

Anuario del sector automotor

Colombia 2022





Anuario del sector Automotor

Asociación Nacional de Movilidad Sostenible

Andemos

2022

Contenido

1. Editorial:

Contexto socioeconómico 2022

2. Asociados

Directorio de asociados Andemos

3. Sector automotor 2022

- a. Generalidades del sector automotor
- b. Cifras de matrículas a nivel mundial
- c. Vehículos de cero y bajas emisiones en América Latina
- d. Matrículas de vehículos nuevos en Colombia
- e. Los avances de Colombia en movilidad eléctrica
- f. Cifras de traspasos en Colombia
- g. Cifras de matrículas de motos en Colombia
- h. Evolución del parque automotor en Colombia

4. Encuesta de opinión del Sector Automotor

Resultados Encuesta de Opinión Sector Automotor

5. Normativa ambiental

Pendiente

Editorial

Contexto socioeconómico 2022

Después de un año de pandemia, los empresarios de todos los sectores hicieron grandes esfuerzos por aportar a la reactivación económica del país y la recuperación de los empleos, esto, se vio reflejado en el crecimiento de la economía por encima del 10% interanual durante el primer semestre.

El crecimiento, estuvo impulsado principalmente por el consumo privado gracias a la fortaleza de la recuperación del empleo y al crecimiento del crédito al consumo. La recuperación de la inversión también aceleró su ritmo. En septiembre, la tasa de desempleo se encontraba en el 10,7%, sólo ligeramente por encima de los niveles anteriores a la pandemia.

A su vez, el país atravesaba unas elecciones presidenciales complejas, tras dos años marcados por la crisis económica, agudizada con la pandemia, protestas sociales masivas que paralizaron el país durante meses, un creciente deterioro de la situación de seguridad y un entorno macroeconómico incierto y cambiante.

Como consecuencia de la incertidumbre económica a causa de las elecciones en el país, la economía se contrajo y el índice de confianza del consumidor cayó durante el tercer trimestre, a esto, se sumó el alza de la tasa de cambio, de la inflación y por ende de las tasas de interés lo que afectó el consumo de los hogares.

Los precios de los alimentos y la energía, así como los de los productos manufacturados, subieron de forma especialmente pronunciada. La depreciación del peso, que cedió casi un 10% frente al dólar sólo en octubre, ha aumentado el costo de las importaciones.

La inflación anual de los precios al consumo alcanzó el 12,2% en octubre, de acuerdo con la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) las expectativas de inflación a un año están en 7%, pero vuelven a 4.8% sobre un horizonte de dos años.

Según Corficolombiana, el Nuevo Gobierno y la distribución del Senado evidenciaron cambios que podrían causar temores entre los inversionistas en Colombia, lo que se traduce en un reto para las cuentas fiscales y externas del país ante un endurecimiento en las condiciones de financiamiento. Además de la situación política nacional y su afectación sobre los mercados financieros, la economía colombiana también se encuentra expuesta al comportamiento de los

mercados en la economía global y la aversión al riesgo que viene en aumento por el conflicto entre Rusia y Ucrania.

Asimismo, esta entidad identificó un aumento del precio del petróleo que no se veía desde hace 14 años, pero que parcialmente compensa las presiones sobre el peso colombiano.

Si se analizan los efectos que provocan los choques internacionales en la economía colombiana por la guerra entre Ucrania y Rusia, se observa que Colombia se ve beneficiada por el aumento del precio del petróleo, sin embargo, la volatilidad de la tasa cambio refleja las debilidades estructurales que existen en el país. Si bien se observa una apreciación de la moneda por los precios del crudo, la dependencia de este commodity es un problema por la alta exposición del país a los cambiantes comportamientos de mercado internacional.

Para el 2023 de acuerdo con pronunciamientos del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, aunque las perspectivas de crecimiento económico mundial se han debilitado y se está experimentado una desaceleración, el crecimiento de la economía colombiana fluctuará entre 2 % y 2,5 %.

Así mismo, el alto funcionario señaló que el país contará con más regalías para las inversiones en las regiones y se espera que para el año 2023 se moderen las exportaciones.

En cuanto al sector automotor, de acuerdo con las encuestas de opinión del sector automotor realizadas por Andemos, en el primer semestre del 2022 se avanzó con buen ritmo, la actividad económica del sector mostraba un mejor comportamiento frente al 2021 cuando el país estaba atravesando una difícil situación económica como consecuencia del Paro Nacional.

Si bien hasta septiembre los empresarios esperaban una dinámica favorable en el negocio, las expectativas mostraron un deterioro progresivo, en la encuesta de diciembre, el 60 por ciento de los empresarios opinó que la situación económica de la empresa era buena pero menor a los resultados de otras encuestas realizadas en el 2022.

Para los empresarios del sector automotor, la estabilidad cambiaria se ha convertido en la mayor preocupación, seguido por la inflación, la reforma tributaria, el desempleo y la desaceleración económica.

Pese a las condiciones socio económicas, el 2022, finalizó con 262.595 vehículos nuevos y 1.123.230 traspasos.

Para el 2023, las variables que pudieran incidir tanto positiva como negativamente en el desempeño del sector, son la estabilización del dólar, los indicadores de

confianza de los consumidores, la disponibilidad de producto, el crecimiento económico y el acceso al crédito.

