

## CARTA DEL DIRECTOR

## Desacelerados



**Francisco Miranda  
Hamburger**  
framir@portafolio.co  
Twitter: @pachomiranda

El primer semestre del año registró un balance negativo en términos de venta de carros en el país. De acuerdo con cifras del Runt, Andi y Fenalco, en el primer semestre de 2023, unos 90.636 vehículos nuevos se comercializaron en una caída del 26% en comparación con el mismo período del año 2022. Las proyecciones más optimistas para todo este año estiman 220 mil unidades, frente a 262 mil ventas en 2022.

Las razones detrás de esta reducción van más allá de la desaceleración general que está experimentando la economía colombiana, y el resto del mundo. Las disrupciones logísticas del pos-covid 19, así como la disparada de los insumos y las materias primas, golpearon severamente a la industria automotriz en términos globales. A lo anterior se debe añadir la subida en las tasas

que impactó negativamente los créditos para compra de vehículos.

Que muchos hogares en el país estén enfrentando dificultades para adquirir carro no constituye una noticia para alegrarse, así muchos lo festejen por razones ambientales. Colombia aún tiene espacio para aumentar su parque automotor ya que, según estudios, su índice de motorización (126,5 unidades por cada cien mil habitantes en 2021) está por debajo de los promedios regionales, de acuerdo al tamaño de la economía. Pero, como lo analizó recientemente Camilo Herrera de la firma de investigación de consumo Raddar, cabe preguntarse por otros factores distintos a los económicos.

Es inocultable que cada año que pasa sostener un vehículo en Colombia se está convirtiendo en un asunto costoso, complicado y que ha perdido parte de su atrac-



**“En medio del freno en ventas, el alto costo de sostener un vehículo, la lenta adopción de eléctricos y las limitadas opciones de transporte público lastran”.**

tivo. En primer lugar, a la compra del carro hay que sumar los crecientes impuestos -que no bajan a pesar de estar sujetos a restricciones como el ‘pico y pla-

ca’, el aumento del precio de la gasolina, el mantenimiento, los parqueaderos y demás costos asociados. Las ciudades colombianas declararon la ‘guerra’ al vehículo particular, sin ofrecer alternativas decentes, seguras y confiables de transporte público.

De hecho, de acuerdo a la Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP) del Dane, en comparación con el primer trimestre de 2019, antes de la irrupción de la pandemia, los pasajeros transportados totales cayeron en más del 20% y en 7,2% por los sistemas integrados de transporte masivo. Si bien la demanda de transporte urbano pos-covid 19 se ha recuperado en estos años, los colombianos están prefiriendo otros modos como bicitaxis, bicicletas, motos, aplicaciones, mototaxis y demás. De hecho, comprar moto es actualmente mucho más lla-

mativo para los hogares colombianos, a pesar de sus riesgos en seguridad vial.

Segundo, aún con el compromiso del Gobierno con el discurso de la transición energética, la penetración de los vehículos eléctricos sigue todavía muy limitada: según el gremio Andemos las ventas semestrales disminuyeron en 11%. Se requiere mayor coherencia y contundencia por parte del Ejecutivo en la promoción de esta alternativa a la combustión por gasolina, incluso los híbridos, tanto en facilitar su comercialización y acceso como en incentivar la cobertura de la red de electrolineas, antes de hablar de cualquier fecha de prohibición.

Un tercer aspecto toca la percepción de los compradores. Con un chasquido de dedos las urbes colombianas no estarán llenas en los próximos años de movilidad eléctrica, con bajas emisiones y de confiables sistemas de transporte masivo. En esta esquina de la transición energética se necesita una hoja de ruta gradual, ordenada y sostenible que no prive a los hogares de alternativas para movilizarse.