



ANAC

Asociación Nacional
Automotriz de Chile A.G.



INFORME DE VENTAS VEHÍCULOS CERO Y BAJAS EMISIONES

Septiembre 2022

VENTAS DE VEHÍCULOS CERO Y BAJAS EMISIONES REPRESENTAN EL 1,4% DE LAS VENTAS DE VEHÍCULOS LIVIANOS Y MEDIANOS A SEPTIEMBRE

- Gremio anticipa un año 2023 de crecimiento para este tipo de modelos, con cifras que rondarían los 4.500 a 5.000 unidades nuevas inscritas.
- El sistema RED ha incorporado un 43,5% de su nueva flota de buses en 2022 utilizando modelos 100% electrificados.

Mercado de vehículos livianos y medianos de cero/bajas emisiones

En el marco de la inauguración de Experiencia E -feria internacional de electromovilidad, energías renovables y sostenibilidad- que patrocina ANAC A.G., la asociación gremial informa que pese al freno de la actividad económica que ha sufrido el país, la venta de vehículos cero y bajas emisiones continúa dando señales positivas con 570 unidades comercializadas durante el mes de septiembre. Esta cifra representa un incremento de 48% al compararse con el mismo mes del año anterior.

Así, los primeros nueve meses del año acumularon 4.741 unidades vendidas con un crecimiento de 111%, con respecto al mismo período de 2021. La cifra acumulada es, entonces, representativa del 1,4% de las ventas generales de vehículos livianos y medianos en todo 2022 (cifra ascendente a 332.495 unidades según datos de ANAC A.G.).

Estos resultados se explican, en gran medida, por la mayor conciencia existente en la población y en las empresas de la necesidad de adquirir vehículos cada vez más eficientes que contribuyan a reducir las emisiones, así como a la creciente oferta de vehículos cero y bajas emisiones disponibles en el país. Actualmente se ofrecen en Chile 44 modelos entre 100% eléctricos (BEV) e híbridos con recarga exterior (PHEV), de los cuales 23 son modelos SUV, 14 modelos de vehículos de pasajeros y 7 modelos de vehículos de trabajo (comerciales y camionetas pick up).

Y el recién aprobado proyecto de ley que establece un permiso de circulación rebajado para estos vehículos es una buena noticia para fomentar estas tecnologías, especialmente si a ello se agregan otros incentivos propuestos para la compra de vehículos eléctricos, como la eliminación de aranceles aduaneros, sistemas diferenciados de circulación y estacionamientos dedicados para este tipo de vehículos, la adopción de una placa patente única y el necesario desarrollo de la red de carga capaz de soportar el crecimiento del parque eléctrico, entre otros.

Al analizar los resultados de septiembre por tipo de vehículo, los híbridos convencionales (HEV) fueron los que registraron la mayor venta de unidades con 278 unidades. Le siguieron los microhíbridos (MHEV) con 175, los vehículos 100% eléctricos (EV) con 83 y los híbridos enchufables (PHEV), con 34 inscripciones.

Mientras que al analizar el desempeño por segmentos, los SUV se mantienen como los favoritos de los consumidores con 446 unidades vendidas durante el mes pasado. Luego las camionetas pick up con 44, los vehículos comerciales con 43 y finalmente los vehículos de pasajeros con 37.

Proyecciones para 2023 en la categoría de vehículos de cero y bajas emisiones

Como resultado de la tendencia percibida en el transcurso de este año y sobre la base del anuncio de diversos fabricantes que comenzarán o continuarán la transición hacia modelos de cero o bajas emisiones, ANAC A.G. estima, en primera instancia, que el próximo año en la categoría de vehículos

eléctricos, híbridos convencionales e híbridos enchufables se comercializarán del orden de 7.740 unidades, que representarían el 2,3% de las ventas totales estimadas para el ejercicio 2023.

Se espera, en consecuencia, que continúe el crecimiento sostenido en BEV y PHEV en todos sus segmentos (pasajeros, SUV, camionetas pick up y vehículos comerciales), y el uso de tecnologías HEV (híbridas convencionales) como un escalón necesario en la adopción de la electromovilidad.

Con todo, para alcanzar dichas cifras se deberá atender el riesgo de que se acreciente el actual deterioro económico global con una mayor desaceleración de China, principal mercado para la electromovilidad en el mundo, y con posibles recesiones en los principales mercados, incluyendo Estados Unidos y la Comunidad Europea, más el aumento del riesgo soberano de las economías emergentes, un precio del cobre más bajo, el fortalecimiento del dólar y la continuación del conflicto en Ucrania.

Mercado de buses y camiones de cero/bajas emisiones

De acuerdo con cifras de ANAC A.G., el mercado de buses eléctricos acumula 200 unidades nuevas vendidas al noveno mes del año, con un crecimiento de 669%, con respecto al mismo período del año pasado.

De estas unidades vendidas, 166 corresponden a nuevas incorporaciones al Sistema RED (ex Transantiago) y forman parte de un programa de renovación de flota que ascenderá a cerca de mil buses electrificados que se irán sumando a la flota metropolitana. Esto significa que Chile nuevamente tomará el liderazgo respecto de la incorporación de transporte público electrificado, siendo solamente superados por China.

