



ANAC
Asociación Nacional
Automotriz de Chile A.G.



ANUARIO AUTOMOTRIZ

www.anac.cl

2026

Registro de Propiedad Intelectual: 2026-A-7317
ISBN Obra Independiente: 978-956-9338-04-5

Comité Editorial:

- Sebastián de Cárcer Prado, Presidente Directorio ANAC
- Diego Mendoza Benavente, Secretario General
- Daniel Nunes Palma, Gerente de Operaciones
- Manuel Maldonado Medel, Jefe Departamento de Estudios e Informes
- Gustavo Hunter Sandoval, Jefe Departamento Movilidad Sostenible
- Jocelyn Bay-Schmith Cusacovich, Directora de Comunicaciones ANAC

Colaboradores:

- Roberto Santana Muñoz, Ingeniero y Máster en Tecnologías de la Automoción
- Marcelo Palomino Montenegro, Periodista y Especialista Automotriz
- Nicolás Gerlach Parodi, Periodista y Especialista Automotriz
- José Ignacio Gutiérrez Gómez, Periodista y Especialista Automotriz
- Felipe Hurtado Henríquez, Periodista
- Edgardo Rodríguez Riccomini, Asesor Senior Sector Automotor
- María Teresa Luco Montecinos, Jefe Área de Estudios Astara Chile
- Jorge Ríos Acharán, Gerente Comercial SKC

Coordinación:

- Manuel Maldonado Medel, Jefe Departamento de Estudios e Informes
- Cristian Troncoso Rojas, Líder de Gestión de la Información
- Claudio Caro Valenzuela, Analista de Estudios y Sistemas

Diseño Gráfico, Diagramación e Ilustración:

- Juan Carlos Herrera Peralta, Director de Marketing - HelpBrand.cl

Impresión:

- Fyrma Gráfica



ANAC
Asociación Nacional
Automotriz de Chile A.G.

ANUARIO AUTOMOTRIZ

2026





CONTENIDO

1.

ASOCIACIÓN NACIONAL AUTOMOTRIZ DE CHILE

1.1. Directorio ANAC	11
1.2. Carta del Presidente	12
1.3. Socios ANAC	14
1.4. Marcas Socias ANAC	15
1.4.1. Vehículos Livianos y Medianos	15
1.4.2. Camiones	16
1.4.3. Buses	16
1.5. Origen por segmentos de las marcas socias en 2025	17
1.6. Origen y fabricación de las marcas presentes en el mercado chileno 2025	20

2.

LOS MÁS DE 30 AÑOS DE ANAC

2.1. La historia de ANAC	24
2.2. Hitos en el mercado automotor en la era ANAC	28
2.3. Aportes al desarrollo del sector	29
2.4. Los 7 pilares de la movilidad sostenible en ANAC	30
2.5. En memoria de Roberto Maristany Watt (1944-2022)	32

3.

MOVILIDAD SOSTENIBLE: PERSPECTIVAS DEL SECTOR AUTOMOTOR

3.1. Tendencias mundiales de movilidad sostenible	34
3.2. Siete pilares de la movilidad sostenible en ANAC	35
3.3. Emisiones GEI del sector transporte terrestre	60
3.4. Departamento de movilidad sostenible ANAC	61
3.5. Propuestas para el desarrollo integral del transporte en Chile a corto plazo	64

4.

MERCADO MUNDIAL

4.1. Producción por continente	72
4.1.1. Vehículos de pasajeros y SUV	72
4.1.2. Vehículos pesados y comerciales	74
4.2. Producción y venta mundial por país	75
4.3. Ventas de vehículos livianos y medianos en el continente americano	77
4.4. Indicadores del mercado de vehículos livianos y medianos en el continente americano	79
4.5. Resultados por país	81
4.6. Normas de seguridad	86
4.6.1. Airbags	86
4.6.2. ABS	86
4.6.3. ESP/ESC	87
4.6.4. ISOFIX/LATCH	87
4.7. Normas de emisiones	88

5.

