



OLIVERIO GARCÍA BASURTO
Presidente de Andemos



ARIEL MONTENEGRO
Presidente de Renault



RICARDO BONILLA
Ministro de Hacienda



SUSANA MUHAMAD
Ministra de Ambiente

del tiempo se fueron desarrollando tecnologías de mejor calidad de combustión, por ejemplo con la inyección directa o el agregado de turbos, con lo que se logra mayor potencia con menos utilización de combustible.

“Todo esto se complementó con la utilización de materiales preciosos para la limpieza de los gases producto de la combustión antes de su emisión a la atmósfera, con lo que llamamos catalizadores”, añadió.

Y mencionó también los avances de la electrónica y los softwares que permiten administrar mejor el uso de los combustibles, mejorando su eficiencia.

Sin estímulos para chatarrizar

Esta semana el Ministerio de Transporte incrementó los valores de reconocimiento económico para los vehículos de carga que se postulan a las diferentes alternativas del Programa de Modernización Automotor, con lo que se busca incentivar la desintegración de los vehículos de más de 20 años y el ingreso de nuevos automotores con tecnologías limpias o de bajas emisiones.

En este caso hay varias opciones que van desde el reconocimiento económico del 60%, si se hace una reposición de vehículos convencionales que funcionen a diésel o a gasolina, y hasta el 100% sin reposición. Para el caso de quienes quieran hacer la reposición a vehículos eléctricos e híbridos, el reconocimiento sería de hasta el 90%. Así que los reconocimientos podrían ir desde \$51 millones hasta \$181,4 millones, dependiendo de la categoría del camión y la alternativa elegida.

Sin embargo, este tipo de mecanismos no existen para los vehículos particulares, así que si, por ejemplo, María quisiera cambiar su Sprint no lo chatarrizaría, sino que lo vendería y el problema seguiría rodando por las calles colombianas, así ella se consiga un cero kilómetros.

Una búsqueda en el portal Tucarro.com es evidencia de ello, esta semana estaban disponibles nueve vehículos Chevrolet Sprint, uno de ellos de 1988, cuyo costo era de \$8,8 millones. De hecho, en esa plataforma estaban disponibles 2.075 carros, cuyos modelos databan de entre 1994 y 2004, es decir, con entre 20 y 30 años de antigüedad. Una situación insostenible.

Por eso es que Andemos

viene insistiendo en que es necesario que el gobierno dé prioridad a la renovación del parque automotor obsoleto por vehículos más eficientes y sostenibles que reduzcan el consumo de combustibles y las emisiones contaminantes.

La agremiación propuso bonos para la “renovación de vehículos de más de 10 años o menos eficientes en consumos y emisiones más limpios por vehículos más eficientes desde el punto de vista energético, combinado con una política nacional consolidada para implementar programas de restricción a la circulación (pico y placa) basada en niveles de emisiones”.

Pero aunque esta propuesta se viene repitiendo año tras año, la verdad es que no ha tenido eco en el Ejecutivo, y mucho menos en este gobierno, que considera los combustibles fósiles como el peor enemigo de la transición energética.

EL COLOMBIANO conoció que las empresas del sector, agrupadas en la Cámara Automotriz de la Andi, han estado gestionando con el Gobierno Nacional la creación de este tipo de incentivos, que permita renovar el parque, reducir las emisiones de CO₂ que corresponden al transporte y a la vez reactivar un sector que viene de capa caída, pues las ventas se desplomaron 28,9% en 2023.

Además, esta es una industria que genera 45.000 empleos directos y 370.000 indirectos y es responsable del 6,2% del PIB industrial del país; sin embargo, la respuesta no ha sido la esperada.

La ministra de Ambiente Susana Muhamad se ha opuesto de manera férrea y su colega de Comercio, Germán Umaña, no ha logrado que estas alternativas calen en la administración.

Tanto es así, que el gobierno se está planteando la posibilidad de prohibir la entrada y la matriculación de vehículos de combustión interna a partir de 2040. Al menos, así lo dejó ver el ministro de Hacienda, Ricardo Bonilla, durante el BID Lab Forum, en donde se refirió a la necesidad que tiene el país de fomentar la movilidad limpia y la fabricación de vehículos de cero emisiones.

Eléctricos no son la única salida

Mientras tanto, la industria viene incorporando en el país movilidad eléctrica, Ford, Chevrolet, Renault, BYD, Toyota, entre otras marcas, ofrecen soluciones desde minihíbridos hasta 100% eléctricos.

Pero el país no debería confiarse de esta como la única alternativa para la movilidad sostenible, porque de un lado su fabricación es muy costosa —los más baratos superan los 100 millones de pesos— y las familias colombianas no tienen tanta capacidad adquisitiva; y por el otro no hay suficiente oferta ni demanda para que este pueda ser el mercado ma-

yoritario como para reemplazar el parque automotor viejo.

Además, debe tenerse en cuenta que Colombia actualmente es el país en Latinoamérica con la mayor penetración de vehículos eléctricos. En 2023 las ventas de este segmento representaron el 1,8% de las ventas del mercado. Lo es bueno frente a la región, pero insuficiente para pensar

que en 2040, ya serán los únicos en el mercado.

Y en ello tienen mucho que ver los problemas de la infraestructura y el desarrollo de la tecnología de los vehículos eléctricos en el país. De acuerdo con Renault, tiene que haber soluciones de carga, pero también tiene que haber productos cada vez más accesibles para que la gente los pueda comprar. Mientras haya mayor densidad de productos eléctricos, habrá cómo sostener las inversiones de la infraestructura de carga, pero tiene que haber un plan a largo plazo para ello.

El Gobierno ha avanzado en incentivos para este tipo de movilidad, como descuentos en el valor del impuesto vehicular, en el Soat y la exención del pico y placa y el día sin carro, pero sigue siendo insuficiente para que la mayoría de los colombianos opten por los carros eléctricos.

El Consejo de Administración aprueba por unanimidad

CONVOCAR a la



Asamblea
General Ordinaria



Colanta
Sabe más.
Sabe a campo

FECHA:
Miércoles, 13 de marzo de 2024

HORA:
8:00 a. m.

LUGAR:
Plaza Mayor,
Calle 41 No. 55-80, Medellín

Orden del día:

1. Verificación del Quórum.
2. Instalación de la Asamblea a cargo del Presidente del Consejo de Administración.
3. Lectura y aprobación del orden del día.
4. Nombramiento de la Mesa Directiva: Presidente y Vicepresidente.
5. Designación de Comisiones:
 - 5.1. Revisión y aprobación del acta.
 - 5.2. Elecciones y escrutinios.
 - 5.3. Proposiciones.
6. Informe de la comisión encargada de revisar y aprobar el acta de la Asamblea de 2023.
7. Presentación y aprobación de informes estatutarios:
 - 7.1. Consejo de Administración y Gerencia.
 - 7.2. Junta de Vigilancia.
 - 7.3. Revisoría Fiscal.
8. Presentación y aprobación de Estados Financieros Separados y Consolidados a diciembre 31 de 2023 y Fondos Sociales de 2023.
9. Presentación y aprobación Distribución de Excedentes de 2023.
10. Elecciones Estatutarias:
 - 10.1. Consejo de Administración.
 - 10.2. Junta de Vigilancia.
 - 10.3. Revisoría Fiscal.
11. Reforma Estatutaria.
12. Proposiciones y recomendaciones.



Daniel Cuartas T.
Presidente Consejo de Administración



Sergio L. González V.
Gerente General