Los buses electrificados ya representan el 11,8% del total de buses vendidos en nuestro país durante 2022. En cuanto al sistema RED, la flota eléctrica representa el 43,5% de las máquinas incorporadas para el transporte público de personas.

Por su parte, el mercado de camiones suma 45 unidades de cero y bajas emisiones comercializados a septiembre de 2022.

Los países más preparados para la adopción de la electromovilidad

Debido a que tiene la mejor oferta en cuanto a variedad, su demanda es sólida y va en aumento (el 51% de su población dice que privilegiará la adquisición de un vehículo eléctrico en su próxima compra); concentra el 41% de los cargadores rápidos y ultrarrápidos del mundo y hoy es el mercado con mayores ventas del planeta, China es hoy el país más preparado para adoptar los vehículos electrificados, según concluye un estudio de la consultora Ernst & Young.

A ello se suma que la mayoría de los modelos eléctricos que se fabrican se producen en el país asiático.

Otras ventajas: un marco regulatorio que incentiva la fabricación de este tipo de vehículos, la gran disponibilidad de recursos que se necesitan para producir baterías y que más de la mitad de las fábricas de celdas están en su territorio ayudan a que haya menos problemas de suministro. Con ello, se impulsa el nacimiento de nuevas marcas locales dedicadas a desarrollar estas tecnologías y a que los tiempos de espera de producción y entrega sean razonables.

El informe evaluó la demanda, oferta y marco legislativo de cada uno de los 14 principales mercados mundiales para hacer el ranking.

En segundo lugar se ubicó Noruega, gracias a que lleva años promoviendo políticas impositivas que favorecen la compra de vehículos eléctricos (peajes, pistas y estacionamientos preferenciales). Así, el 75% de sus ventas en 2021 correspondió a unidades enchufables.

Le siguió de cerca Suecia, que ha experimentado un gran aumento de ventas de vehículos eléctricos en poco tiempo, representando ya el 40% del mercado. Las políticas pro electromovilidad también favorecen a este tipo de vehículos, al igual que un PIB per cápita elevado, factor que incide directamente en la comercialización de este tipo de vehículos.

Luego se ubicaron Alemania y Reino Unido, que están muy avanzados, gracias a sus fabricantes de equipos originales (OEM), producción localizada de baterías y a que sus industrias se han propuesto realizar una batería de lanzamientos de vehículos eléctricos. En el sexto lugar, se situó Corea del Sur.

Llamó la atención que EE.UU. solo alcanzara la séptima posición, debido a la escasa demanda que aún hay en ese país, a un marco regulatorio que no favorece la adopción de la electromovilidad, las largas distancias a recorrer y a que el despliegue de puntos de recarga es percibido como insuficiente por el consumidor. Tampoco ayuda que el precio promedio de un eléctrico sea superior al del promedio del mercado y a una larga lista de espera para concretar la compra.

Con el objetivo de ponerse al día, el Presidente de Estados Unidos, Joe Biden, anunció la aprobación de los primeros 900 millones de dólares para la creación de una red de recarga a través de todo el país durante el Salón Internacional del Automóvil de Detroit, pero los analistas encuentran que aún falta mucho por hacer para mejorar sus resultados en esta materia.

Luego siguieron Países Bajos (8), España (9), Francia (10) y Japón (11). Y a pesar de tener la mayor proporción de encuestados que buscan comprar un vehículo eléctrico (73%), Italia está rezagada con respecto a sus vecinos europeos, ubicándose en la posición 12. Esto se debe en gran parte a la falta de infraestructura y a un ecosistema energético que necesita mejoras.

Mientras que Canadá se situó en el lugar 13, pese a un fuerte ecosistema energético y a sus planes para construir fábricas de baterías en el país. Su problema radica en que se quedó atrás en la demanda, en parte debido al alto costo de los vehículos eléctricos en ese país.

Finalmente en la posición 14 se ubicó India, que enfrenta algunos problemas en la infraestructura de carga y la asequibilidad, los que emergen como las principales barreras para el progreso. Sin embargo, se están realizando esfuerzos en la regulación, con esquemas de incentivos vinculados a la producción que buscan incentivar 50 GWh de fabricación de baterías.

Derribando mitos: el consumo eléctrico de los vehículos cero emisiones

Aun cuando existen temores de que la masificación de los vehículos eléctricos hará colapsar las redes eléctricas a nivel mundial, esto no sucederá, según un estudio de Bloomberg.

Es más, 1.000 millones de vehículos eléctricos tienen capacidad para incrementar el consumo de electricidad en sólo 9 %. Esta cifra estaría lejos de saturar el sistema que muchos analistas denuncian, según el reporte.

Dicha conclusión llama aún más la atención en un panorama actual de crisis energética en el que algunos estados (como California, en Estados Unidos) han solicitado a los usuarios de vehículos cero emisiones que no carguen los mismos para reducir el consumo de electricidad. Países como Francia también lo están evaluando.

Los datos de Bloomberg arrojan que para finales de año habrá en el mundo un total de 27 millones de vehículos enchufables, que en conjunto requerirán 60 TWh de electricidad si todos utilizaran la red eléctrica, y eso sin contar a los conductores que puedan tener instalaciones de autoconsumo solar.