Asociados



AUTOELITE
www.dealer.porsche.com



AUTOMOTORES TOYOTA COLOMBIA
www.toyota.com.co



AUTOGERMANA
www.autogermana.com.co



Los Coches



DERCO COLOMBIA
www.dercocenter.com.co

DISTRIBUIDORA LOS AUTOS DE COLOMBIA
www.loscoches.com

DISTRIBUIDORA NISSAN
www.dinissan.com.co



FANALCA
www.fanalca.com

FORD MOTOR COLOMBIA
www.ford.com.co

INDUSTRIAS IVOR CASA INGLESA
www.casainglesa.co



MAZDA DE COLOMBIA
www.mazda.com.co



MOTORES Y MÁQUINAS MOTORISA
www.motorisa.com



METROKIA
www.metrokia.co



PORSCHE COLOMBIA S.A.S.
www.porsche-holding.com



ASTARA MOBILITY SL
www.astara.com



PRACO DIDACOL INCHCAPE
www.pracodidacol.com

Sector automotor 2022

Generalidades del sector automotor

- En 2021, Colombia fue el cuarto productor de vehículos de América Latina con 44.140 unidades fabricadas.
- De acuerdo con cálculos de Invest Colombia, entre 2022 y 2025, las ventas crecerán en un promedio anual de 4%. El segmento de mayor venta es el de automóviles de uso familiar y de turismo con el 41% de participación, seguido de vehículos tipo SUV con el 39% de participación. Este último segmento es el de mayor crecimiento en ventas dado que en 2016 representaba el 28% del total.
- Desde Colombia, las empresas pueden atender el mercado latinoamericano, que en 2021 importó más de USD 42.000 millones en vehículos.
- Colombia cuenta con una red de acuerdos comerciales firmados que permiten entrar con arancel cero a mercados importantes en el sector automotor en Norte y Sur América y Europa. Además, cuenta con el potencial para firmar nuevos acuerdos con países para la importación de vehículos de cero y bajas emisiones.
- Entre 2015 y 2020 Colombia registra más de 452.000 graduados en programas de ingeniería que pueden suplir las necesidades de mano de obra calificada del sector.
- El PIB de fabricación de vehículos automotores, remolques y semirremolques muestra tendencias al crecimiento pese a la difícil situación del comercio internacional. La contribución del sector automotor representa el 1,7% del Producto Interno Bruto nacional y genera más de 45 mil empleos directos y 330 mil indirectos.
- El volumen de ventas de vehículos eléctricos creció 1.809% entre 2018 y 2021 gracias a los incentivos brindados por el gobierno saliente de Iván Duque.
- En Colombia existen tres grandes ensambladoras de vehículos con las que se atiende cerca de un 30% de la demanda nacional, mientras que el resto corresponde a importados.

- Según el DANE, 14.3% de los hogares cuenta con un carro particular
- Colombia cuenta con 10,5 millones de motos que representan 58% de matrículas actualmente.
- En el primer trimestre del 2022, los principales orígenes de las importaciones fueron: Brasil (21,6%), China (20,6%), México (11,5%), Japón (8,2%) y Estados Unidos (7,8%). Y

Cifras matrículas a nivel mundial

El 2022 representó grandes retos económicos para todos los sectores económicos. En el caso de la industria automotriz, esta viene afrontando la crisis de semiconductores desde el 2021. Durante el año que se terminó, el sector se enfrentó a la escasez de materiales y, eventualmente, al retraso en la entrega de los vehículos.

A nivel mundial, en 2021 se produjeron un total de 80 millones 145 mil 988 vehículos de todo tipo. Esto representó un 3% más, en comparación con 2020 (77 millones 711 mil 725 vehículos), pero 13% menos en contraste con 2019, (92 millones 183 mil 11).

De acuerdo con la OICA, por continentes, Asia y Oceanía produjeron la mayor cantidad de vehículos de todo tipo en 2021, con 46 millones 732 mil 785. Esto significó 6% más, en comparación con 2020, cuando se fabricaron 44 millones 276 mil 549; así como un 5% menos que en 2019, cuando se realizaron 49 millones 333 mil 841 unidades.

En 2021, por países, el que más produjo vehículos de todo tipo fue China (26 millones 082 mil 220), seguido de Estados Unidos (9 millones 167 mil 214). En tercer puesto se ubica Japón.

Wards Intelligence, estima que en total se vendieron 13,31 millones de vehículos nuevos en Estados Unidos durante el 2022. De esa cantidad, en diciembre se entregaron 1,26 millones. Sin embargo, existe el temor, como en Colombia, de que la inflación y el aumento en las tasas de interés afecte las ventas de vehículos en 2023. Las proyecciones apuntan a una caída del 8% para el mercado estadounidense este año.

Pese a las condiciones adversas, de acuerdo con el reporte del Mercado Automotriz de Mordor Intelligence, la industria en América del Norte se valoró en USD 713 070 millones en 2021 y se espera que alcance los USD 970 230 millones para 2027, con un crecimiento de alrededor del 6,63 % durante el período de pronóstico.

Con normas de emisión cada vez más estrictas, los fabricantes de automóviles han estado cambiando su producción de vehículos más limpios, a su vez, con consumidores cada vez más conscientes e interesados en el cuidado del medioambiente, este segmento ha tomado gran fuerza en todos los mercados.

Estados Unidos, ha tenido una demanda sin precedentes de vehículos eléctricos a batería en los últimos cinco años. Según cifras de Mordor Intelligence, las ventas

de vehículos eléctricos a batería aumentaron de 269.033 en 2019 a 295.742 en 2020, lo que supuso un aumento de las ventas de hasta un 10 % en 2020.

Aunque el mercado global se desplomó en 2020 debido a la pandemia de COVID-19, el segmento de BEV ha experimentado un crecimiento y el pronóstico a largo plazo de las ventas de los vehículos eléctricos es optimista.

El papel de la política pública y los incentivos es clave para incentivar la demanda de estos vehículos. Existe un gran interés por parte de los gobiernos para aumentar los vehículos eléctricos en circulación, con el objetivo de reducir las emisiones de sus vehículos.

Es de destacar, también el interés de los países por motivar el uso de otro tipo de combustibles como los biocombustibles y el hidrógeno, por ejemplo, en Estados Unidos, El Programa de Vehículos de Emisión Cero (ZEV) requiere que se vendan cantidades específicas de vehículos comerciales y de pasajeros eléctricos, híbridos y con celdas de combustible. El plan tiene como objetivo poner en circulación 12 millones de vehículos de cero y bajas emisiones para 2030.

Entre los países de la región, México se ha convertido en uno de los centros de fabricación de automóviles más grandes, ya que los fabricantes de automóviles de los Estados Unidos han establecido allí sus instalaciones de producción, debido a los muchos incentivos que ofrece México, como los bajos costos de producción y las tarifas bajas.

De acuerdo con la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, al cierre del 2022 se registró una producción de 9.2% respecto al 2021, mientras que para este 2023 se estima un aumento de 6.6% anual. En cuanto a las exportaciones, la industria reportó un crecimiento de 5.9% durante el año pasado.

En cuanto a la producción de autopartes para el cierre de 2022, la asociación declaró que la cifra reportada el mes pasado se superó, alcanzando los 106,741 millones de dólares, lo cual representa un crecimiento del 12.73% con respecto a lo registrado en el mismo periodo de 2021. Con esto se marca un récord histórico para México en el sector de autopartes.

Por su parte, en Argentina, crecieron la producción y la exportación de vehículos. Según la Asociación de Fábricas de Automotores (Adefa), en 2022 se produjeron 536.893 autos en la Argentina, lo que significó un aumento del 23,5% respecto a las 434.753 unidades fabricadas en 2021. A lo largo del año pasado, se exportaron 322.286 vehículos desde Argentina, lo que dejó como resultado un alza del 24,3% con relación a los 259.287 autos que se enviaron al exterior en 2021.

De acuerdo con la información proporcionada por Adefa, del total de vehículos exportados, 138.671 fueron autos y 182.615 fueron utilitarios. Ambas categorías crecieron, un 51,9% y un 9,1% respectivamente.

