

UNA DE LAS leyes más importantes que aprobó el Congreso en 2019 fue la 1964 por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos. Esta norma también tiene efectos en el servicio público de transporte, pues a partir de 2025 los prestadores deben cumplir con una cuota de 30% de automotores de este tipo en los que anualmente sean comprados o contratados.

Sin embargo el sector, que se ha mostrado favorable con esta ley en aras de cuidar el aire, manifestó varios reparos a su aplicación.

Es el caso de Acoltes (Asociación Colombiana del Transporte Especial y de Turismo), que tiene que ver con los vehículos que transportan a los escolares, a los turistas, a los empleados, a los usuarios de la salud y a grupos específicos de personas cuando se requiere un servicio expreso.

El presidente ejecutivo de esta Asociación, Lupoani Sánchez Celemin, consultado por **EL NUEVO SIGLO** dijo que “esta población es tan delicada para nosotros” y por ello “estuvimos en el Congreso de la República para que la Ley se expidiera porque sabemos que hace calidad a cada uno de estos usuarios”.

Agregó el directivo que “el tema del 30% es un compromiso que tenemos que cumplirlo, lo importante es que el Gobierno y las empresas que van a entregar los vehículos, y los que se comprometen a que realmente haya las estaciones para poder cargar las baterías de los vehículos eléctricos, pues que se cumpla”.

Sánchez dijo que el sector no quiere que suceda como en el pasado con el gas o con otros combustibles, “como pasó con el diésel, que cuando quisieron implementarlo y todos estábamos con gasolina, entonces nos dieron unas garantías: que nos daban unos plazos, que había calidad en el diésel, y eso no se cumplió, y entonces hoy ya los que contaminan son los vehículos con diésel”, afirmó.

Dijo también que “después nos hicieron pasar gran cantidad de vehículos nuestros al gas, que tiene niveles importantes de contaminación, que le sirve a la ciudad, que le sirve a la población, que nos sirve a nosotros. Entonces ahora la Ministra (de Minas, María Fernanda Suárez) dice que ya no hay gas sino hasta el 2024. Nos ponen contra la pared frente a un cambio”.

El Presidente Ejecutivo de Acoltes enfatizó que “el temor de nosotros como gremio que tenemos es que nos vuelvan a hacer lo mismo y que sea una solución pasajera, y que en 10 o 15 años nos digan que ya no hay hidroeléctricas, que ya no hay energía eléctrica y que entonces la ley que se implementó y que queremos asumir con un gran compromiso, tenemos que pasarnos a otro combustible, a otra condición”.

Sánchez señaló, así mismo, que

El sector asegura que podrían quebrar con el aumento de costos y temen que en unos años cambien las reglas de juego, como sucedió con el diésel y el gas

## Reservas de transportadores frente a los carros eléctricos

“el problema es que los periodos son muy cortos, con gas no tenemos 20 años, y si ahora nos dicen que no podemos todos esos vehículos que quedaron con gas qué va a pasar con ellos y los de diésel también qué va a pasar con ellos”.

Agregó el directivo: “Realmente si aquí hay una Ley y una política sería del Gobierno, tienen que también ser serios en el sentido de que esto sea un cambio de largo alcance y que esos beneficios que trae la Ley que se cumplan, y que no aparezca un gobierno más adelante que diga los beneficios que ya tenían con este combustible ya no sirven”.

Concluyó que “estamos absolutamente convencidos de las bondades que tiene el vehículo eléctrico en Colombia, pero requerimos que haya seriedad en la implementación de la Ley”.

### Servicio urbano

Por su parte, Juan Gonzalo Merino Gallo, presidente de Asotransvaa (Asociación de Transportadores del Valle de Aburrá), dijo a este Diario que “hemos analizado el tema desde varias ópticas: la primera la vemos con buena intención, es un tema ambiental. En Medellín hemos venido teniendo problema ambientales en febrero, marzo y en octubre (del año pasado), se nos convirtió Medellín y el

### Masivo

La Ley 1964 de 2019 establece que las ciudades que cuenten con Sistemas de Transporte Masivo deberán implementar políticas públicas y acciones tendientes a garantizar que un porcentaje de los vehículos utilizados para la operación de las flotas, sean eléctricos o de cero emisiones contaminantes cuando se pretenda aumentar la capacidad transportadora de los sistemas.



BOGOTÁ EN EL SERVICIO ZONAL de alimentadores de Transmilenio contará con cerca de 600 buses eléctricos.

Área Metropolitana como Estados Unidos y Europa con estaciones, entonces ya tenemos claro que en cada época del año tenemos esas contingencias ambientales”.

Agregó que el tema eléctrico a pesar de que también tiene su componente contaminante, como son las baterías de litio que se necesitan y otros componentes que van contra el medio ambiente, “aceptamos que tengamos que evolucionar en ese tema. Pero tenemos un gran interrogante que es en el tema financiero, que tiene que ver con que hoy de acuerdo a la estructura de costos de la tarifa estamos basados en \$2.300, y a nosotros nos está dando una renovación con tecnología limpia Diésel Euro 5”.

Explicó Merino que son buses que en Medellín por el tema ambiental se ha venido acelerando la renovación del parque automotor sacrificando vida útil, porque la ley da 20 años, pero que en Medellín y el Área Metropolitana se aceleró en la reposición de parque automotor.

*Requerimos que haya seriedad en la implementación de la Ley: Sánchez*

“Los vehículos nuestros están valiendo más o menos \$260 millones con tecnología limpia Euro 5, versus el uso eléctrico que vale tres veces más. Nos han cotizado buses entre \$760 millones y \$850 millones de acuerdo a la longitud del vehículo. Entonces estamos diciendo bienvenida la tecnología, bienvenida el bus eléctrico, bienvenida la norma pero les faltó presupuestar el tema económico porque como privados, que ya nos reconoce el Plan Nacional de Desarrollo como sistema autónomo diferente al masivo, que tiene el Fondo de Estabilización de la Tarifa, nosotros no tenemos ningún auxilio ni ningún subsidio”.

Y destacó: “Decimos bienvenida la norma pero denle el aditamento financiero para que el Estado le dé satisfacción a sus ciudadanos y nosotros podamos tener un apalancamiento financiero pagable, que no nos quiebre y que realmente podamos convertir ese 30% de buses eléctricos, y que nos dé cierre financiero porque así no nos da el cierre financiero y nos quebraríamos”.