Esta cifra solo representará el 0,2% de la demanda mundial en 2022. Esto quiere decir que es equivalente a una flota que consumiría la misma energía que una ciudad-estado, como Singapur.

Mientras que si se analiza la realidad noruega, donde la comercialización de vehículos eléctricos ya bordea el 80% de las ventas totales del sector y el parque de éstos ya representa el 20% de los autos que circulan en la carretera, estos sólo han aumentado el consumo eléctrico del país en 1,4%. La realidad hoy es que la mayor parte del consumo eléctrico de este país proviene de la climatización y la industria.

A largo plazo las proyecciones tampoco parecen preocupantes. Bloomberg estima que para 2040 habrá en el mundo entre 730 millones - que supondría el 50 % del parque total- y 1.000 millones de vehículos eléctricos de pasajeros.

En el primer escenario, la demanda mundial de electricidad tendría un incremento del orden del 7%, mientras que en el segundo llegaría a 9%.

Según el estudio, si a eso se le suman otros vehículos eléctricos como buses y camiones, dicho aumento podría aumentar a entre 11% y 15%.

Bloomberg incluso prevé lo que ocurriría en el caso más extremo, si entre el 90% y el 100 % de los vehículos fuesen eléctricos para 2050. En ese caso, se produciría un alza de consumo eléctrico del 27 %.

Así, se concluye que la integración paulatina de la movilidad eléctrica permitirá a las matrices energéticas el poder actualizarse y modernizar sus redes de distribución y sus sistemas de generación. Paralelamente, podrán planificar estos escenarios y hacerles frente, realizando acciones que incentiven la carga en las horas de menor demanda, reforzar los sistemas de distribución local y, en general, llevar a cabo una planificación integral a mediano y largo plazo.

Glosario de Tipos de vehículos:

HEV (Vehículo Híbrido Convencional): *Vehículo que combina dos fuentes de potencia, con un motor principal a combustión y una batería y motor eléctrico que sirven de apoyo en diversas situaciones.*

EV (Vehículo Eléctrico): *Vehículos que solo funcionan con baterías y se recargan conectándolos a la red eléctrica.*

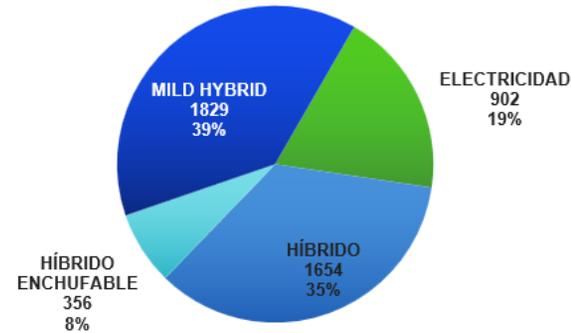
PHEV (Vehículo Híbrido Enchufable): *vehículo que combina un motor de combustión con un motor eléctrico y baterías de mayor capacidad, que se recargan enchufando el vehículo a la red eléctrica.*

MHEV (Vehículo Microhíbrido): *Vehículo microhíbrido o de hibridación ligera que combina el motor a combustión con un pequeño motor eléctrico, que asiste a la conducción en momentos puntuales y sirve también como motor de arranque.*

VENTAS A SEPTIEMBRE 2022 DE VEHÍCULOS LIVIANOS Y MEDIANOS

Distribución Ventas Mayoristas por Tipo de Vehículo Acumulado a Septiembre 2022

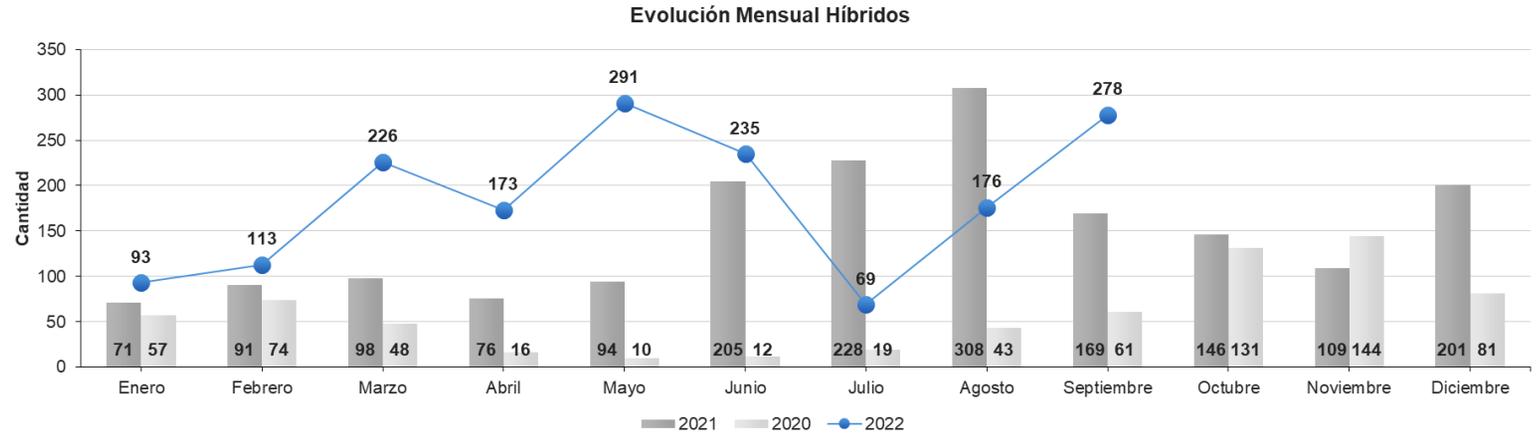
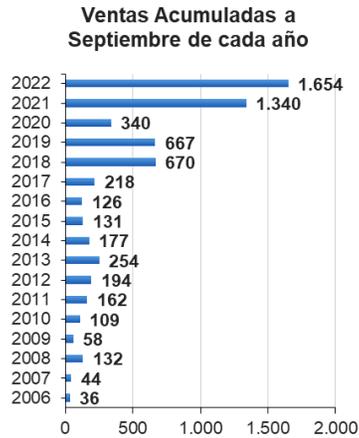
4.741
Acumulado Septiembre
111,4%
Var% Acum.



