <i>Energías Renovables y Eficiencia Energética (4E) en Centroamérica: Un viaje por el legado del programa (2010-2021)</i> . San Salvador: Agencia GIZ.
Regulación	[E6]	Cuestionarios sobre electromovilidad	Es una ley de promoción de la electromovilidad en Honduras, ¿Cuáles deberían ser los temas más importantes tratados en esta ley? Los resultados muestran que los participantes consideran que lo más importante a considerarse en la ley es un esquema de incentivos y sus características. En segundo lugar de importancia se menciona la necesidad de regular toda la cadena de valor de la electromovilidad. ¿Qué referencia debe tomarse más en consideración al momento de elaborar La Normativa Técnica de Centro de Recarga y sus elementos asociados? Los resultados muestran que los participantes consideran que debe tomarse como referencia normativa desarrollada en Latinoamérica y en Costa Rica.	Organización Latinoamericana de Energía. 2020. <i>Informe de resultados mesas temáticas para la elaboración de la hija de ruta de la política energética nacional al 2050</i> . Quito.

Tesoro	[E7]	Aporte de 472.178 Euros	"En el marco de la COP24, Honduras es firmante de la declaración Diving change together - Katowice partnership for e-mobility" en el cual Honduras se comprometió a desarrollar un sistema político, ecológico de transporte de cero emisiones, cosa a alcanzar a través de la construcción de una red de infraestructuras "smart", etc. Este proyecto tiene tres socios que aportan capital: Costa Rica a través de la participación del Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE), Honduras, socio beneficiario, que participa por medio de la Secretaría de Energía (SEN) y Alemania, como socio facilitador, a través de la GIZ. El objetivo de este proyecto es crear las condiciones iniciales para plantear las bases de la movilidad eléctrica en Honduras".	Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH. 2021. <i>Energías Renovables y Eficiencia Energética (4E) en Centroamérica: Un viaje por el legado del programa (2010-2021)</i> . San Salvador: Agencia GIZ.
Tesoro	[E8]	Pregunta 19: ¿Considera necesario los incentivos temporales en el país para el fomento de la electromovilidad. Pregunta 20: Indique qué tipo de incentivos considera que necesita la electromovilidad según el sector de uso.	Los resultados de la encuesta muestran que los participantes están de acuerdo en que la electromovilidad debería tener incentivos en la adquisición de automóviles y sus repuestos y para los centros de recarga a fin de fomentar la inserción de este tipo de vehículos. Estos incentivos debe ser de tipo fiscales.	Organización Latinoamericana de Energía. 2020. <i>Informe de resultados mesas temáticas para la elaboración de la hoja de ruta de la política energética nacional al 2050</i> . Quito.

Tipo de recurso	Código	Nombre del Instrumento	Descripción del funcionamiento del instrumento (modos específicos de operación)	Fuente
Organización	[E9]	Creación de un comité interinstitucional para la movilidad eléctrica en Honduras	Producto del proyecto iniciado como consecuencia de la firma de la declaración: "Driving change together - Katowice partnership for e-mobility"	Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH. 2021. <i>Energías Renovables y Eficiencia Energética (4E) en Centroamérica: Un viaje por el legado del programa (2010-2021)</i> . San Salvador: Agencia GIZ.
Organización	[E10]	Integrar las políticas y estrategias del sector transporte para el cumplimiento de la NDC	La SEN integrará en su planificación un trabajo interinstitucional de acciones con el Instituto Hondureño de Transporte Terrestre. (IHTT), MiAmbiente, Dirección Adjunta de Rentas Aduaneras y, la Dirección General de Marina Mercante, entre otros; para desarrollar la electromovilidad.	SEN (Secretaría de Estado en el Despacho de Energía). 2020. <i>Agenda de Energía: Honduras 2019-2021</i> . Tegucigalpa: Honduras.
Organización	[E11]	Pregunta 22: En cuanto al nivel de gestión en el fomento de la electromovilidad, ¿Cuál debería ser el nivel de involucramiento y de responsabilidad de los actores?	Los resultados muestran que el gobierno a través de IHTT, la SEN y ENEE deben involucrarse y tener un nivel de responsabilidad alto en la implementación de la electromovilidad, seguido de las asociaciones de usuarios de vehículos eléctricos.	Organización Latinoamericana de Energía. 2020. <i>Informe de resultados mesas temáticas para la elaboración de la hoja de ruta de la política energética nacional al 2050</i> . Quito.

Elaborado por la autora a partir de GIZ (2021); SEN (2020); OLADE (2020); Dirección Nacional de Cambio Climático (2021).