EL PESO DE LA INDUSTRIA: RELEVANCIA DEL MERCADO AUTOMOTOR EN LA ECONOMÍA CHILENA

5.1. Evolución de las ventas del sector automotor	90
5.2. La importancia del sector automotor en la demanda interna	92
5.2.1. Consumo privado	92
5.2.2. Inversión	94
5.2.3. Aporte tributario	96

5.3. Perspectivas y desafíos económicos para el sector	98
5.3.1. Entorno externo	98
5.3.2. Economía nacional	99
5.3.3. Sector automotor	100

6.

EL MERCADO AUTOMOTOR EN CIFRAS

6.1. Parque de vehículos livianos y medianos	104
6.1.1. Salida de vehículos y renovación del parque de livianos y medianos	105
6.1.2. División por segmentos	106
6.1.3. Distribución del parque automotor por región	108
6.1.4. Distribución por pago de Permiso de Circulación	110
6.1.5. Tasa de motorización	111
6.1.6. Antigüedad del parque automotor	113
6.1.7. Parque automotor según el tipo de energía	115
6.1.8. Vehículos electrificados enchufables (BEV + PHEV)	116
6.1.9. Incorporación de vehículos usados al parque de vehículos livianos y medianos	118
6.2. Parque de camiones	119
6.2.1. Distribución de camiones por zonas geográficas	121
6.2.2. Distribución del parque por segmento y región	122
6.2.3. Antigüedad del parque de camiones	122
6.2.4. Parque de camiones de nuevas energías	123
6.3. Parque de buses	125
6.3.1. Evolución del parque de buses, según los Permisos de Circulación pagados	126
6.3.2. Parque de buses por región	127
6.3.3. Tasa de motorización del parque de buses	129
6.3.4. Antigüedad del parque motor de buses	131
6.4. Ventas del mercado de livianos y medianos – Resultados 2025	133
6.4.1. Evolución de las ventas en unidades	134
6.4.2. Ventas regionales de vehículos livianos y medianos 2025	135
6.4.3. Evolución de las ventas retail y cantidad de marcas	137
6.4.4. Ventas retail por marca	138
6.4.5. Evolución de versiones-modelos	141
6.4.6. Ventas por segmento	142
6.4.6.1. Vehículos de pasajeros por subsegmento pasajeros	143
6.4.6.2. Vehículos SUV por subsegmento	143
6.4.6.3. Vehículos camionetas pick-up por subsegmento	144
6.4.6.4. Vehículos comerciales por subsegmento	145
6.4.7. Tratados de Libre Comercio en el mercado automotor de Chile	145
6.4.8. Participación de mercado, según el origen	146
6.4.9. Evolución en la última década	147
6.4.9.1. Protagonismo de los orígenes de fabricación en el segmento pasajeros	148
6.4.9.2. Protagonismo de los orígenes de fabricación en el segmento SUV	149
6.4.9.3. Protagonismo de los orígenes de fabricación en el segmento camionetas pick-up	150
6.4.9.4. Protagonismo de los orígenes de fabricación en el segmento vehículos comerciales	151
6.4.10. Análisis y evolución de los precios en el mercado de livianos y medianos	152
6.4.10.1. Precios en Chile frente a otros mercados relevantes	152
6.4.10.2. Factores claves en la composición del precio y valor promedio en el mercado de vehículos livianos y medianos	153
6.4.10.3. Precios por segmento	155

6.4.10.4. Distribución de las ventas por rangos de precios – total mercado	156
6.4.10.5. Distribución de las ventas por rangos de precios – segmento de vehículos de pasajeros	157
6.4.10.6. Distribución de las ventas por rangos de precios – segmento de vehículos SUV	158
6.4.10.7. Distribución de las ventas por rangos de precios – segmento de vehículos de camionetas pick-up	159
6.4.10.8. Distribución de las ventas por rangos de precios – segmento de vehículos comerciales	160
6.4.11. Tipo de combustible de vehículos livianos y medianos	161
6.4.12. Ventas por tipo de tracción	163
6.4.13. Tipo de transmisión	164
6.4.14. Inclusión de tecnologías en seguridad y confort	165
6.5. Mercado de vehículos cero y baja emisiones – livianos y medianos	168
6.5.1. Venta de vehículos eléctricos	171
6.5.2. Venta de vehículos híbridos enchufables	175
6.5.3. Venta de vehículos híbridos convencionales	178
6.5.4. Venta de vehículos microhíbridos	182
6.5.5. Ventas de vehículos cero y bajas emisiones	185
6.6. Mercado de camiones	188
6.6.1. Comercialización	189
6.6.2. Clasificación	191
6.6.3. Mercado de camiones por tracción	192
6.6.4. Origen	193
6.7. Mercado de camiones eléctricos	199
6.8. Mercado de buses	202
6.8.1. Comercialización	203
6.8.2. Buses en el transporte público de Santiago	210
6.9. Mercado de buses eléctricos	211

7.