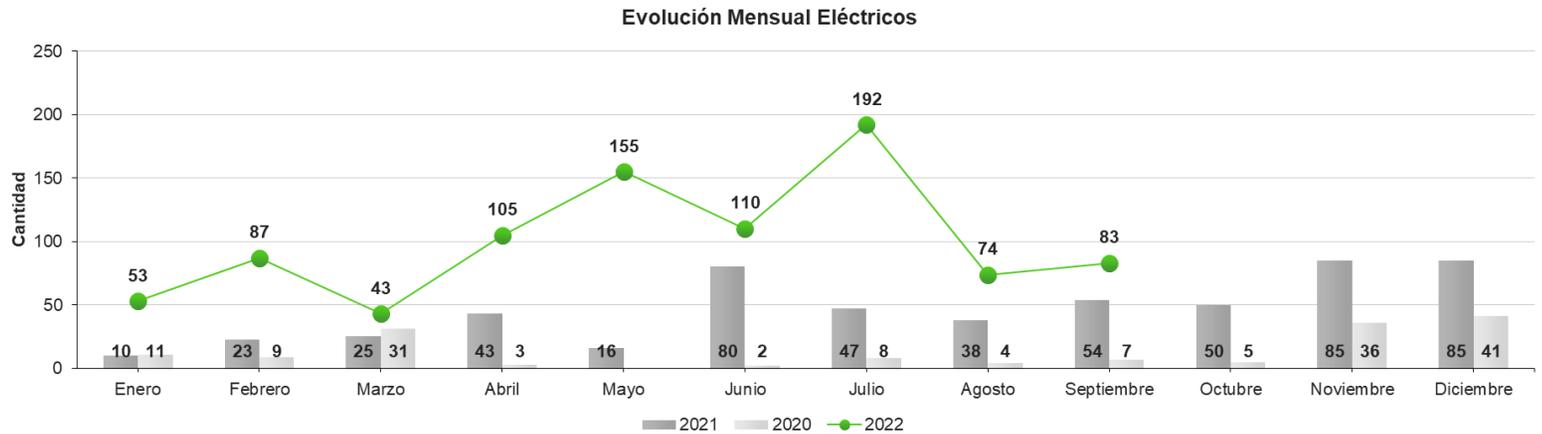
	Acum a Septiembre	Var% Acum	Septiembre	Var% Mes
MILD HYBRID	1.829	357,3%	175	30,6%
HÍBRIDO	1.654	23,4%	278	64,5%
ELECTRICIDAD	902	168,5%	83	53,7%
HÍBRIDO ENCHUFABLE	356	113,2%	34	17,2%
Total	4.741	111,4%	570	47,7%

EVOLUCIÓN VENTAS POR TIPO DE VEHÍCULO LIVIANOS Y MEDIANOS – SEPTIEMBRE 2022

HEV (Vehículo Híbrido Convencional):

