

Especial / Energías verdes



En 2011, Motorysa fue el primer importador de un automóvil 100 % eléctrico. Foto: cortesía.

Así va el paso de energías fósiles a verdes en vehículos

El sector tiene un 95,9 % de combustibles fósiles en su operación y cuenta apenas con 22.155 vehículos eléctricos y 54.366 híbridos; un desafío para el país.

LAS CIFRAS muestran la magnitud de la tarea que tiene Colombia para transitar hacia energías de cero o bajas emisiones en el transporte que hoy funciona en un 95,9 % con combustibles fósiles: el parque automotor total se estima en más de 18 millones de vehículos, de los cuales más de 11 millones son motocicletas (61%). Frente a esa realidad, hoy solo están matriculados 22.155 vehículos eléctricos y 54.366 híbridos.

Cifras del Ministerio de Transporte indican que en la canasta de energía del sector pesan la gasolina (45,45 %) y el diésel (40,09 %). La electricidad no llega al 1 %,

según esos datos. En el compromiso de reducir las emisiones de gases efecto invernadero, la apuesta del gobierno para el sector es “consolidar el transporte sostenible y generar un apoyo de manera estratégica a los sistemas de transporte público masivo e individual, el transporte de carga y el fortalecimiento de la intermodalidad”.

En casos como el de Bogotá se ha avanzado en transporte público. De 11.105 buses troncales y zonales en operación, 1485 son eléctricos, 1851 a gas y 336 híbridos, de acuerdo con cifras del gerente de TransMilenio, Orlando Santiago.



“Para la transición energética del transporte, el gas representa ahorros de 50 % frente a la gasolina y 30 % frente al diésel”.

EN LA PREPARACIÓN de la ruta que debe transitar el país para mudar de energías fósiles a verdes en el transporte, se trabaja en la estructuración del fondo de ascenso tecnológico creado en el actual Plan Nacional de Desarrollo con el propósito de generar un apoyo económico para la transición hacia tecnologías más eficientes, que espera beneficiar los sistemas

de transporte público de pasajeros, los taxis, los vehículos de carga liviana inferior a 10.500 kilogramos y las volquetas.

Otras medidas ya están en la ley como el 70 % de reconocimiento económico a vehículos de carga que sean desintegrados para reposición, si son nuevos de cero o bajas emisiones como eléctricos, híbridos o a gas natural.

Parqueaderos preferenciales para vehículos eléctricos; descuento del 30 % en revisión técnico-mecánica para eléctricos; cero por ciento de gravamen arancelario para eléctricos y 5 % para vehículos con motor exclusivo de gas natural; IVA del 5 % para eléctricos e híbridos y exclusión del pago de IVA para eléctricos y a gas que estén en el programa de uso

racional y eficiente de energía, entre otras medidas.

En Bogotá, la secretaria de Ambiente, Carolina Urrutia, informó que vienen trabajando con los transportadores de carga en la estructuración de un fondo para hacerles préstamos o darles garantías que les permitan pasar de vehículos viejos a nuevos, que sean de cero o bajas emisiones.

EL TRANSPORTE Y EL USO DE ENERGÍA



Pero el parque público del país solo representa 6 % del total. Colombia espera llegar a 600 mil vehículos eléctricos en el 2030 en transporte carretero, férreo y fluvial, incluyendo infraestructura de operación. Frente al total, la meta sigue siendo marginal y combustibles como el diésel y la gasolina con altos estándares (Euro VI) deberán seguir en la canasta de combustibles del sector. De ahí que el mismo gobierno ha-

bla de una estrategia para la “penetración y uso de energéticos y tecnologías de cero y bajas emisiones que incluye eléctricos, hidrógeno, híbridos, gas, diésel y gasolina con bajo contenido de azufre”.

Según la Asociación Colombiana de Gas Natural, además de bajas emisiones, para la transición energética del transporte, el gas representa ahorros del 50 % frente a la gasolina y 30 % frente al diésel. Para el exmi-

nistro de Minas y Energía y director del Centro Regional de Estudios de Energía (CREE), Tomás Martínez, enfrentar el desafío implica que, además del gobierno, todas las personas y empresas aporten, porque para lograr la transición energética del sector, el mayor reto es el transporte privado, que representa el 94%.

“Si bien el sector público va a tener que invertir para ayudar a desarrollar las tecnologías de bajas emisiones y apoyar al transporte público, las empresas y las personas van a tener que comprar equipos que sean eficientes”, afirmó Martínez.

Y ya hay ejemplos desde el sector privado, como Motorysa BIC, una compañía pionera en la importación y distribución de vehículos desde hace más de 50 años. En 2011, fue el primer importador de un automóvil 100 % eléctrico y en el 2014 introdujo vehículos híbridos enchufables. También casos como Bavaria que ya tiene 200 camiones eléctricos y en enero de 2024 tendrá una planta de energía solar.

Además, en la meta de reducir las emisiones de dióxido de carbono que se estima en 40 millones de toneladas de CO₂, el paso a energías de cero y bajas emisiones es solo una parte. La otra está en la superación de problemas estructurales que enfrenta el sector.

Uno de ellos es actualizar el parque automotor que tiene un promedio de 17,5 años para sacar de circulación a los más viejos. Otro asunto es el desperdicio de energía por vehículos con una mecánica desajustada, entre otras razones por la evasión de la revisión técnico-mecánica.

Los expertos consideran que la transición energética en el sector transporte tendrá que ser gradual, utilizando alternativas de menos emisiones como el gas, mientras se puede masificar el transporte eléctrico.