MERCADO DE MAQUINARIAS

7.1. Mercado de tractores	216
7.2. Mercado de maquinaria agrícola	217
7.3. Mercado de equipos forestales	218
7.4. Mercado de equipos para pavimentación	219
7.5. Mercado de equipos para minería	220
7.6. Mercado de equipos industriales	221
7.6.1. Mercado de equipos industriales – segmento de plataformas de elevación	221
7.6.2. Mercado de equipos industriales – segmento de grúas horquillas	222
7.7. Mercado de equipos para construcción	223
7.7.1. Mercado de equipos para construcción – segmento de livianos	223
7.7.2. Mercado de equipos para construcción – segmento de pesados	225

GLOSARIO

226



CAPÍTULO 1.

ASOCIACIÓN NACIONAL
AUTOMOTRIZ DE CHILE



La Asociación Nacional Automotriz de Chile A.G. fundada en el año 1993, es una entidad gremial que reúne a los representantes de marcas automotrices e importadores de automóviles, vehículos comerciales livianos, camiones, buses y maquinarias presentes en el país.

Las ventas del sector equivalen al 5,2% del Producto Geográfico Bruto del País.

Nuestra Misión

ANAC A.G. es la asociación gremial que reúne a las marcas importadoras y representantes en Chile de automóviles, buses, camiones y maquinarias.

Actualmente nuestro mercado cuenta con más de 1.800 modelos y versiones de 28 orígenes distintos, lo que posiciona al sector nacional, como el más competitivo del mundo.

En su actuar, la asociación se guía por seis pilares de acción: trabajar en el desarrollo sostenible del sector automotor, impulsar políticas públicas en materia de emisiones, seguridad y economía circular; promover la responsabilidad social empresarial y ser la principal fuente de información del rubro en Chile.

Avenida Presidente Kennedy 9070
Oficina 702, Vitacura, Santiago

1.1.

DIRECTORIO ANAC



Sebastián de Cárcer Prado

PRESIDENTE



Máximo Morel

1º VICEPRESIDENTE



Alexander Köhler

2º VICEPRESIDENTE



Vincent Forissier

DIRECTOR SECRETARIO



Ignacio Funes

DIRECTOR TESORERO



Juan Pablo Mir

DIRECTOR



Jorge Maldonado

DIRECTOR



Pablo Haase

DIRECTOR



Marcello Marchese

DIRECTOR



Santiago Urdinola

DIRECTOR



Diego Mendoza

SECRETARIO GENERAL



Sebastián de Cárcer Prado

PRESIDENTE ANAC A.G.

1.2.

CARTA DEL PRESIDENTE

Nuestra Asociación pone a disposición del público la más reciente versión de su Anuario, documento de suma utilidad y que se ha convertido en un insumo necesario para la elaboración de políticas públicas, el trazado de metas en organismos privados relacionados con nuestro sector, y la discusión de los más variados temas que vemos hoy en el rubro automotriz.

El presente anuario se convierte en la primera publicación desde 2018, y por lo mismo incluye tanto el debilitamiento del mercado de los años 2019 y 2020, su posterior recuperación en 2021 y 2022, y el estancamiento productivo a nivel país que hemos visto desde el 2023 en adelante, donde como sector hemos buscado destacar especialmente la resiliencia del rubro automotor chileno y la promoción de nuestra estrategia de movilidad sostenible que es la carta de navegación de ANAC, según anunciamos en nuestro 30° aniversario.