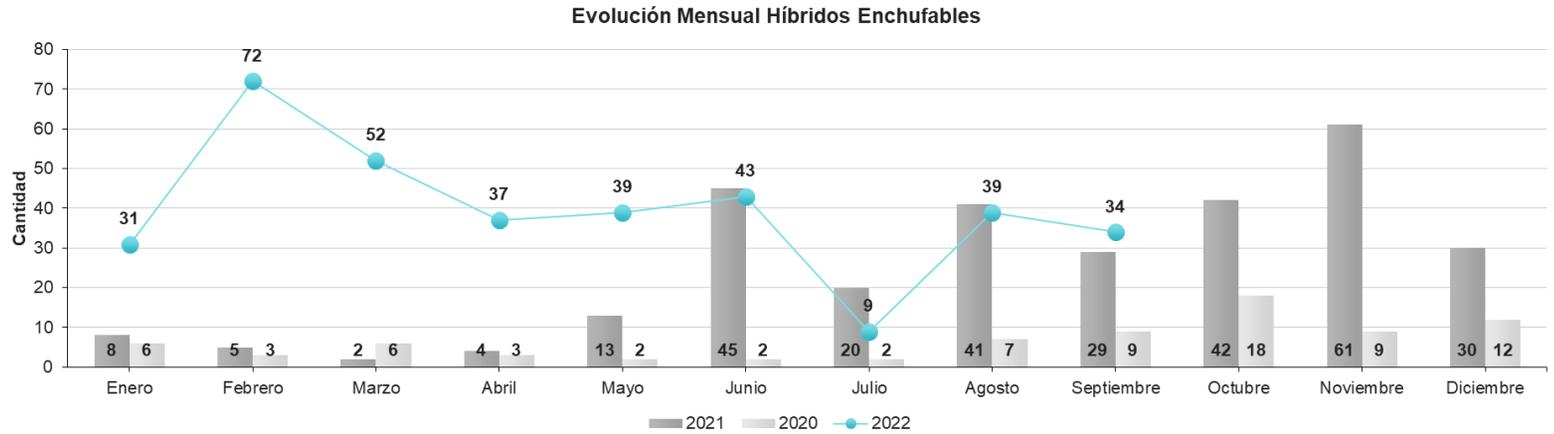
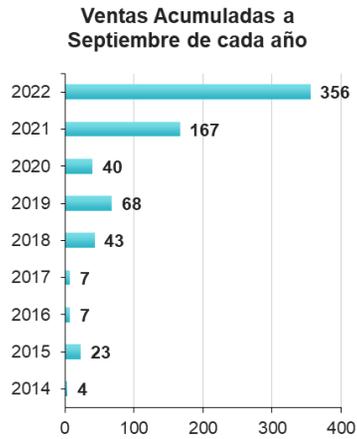


EV (Vehículo Eléctrico):

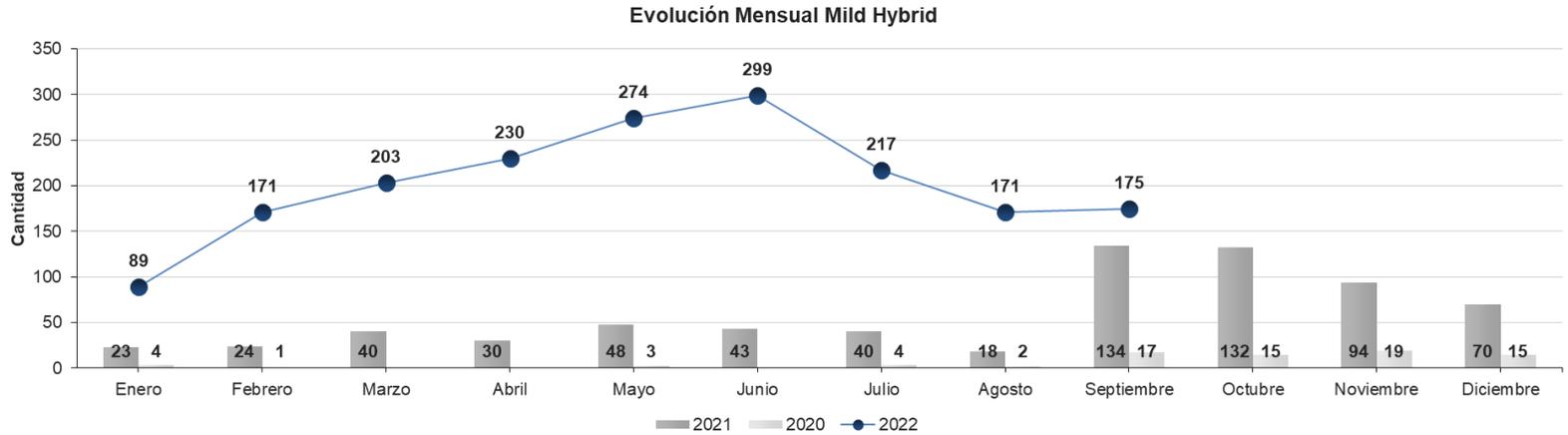
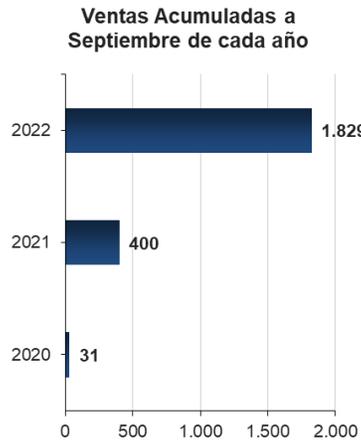


EVOLUCIÓN VENTAS POR TIPO DE VEHÍCULO LIVIANOS Y MEDIANOS – SEPTIEMBRE 2022

PHEV (Vehículo Híbrido Enchufable):



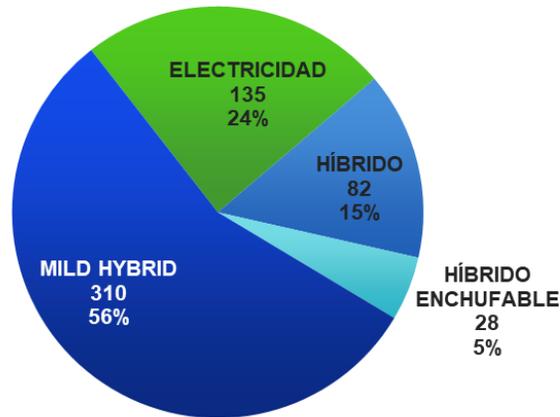
MHEV (Vehículo Microhíbrido):



