

¿Con la gasolina justa PARA LLEGAR?



César Giraldo
Subeditor de Portafolio

El año 2022 cerrará con ventas de vehículos por encima de las 260.000 unidades y mientras que para el 2023 la Andi estima que esa cifra subirá hasta 270.000, Andemos pronostica caída a un nivel de 250.000 automotores.

La ruta del sector automotor para el año 2023 está clara: seguir acelerando en busca del crecimiento, aunque sobre la llegada a la meta todavía no hay una certeza plena del logro del objetivo básico de superar el nivel con el que cerrará el 2022.

Dos de los gremios del sector automotor dividen opiniones al presentar sus pronósticos para el próximo año en materia del mercado de vehículos, pero coinciden al pedir una política clara y transparente para esta industria.

Según la Asociación Colombiana de Movilidad Sostenible (Andemos), la contribución del sector al PIB del país no es menor, toda vez que en el 2017 aportaba \$167 billones como encadenamiento, es

decir, el conjunto de las actividades de ensamble, producción de partes y piezas, comercialización, mantenimiento y servicios conexos, lo que también significa una cuota importante de empleos, pues el sector representa el 2,5% de los trabajos formales colombianos.

Así las cosas, para la Andi, que es optimista, los factores que generan sombras en la economía para el año que se inicia serán similares para todo el país y muy parecidos a los del 2022, pero ya con mucho menos efecto sobre las actividades.

Consideran, por ejemplo, que “el dólar y los aspectos logísticos internacionales y los problemas en Europa, representan un compromiso importante y un reto para el sector, como lo serán para el resto de la economía”, según lo explica Juliana Rico,





directora de la Cámara de la Industria Automotriz de la Andi. Con esto en mente, la perspectiva de la directiva es que el próximo año se venderían 270.000 máquinas en todo el país.

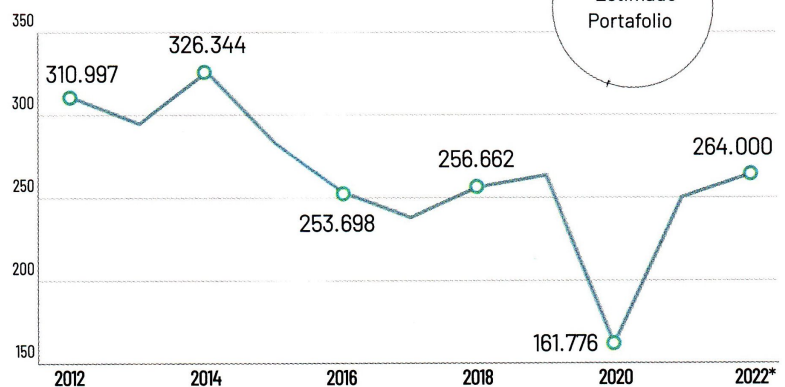
La otra cara

Sin embargo, otro de los grandes gremios del sector, Andemos, considera que el panorama del 2023 no es el mejor, y que seguramente el Gobierno va a tener que actuar para que el daño a esta actividad económica no sea mayor.

El presidente de esa agremiación, Oliverio García, recalca que la industria ya comenzó a sentir la desaceleración al igual que el resto de la economía. Y se nota en hechos como que el acumulado del año anterior a noviembre era de 250.272 unida- »