Al igual que en versiones anteriores, hemos incluido un apartado de vehículos pesados, camiones y buses, donde el trabajo ha estado enfocado en la actualización de normas de emisiones aplicables a estos modelos, siendo el próximo paso a Euro 6 – EPA 10, uno de los más exigentes desafíos normativos para esta categoría. En esta edición, como novedad y de manera inédita, se incluye un capítulo dedicado a las maquinarias, un mercado creciente en tecnología y modelos, tan significativo como el mercado de buses y camiones para el crecimiento y la productividad del país, quienes se han sumado a ANAC en calidad de asociados específicamente para su rubro.

Este volumen da cuenta de un cambio significativo en la movilidad nacional: el automóvil es una de las más fundamentales herramientas de trabajo de mucha gente, y uno de los bienes más importantes

para la familia después de la vivienda propia, lo que se refleja en una tasa de motorización que en 1990 era de 13,6 personas por auto y que avanzó a 3,3 personas por vehículo en 2024; con una antigüedad del parque que promedia los 10 años, de las más jóvenes del mundo y absolutamente líder en la región, mayoritariamente compuesto por motorizaciones eficientes -con uno de los estándares exigibles más altos del mundo- siendo un ejemplo en la implementación exitosa de políticas públicas para la descontaminación del país.

Adicionalmente, al leer las páginas se podrá ver el panorama general del sector automotor de Chile, su aporte al Fisco, que en 2022 marcó un récord de 3.496 millones de dólares. De especial interés resultará, por ejemplo, comprobar que a 2025 el mercado automotor chileno es de los más competitivos en el mundo, con la mayor oferta de marcas y modelos para la región, y que ofrece los precios más accesibles en la región gracias a la apertura comercial del sector automotor chileno, que nos lleva a tener precios más competitivos que en Argentina o Brasil, México simplemente por tener el parque más moderno y el mercado más competitivo de América Latina.

El Anuario que ANAC pone a disposición del público servirá, esperamos, para pavimentar el camino hacia la movilidad sostenible en nuestro país. Buscamos dar a conocer y relevar el rol que tiene el vehículo dentro de la sociedad chilena, que es una herramienta de progreso y trabajo para muchas empresas, emprendedores, familias y pequeños negocios que hoy mueven el crecimiento de Chile hacia nuevas generaciones, dando trabajo a 29.000 personas en la industria. Por su parte, el transporte de carga terrestre, relevante al mover más del 92% de todos los bienes esenciales para nuestro quehacer diario, y que da

trabajo a más de 600.000 personas de manera directa e indirecta, será otro de los protagonistas en estas páginas. Adicionalmente, el sector de transporte de pasajeros, hoy nuevamente el más moderno de la región con buses eléctricos o de última norma (Euro 6), moviliza a más de 2.225.000 en un día laboral, sólo en Santiago, y da trabajo a más de 70.000 personas.

Se trata, en fin, de resaltar los más de 30 años de trabajo serio y dedicado que ha tenido nuestra Asociación y de la excelente sintonía con variados actores públicos y privados, que nos ha llevado a tener uno de los mercados más competitivos del mundo, un parque automotriz líder en América Latina, un sector automotor que ha sumado 3.344 millones de dólares en aporte tributario al Estado de Chile en 2025, y que se abre camino entre los desafiantes cambios tecnológicos que vive el mundo en estos momentos.

1.3.

SOCIOS ANAC

- ASIA MOTORS SPA
- AUTOMOTORA DEL PACÍFICO S.A.
- AUTOMOTORES FORTALEZA S.A.
- AUTOMOTORES GILDEMEISTER SPA
- BYD CHILE SPA
- CHERY OMODA & JAECOO MOTOR SPA
- CIDEF S.A.
- CFC SPA
- COMERCIAL KAUFMANN S.A.
- COMERCIAL MOTORES DE LOS ANDES S.A.
- COMERCIALIZADORA DITEC AUTOMÓVILES S.A.
- DERCO SPA
- DERCOMAQ SPA
- FORD MOTOR COMPANY CHILE SPA
- GAC MOTOR CHILE SPA
- GEELY MOTOR SPA
- GENERAL MOTORS CHILE LTDA.
- HINO CHILE S.A.
- HONDA MOTOR CHILE S.A.
- HYUNDAI VEHÍCULOS COMERCIALES CHILE SPA
- IMP. Y DISTRIBUIDORA ALAMEDA SPA
- INCHCAPE AUTOMOTRIZ CHILE S.A.
- KIA CHILE SPA
- MACO TATTERSALL S.A.
- MAGNA MOTORS SPA
- MMC CHILE SPA
- NAN MOTORS SPA
- NEWCO MOTORS CHILE SPA
- NISSAN CHILE SPA
- PORSCHE CHILE SPA
- STELLANTIS CHILE S.A.
- SAIC MOTOR SUDAMÉRICA SPA
- SALINAS Y FABRES S.A.
- SCANIA CHILE S.A.
- SK COMERCIAL S.A.
- SOUTH PACIFIC MOTOR CHILE SPA
- KGM CHILE SPA
- TATTERSALL AUTOMOTRIZ S.A.
- TESLA CHILE SPA
- TOYOTA CHILE S.A.
- TRACSA SPA
- VOLVO CHILE SPA
- WILLIAMSON BALFOUR MOTORS S.A.
- YUTONG CHILE SPA