VENTAS ACUMULADAS POR SEGMENTOS DE VEHÍCULOS CERO Y BAJAS EMISIONES – SEPTIEMBRE 2022

VEHÍCULOS DE PASAJEROS

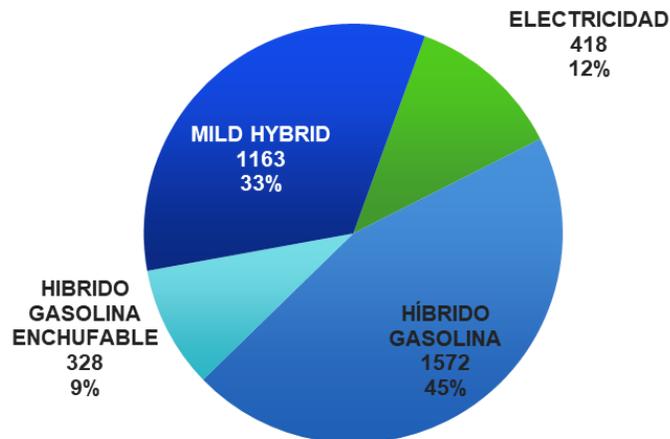
Acumulado a Septiembre 2022



	Acum a Septiembre	Var% Acum	Septiembre	Var% Mes
MILD HYBRID - GASOLINA	310	324,7%	12	-55,6%
ELECTRICIDAD	135	-0,7%	10	-23,1%
HÍBRIDO GASOLINA	82	-81,5%	11	-54,2%
HIBRIDO GASOLINA ENCHUFABLE	28	7,7%	4	100,0%
Total	555	-18,3%	37	-43,9%

VEHÍCULOS SUV

Acumulado a Septiembre 2022



	Acum a Septiembre	Var% Acum	Septiembre	Var% Mes
HÍBRIDO GASOLINA	1.572	75,4%	267	84,1%
MILD HYBRID	1.163	255,7%	124	15,9%
ELECTRICIDAD	418	2.686,7%	25	733,3%
HIBRIDO GASOLINA ENCHUFABLE	328	132,6%	30	11,1%
Total	3.481	152,4%	446	58,2%

VENTAS ACUMULADAS POR SEGMENTOS DE VEHÍCULOS CERO Y BAJAS EMISIONES – SEPTIEMBRE 2022

VEHÍCULOS COMERCIALES

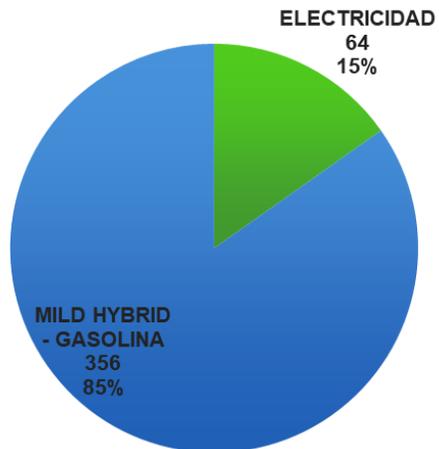
Acumulado a Septiembre 2022



	Acum a Septiembre	Var% Acum	Septiembre	Var% Mes
ELECTRICIDAD	285	54,1%	43	13,2%
Total	285	54,1%	43	13,2%

CAMIONETAS

Acumulado a Septiembre 2022



	Acum a Septiembre	Var% Acum	Septiembre	Var% Mes
MILD HYBRID - GASOLINA	356		39	
ELECTRICIDAD	64		5	
Total	420		44	

RANKING VENTAS POR MARCA A SEPTIEMBRE 2022

VEHÍCULOS HÍBRIDOS

	Septiembre			Acum. Enero a Septiembre		
	2021	2022	Var% Mes	2021	2022	Var% Acum
TOYOTA	132	246	86,4%	1.010	1.349	33,6%
FORD	11	13	18,2%	97	96	-1,0%
SUBARU	1	14	1.300,0%	97	80	-17,5%
LEXUS	22	4	-81,8%	106	79	-25,5%
KIA	2			23	33	43,5%
HAVAL		1			20	
HYUNDAI				4		
BMW	1			3	-3*	-200,0%
Total	169	278	64,5%	1.340	1.654	23,4%

*: Debido a una reclasificación de vehículos desde la categoría HEV a PHEV, se ha descontado la cifra indicada desde la primera categoría y se ha añadido a la nueva categoría correspondiente