En lo que respecta a los destinos, los resultados finales del año indican que el mercado indiscutido para las fábricas argentinas sigue siendo Brasil. Este país compra el 62,8% de los autos que se envían al exterior.

Vehículos de cero y bajas emisiones en América Latina

A septiembre de 2022, se habían matriculado en América Latina 110.206 vehículos híbridos y eléctricos, lo que supone un incremento del 33.7% con respecto al mismo periodo de 2021 cuando se registraron 82.403 unidades.

Según cálculos de Andemos con base en los datos suministrados por las asociaciones de distribuidores de vehículos de cada país, del total, 89.960 fueron vehículos híbridos eléctricos (HEV), 11.802, vehículos híbridos enchufables (PHEV) y 8.444 vehículos totalmente eléctricos (BEV).

El segmento de mayor crecimiento fueron los vehículos eléctricos (BEV) con una variación positiva del 188.2%, seguido de los vehículos híbridos enchufables (PHEV) con 161.3% y los vehículos híbridos eléctricos (HEV) 20.0%.

PAÍS	BEV			PHEV			HEV			TOTAL			FUENTE
	2021	2022	VAR %	2021	2022	VAR %	2021	2022	VAR %	2021	2022	VAR %	
Argentina	35	179	411,4%	2	161	7950,0%	4.480	5.602	25,0%	4.517	5.942	31,5%	ADEFA
Brasil	255	342	34,1%	1.168	5.846	400,5%	22.730	28.044	23,4%	24.153	34.232	41,7%	ANFAVEA
Chile	374	1.147	206,7%	167	356	113,2%	1.740	3.483	100,2%	2.281	4.986	118,6%	ANAC
Colombia	739	2.551	245,2%	1.172	1.991	69,9%	9.282	17.037	83,5%	11.193	21.579	92,8%	ANDEMOS
Costa Rica	800	987	23,4%	ND	ND	ND	ND	ND	ND	800	987	23,4%	MINAE
Ecuador	201	260	29,4%	22	85	286,4%	2.627	5.186	97,4%	2.850	5.531	94,1%	AEADE
México	503	2.890	474,6%	1.948	3.271	67,9%	33.245	28.851	-13,2%	35.696	35.012	-1,9%	INEGI
Perú	23	88	282,6%	38	92	142,1%	852	1.757	106,2%	913	1.937	112,2%	AAP
TOTAL	2.930	8.444	188,2%	4.517	11.802	161,3%	74.956	89.960	20,0%	82.403	110.206	33,7%	

Por países, el listado donde más vehículos eléctricos e híbridos se matricularon son en primer lugar México (35.012), seguido de Brasil (34.232) y Colombia (21.579).

A la fecha, después de liderar durante tres años las matrículas de vehículos completamente eléctricos, Colombia pasó a segundo lugar registrando durante los primeros nueve meses del 2022, 2.551 unidades, 339 menos que México durante el mismo periodo.

El acelerado aumento de vehículos híbridos en América Latina son una señal que esta tecnología es la estrategia adecuada en las aspiraciones de alcanzar un sector transporte cero emisiones toda vez que es más probable que un consumidor de un vehículo híbrido escale a vehículo eléctrico en su próxima compra.

Los vehículos híbridos eléctricos (HEV) matriculados en Colombia sumaron 17.037 unidades registrando en 2022 un crecimiento del 83,5%, por su parte, los vehículos híbridos enchufables (PHEV) registraron 1.991 unidades con una variación del 69.9%.

Cabe resaltar que, actualmente el estándar nacional de emisiones para motores de gasolina a partir del 2023 pasará a Euro 4. Sin embargo, gracias a la política pública de incentivos que reciben los vehículos híbridos tanto a nivel nacional como distrital, el 39.4% de los vehículos híbridos matriculados en el 2022.

UNIDADES MATRICULADAS EN COLOMBIA 2022 SEGÚN ESTÁNDAR DE EMISIÓN									
	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	S/I	TOTAL
VEHÍCULOS 100% COMBUSTIÓN	0	0	25.519	6.145	107.639	78.879	16.243	325	234.750
VEHÍCULOS FAMILIA HÍBRIDOS	0	0	0	0	9.564	5.309	9.676	17	24.566
PARTICIPACIÓN COMBUSTIBLE SEGÚN ESTÁNDAR	0,0%	0,0%	10,9%	2,6%	45,9%	33,6%	6,9%	0,1%	100,0%
PARTICIPACIÓN HÍBRIDOS SEGÚN ESTÁNDAR	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	38,9%	21,6%	39,4%	0,1%	100%

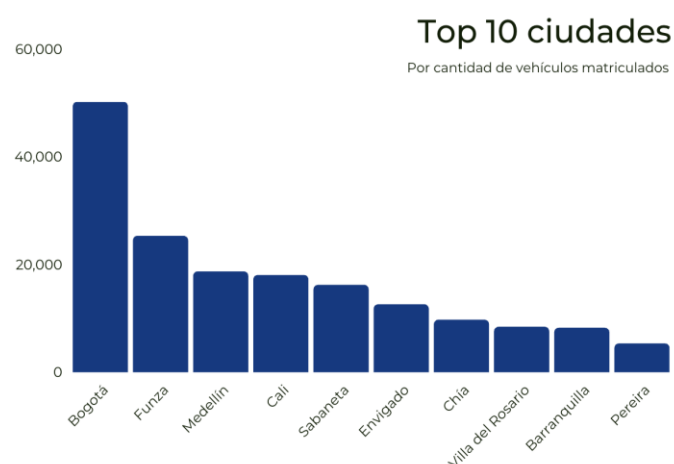
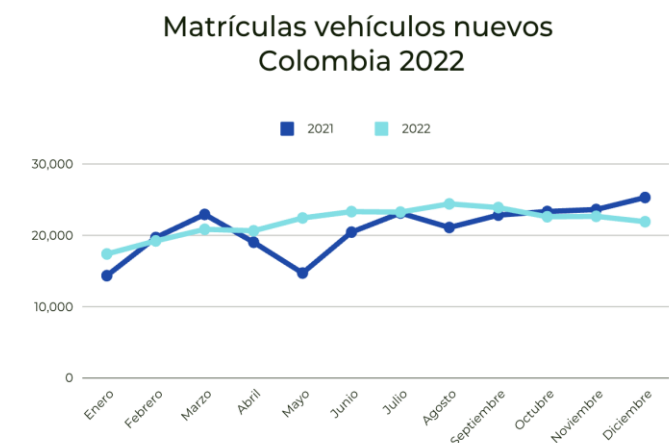
Matrículas de vehículos nuevos en Colombia

Las restricciones a la movilidad, los problemas de suministro, la escasez de insumos y los altos costos han afectado la producción mundial de vehículos, que permanece por debajo de sus niveles prepandemia, presionando los precios del sector al alza. A pesar de esto, el sector automotor en Colombia creció durante el 2022.