1.4.

MARCAS SOCIAS DE ANAC

1.4.1. VEHÍCULOS LIVIANOS Y MEDIANOS



1.4.2. CAMIONES



1.4.3. BUSES



1.5.

ORIGEN POR SEGMENTOS DE LAS MARCAS SOCIAS EN 2025

Marca País	Marca	Livianos y Medianos				Camiones	Buses
		Vehículo de Pasajeros	SUV	Camionetas	Vehículo Comercial		
	AUDI	●	●				
	BMW	●	●				
	MAN					●	
	MERCEDES BENZ	●	●		●	●	●
	OPEL	●	●		●		
	PORSCHE	●	●				
	SMART		●				
	VOLKSWAGEN	●	●	●	●	●	●
	AGRALE						●
	BAIC	●	●				
	BYD	●	●	●			●
	CHANGAN	●	●	●	●		
	CHERY		●	●			
	DFSK		●	●	●		
	DONG FENG	●	●	●	●	●	
	EXEED		●				
	FAW					●	
	FENCER						●
	FOTON			●	●	●	●
	GAC MOTOR	●	●				
	GEELY		●				
	GOLDEN DRAGON						●
	GWM	●	●	●			
	JAC	●	●	●	●	●	
	JETOUR		●				
	JIM			●			
	JMC			●	●	●	
	KAIYI	●	●				
	KARRY				●		
	KING LONG						●
	KYC				●		

País	Marca	Livianos y Medianos				Camiones	Buses
		Vehículo de Pasajeros	SUV	Camionetas	Vehículo Comercial		
	LANDKING				●	●	
	LEAPMOTOR		●				
	LIVAN		●				
	LYNK & CO		●				
	MAXUS	●	●	●	●	●	
	MG	●	●				
	NETA	●	●				
	OMODA JAECOO		●				
	RIDDARA			●			
	SHINERAY				●		
	SINOTRUK					●	
	SOUEAST		●				
	SWM		●				
	YUTONG					●	●
	ZXAUTO			●			
	HYUNDAI	●	●		●	●	●
	KGM		●	●			
	KIA	●	●	●	●		
	CHEVROLET	●	●	●	●	●	
	FORD	●	●	●	●		
	FREIGHTLINER					●	
	INTERNATIONAL					●	
	JEEP		●	●			
	KENWORTH					●	
	MACK					●	
	RAM			●	●		
	TESLA	●	●				
	CUPRA	●	●				
	SEAT	●	●				
	CITROEN	●	●		●		
	DS	●	●				
	PEUGEOT	●	●	●	●		
	RENAULT	●	●	●	●	●	

País	Marca	Livianos y Medianos				Camiones	Buses
		Vehículo de Pasajeros	SUV	Camionetas	Vehículo Comercial		
	DAF					●	
	MAHINDRA	●	●	●			
	ALFA ROMEO	●	●				
	ASTRA					●	
	FERRARI	●					
	FIAT	●	●		●		
	IVECO				●	●	
	MASERATI	●	●				
	FUSO				●	●	●
	HINO					●	
	HONDA	●	●				
	LEXUS	●	●				
	MAZDA	●	●	●			
	MITSUBISHI		●	●			
	NISSAN	●	●	●			
	SUBARU	●	●				
	SUZUKI	●	●		●		
	TOYOTA	●	●	●	●		
	BENTLEY	●	●				
	JAGUAR	●					
	LAND ROVER		●				
	MINI	●	●				
	SKODA	●	●				
	SCANIA					●	●
	VOLVO		●			●	●

1.6.