RANKING VENTAS POR MARCA A SEPTIEMBRE 2022

VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

	Septiembre			Acum. Enero a Septiembre		
	2021	2022	Var% Mes	2021	2022	Var% Acum
MAXUS	36	42	16,7%	176	310	76,1%
DS	1	5	400,0%	1	137	13.600,0%
NISSAN		4		9	65	622,2%
AUDI		6			36	
HYUNDAI	5	2	-60,0%	33	33	0,0%
BMW		2		6	33	450,0%
PEUGEOT		7		1	29	2.800,0%
VOLVO		4			29	
MINI	5	2	-60,0%	21	26	23,8%
RENAULT	2	3	50,0%	7	15	114,3%
PORSCHE	1	1	0,0%	16	14	-12,5%
JMC		5			12	
MG	2			12	8	-33,3%
JAGUAR					1	
HIGER				1		
OTROS	2			53	154	190,6%
Total	54	83	53,7%	336	902	168,5%

RANKING VENTAS POR MARCA A SEPTIEMBRE 2022
VEHÍCULOS HÍBRIDOS ENCHUFABLES

	Septiembre			Acum. Enero a Septiembre		
	2021	2022	Var% Mes	2021	2022	Var% Acum
VOLVO	23	21	-8,7%	128	172	34,4%
BMW	3	7	133,3%	10	95	850,0%
PEUGEOT		3		1	46	4.500,0%
DS		1		3	12	300,0%
MINI					12	
PORSCHE	2	2	0,0%	10	8	-20,0%
MERCEDES BENZ				7	6	-14,3%
MITSUBISHI	1			5	4	-20,0%
FERRARI				3	1	-66,7%
Total	29	34	17,2%	167	356	113,2%

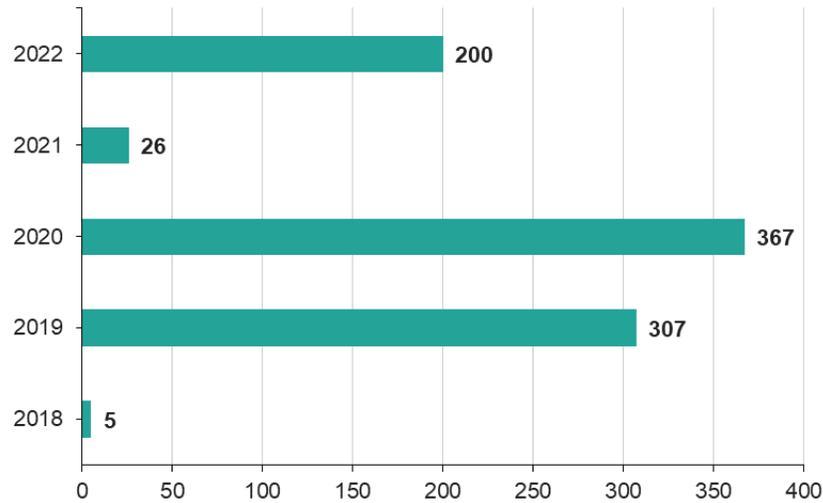
RANKING VENTAS POR MARCA A SEPTIEMBRE 2022
VEHÍCULOS MICROHÍBRIDOS

	Septiembre			Acum. Enero a Septiembre		
	2021	2022	Var% Mes	2021	2022	Var% Acum
VOLVO	80	85	6,3%	80	530	562,5%
GEELY		33			510	
RAM		39			356	
AUDI	22	7	-68,2%	153	166	8,5%
SUZUKI	26			26	137	426,9%
LAND ROVER	5	3	-40,0%	101	84	-16,8%
MASERATI	1	8	700,0%	2	30	1.400,0%
JAGUAR				13	19	46,2%
MERCEDES BENZ				25		
MINI					-3*	
Total	134	175	30,6%	400	1.829	357,3%

*: Debido a una reclasificación de vehículos desde la categoría MHEV a PHEV, se ha descontado la cifra indicada desde la primera categoría y se ha añadido a la nueva categoría correspondiente

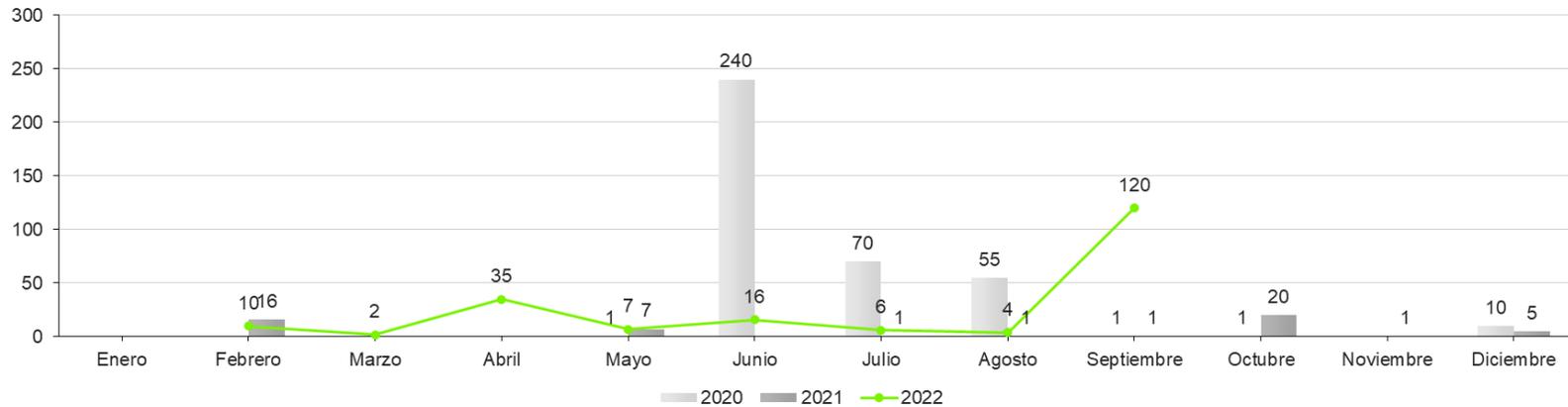
EVOLUCIÓN VENTAS A SEPTIEMBRE 2022 – BUSES