VENTA DE CARROS

Total general



* Estimado Portafolio

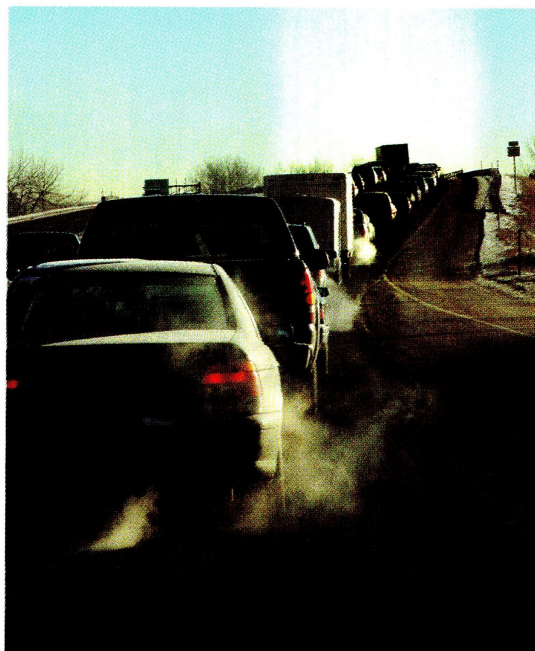
Fuente: ANDEMOS

PRECIOS

SIGUE LA CAÍDA
EN VENTAS DE
VEHÍCULOS NUEVOS

De acuerdo con cifras del RUNT y cálculos de Andemos, en noviembre pasado se matricularon 22.665 vehículos nuevos, un -4.0% menos que en el mismo mes del año anterior y una cifra muy similar a la del mes de octubre.

Por segmentos, los automóviles registraron una caída de -8.8% (8.753 matrículas). En contraste, los registros de comercial carga menor a 10.5 T registraron una variación positiva de 9.5%, con 2.793 matrículas.



La vejez del parque automotor colombiano genera contaminación y barreras para el desarrollo del sector.

La industria automotriz ya comenzó a sentir la desaceleración, al igual que el resto de la economía.

«

des, mientras que entre enero y noviembre fue apenas de 240.458 unidades, es decir casi 10.000 menos.

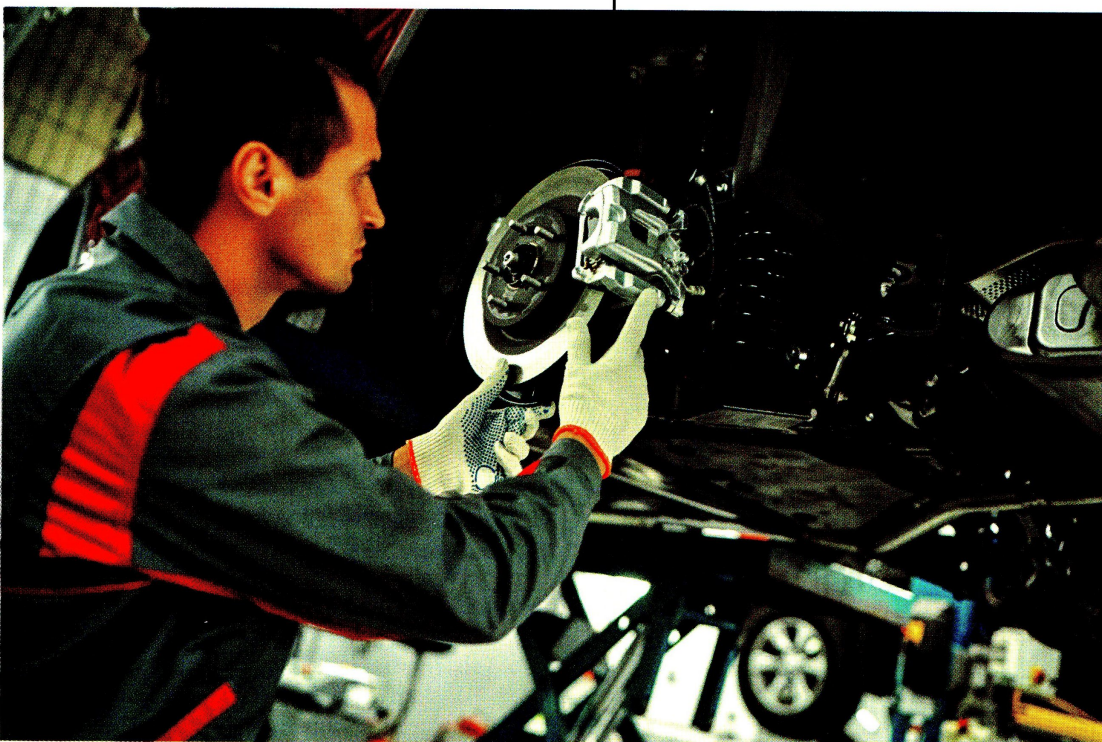
“El bolsillo de los colombianos comienza a sentir el impacto de la alta inflación, del elevado precio del dólar y el alto costo del dinero, producto de las altas tasas de interés”, sostiene García.

