

MARCO GUTIÉRREZ V.

Pese a que las ventas de autos nuevos en los últimos dos años han retrocedido, el parque de vehículos motorizados sigue avanzando, pero más lento.

En 2024 se registraron 6.592.807 unidades motorizadas a nivel nacional, un avance de 2,9% anual, según datos recientes del Instituto Nacional de Estadísticas (INE). Lo anterior implicó una "desaceleración" respecto del incremento de 4,6% observado en 2023.

La Región Metropolitana concentró el 37% de los vehículos con motor, nivel similar al observado el ejercicio previo y al de inicios de esta década, cuando el parque de vehículos motorizados rondaba los 5,47 millones de unidades. El periodo 2020-2024 se sumaron al parque automotor poco más de 1,1 millones de unidades.

Lideran autos, station wagon y todoterrenos

Del total motorizado a 2024, destaca que el 65,9% (4.346.034) son automóviles, station wagon y todoterrenos; el 18,7% (1.231.691) permisos de circulación correspondió a camionetas, y el 4,1% fueron motocicletas y similares (268.012 permisos). El resto incluye taxis, colectivos, minibuses, buses y camiones.

A la vez, otro porcentaje menor (134.665 unidades) corresponde a vehículos no motorizados, donde el 65,7% son remolques y semirimolques.

El INE comentó en su reporte que las cifras de los últimos cinco años indican un crecimiento constante de los vehículos electrificados (eléctricos e híbridos), los que totalizaron 33.853 unidades. De todos modos, esto representa apenas 0,5% del total de vehículos motorizados.

La segunda región con mayor cantidad de vehículos con motor es Valparaíso, con 699.402 unidades registradas. Le sigue el Biobío con 544.028 unidades.

El parque automotor se desaceleró en 2024 y solo se expandió 2,9%

Vehículos motorizados superan los 6,5 millones: en últimos cuatro años se añadieron 1,1 millones de autos

Expertos abordan la conveniencia o no de mejorar la tasa de motorización del país, que bordearía los 3,05 habitantes por automóvil.

Vehículos motorizados por región

Región	2024	Variación %	2020
Arica y P.	91.634	-4,9	15,5
Tarapacá	165.070	3,7	28,6
Antofagasta	181.867	2,4	12,0
Atacama	107.233	0,2	12,0
Coquimbo	286.933	1,4	22,8
Valparaíso	699.402	-0,2	20,4
RM	2.442.537	3,2	15,4
O'Higgins	393.618	2,8	23,8
Maule	540.730	6,6	33,0
Ñuble	192.018	2,8	22,0
Biobío	544.028	1,9	21,1
La Araucanía	318.677	4,8	22,3
Los Ríos	147.059	4,6	30,0
Los Lagos	332.052	4,1	25,2
Aysén	57.963	4,7	40,7
Magallanes	91.986	4,2	31,1



Efecto de renovación y apps de transporte

Sobre las razones de la desaceleración en el incremento del par-

que automotor, Louis de Grange, decano de la Facultad de Ingeniería y Ciencias de la Universidad Diego Portales (UDP) y expresidente de Metro, comentó que

"creo que una explicación para ello ha sido la consolidación de aplicaciones tipo Uber, que presentan alternativas atractivas para usuarios habituales del automóvil, más flexibles e incluso baratas en el largo plazo".

Añadió que "muchas personas que viajan de noche o en lugares desconocidos".

Diego Mendoza, secretario general de la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC), señaló que "debemos tener en consideración que lo que más ha ocurrido es la renovación del parque, esto es, salida de vehículos viejos, inseguros y contaminantes. En 2024 fueron 152.013 los vehículos que dejaron de circular, más que los 84.000 de 2023. Esto es una buena noticia porque sumado a las 302.000 incorporaciones de vehículos nuevos, con la norma anticontaminante Euro 6b y con las últimas medidas de seguridad, nos entrega un parque que se renueva con modelos más eficientes, más seguros y mantiene (Chile) la punta de lanza en América Latina con una antigüedad promedio de solo 10 años, que está bastante bien".

De todos modos, Mendoza sostuvo que "la tasa de renovación del parque debiese estar en torno a 4%. Eso sería el ideal para seguir incorporando modelos

eficientes y descontinuar a los autos inseguros". Agregó que "nos preocupa el ingreso (al país) de autos usados dentro de nuestras calles, algo que está prohibido por ley, pero que el año pasado explicó 20.852 inscripciones, algo similar a la venta de un mes de cero kilómetros".

Desafíos y debate por motorización

En Chile, la tasa de motorización en 2024 llegó a 3,05 habitantes por vehículo motorizado, considerando la proyección de población del INE para 2024. Mendoza destacó que se debe "mejorar la tasa de motorización para asejarnos a países europeos, donde en general es de un vehículo cada dos habitantes. Esto último no es sinónimo de un uso indiscriminado del vehículo, sino lo contrario. A medida que crece el parque y que las familias tienen más de un vehículo por casa, el uso de cada automóvil es proporcionalmente menor, comienza a convivir con otros medios de transporte, como el público, y eso hace que la movilidad sea más inteligente, sostenible y segura".

Pero Paula Bunster, presidenta de la Comisión de Transporte del Colegio de Ingenieros, advirtió que el dato de la tasa de motorización "no debe interpretarse" como un tema a mejorar. Afirmó

que "el objetivo país debe ser más accesibilidad con menos externalidades, no más autos per se. El desafío no es subir dicha tasa, sino que asegurar el acceso a un transporte confiable y una adecuada convivencia vial".

Bunster aseguró que respecto del avance del parque automotor, "el desafío ya no es construir más pistas, sino gestionar mejor el uso de la calle". Indicó que la falta de gestión junto a ingresos al alza, expansión urbana y acceso a créditos automotrices son factores que ayudan a impulsar la motorización.

Louis de Grange afirmó que el principal desafío con relación a la cantidad de autos, "pasa por abordar políticas de estacionamiento en determinados lugares de la ciudad. Específicamente, en puntos céntricos muy congestionados debieran eliminarse estacionamientos de superficie y ser reemplazados por aparcamientos subterráneos pagados, de tal forma que el automovilista internalice el costo de su decisión".

Sobre el futuro de la electromovilidad, el académico indicó que "la renovación eléctrica seguirá aumentando de manera gradual, aunque lento".

Bunster indicó que la infraestructura y el costo inicial son barreras para la electromovilidad. Instó a fortalecer la red eléctrica, con puntos de carga obligatorios en edificios, cargadores en todas las comunas, medidores inteligentes, programas de vehículos de reparto urbano, entre otros.