ORIGEN Y FABRICACIÓN DE LAS MARCAS PRESENTES EN EL MERCADO CHILENO 2025

MARCA	ASIA						EUROPA									AMÉRICA DEL NORTE		AMÉRICA DEL SUR				ÁFRICA			
	CHINA	COREA DEL SUR	INDIA	INDONESIA	JAPÓN	TAILANDIA	TURQUÍA	ALEMANIA	ESPAÑA	FRANCIA	HUNGRÍA	ITALIA	PAÍSES BAJOS	POLONIA	REINO UNIDO	REPÚBLICA CHECA	SUECIA	OTROS EUROPA	EEUU	MÉXICO	ARGENTINA	BRASIL	COLOMBIA	URUGUAY	MARRUECOS
AGRALE																						●			
ALFA ROMEO												●													
ASTRA												●										●			
AUDI								●	●		●							●		●					
BAIC	●																								
BENTLEY															●										
BMW								●											●						
BYD	●																								
CHANGAN	●																								
CHERY	●																								
CHEVROLET	●				●														●	●		●			
CITROEN									●	●												●			
CUPRA	●								●		●						●								
DAF													●		●							●			
DFSK	●																								
DONGFENG	●																								
DS										●															
EXEED	●																								
FAW	●																								
FENCER	●																								
FERRARI												●													
FIAT												●		●								●			
FORD	●					●	●												●	●	●				
FOTON	●																								
FREIGHTLINER																				●					
FUSO			●		●																●				
GAC MOTOR	●																								
GEELY	●																								
GOLDEN DRAGON	●																								

MARCA	ASIA						EUROPA										AMÉRICA DEL NORTE		AMÉRICA DEL SUR				ÁFRICA		
	CHINA	COREA DEL SUR	INDIA	INDONESIA	JAPÓN	TAILANDIA	TURQUÍA	ALEMANIA	ESPAÑA	FRANCIA	HUNGRÍA	ITALIA	PAÍSES BAJOS	POLONIA	REINO UNIDO	REPÚBLICA CHECA	SUECIA	OTROS EUROPA	EEUU	MÉXICO	ARGENTINA	BRASIL	COLOMBIA	URUGUAY	MARRUECOS
GWM	●																								
HINO					●																				
HONDA						●													●	●		●			
HYUNDAI	●	●	●	●																					
INTERNATIONAL																				●					
IVECO									●													●			
JAC	●																								
JAGUAR															●										
JEEP												●		●					●			●			
JETOUR	●																								
JIM	●																								
JMC	●																								
KAIYI	●																								
KARRY	●																								
KENWORTH																				●					
KGM		●																							
KIA	●	●	●																	●					
KING LONG	●																								
KYC	●																								
LAND ROVER															●			●							
LANDKING	●																								
LEAPMOTOR	●																								
LEXUS					●																				
LIVAN	●																								
LYNK & CO	●																								
MACK																			●						
MAHINDRA			●																						
MAN								●																	
MASERATI												●													

MARCA	ASIA						EUROPA										AMÉRICA DEL NORTE		AMÉRICA DEL SUR				ÁFRICA		
	CHINA	COREA DEL SUR	INDIA	INDONESIA	JAPÓN	TAILANDIA	TURQUÍA	ALEMANIA	ESPAÑA	FRANCIA	HUNGRÍA	ITALIA	PAÍSES BAJOS	POLONIA	REINO UNIDO	REPÚBLICA CHECA	SUECIA	OTROS EUROPA	EEUU	MÉXICO	ARGENTINA	BRASIL	COLOMBIA	URUGUAY	MARRUECOS
MAXUS	●																								
MAZDA					●	●																			
MERCEDES BENZ								●			●							●	●		●	●			
MG	●																								
MINI	●							●							●										
MITSUBISHI				●	●	●																			
NETA	●																								
NISSAN					●										●				●	●					
OMODA JAECOO	●																								
OPEL								●	●	●		●						●							
PEUGEOT	●								●	●											●			●	
PORSCHE								●																	
RAM																			●			●			
RENAULT	●	●								●												●	●		●
RIDDARA	●																								
SCANIA																		●				●			
SEAT									●							●									
SHINERAY	●																								
SINOTRUK	●																								
SKODA																●									
SMART	●																								
SOUEAST	●																								
SUBARU					●														●						
SUZUKI			●	●	●						●														
SWM	●																								
TESLA	●																								
TOYOTA				●	●	●															●	●			
VOLKSWAGEN							●	●											●	●	●	●			
VOLVO	●																●	●	●			●			
YUTONG	●																								
ZXAUTO	●																								



