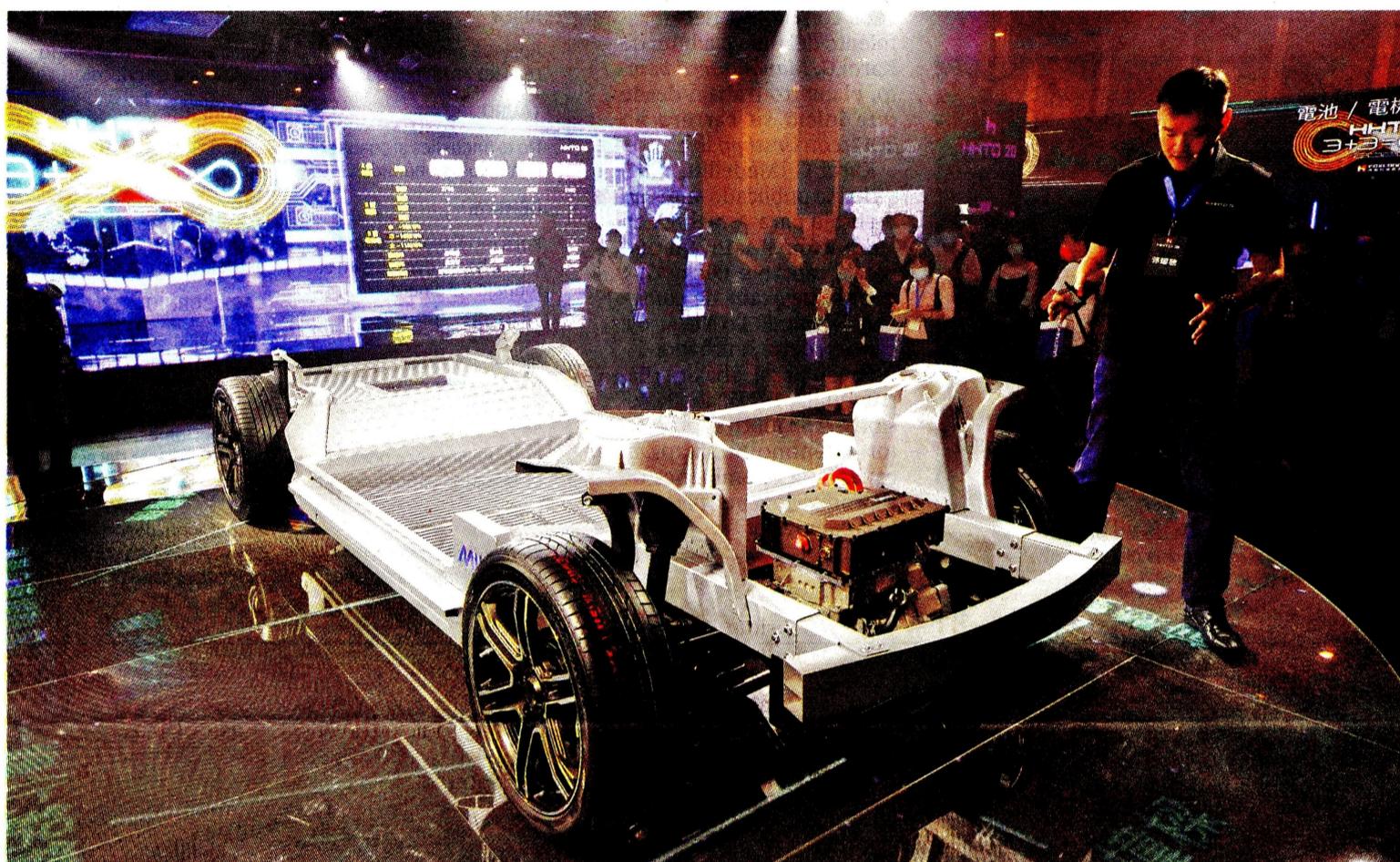


¿Qué tan probable es que Colombia pueda ensamblar vehículos eléctricos?

Es una idea ambiciosa e interesante, pero que costaría mucho hacerla viable cuando se conoce y analiza bien el funcionamiento de la industria en el mundo, asegura el director de *Motor*, José Clopatofsky.

REDACCIÓN VEHÍCULOS



La tecnología eléctrica es muy costosa, exclusiva y dependiente de grandes centros de investigación y desarrollo de cada marca. FOTO: EFE

El desembarco chino en Latinoamérica

A nivel regional, México, Brasil y Argentina tomaron la delantera. Desde hace más de dos años BMW viene desarrollando un proyecto para ensamblar y fabricar sus vehículos eléctricos en una planta de San Luis de Potosí que abastecerá el mercado de Estados Unidos y Canadá a partir de 2027. La marca alemana destinó 800 millones de dólares, de los cuales 500 son para la construcción de un nuevo centro de ensamblaje de baterías. A finales del año pasado, BYD, el gigante chino que disputa con Tesla el primer lugar en fabricación de vehículos eléctricos, anunció en São Paulo (Brasil) que construirá tres nuevas fábricas en ese país, dos producirán chasis para autobuses, camiones y automóviles y la tercera procesará litio y fosfato de hierro. Se estima que las dos primeras entrarán en operación en octubre de 2024. La tercera fábrica dedicada a la producción de chasis de automóviles entrará en operación en enero de 2025. Los planes de BYD para América Latina con sus plantas en Brasil son impactar el mercado regional. "Llevaremos una gama completa de NEV de pasajeros de BYD a 17 países, tales como México, Chile y Colombia", dijo Wang Chuanfu, presidente de la compañía. Y en Argentina, la también marca china Chery invertirá 400 millones de dólares en una planta en ese país para alcanzar en el 2030 una producción de 100.000 vehículos eléctricos. Estiman que en los próximos dos años producirán 50.000 híbridos y eléctricos, entre autos y camionetas. Chery también contempla la fabricación de baterías en Jujuy aprovechando las grandes reservas de litio que tiene Argentina.

