

MARCO GUTIÉRREZ V.

Importantes cambios se han registrado en los últimos años en la conformación de los distribuidores o importadores de marcas automotrices globales que tienen presencia en Chile. Conocidos grupos chilenos han salido del negocio, tras vender sus empresas o participaciones a actores extranjeros que tienen desarrollado el negocio a gran escala, con presencia en varios continentes.

Las transacciones que se han registrado en el rubro han resultado en que casi 4 de cada 10 vehículos nuevos que se venden en el país son distribuidos por grupos europeos. Se trata de una firma de origen inglés, una española y otra cuya sede está en Austria.

Los protagonistas

Los expertos suelen destacar que el mercado automotor chileno es uno de los más competitivos a nivel mundial. Actualmente, las marcas de vehículos livianos y medianos son 78 en el país y se espera que superen las 80 a fines de año. En tanto, los modelos y versiones disponibles totalizan 1.712, casi 4% más que en 2023, según la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC).

Actualmente, Toyota lidera el mercado con el 7,7% de las ventas, siendo esta marca representada en el país directamente por su fabricante. Al revisar cuál es el mayor distribuidor y retailer automotor en Chile, aparece la empresa inglesa Inchcape, que a octubre de este año totaliza el 24,61% del sector, con 17 marcas de vehículos livianos y medianos.

Inchcape se expandió en el país, por ejemplo, tras comprar Derco a la familia Del Río, un negocio que se conoció a mediados de 2022 y concluyó en enero de 2023. La otra adquisición que hizo fue de Ditec, antes ligada a Sebastián de Cárcer y Cristóbal Lira, operación iniciada en 2021 y completada con el 100% de las acciones este año.

En tanto, en octubre pasado, el grupo chileno Sigdo Koppers anunció la enajenación del 40% —en 180 millones de euros— que posee en Astara Latam, sociedad a través de la cual participa en el mercado automotor en Latinoamérica. El restante 60% pertenece a la sociedad española Astara Mobility, que fue la que adquirió la participación (40%) de SK.

Astara es el nombre que a ini-

Importantes cambios se han registrado en los últimos años en la importación de vehículos:

Cuatro de cada 10 autos nuevos que se venden en Chile son distribuidos por grupos europeos

Los concesionarios que atienden a público admiten una nueva "cultura de trabajo" con las compañías internacionales.

cios de 2022 adoptó el distribuidor global de autos continuador de SKBergé, de la chilena Sigdo Koppers y la española Bergé Automoción. Sigdo Koppers entró al negocio automotor en 1986 con la creación de Comercial Itala. En tanto, el grupo español Bergé y Sigdo Koppers comenzaron su alianza alrededor del año 2000 con la distribución de automóviles en Chile. Desde entonces, han expandido el negocio de distribución y *retail* en Argentina, Bolivia, Colombia y Perú. Astara explica el 11,62% de la comercialización de autos en el país con 15 marcas (ver infografía).

Otro actor de origen europeo es Porsche Chile, brazo operativo de Porsche Holding Salzburg (con sede en Salzburgo, Austria), importador y distribuidor de las marcas del Grupo Volkswagen, que opera en 23 países de Europa, además de Colombia, Chile, China, Malasia, Singapur y Japón. La firma, que está en el mercado local desde 2013 —tras suceder al grupo local Maco—, tiene el 2,60% de las ventas a nivel nacional.

Consolidación en la industria

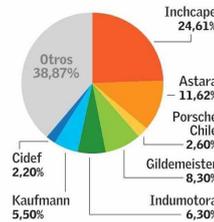
En la industria automotriz admiten que en Chile se vive un proceso de consolidación de la distribución, que apunta a la búsqueda —de parte de los fabricantes— de eficiencias e inversión en tecnología, entre otros.

"El proceso de consolidación de los actores presentes en la cadena de distribución automotriz, tanto a nivel de distribuidores como de concesionarios, es un fenómeno de carácter global donde Chile no es una excepción. Tiene su origen en la necesidad creciente de inversión en tecnología, en procesos y en capital hu-

Los principales distribuidores extranjeros y de origen local

Vehículos livianos y medianos. Cifras a octubre de 2024.

Unidades	% participación
Grupo Inchcape (Incluye Ditec, Derco, Williamson Balfour Motors)	
Suzuki	16.269 6,50%
GWM	11.729 4,70%
Changan	8.137 3,30%
Mazda	6.783 2,70%
Subaru	5.110 2,00%
JAC *	4.083 1,60%
DFSK	2.512 1,00%
BMW	2.343 0,90%
Renault	1.592 0,60%
Geely **	1.558 0,60%
Volvo	1.089 0,40%
Land Rover	228 0,10%
Porsche	219 0,10%
Mini	265 0,10%
Jaguar	44 0,01%
Rolls-Royce	S/I S/I
Haval	S/I S/I
Total	61.961 24,61%
Grupo Astara	
Mitsubishi	9.042 3,60%
Chery	6.063 2,40%
SsangYong	3.249 1,30%
RAM	2.907 1,20%
JMC	2.578 1,00%
GAC Motor	2.218 0,90%
Jeep	973 0,40%
BYD	852 0,30%
Exeed	720 0,30%
Fiat	604 0,20%
Alfa Romeo	48 0,01%
Ferrari	19 0,01%
Maserati	18 0,01%
Bentley	1 0,00%
Dodge	S/I S/I
Total	29.292 11,62%
Porsche Chile	
Volkswagen	4.411 1,80%
Audi	667 0,30%
Cupra	576 0,20%
Skoda	511 0,20%
Seat	209 0,10%
Total	6.374 2,60%