Con respecto a las cifras del 2021, el sector automotor tuvo un crecimiento de 4.8% con 262.595 unidades nuevas. No obstante, el crecimiento del sector estuvo por debajo de lo esperado por los empresarios al inicio del año.

De acuerdo con las cifras del Runt y cálculos de Andemos, agosto fue el mes con el mejor rendimiento con 24.410 matrículas nuevas y el balance en otros seis meses fue muy positivo. Esos números positivos generaron un aumento del 4,8 %, en ventas totales.

En contraste, diciembre, registró la cifra de matrículas nuevas más bajas de los últimos 12 años con 21.914 registros y un 13% menos que en el mismo periodo del 2021. Febrero, marzo, octubre y noviembre también registraron cifras negativas durante el 2022.



Por segmentos, se destaca la preferencia de los consumidores por los automóviles (106.026), seguido de los utilitarios (100.482) y Comercial Carga <10,5T (29.597). Las pickup fueron el único segmento en registrar cifras negativas con una caída del -13.4%

Por otra parte, las cinco marcas con mayor número de matrículas en el 2022, fueron: Renault (49.427), Chevrolet (41.079), Toyota (25.659), Suzuki (21.589) y Kia (19.066).

Con respecto a las marcas premium, Mercedes Benz se consolida líder del segmento en el 2022 con 3.097 unidades, seguido de BMW con 2.638 unidades y Audi con 1.421 unidades.

Es importante mencionar que Colombia tiene un potencial de compra de 500.000 vehículos al año, sin embargo, su índice de motorización es muy bajo ocupando la última casilla entre los países de la OECD.

De hecho, si se realiza el comparativo con otros países de América Latina, Colombia es uno de los que menos vehículos matrícula proporcionalmente con su población. El índice promedio de vehículos por cada 1.000 habitantes en América Latina es de 10 y en el país es de cinco. Chile matrícula más de 400.000 unidades al año y su población es un tercio de la colombiana. Argentina, es un país con una población similar a la nuestra y ha llegado a matricular casi un millón de vehículos.

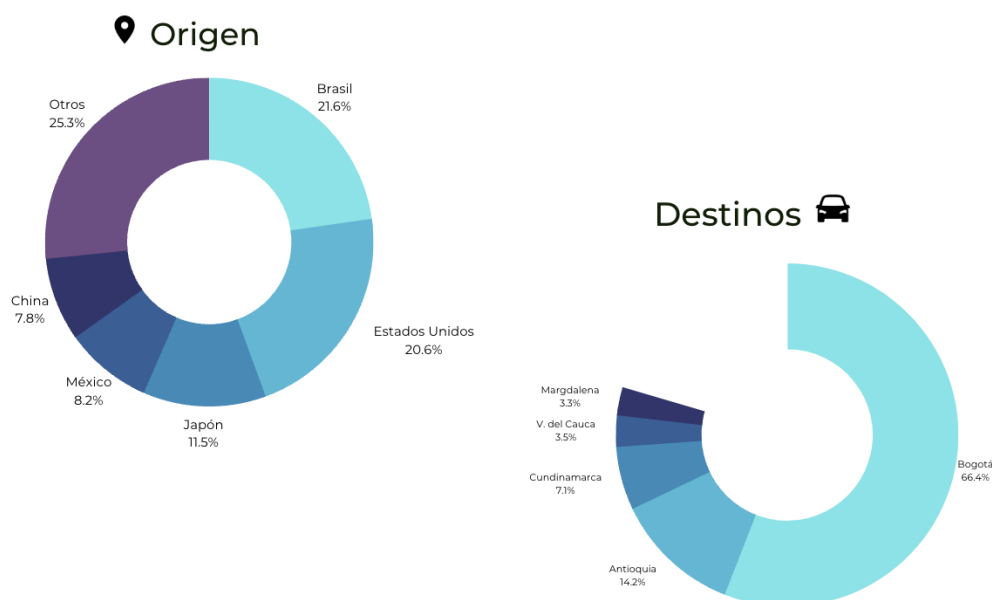
En un contexto de menor demanda del consumo por parte de los hogares en el 2023 a causa del contexto económico, el sector apunta a que las matrículas de vehículos se desaceleren en comparación con la dinámica del año anterior.

De acuerdo con la encuesta de opinión del sector automotor de Andemos, la menor dinámica del mercado automotor llevará a que en 2023 se matriculen alrededor de 241.762 unidades cero kilómetros, es decir 20.833 vehículos menos que en 2022, lo que equivale a una contracción del 7,99%.

En cuanto a los orígenes de los vehículos, según la Asociación Colombiana de Fabricantes de Autopartes (Acolfa), el alza en la importación de vehículos terminados a Colombia ha aumentado, de acuerdo con cifras de esta asociación, el 69% de las importaciones en el primer trimestre de 2022 provinieron de Brasil, China, Japón, México y Estados Unidos.

Importación de vehículos

Terminados a Colombia



Los avances de Colombia en movilidad eléctrica

La transición energética se ha convertido en una necesidad de los gobiernos en aras de alcanzar la seguridad energética, la reducción de emisiones contaminantes para mejorar la calidad de vida de las personas, así como cumplir con los compromisos internacionales para frenar el progresivo aumento de la temperatura global.

Por lo anterior, los gobiernos están desarrollando una agenda muy robusta en materia de cambio climático y transición energética, donde el sector de transporte juega un rol fundamental, en este sentido, las empresas y agremiaciones están alineando sus estrategias buscando nuevas oportunidades sostenibles de crecimiento económico.

La transición energética en el sector de transporte se refiere a la transformación de la matriz energética liberando al sector de la dependencia de los combustibles fósiles y sustituyéndolo por tecnologías nuevas y más eficientes. De manera que, el punto de partida en la descarbonización del sector serán los vehículos de combustión, y los retos son la sustitución y diversificación de energéticos, la reconversión tecnológica, la migración hacia tecnologías limpias y el incremento de la eficiencia energética de los vehículos.

En Colombia, la transición energética ha sido uno de los ejes centrales de la política pública, donde el sector de transporte juega un rol muy importante toda vez que representa el 43% del consumo final de energía del país siendo el mayor consumidor seguido por el sector residencial (27%) y el industrial (23%). Desglosando el consumo de energía del sector de transporte, los vehículos representan el 89% del consumo, seguido del transporte aéreo con el 10% y el fluvial con 1%. Según el *Plan de acción Indicativo de Uso Racional y Eficiente de la Energía – PAI*.