Evolución Ventas por Año - Enero a Septiembre



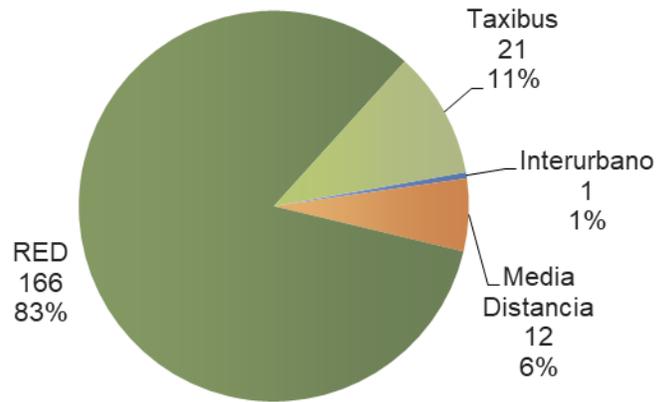
Septiembre	Acum. a Septiembre
120	200
Var% 11.900,0%	Var% 669,2%

Evolución de Ventas Mensuales - Mercado de Buses

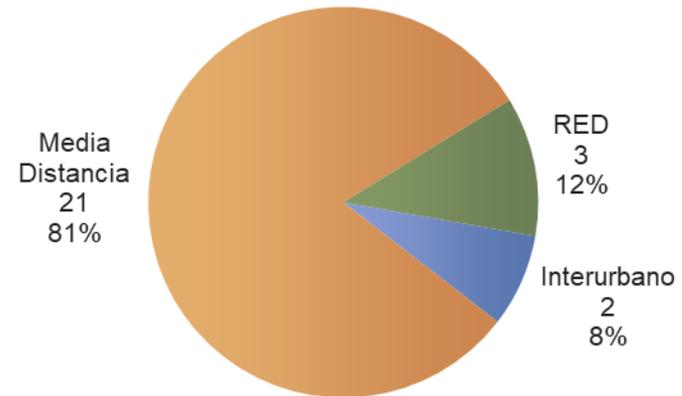


DISTRIBUCIÓN Y EVOLUCIÓN DE VENTAS TOTALES POR AÑO A SEPTIEMBRE 2022 – BUSES

Acum. Ene-Sep 2022

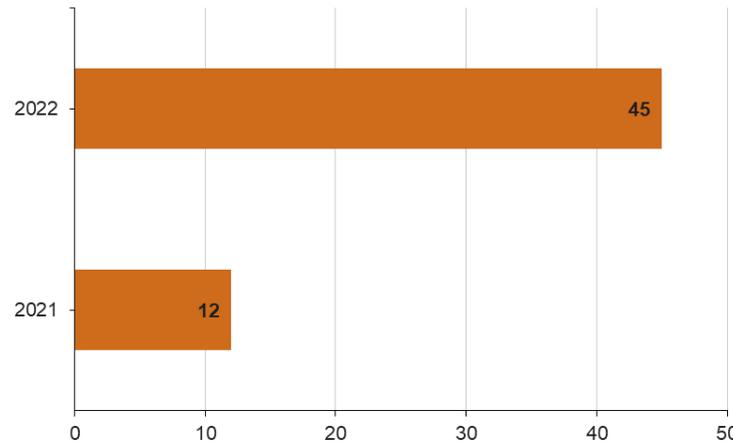


Acum. Ene-Sep 2021

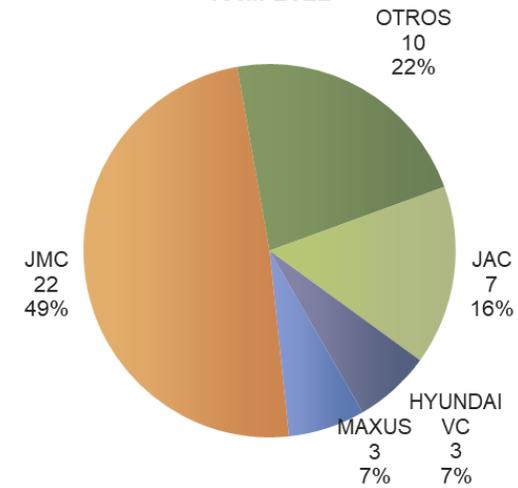


EVOLUCIÓN VENTAS A SEPTIEMBRE 2022 – CAMIONES

Evolución de Ventas por Año - Enero a Septiembre



Total 2022



Evolución de Ventas Mensuales - Mercado de Camiones