Unidades	% participación
Grupo Gildemeister (Incluye Automotores Fortaleza)	
Hyundai	16.867 6,80%
BAIC	1.428 0,60%
Mahindra	780 0,30%
SWM	797 0,30%
Shineray	569 0,20%
JIM	290 0,10%
Total	20.731 8,30%

Unidades	% participación
Indumotora	
Kia	15.739 6,30%
Landking	4 0,00%
Total	15.743 6,30%

Unidades	% participación
Grupo Kaufmann (Incluye Andes Motor)	
Maxus	6.837 2,70%
Jetour	3.573 1,40%
Mercedes Benz	1.974 0,80%
Kaiji	823 0,30%
Karry	663 0,30%
Neta ***	3 0,00%
Smart	S/I S/I
Total	13.873 5,50%

Unidades	% participación
Cidef	
Foton	3.695 1,50%
DFM	1.441 0,60%
ZNA	149 0,10%
Total	5.285 2,20%

*Será representada por Gildemeister.
 **Será distribuida por Geely Chile.
 *** Recién anunciada su representación

Fuente ANAC y El Mercurio

EL MERCURIO

mano, que a su vez viene acompañado por una comprensión de los márgenes involucrados en la cadena de valor", comenta José Saval Galiana, director ejecutivo de Astara Latam.

En la misma línea, Laura Viegas, directora de Comunicaciones y Sostenibilidad de Inchcape Américas, afirma que "estamos viviendo un proceso de consolidación de la industria de distribución automotriz, donde los fabricantes de equipos originales buscan rutas más sostenibles y eficientes para llegar a los mercados. América Latina, y particularmente Chile, representa una gran oportunidad de crecimiento. Aunque la tasa de motorización y la penetración de vehículos de nuevas energías aún son bajas, los PIB locales siguen creciendo y los competidores tienden a ser empresas más pequeñas, lo que crea espacio para que grupos extranjeros, como Inchcape, puedan expandirse y fortalecer su presencia".

El cambio en Gildemeister

Otro distribuidor relevante en el país es el Grupo Gildemeister, que explica 8,30% del mercado, considerando las operaciones de su firma Automotores Fortaleza. Cuando en abril de 2021 este conglomerado entró al Capítulo II en Estados Unidos para enfrentar sus deudas, estaba controlado por las familias Lessmann, Puntos Gildemeister y Baumann.

Hoy son fondos de inversión estadounidenses los que dominan en Gildemeister —en casi un 80%—, siendo Elliot el de mayor participación accionarial. Cuenta con un directorio principalmente independiente y con una administración local.

"Chile es un mercado dinámico, que en el último tiempo ha experimentado un constante ingreso de marcas nuevas. Debido a la extensión geográfica del país y a la necesidad de entregar confianza y garantías de servicio a los clientes, lo más natural es que los fabricantes escojan a representantes con capacidad de dis-

tribuir y dar cobertura a lo largo del territorio, sumado a que sean importadores conocidos, valorados y que generen confianza con el público", comentó Marcello Marchese, CEO de Gildemeister.

En diciembre próximo, este grupo asume la representación de la firma JAC.

Impacto en concesionarios

En el sector de los concesionarios automotrices —las firmas que operan los locales de venta a público— reconocen efectos en la actividad a raíz de la expansión de distribuidores internacionales en el país.

El presidente de la Cámara de Comercio Automotriz de Chile (Cavem), Martín Bresciani, señala que los concesionarios se han visto enfrentados a cambios en la "cultura de trabajo" con los distribuidores globales, en temas de formalidad de los procesos y también de trato cotidiano.

Bresciani comenta, por ejemplo, que antes, con distribuidoras en manos de empresarios chilenos, las concesionarias podían documentar las adquisiciones a plazo de los vehículos. Eso ya no corre y se debe cancelar "al día".

Asimismo, indica que, por temas de *compliance*, ya no es sencillo que un concesionario tome un café con el gerente general de la distribuidora para analizar el sector. Esa práctica antes era habitual.

En el rubro de los concesionarios, también comentan que las firmas extranjeras no valoran tanto los años de trayectoria de un operador, sino que le vaya bien en los números del negocio.

Bresciani destaca que los concesionarios tradicionales tienen mejores resultados cuando abren y operan locales, a diferencia de cuando los distribuidores atienden directamente al público.

Inchcape, Astara y Gildemeister coinciden en que la consolidación en la distribución automotriz seguirá en Chile, en la búsqueda de parte de los fabricantes de mayores eficiencias, operaciones sólidas y altos estándares.