Desde el 2019, Colombia lleva a cabo una estrategia de movilidad eléctrica que permitirá el ascenso tecnológico del transporte en todos sus segmentos y estima que en 2030 se matriculen ante el Runt 600.000 vehículos y motos eléctricas. Para lograrlo se ha desarrollado una política pública que otorga incentivos a este tipo de vehículos, esto, se ve reflejado en las buenas cifras del segmento.

Sin embargo, la penetración de los vehículos de cero emisiones aún es muy baja en comparación a los vehículos a combustión, por lo que, aunque ganen participación en el mercado, no será suficiente para lograr la meta.

De acuerdo con estimaciones de la Asociación Colombiana de Petróleos (ACP), aun creciendo a tasas anuales del 12 % en los vehículos, a 2032, la participación de los vehículos que usan los combustibles fósiles va a ser más del 90% del parque automotor y los eléctricos no van a superar el 3 % del total.

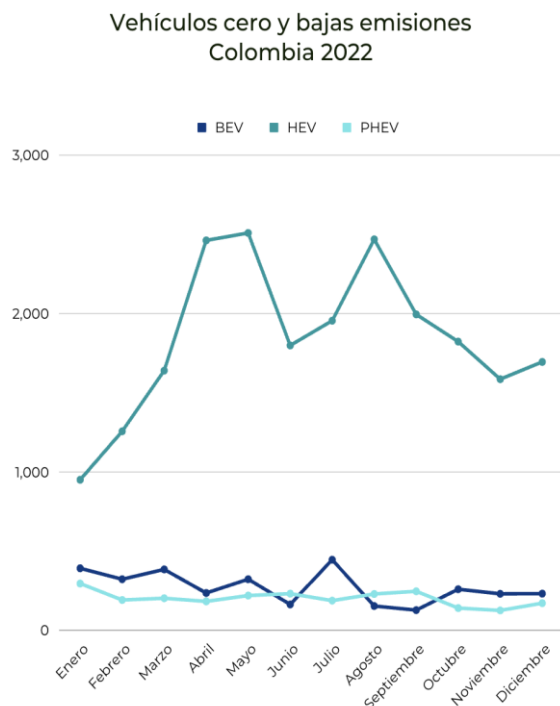
En 2022, según los cálculos de Andemos, la participación de vehículos totalmente eléctricos que circulan en Colombia equivale al 0.12% del parque automotor.

Es por esto, que se requiere que en el país se continúe incentivando el uso de combustibles y tecnologías de transición que aporten a la disminución de emisiones y contribuyendo a la mejora de la calidad del aire.

La modernización de la flota vehicular debe realizarse mediante incentivos que impulsen la renovación con nuevas tecnologías como vehículos eléctricos, híbridos, hidrógeno o dedicados a gas. Colombia tiene una matriz energética muy interesante para promover que la transición energética se adapte a los diferentes segmentos de mercado.

En este sentido, los vehículos híbridos son la estrategia adecuada en las aspiraciones de cero emisiones, toda vez que es más probable que un consumidor de un vehículo de combustión interna migre primero a un vehículo híbrido que directamente a un vehículo eléctrico, por la diferencia en precios entre estos dos y las limitaciones que pueden presentarse a raíz de la falta de condiciones adecuadas de infraestructura que permitan esta migración. Así mismo, por su precio, es la tecnología con mayor penetración y es un antepasado para que el consumidor en la próxima compra escale a uno eléctrico.

Los vehículos eléctricos e híbridos presentan una dinámica vigorosa sustentada en una creciente demanda y continuos esfuerzos de política económica, el 2022 cerró con 27.845 matrículas de vehículos de cero y bajas emisiones, equivalente a un crecimiento anual del 57.3%.



Los vehículos híbridos eléctricos (HEV) fueron los grandes protagonistas con 22.142 registros, seguidos de los vehículos totalmente eléctricos (BEV) con 3.272 y los híbridos enchufables (PHEV) con 2.430.

Pese al buen comportamiento del mercado, las cifras aún no son relevantes para lograr un verdadero impacto en el mejoramiento de la calidad del aire y la disminución de emisiones. Las principales barreras que enfrentan los países como Colombia para llegar a la meta de cero emisiones, es la brecha de precios entre los vehículos de combustión vs los eléctricos y el despliegue de la red de carga.

El desarrollo de un mercado de vehículos eléctricos e híbridos, no solo ofrecen nuevas oportunidades al comercio, sino a ensambladoras locales y fabricantes de autopartes nacionales, por lo que se requiere diseñar incentivos para impulsar la inversión en la industria nacional para el desarrollo de estas tecnologías, y de esta manera se conviertan en aliados del programa de transición energética

La política pública también exige desarrollar instrumentos adicionales para promover la demanda de vehículos eléctricos, como herramientas financieras, la infraestructura de carga y lo relacionado con la disposición de las baterías.

La falta de financiación para la operación de sistemas de transporte público de pasajeros ha dificultado la reposición de la flota y la incorporación de nuevas tecnologías vehiculares. Los ingresos percibidos vía tarifa no han sido suficientes para cubrir las inversiones de los equipos, entre otros factores está el impacto que ha tenido el COVID-19 en los volúmenes de personas transportadas.

Por otra parte, el apoyo e impulso a iniciativas como el piloto de la Unidad de Planeación Minero-Energética UPME y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para la transformación de la flota oficial de orden nacional a tecnologías de cero y bajas emisiones resulta indispensable, toda vez que la flota de vehículos oficial es la más obsoleta del país, registrando 19.4 años en promedio.

Como parte de las estrategias para incentivar la renovación del parque automotor y el ascenso tecnológico se puede implementar el pico y placa con criterio ambiental, una medida que contribuiría a controlar el número de vehículos en circulación en horas pico y ejercer un control ambiental efectivo aplicando la restricción vehicular a los vehículos de más de 10 años de circulación y no por rotación de números como se hace actualmente.

La segunda y tercera vida de las baterías de litio también abre nuevas oportunidades de negocios para proyectos fotovoltaicos a nivel residencial y otras aplicaciones que requieran del uso de estas baterías.

Otro aspecto importante, es la reglamentación del uso de combustibles ultra bajos en azufre y programas de mezclas voluntarias de biocombustibles que permitan reducir los altos niveles de contaminación del aire en las ciudades.