CAPÍTULO 2.

LOS MÁS DE 30 AÑOS
DE ANAC

2.1.

LA HISTORIA DE ANAC

El 3 de noviembre de 1993 nace oficialmente la Asociación Nacional Automotriz de Chile. Fue en dependencias del entonces Hotel Hyatt de Santiago donde los socios firmaron el acta de constitución. Ellos fueron Alejandro Schmauk (Eurosport Ltda.), Luis Felipe Gazitúa y Héctor Aldunate (Maco I.C.S.A.), Jaime Luongo (Citroën Chile S.A.C.), Cristián Silva (Comercial Chrysler S.A. y Comercial Itala S.A.), Gianfranco Zecchetto (Daewoo Motor Chile S.A.), Mario Carmona (CDI S.A.), Mauricio Budnik (Indumotora Automotriz, Automotora del Pacífico y Diasa S.A.), Wladimir Muñoz (Automotores Gildemeister S.A.), Miguel Bolobosky (Lada Chile e Inversiones y Comercial Quilín), Claudio Mergudich (Datsun Chile Ltda.), Iván Silva (Cidef S.A.), Alan Kennedy (General Motors Chile S.A.), Eliseo Salazar y Fernando Alcalde (British Cars S.A.), Ricardo Diez (Benatto Chile S.A.), Gonzalo Rojo (Derco S.A.), Miguel Main (Toyota Chile S.A.), y Arnoldo Martínez-Conde (Industria Automotriz Francomecánica S.A.).

Fue un hito trascendente para el país porque agrupó a un sector relevante de la economía, que, pese al fuerte auge que experimentaba por esos días, adolecía de una orgánica robusta para relacionarse en igualdad de condiciones con las autoridades de la época.

La posibilidad de actuar como una asociación gremial no solo respondía a cuestiones coyunturales del momento, como la idea de adoptar las primeras normas de emisiones contaminantes, sino que también permitió dar tribuna al sector para tener injerencia en la toma de decisiones posteriores, sobre todo aquellas que requerían de conocimientos técnicos acabados y específicos.

“En principio la Asociación se fundó como una forma de impulsar al sector, debido a que en ese minuto se transitaba un periodo de la economía nacional en la que existían bastantes trabas, como los impuestos que gravaban al consumo, a la cilindrada o al lujo”, relata Iván Silva, quien suscribió el documento original representando a la Corporación de Inversiones y Desarrollo Financiero (Cidef). Por su parte, Alejandro Schmauk, otro de los firmantes, aporta que “por primera vez la autoridad, en este caso el Ministerio de Transportes, tuvo un único y válido interlocutor para discutir las regulaciones técnicas del mercado automotor”.

Si bien el origen de ANAC es fruto de un deseo explícito de los distintos importadores de automóviles de la época, su formación surgió como un acto natural dentro de un contexto muy favorable.

Así lo demostraba el paulatino ascenso que en la década de los 80 tuvieron los nuevos modelos de autos como uno de los principales atractivos de la Feria Internacional de Santiago (FISA), un evento que desde 1963 organizaba anualmente la Sociedad Nacional de Agricultura.

A eso se sumó que, según cifras del Instituto Nacional de Estadísticas, para 1993 había casi 1,5 millones de vehículos en las calles del territorio nacional, lo que representaba una bajísima tasa de motorización de un auto por cada 9,5 habitantes, cifras que invitaban a confiar en un futuro próspero.

