

Fecha: 14-08-2025
 Medio: El Mercurio
 Supl.: El Mercurio - Cuerpo B
 Tipo: Noticia general
 Título: Autos eléctricos: Chile sigue atrasado frente a mercados como Colombia y Ecuador

Pág.: 16
 Cm2: 435,3
 VPE: \$ 5.718.506

Tiraje: 126.654
 Lectoría: 320.543
 Favorabilidad: ☐ No Definida

Pese al fuerte incremento en las ventas de unidades nuevas

Autos eléctricos: Chile sigue atrasado frente a mercados como Colombia y Ecuador

MARCO GUTIÉRREZ V.

Las ventas de vehículos híbridos y eléctricos —que son menos contaminantes o no emiten— siguen creciendo en Chile y representan poco más del 10% del mercado total de automóviles nuevos comercializados este año. Sin embargo, pese al avance, el país sigue atrasado en esta materia si se compara con otros mercados de América Latina, como Brasil, Colombia y Ecuador.

En julio pasado, la venta de vehículos nuevos de cero y bajas emisiones en Chile superó por primera vez en un mes las 3.000 unidades —tras inscribirse 3.022 automóviles—, con un crecimiento de 134,6% anual. Con ello, en los siete primeros meses de 2025 se comercializaron 17.817 unidades híbridas y eléctricas, un salto de 108,2% en comparación a igual lapso de 2024, según la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC).

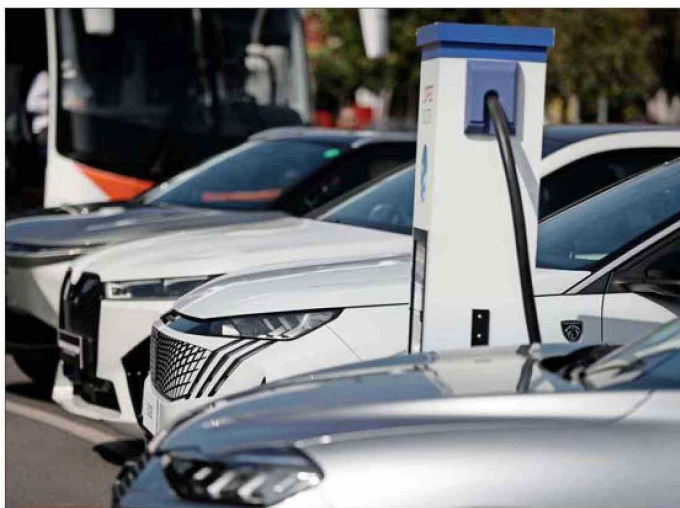
Comparaciones

Chile registra solo 2,6% de venta de vehículos enchufables (100% eléctricos e híbridos con conexión a red) y 7,9% de no enchufables (híbridos convencionales y microhíbridos). En Latinoamérica, Colombia y Brasil muestran mayor penetración de vehículos electrificados.

En Colombia, 7,7% de los vehículos vendidos son enchufables y 24,8% híbridos. En Brasil, la participación de las unidades que se alimentan con electricidad explican el 6,5%, más que duplica a Chile, indicó la ANAC.

En Ecuador, los modelos híbri-

Potenciar la red de cargadores mediante una política pública y generar incentivos a la compra orientada a las personas y empresas son algunas de las demandas del sector.



La venta de autos 100% eléctricos e híbridos enchufables entre enero y julio sumó 4.434 unidades, un avance de 72,5% anual.

dos y eléctricos suman casi 17% del mercado de unidades nuevas vendidas este año, según datos de la Asociación Latinoamericana de Distribuidores Automotores (Aladda).

Uruguay (20%) y Costa Rica (19%) también exhiben una participación superior a la de Chile. Con una cuota de híbridos y eléctricos similar a la del mercado nacional aparecen Guatemala (9,8%) y México (9%), según Aladda.

Por debajo de Chile están Argentina (3,5%), Perú (4,3%) y Paraguay (7,6%).

En Europa, en tanto, Portugal registra el 31% de sus vehículos

enchufables y el 21,1% posee algún nivel de hibridación. En España, el 16,3% son eléctricos y 35% electricificados no enchufables.

En otros países, la mayor demanda de este tipo de automóviles ha estado ligada al efecto de medidas impulsadas por los gobiernos.

En Brasil, el mes pasado se anunció que se reducirá la tasa de impuesto a vehículos de energías limpias, en particular a los fabricados en ese país, para fomentar la producción local en medio de proyectos como el de la china BYD. Por otra parte, se adelantó de julio de 2028 a enero de 2027 el aumento arancelario para eléctricos e híbridos importados, que deberán pagar una tasa del 35%.

Colombia, en tanto, impulsó

este mercado en 2019 cuando redujo a cero el arancel para los autos eléctricos, mientras que los modelos a combustión pagan el 35%, comentó el secretario general de la ANAC, Diego Mendoza. Asimismo, en esa nación existen estacionamientos preferenciales para las unidades enchufables y en algunas ciudades se les permite circular todos los días de la semana sin restricción.

Ecuador, a su vez, anunció recientemente una matrícula de solo US\$ 10 para los vehículos eléctricos, menor que los US\$ 30 a US\$ 100 actuales. A lo anterior se añaden programas de renovaciones de flotas, dijo Mendoza.

Las barreras locales

En el sector automotor identifican dos grandes barreras que impiden el avance de la electromovilidad en vehículos particulares. Una de ellas es la falta de una política de Estado para desarrollar una red amplia de cargadores, que incluya a las autopistas concesionadas, áreas de descanso en rutas y aeropuertos. "Falta una dirección desde el aparato público, que en estos cuatro años no ha habido", afirmó Mendoza.

La otra traba está ligada a incentivos a la compra para las personas y empresas. En ese sentido, en el rubro plantean incentivos tributarios para las compañías que adquieran flotas de vehículos no contaminantes. También se pide retomar la exención total del pago del permiso de circulación.

CRÍTICA
 En el rubro automotor afirman que no ha existido una política pública de cargadores en los últimos cuatro años.