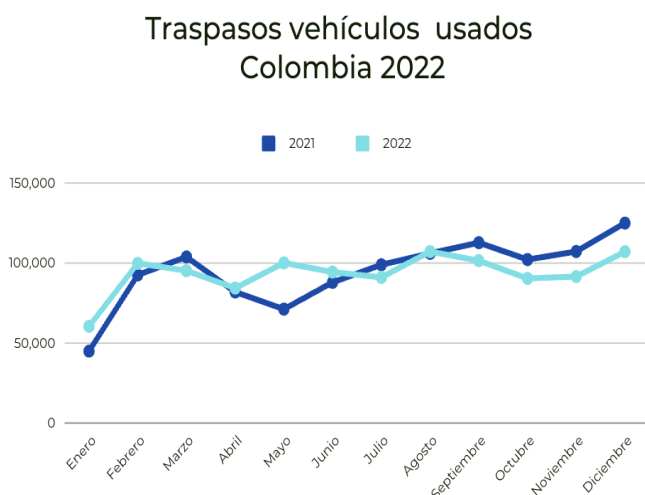
Teniendo en cuenta lo anterior, uno de los grandes retos que tiene el Gobierno del Presidente Gustavo Petro durante los próximos años es apostarle a la electrificación del sector, reconociendo la necesidad de que esta se realice a través de otras tecnologías y combustibles, así como, ofrecer incentivos y crear el entorno adecuado para que los consumidores puedan realizar el ascenso tecnológico por vehículos más nuevos y eficientes.

Finalmente, para 2023, se espera que se matriculen en el país xxxxx vehículos eléctricos e híbridos.

Cifras de traspasos en Colombia

Durante los últimos cuatro meses del 2022, el mercado de vehículos usados en Colombia sufrió caídas superiores al 10%. Pese a que normalmente el comportamiento del cuarto trimestre es superior al del resto del año, en esta ocasión fue menor que en el tercer trimestre, por lo que no se logró superar la cifra histórica de 1.135.000 traspasos alcanzada en 2021. Sin embargo, es importante resaltar que esta es la segunda mejor cifra de traspasos en la historia.

El año concluyó con 1.12 millones de traspasos de vehículos usados, 1% menos que en 2021. La contracción responde a una situación generalizada de mercados derivada de un menor consumo de los hogares por bienes duraderos, como lo confirman las Encuestas de Opinión del Consumidor de Fedesarrollo que señala una caída en los últimos meses en la disposición a comprar vehículos.



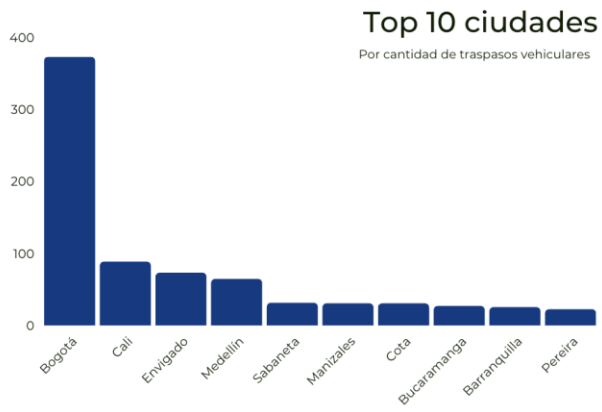
Según categorías, los automóviles registraron 652.415 traspasos, seguidos de utilitarios con 244.631, comerciales de carga menor a 10,5 toneladas con 72.059, 'Pick up' con 65.174, y taxis con 38.865. Por otra parte, los segmentos que más crecieron fueron los de comercial pasajeros (33,9%) y taxis (29,8%), como consecuencia del sistema de cupos.

Los lugares con mayor número de traspasos durante el año fueron

Bogotá (373.506), Cali (88.377), Envigado (73.054), Medellín (64.404) y Sabaneta (31.177)

En el acumulado del año, las cinco marcas con mayor número de matrículas fueron: Chevrolet (321.467), Renault (179.220), Mazda (92.864), Kia (73.442) y Toyota (62.154).

La relación de traspasos frente al registro de vehículos nuevos fue de 4,3% en el 2022, una cifra muy similar a la del 2021 que fue del 4,5 traspasos por cada matrícula nueva.

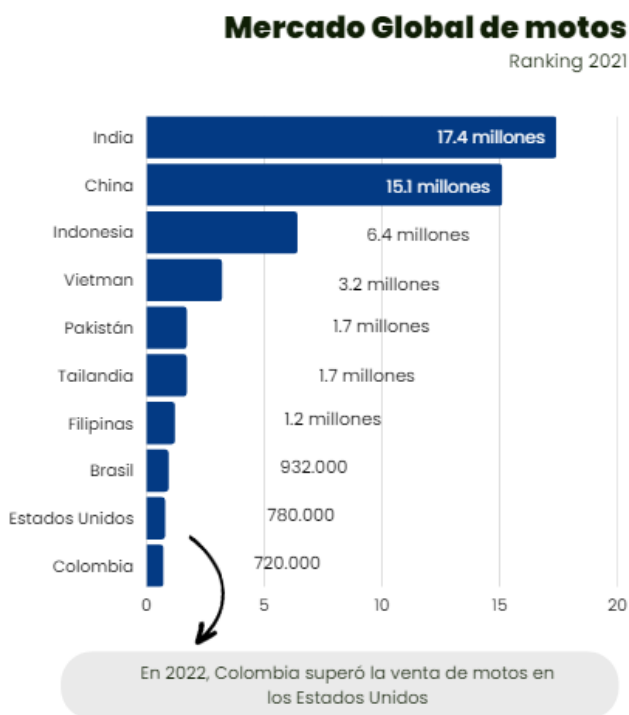


El 2023 llega con diferentes previsiones para el sector automotor. El cual se prepara para enfrentar desafíos como la inflación, el alza del dólar y otros factores de movilidad que aquejan a la ciudadanía y al segmento.

Para este año, se estima que se realicen de 900.000 a 1.000.000 traspasos en Colombia.

Cifras de matrículas de motos en Colombia

Mientras las matrículas de vehículos crecieron 4,8% en 2022, las de motocicletas aumentaron el 10,9%, totalizando 822.617 unidades, superando la venta de motos en los Estados Unidos, esto, teniendo en cuenta que en ese país se comercializan en un año 780.000 unidades, de acuerdo con los datos reportados en 2021.



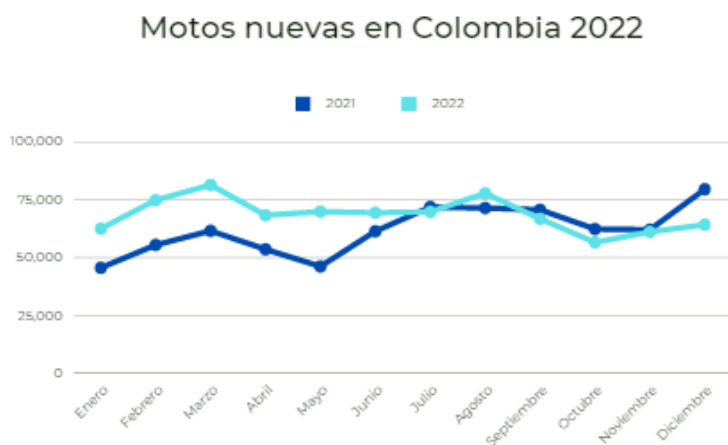
En promedio, en Colombia se venden diariamente 2.253 motos, lo que pone al país en el noveno lugar del top diez de países que más motocicletas matriculan al año.

