



FRENAZO AUTOMOTOR: PRECIOS SUBEN, VENTAS BAJAN, SUMAN REGULACIONES Y CRECE RIESGO DE obsolescencia

Autops eléctricos y chinos se benefician del nuevo escenario



De acuerdo con las cifras de la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC), la venta de autos nuevos ha disminuido 8,1% a julio frente a igual periodo de 2023. Este año se han comercializado 167.573 vehículos, una cifra menor a los 182.262 vendidos hace doce meses. Sin embargo, los precios de los cerro kilómetros han aumentado. Según la información del Instituto Nacional de Estadísticas (INE), hasta julio, los autos nuevos habían subido 2,6%.

La ANAC explica que este aumento responde a cuatro factores. El primero es la desaceleración económica. “La inflación, el alza en las tasas de interés, el alto tipo de cambio para la importación y el encarecimiento del costo de vida han impactado la confianza del consumidor”, explica Federico Muñoz, gerente comercial de Changan Chile. En el sector están alertas: si no hay reactivación se puede caer en la obsolescencia del parque vehicular y caducidad de modelos. Si bien en la actualidad Chile tiene la tasa de autos más joven de América Latina, con un promedio de 9,8 años de antigüedad, la cifra se está estancando, señalan en ANAC.

Hoy, cerca del 80% de los autos nuevos se compran con algún tipo de financiamiento; crédito de consumo o automotriz. Cristián Garcés, gerente general de BYD Auto Chile, explica que, “los créditos son más caros, lo cual no permite que las personas que tienen una renta más acotada cumplan con las exigencias”.

En segundo lugar, también ha influido el impuesto a los autos “de lujo” que se aplica desde 2023, y que implica un pago anual de 2% del valor a los vehículos que superen los \$46 millones. En tercer lugar, las nuevas normas de seguridad vehicular para evitarlos robos; grabado de espejos, patentes cero días, enrolamiento de concesionarios, han impactado en los precios.

Por último, en el gremio apuntan a los cambios en las normativas. A la nueva legislación internacional de emisiones, Euro

En la Asociación Nacional de Automotriz (ANAC) explican que el fenómeno se debe a la contracción económica y a las nuevas normas de emisiones. Afirmar que la incertidumbre ha aumentado por el atraso en implementar el nuevo reglamento de estándar de eficiencia energética. • **BENJAMÍN COURT**

6c, que entrará en vigor el 30 de septiembre de 2025 y, a la publicación del nuevo reglamento de la Ley de Eficiencia Energética.

Multas de nueva ley

El gremio también responsabiliza a la demora en la publicación del reglamento, que fija multas a los importadores automotrices en la Ley de Eficiencia Energética.

Promulgada en 2021, la normativa busca promover la renovación del sector automotriz, con vehículos más eficientes que reduzcan el consumo de combustibles fósiles y bajar las emisiones de gases de efecto invernadero. Faculta al Ministerio de Energía para fijar estándares de emisiones en tres categorías de vehículos: nuevos livianos, medianos y pesados. De no cumplirse, hay millonarias multas.

PROYECTAN que solo este año las multas por la nueva ley de eficiencia energética bordeen los US\$ 100 millones, monto similar a lo que recauda el impuesto verde en un año.

La norma registrará desde este año para los vehículos livianos, luego que se publique en el Diario Oficial en los próximos días. Exige un rendimiento promedio de referencia de 18,8 km/l de gasolina en el periodo 2024 – 2026. Desde 2030 sube a 28,9 km/l. En la ANAC aseguran que ninguna marca será capaz de cumplir ese estándar. Sus simulaciones dan cuenta que podrían estar expuestos a multas por US\$ 415 millones a 2030, las cuales comenzarán a cobrarse este 2024, aunque empezarán a pagarse en 2026.

Indican que esto ha derivado en que no haya importaciones de ciertos autos y, en aumento de precios. Existe temor en el sector, ya que proyectan multas por unos US\$ 100 millones para este año, monto similar a

lo que recauda anualmente el impuesto verde. La exigencia de los 18,8 km/l afectará —dicen en la industria— a más del 50% de los modelos livianos disponibles.

“Es una multa cara, pero todos los procedimientos tenían que estar antes de marzo, para así poder conocerlos e informarlos a las fábricas en 28 lugares del planeta antes de que entrase en vigor”, explica Diego Mendoza, secretario general de ANAC. Esto generó —subraya— incertidumbre en el mercado. Los importadores no tuvieron información clara para organizar, a principios de año, los volúmenes de vehículos, incluso algunas marcas decidieron no traer a Chile ciertos modelos.

En cambio, desde el Ministerio de Energía sostienen que los reglamentos se han publicado dentro de los plazos legales.

Este año, el Ministerio de Energía emitirá un informe preliminar de cumplimiento realizado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Luego, a comienzos de 2025, se publicará el definitivo que evalúa los resultados del primer periodo de vigencia. Y la Superintendencia de Electricidad y Combustible (SEC) iniciará el proceso de cobro en 2026.

Con la implementación de esta medida, Chile se convertirá en uno de los países más exigentes en normas de consumo vehicular. Por ejemplo, en 2024, el estándar chileno será más exigente que el de India y China, ambos países fabricantes.

Sin bien lo supera el estándar europeo, Europa tiene un lineamiento de 15 años, desde 2015 a 2030. En cambio, Chile solo de seis, de 2024 a 2030. En 2030, la exigencia chilena será mayor que la de Corea del Sur o Estados Unidos. En este escenario, los autos eléctricos ganan terreno. Las inscripciones de vehículos con tecnologías de cero y bajas emisiones registraron un incremento de

106,4% al primer semestre, con 7.268 unidades vendidas. Solo en junio la expansión fue de 125,8%. “El mercado está en el momento de inflexión, estamos justo en la etapa en que el volumen empieza a duplicarse año a año”, explica Cristián Garcés, gerente general de BYD Auto Chile.

Ahora, el objetivo de las marcas es elevar los puntos de carga que hoy escasean.

Autos chinos, los favorecidos

En los últimos cinco años, las marcas chinas triplicaron su presencia en Latinoamérica. Si en 2019 eran US\$ 2.182 millones, en 2023 alcanzó los US\$ 8.564 millones, convirtiéndose en el principal proveedor de la región, según el Centro de Comercio Internacional (ITC, en inglés). En Chile, su crecimiento ha sido paulatino. De acuerdo con las cifras de ANAC, hay 29 marcas chinas y han vendido 50 mil autos en el año; representan 40% del mercado nacional.

Sus representantes señalan que la crisis en la venta de 0 kilómetros les ha favorecido, y que el público chileno confía cada vez más. “Las marcas chinas han dado un salto significativo en términos de calidad, tecnología y seguridad (...). Esto ha permitido que los consumidores perciban los vehículos chinos como opciones confiables y competitivas”, enfatiza Federico Muñoz, gerente comercial de Changan Chile.

Otro de los favorecidos han sido los autos usados. Según datos de la Cámara Nacional de Comercio Automotriz de Chile (Cavem), las ventassuperaron las 600.000 unidades a julio, un aumento del 3,2% frente a igual lapso del año anterior.

“Por cada auto nuevo que se vende, se venden entre 5 y 6 usados en el mercado chileno”, comenta Pablo Paredes, *general manager* de Kavak Chile. “Los autos usados se están volviendo más atractivos que los nuevos debido a su precio más accesible”, agrega Daniel McCleary, *general manager* de OLX Autos Chile.

En la industria advierten, no obstante, que la creciente demanda de usados podría provocar un alza de precios, lo que frenaría el crecimiento actual.