“Queremos que las marcas que quieren importar vehículos eléctricos a Colombia usen partes nacionales e impulsen la producción del vehículo eléctrico”. Con este mensaje en Twitter el pasado 17 de febrero, el presidente Gustavo Petro destapó las cartas de su gobierno frente al futuro de la industria automotriz.

A su vez, el ministro de Comercio, Germán Umaña, explicó que esa iniciativa hace parte de la política de reindustrialización que tiene cinco ejes. Uno de estos es el de transformación energética, que busca atraer inversión para la producción o el ensamblaje de vehículos eléctricos con incorporación de partes nacionales.

“Es la hora del cambio. Es posible industrializar a Colombia alrededor de la energía limpia”, dijo Petro horas más tarde en otro mensaje en Twitter. ¿Es esto posible?

Petro tiene a favor que es un convencido de la transición energética, se ha convertido en líder de la región en la defensa del medio ambiente y la lucha contra el cambio climático; sin embargo, la realidad muestra que las grandes marcas de la industria automotriz ya tienen planes de cara al futuro y en estos no figura Colombia en el momento.

Nuestro país se ubicó el año pasado en el tercer lugar en América Latina, después de Brasil y México, con mayores ventas de carros eléctricos, pero una cosa es que aquí haya apetito por los carros ‘verdes’, y otra que este se sacie con producción local.

Y ahí empiezan las dificultades para la propuesta de Petro. El mercado local es muy pequeño para pensar que sea una base industrial de ese calibre. Colombia está muy lejos de sus vecinos. Argentina vendió el año pasado 537.000 carros nuevos; Brasil, 2'105.000; y México, 1'095.000. Colombia apenas llegó a las 263.000 unidades.

Por esto, afirma José Clopatofsky, director de *Motor*, “no suena rentable para los fabricantes locales montar y sustentar una línea de carros eléctricos teniendo en cuenta que ya en los países vecinos los fabricarán, y lo hacen después de que las marcas estudiaron todas las viabilidades posibles en las cuales no está Colombia, no solo por el tamaño de la clientela local sino también por la muy primaria fabricación de autopartes locales, que son de tecnología básica”.

Ahora, agrega, “traer componentes para montar carros eléctricos en el país implica una costosa y difícilmente justificable inversión cuando tienen cadenas de producción muy grandes y capaces en México, Brasil y Argentina, amparadas por los TLC y los convenios mundiales de comercio que Colombia tiene suscritos, desde las cuales pueden abastecer el mercado colombiano como ya lo están haciendo”.

Otro de los inconvenientes que plantea Clopatofsky es que “la tecnología eléctrica es muy costosa, exclusiva y dependiente de grandes centros de investigación y desarrollo de cada marca”, y sostiene que hay que tener en cuenta dos as-

pectos: “Fabricar carros de cero es una cosa descartada en Colombia por su pequeño mercado. Y exportar a los vecindarios es muy limitado pues ya están surtidos desde otros países. Por eso solo ensamblamos con la mayoría de piezas importadas. Hacerlo con el agregado eléctrico es muy complejo y ese mundo no está abierto ni es conocido por los autopartistas en el momento. Una cosa es hacer amortiguadores, y otra, celdas de baterías de litio, por ejemplo, con todo lo que ello implica en materiales como litio, cobalto y otros que acá no existen”.

El director de *Motor* ve una posibilidad mediante la cual se podría materializar la idea del Presidente: “La idea viable sería una gran planta de componentes, siempre y cuando haya los insumos traídos a precios competitivos y haga los miles y miles de componentes para surtir fábricas en el exterior y que de allá nos manden carros armados con esos elementos”.

“Hay otras barreras para estudiar y es que esos componentes no son genéricos sino muy específicos para cada marca y, por ende, una industria de exportación de componentes solo podría atender algunas fábricas extranjeras y se limitaría la importación abierta que hoy existe en el comercio”.

Además, asegura que “un gran enemigo de estos proyectos es la inestabilidad económica y jurídica, los altísimos precios de transporte interno de insumos y partes, los altos costos laborales con respecto a países alternos de la región, la depreciación de la moneda, etc.”.

Es una idea muy ambiciosa e interesante pero que costaría mucho hacerla viable cuando se conoce y analiza bien el funcionamiento de la industria en el mundo que ya va por otros caminos, que responde a decisiones planeadas a muy largo plazo y están bastante jugadas”, concluye José Clopatofsky.

“

Una cosa es hacer amortiguadores, y otra, celdas de baterías de litio, por ejemplo, con todo lo que ello implica en materiales como litio, cobalto y otros que acá no existen”.

José Clopatofsky,
DIRECTOR DE MOTOR.