De acuerdo con el ranking global de 2021, por encima de Colombia solamente quedó Brasil, con 930.000 motos. El mercado global es liderado por India y China, con más de 30 millones de motos entre las dos. Le siguen Indonesia, Vietnam, Pakistán y Tailandia.

Con los números reportados por el Runt, también se puede afirmar que por cada carro nuevo que se matriculó en Colombia en 2022, se matricularon tres motos.

Por su parte, las motos eléctricas observaron un aumento en ventas de apenas 0,26% al pasar de 2.681 unidades en 2021 a 2.688 en todo el 2022, mientras que las de combustión corresponden a 819.929.

Es importante mencionar, que el segmento de las motos tiene gran potencial para ser electrificado ya que son el vehículo dominante en el parque automotor, por lo que al renovarlo con motocicletas de cero emisiones se lograría contribuir a la disminución de emisiones contaminantes, la descarbonización y la reducción del consumo de combustibles.



Funza, Sabaneta, Soacha, Florida y Madrid fueron las zonas del país que mayor número de matrículas de motos registraron en el 2022.

Para 2023, se estima que se matriculen 720.000 motos nuevas.

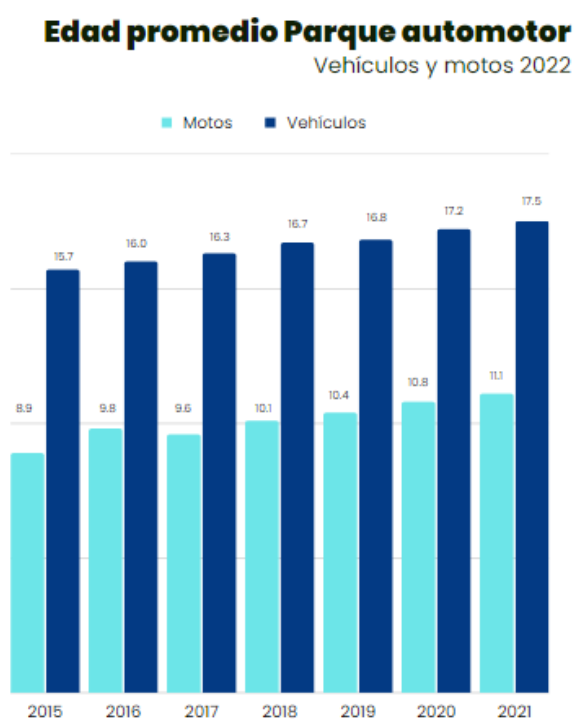


Evolución del parque automotor en Colombia

De acuerdo con cifras del Runt y cálculos de Andemos, a 2021 el parque automotor colombiano tiene una edad promedio de 17.5 años y está compuesto por 6.589.184 vehículos.

La flota vehicular de más de 10 años también registra un aumento en su participación en el parque total pasando del 56,3% en el 2018 al 62% en el 2021.

Los segmentos de mercado de mayor edad son las volquetas con 25 años en promedio, seguido por los camperos con 22,8 años, busetas con 22,5 años, camiones con 22,1 años y buses con 22 años. Las motos, registran una edad promedio de 11,1 años, la más baja del parque automotor total dada la corta vida útil que poseen las motos que circulan en Colombia.



Por regiones, la edad promedio en las 10 áreas metropolitanas más pobladas es de 16.5 años, mientras que en el resto del país se eleva a 20.9 años, situación que se presenta por la situación económica de la población rural.

Las áreas metropolitanas con el parque automotor más obsoleto son Armero (Tolima) 40.7, seguido de Convención (Norte de Santander) 40, Guarne (Antioquia) 37.4, Sitio Nuevo (Magdalena) 34.9 y Arbeláez (Cundinamarca) 34.8.

En contraste, las áreas metropolitanas con la flota vehicular más nueva son Inírida (Guainía) 2.5 años, Albania (Guajira) 3.2, La Jagua de Ibirico (Cesar) 3.3, Nariño 5.0 y Sabanalarga (Antioquia) con 5.6 años.

En las ciudades capitales como Bogotá, Medellín y Cali la edad promedio es de 16.9, 15.2 y 17.5 años respectivamente.

Cabe resaltar que, uno de los principales responsables de la degradación de la calidad del aire urbano es la obsolescencia de la flota vehicular debido a que estos motores en la mayoría de los casos no cumplen con ningún estándar de emisión y generan más monóxido de carbono y más material particulado que los motores modernos.

De acuerdo con el Departamento Nacional de Planeación, los costos en la salud asociados a la contaminación del aire urbano en Colombia ascienden a \$15,4 billones equivalentes al 1,93% del PIB de 2015 y relacionados con 10.527 muertes y 67,8 millones de síntomas y enfermedades.

Según cifras del DNP, en Bogotá, el 10,5% (3.219) del total de las muertes que se presentan en la ciudad, son atribuidas a la contaminación del aire urbano, lo que generó costos estimados en \$4,2 billones de pesos, equivalentes al 2,5% del PIB de la ciudad.

Por su parte, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, el 12,3% (2.105) del total de las muertes que se presentan en el área, son atribuidas a la contaminación del aire urbano, lo que generó costos estimados en \$2,8 billones de pesos, equivalentes al 5% del PIB del área.

En Cali, el 9,5% (1.317) del total de las muertes que se presentan en la ciudad son atribuidas a la contaminación del aire urbano, lo que generó costos estimados en \$1,7 billones de pesos, equivalentes al 5,6% del PIB de la ciudad. •

En Bucaramanga y Floridablanca, el 10,5% (484) de las muertes son atribuidas a la contaminación del aire urbano, lo que generó costos estimados en \$0,6 billones de pesos, equivalentes al 3,9% del PIB de la ciudad.

Detrás de estos indicadores hay una carga económica para el país muy grande asociada en salud pública derivada de la degradación de la calidad del aire, la accidentalidad vial por obsolescencia vehicular e impactos en la productividad del país generado por el lucro cesante por mantenimientos e ineficiencias en los viajes realizado.

Es importante mencionar que, además, parte de esta contaminación se atribuye al material particulado que expulsan los vehículos obsoletos, de ahí la necesidad de crear incentivos para promover las matrículas de vehículos nuevos más limpios y seguros con la implementación de políticas públicas con beneficios o distintivos con criterio ambiental.

Un parque automotor más eficiente y sostenible, reduce los tiempos de desplazamiento, los costos de operación de las flotas y el consumo de combustibles, así como los costos asociados a la salud pública.

