

Especial / Transición Energética

Hay que ponerle más 'energía' a la movilidad limpia del país

Aunque este año 2023 no ha sido el mejor escenario para la venta de vehículos eléctricos o híbridos, las marcas le siguen apostando a la transición energética.

Contenidos Especiales

En el proceso de cumplir con los desafíos impuestos para alcanzar la carbono neutralidad en 2050, es necesario seguir dándole mucha 'corriente' a un transporte que se mueva con tecnologías limpias, ya que este sector se encarga de emanar en el mundo el 24 por ciento del total de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), según el Banco Mundial, mientras la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica (ENME) sostiene que, particularmente en Colombia, es la industria que ocupa el tercer lugar en el país, entre las que más generan contaminantes al medio ambiente, con una participación de más del 12 por ciento.

Pese a que no es el campo que más hace daño, en ese sentido, el transporte viene articulando una serie de programas con los que se buscan reducciones significativas, en aras de cumplir las metas impuestas en el Acuerdo de París a 2030. Así lo dejó claro Colombia en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático (COP 26), celebrada en Escocia, en 2021. Pero también presentó la estrategia o la hoja de ruta para descarbonizar la economía, con lo que se espera que el país emita -como máximo- 169,44 millones de toneladas de dióxido de carbono a ese año, para así poder llegar con mayor beneplácito a la carbono neutralidad en 2050.

TODAVÍA FALTA FUERZA

Justamente, una de las tareas en las que se concentra el mayor esfuerzo es en la masificación de la movilidad eléctrica, porque es la que ayuda a mitigar hasta 4,2 millones de toneladas de CO2. Por eso el país también se comprometió a tener inscritos en el Registro

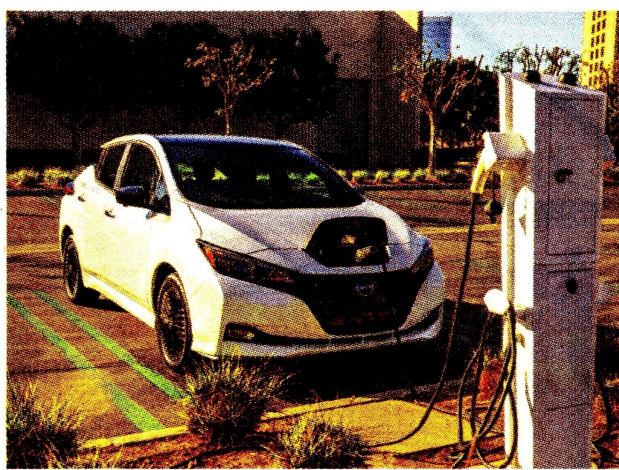


El precio del kilovatio en una carga lenta está entre los \$1.000 y \$1.100 y el de la carga rápida entre \$1.200 a \$1.400, según Enel.

Único Nacional de Transporte (Runt) unos 600.000 vehículos eléctricos a 2030. Lo interesante es que el panorama venía cogiendo mucha fuerza, hasta el punto de que a abril de este año ya había 31.463 vehículos híbridos en el país, y en eléctricos un total de 7.782, contando particulares, buses, camionetas, motos, cuatriciclos y camionetas, entre otros modelos.

Sin embargo, en los primeros cinco meses de este 2023 este segmento no ha mostrado su mayor potencial en ventas, pues solo en mayo alcanzó las 2.586 unidades comercializadas, lo que representa una variación de -15,3 por ciento.

"Esta es la primera vez que caen la comercialización de las tres tecnologías,



A abril de este año había 31.463 vehículos híbridos en el país.

al unísono. Los eléctricos BEV alcanzaron las 242 unidades vendidas, lo que representa una reducción de 25,1 por ciento frente a las 323 matriculadas en el mismo mes durante 2022.

Mientras los híbridos eléctricos o HEV lograron las 2.125, con un decrecimiento de -15,3 por ciento y, los híbridos enchufables PHEV 219, con -0,5 por ciento", dice Andemos.

600

MIL VEHÍCULOS eléctricos es el compromiso que tiene Colombia de tener inscritos en el Registro Único Nacional de Transporte (Runt), a 2030, como una forma de mitigar los 4,2 millones de toneladas de CO2 y así contribuir con las metas de los ODS del mundo.

2019 a la libre importación de autos que funcionan con electricidad, originarios de los países con los que Colombia no tiene acuerdos comerciales, entre ellos Japón y China, lo que representaría un fuerte retroceso para la transición energética del sector".

LA PERSPECTIVA EMPRESARIAL

Marco Pastrana, director de División Motorysa, la marca de mayores ventas en el campo de eléctricos, deja claro que es importante que no se comprometan los avances alcanzados en el tema de transición energética, en los que Colombia se ha convertido en uno de los países más desarrollados, gracias a la política de incentivos a los eléctricos e híbridos.

"Particularmente en BYD estamos convencidos de que cada vez que un cliente compra una de nuestras referencias, equivale a que él mismo siembre 55 árboles al año. Con esto, nosotros no solo queremos comercializar un carro, sino que buscamos concientizar al comprador de que va a contribuir con la sostenibilidad del planeta; ese es nuestro principal objetivo", enfatiza Pastrana.

Iván García, gerente de Asuntos Corporativos de Auteco, está de acuerdo con que desde el Estado se han hecho grandes esfuerzos por impulsar la movilidad sostenible y especialmente la eléctrica. "Consideramos, por tanto, que se deben seguir generando alternativas para que las empresas que han apostado por el desarrollo de soluciones de movilidad 100 por ciento eléctricas, puedan seguir contando con los estímulos necesarios, no solo para mantener las inversiones en este sector sino, mejor aún, para que puedan incrementarlas".



Queremos concientizar al comprador de que va a contribuir con el planeta; ese es nuestro gran objetivo".

Justamente, para el presidente de la entidad, Olivario García, hay varios factores en contra. "El primero es que en febrero se agotaron los tres mil cupos estipulados para los híbridos este 2023, lo que significa que no hay incentivos, en este momento, para que la gente adquiera estos modelos. A esto se suma las tasas de interés y de la divisa de cambio, todavía elevadas. "Sin mencionar que el Gobierno nacional hace unos días dio a conocer un proyecto que modifica parcialmente el arancel de aduanas y establece contingentes arancelarios para la importación de automotores eléctricos, con el objetivo de fortalecer la industria automotriz nacional, que es clave para el proceso de reindustrialización, promover la inversión y fortalecer los encadenamientos productivos. De esta manera, dentro del artículo de derogatorias se interpreta que se eliminan los beneficios que actualmente otorga el Decreto 2051 de