Esto sin conocerse aún el efecto real de la nueva reforma tributaria, que fue dirigida para las personas con ingresos superiores a los \$10 millones y que finalmente son quienes más compran vehículos nuevos, sostiene el directivo.

“Una persona con ese ingreso enfrenta una inflación del 12% y descuentele al ingreso que desde enero va a tener un mayor gravamen a ese salario (vía retención en la fuente). Es decir, será aún menor y deberá enfrentar la inflación del 2023 que le resta aún más recursos. Esto quiere decir que va a evitar abrir nuevos créditos, porque esos costos serán aún mayores que los de hoy y que será muy prudente en el gasto. A eso nos enfrentamos en el sector”, recalca el ejecutivo.

Por eso, la perspectiva del gremio para la economía se mueve entre la prudencia del pronóstico del BBVA, de un PIB para el 2023 de 0,4% y el de los más optimistas, del 3,5%. Con esos datos, Andemos considera que el mercado de vehículos sufrirá una contracción en el 2023, que lo dejará con una colocación de entre 240.000 y 250.000 unidades.

Además, Oliverio García le solicita al Gobierno que se eliminen los cupos de importación de





Según la Andi, Colombia debe garantizar en el largo plazo cómo se maneja la producción de vehículos.

vehículos híbridos, al igual que se elimine o amplíe el cupo de vehículos procedentes de Brasil.

Lo que requiere el sector

La Andi y Andemos coinciden en que debe existir una política clara para el sector y que Colombia debe garantizar en el largo plazo cómo se maneja la producción y la importación de vehículos, cuáles son los incentivos, durante cuánto tiempo y qué máquinas tendrán acceso. Hasta ahí, todo perfecto, pero cuando se interpretan los resultados de ese pedido los dos gremios ven un panorama bien distinto.

Según la Andi, con ello se puede establecer de una vez que, en el caso de los eléctricos, estos sean los mayores beneficiarios de los incentivos que entregue el Estado y que de ahí en adelante comiencen a descender en los híbridos, ya que no garantizan las mismas bondades ambientales y de salud que los 100% eléctricos.

Además, señala que se deben generar incentivos para la producción local que permitan fortalecer la generación de empleos y, por qué no, un camino a la producción de eléctricos, como ya lo ha afirmado incluso el presidente de General Motors (GM) para Suramérica, Santiago Chamorro.

Por ello, la Andi cree que debe existir una menor cuota de carros procedentes de Brasil.

Mientras tanto, para Andemos, la misma teoría significa cuidar el bolsillo de los colombianos y hacer una transición hacia un mercado de energías limpias que supone que se eliminen los cupos para vehículos híbridos y que se puedan comercializar con los actuales incentivos.

La razón es la gigantesca diferencia que existe en precios entre un carro eléctrico con respecto a uno de combustión y a uno híbrido. Por ello, el gremio considera que se debe mantener el paso hacia lo híbrido, para luego sí pensar en que el usuario pueda cambiar ese vehículo por un eléctrico. De hecho, el mercado de híbridos en Colombia es de cerca de 20.000 unidades y para el próximo año solo hay cupo para 3.000. “Eso lo único que logra es que el parque se vuelva cada vez más viejo y más contaminante”, sostiene Oliverio García.

Con respecto a los acuerdos de importación con Brasil, el gremio lo apoya y sostiene que Colombia tiene que actualizar su flota debido a que la edad de vejez hoy es de más de 17 años y aumentando, por lo cual es necesario incentivar el cambio de vehículos en los consumidores. **P**



EN CIFRAS

De acuerdo con Andemos, al cierre de noviembre del 2022 se han comercializado 240.681 unidades, o sea 6,9 % superior a la registrada un año atrás.

6,5

POR CIENTO

fue el crecimiento en ventas de vehículos eléctricos (BEV) en noviembre.