La alta edad del parque automotor obedece a la larga vida que los vehículos en Colombia como consecuencia de una política pública que incentiva la tenencia de vehículos viejos, como por ejemplo la metodología para el cálculo del impuesto vehicular en función de su valor comercial como base gravable y las restricciones a la circulación sin criterio ambiental, lo que alarga su vida útil haciendo atractivo y frena la renovación del parque automotor.

De acuerdo con la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, Colombia registra uno de los índices de motorización más bajos en los países adheridos a esta organización, con 126.5 vehículos por cada mil habitantes, mientras que el promedio general es de 435.6.

Un bajo índice de motorización significa que en la medida que la clase media colombiana vaya creciendo, el tamaño de su flota vehicular se irá ajustando a los niveles promedio, impulsando la actividad económica que gira alrededor de la movilidad.

De acuerdo con cifras del estudio del impacto del sector automotor en la economía colombiana realizado por Andemos en el 2021, mientras el promedio de vehículos por cada mil habitantes del mundo es de 435,6 en Colombia registra 126,5, una de las tasas más bajas de los países OECD, lo que se explica por la larga vida que tienen los vehículos viejos en el país y por ende la baja rotación del parque automotor.

A pesar de que la flota vehicular en Colombia es pequeña, las ciudades colombianas enfrentan severos problemas en la movilidad urbana generando pérdidas en la productividad, degradación de la calidad del aire y la afectación al bienestar de los trabajadores asociados a la congestión vehicular en nuestras ciudades.

Según estudio realizado por INRIX, Bogotá ocupa el sexto lugar como la ciudad más congestionada del mundo y la primera en América Latina. De acuerdo con el estudio, una persona en Bogotá pierde en promedio 122 horas al año en el tráfico.

El reporte también identifica a Medellín y Cali dentro del top cinco de las ciudades más congestionadas en la región con 91 y 66 horas perdidas al año respectivamente.

Según el estudio del DNP, en Colombia se pierde el 2 por ciento del PIB al año por efecto de los trancones, cifra que equivale a unos 16 billones de pesos, comprometiendo seriamente la productividad y la calidad de vida de los colombianos que se ve reflejado en su salud física y mental.

Estudios psiquiátricos indican que a medida que suben los tiempos de desplazamiento entre la casa y el trabajo por cuenta de la congestión, aumentan proporcionalmente los niveles de estrés, que se traducen en un crecimiento de las patologías mentales, sobre todo en trastornos de ansiedad y depresivos muy difíciles de controlar para las empresas.

Sin duda el crecimiento de la población y el aumento de los vehículos en circulación afectan estos indicadores, sin embargo, es labor del Estado garantizar una movilidad fluida en las ciudades anticipando el crecimiento de la población, del parque automotor y de las necesidades de movilización en todos los medios de transporte.

Una de las acciones que deben ser prioridad para el Estado colombiano es la renovación del parque automotor obsoleto por vehículos más eficientes y sostenibles que reduzcan el consumo de combustibles y la emisiones contaminantes.

Por un lado, es necesario incorporar un criterio ambiental en el cálculo del impuesto vehicular que beneficie a los vehículos más nuevos y limpios ambientalmente y a su vez desincentive el uso de los vehículos obsoletos. Por otro lado, la política distrital debe contar con un marco nacional para que las restricciones a la circulación urbana contemplen el criterio ambiental; por ejemplo, que el pico y placa se aplique a los vehículos de más de 10 años; política que puede implementarse con gradualidad, iniciando con vehículos de más de 20 años, luego de 15 y luego a 10 años.

Para lograr disminuir la edad del parque automotor y contribuir a la mejora de la calidad del aire, requiere de acciones e incentivos por parte de los gobiernos departamentales y municipales que contribuyan no solo a la renovación del parque, sino también al ascenso tecnológico.

Encuesta de opinión del sector automotor

Se reduce el optimismo en los empresarios del sector automotor

Según la encuesta realizada a los empresarios del sector automotor elaborada por ANDEMOS en el mes de diciembre, el 60% de los empresarios opina que la situación económica de la empresa es buena pero menor que los resultados de las encuestas previas realizadas en el 2022.

En este sentido, el 53% de los empresarios afirmaron que la actividad de la empresa fue menor que la del mes anterior, confirmado la tendencia de contracción de la actividad empresarial.

Para los próximos doce meses, el 48% de los empresarios consideran que la situación económica del país estará igual, mientras el 35% considera que será peor y el 17% que será mejor. Las menores expectativas afectan las inversiones toda vez que el 82% de los empresarios encuestados opinan que no es un buen momento para aumentarlas y el 63% de los empresarios está enfocando sus esfuerzos en acciones de sostenimiento.

Para los próximos tres meses, el 60% de los encuestados considera que la situación económica de la empresa continuará igual, mientras el 29% considera que empeorará y el 10% que pudiera mejorar.

La encuesta realizada por Andemos, también reveló que el 57% de los empresarios prevé que en los próximos tres meses sus ventas de vehículos nuevos tenderán a disminuir, mientras el 30% opina que seguirán iguales y el 13% a aumentar.

De acuerdo con la encuesta, la estabilidad cambiaria se ha convertido en la variable más importante que pudiera afectar de manera favorable o negativamente el desempeño del sector en el 2023. Otras variables que pudieran incidir en el sector es el desempeño económico y la inflación.

En cuanto a la disponibilidad de inventarios, se evidencia una tendencia a aumentar los niveles, toda vez que el 64% de los de los encuestados manifiestan que los inventarios de vehículos nuevos ya son normales o altos y en el caso de vehículos usados, el 45% de los concesionarios manifestó tener inventarios normales o altos.

Por su parte, en el caso de repuestos de posventa, el 81% de los encuestados menciona tener inventarios normales o altos.

La encuesta también revela que el sector se ha puesto al día con las entregas pendientes de vehículos nuevos toda vez que el 53% de los encuestados afirma que el volumen actual de órdenes pendientes por entregar al consumidor es bajo y el 32% manifiesta que son normales. Esta situación se debe a que el volumen de órdenes nuevas en las vitrinas ha venido cayendo y el 53% opina de los concesionarios opina que ha sido más baja que el mes anterior y el 40% igual que el mes anterior, mientras el 7 % indica que fue más alta.

En cuanto a las expectativas de mercado para el 2023, el 67% de los encuestados opina que el desempeño del mercado será menor que en el 2022 con un estimado promedio de 241.762 vehículos nuevos una caída esperada del 8%

El 58% de los encuestados prevé que en los próximos tres meses los precios de los vehículos nuevos tenderán a aumentar mientras el 38% a seguir iguales y el 4 por ciento a disminuir.

[Vea aquí los resultados completos](#)

Normativa ambiental





Anuario del sector automotor