“La Asociación surge, precisamente, con los fines de organizar salones como el del Automóvil o la Feria del Transporte, y también con un enfoque

por aunar fuerzas en el trabajo normativo en un sector que estaba empezando a ser muy relevante”, relata Diego Mendoza, secretario general del organismo.

En efecto, desde 1993, los autos cero kilómetros vendidos en Chile debieron contar con convertidor catalítico, un puntapié en el aspecto de la regulación con el que no hubo vuelta atrás. Desde entonces, ANAC participó activa y sucesivamente en la creación de la normativa regulatoria chilena en temas medioambientales, que hoy es la más exigente de América Latina, con estándares solo equiparables con países de Europa.

Por su parte, Iván Silva recuerda que, al no existir normas de emisiones de alcance nacional, la opinión preponderante en la época era que los automóviles contaminaban y que los episodios de contaminación en invierno, especialmente en Santiago, hacían necesario adoptar medidas anticontaminación. Así se comenzó a hacer necesario el uso del catalizador. *“Su inclusión fue un problema, por así decirlo, que había que ir elevando y explicando a nivel superior, porque había que traspasarlo a las fábricas, viajando a distintos países desde donde se importaban los automóviles. El resultado es que se logró, porque efectivamente las matrices entendieron y ayudaron a los importadores a que sacáramos el tema adelante”.*

En paralelo, ese mismo año ANAC puso a prueba sus credenciales como organizador de eventos. Con el objeto de extender la experiencia vivida como parte de la tradicional FISA, llevó a cabo el primer Salón del Automóvil, que en octubre de 1993 reunió en el Parque Araucano de Santiago a una veintena de marcas provenientes de seis

países de fabricación distintos, a los que se referirá en lo sucesivo como “orígenes” automotrices. Asistieron 75 mil personas, demostrando que el interés por los autos del gran público era un hecho fehaciente.

En temas de seguridad vehicular, el país también se encuentra hoy a la vanguardia, con una normativa que ha ido moldeándose por años, recogiendo como referencia los estándares de mercados como el europeo, el estadounidense y el asiático. En ello ha sido clave la colaboración de ANAC, que a través de su conocimiento técnico de la industria automotriz ha propiciado un marco regulatorio que avanza con la gradualidad necesaria para, por un lado, no discriminar ningún origen y, por otro, propender a que la cancha siga siendo pareja para todos quienes participan.

“Las temáticas automotrices son siempre difíciles de regular, porque se requiere de un conocimiento técnico agudo y porque la industria del automóvil corre siempre demasiado rápido”, añade Diego Mendoza.

Otros tópicos importantes que la Asociación Nacional Automotriz de Chile fue desarrollando de forma gradual dicen relación con el hecho de haberse convertido en un portavoz oficial del mercado, con informes mensuales de ventas concisos y fiables que, al igual que la normativa regulatoria, están posicionados como los más completos de la región. Con los años, este documento que da un panorama de la comercialización de vehículos -especialmente el de ligeros y medianos- se ha transformado en un verdadero termómetro del momento que atraviesa la economía del país.

La información que se brinda al consumidor tampoco es algo que se pueda pasar por alto. En febrero de 2013 comenzó a regir la Ley de Etiquetado por Consumo Vehicular, un formato que se perfeccionó cuatro años después y que ha permitido a todos los usuarios tener información fidedigna sobre el rendimiento de los automóviles, ya sea que utilicen un motor a diésel, a gasolina o incluso mecánicas híbridas o eléctricas. En la actualidad, a través del sitio web www.consumovehicular.cl es posible saber a ciencia cierta el consumo de combustible informado por los fabricantes para cada modelo, un punto clave a la hora de una compra informada.

En esa misma línea, el organismo no descuida su Rol Social Empresarial, brindando apoyo y capacitación a los Centros de Formación Técnica que preparan a los futuros profesionales de concesionarios y talleres mecánicos multimarca.

“El mercado se ha ido profesionalizando de manera notoria. Hace 25 años los concesionarios eran una cosa nada que ver con lo que te encuentras hoy”, afirma Daniel Nunes, gerente de operaciones de ANAC.

¿Qué explica que, a 30 años de su creación, hoy sean más de 82 marcas de 28 orígenes distintos las que participan de la Asociación? Hay factores que claramente inciden en esta buena salud del mercado automotor nacional.

Para ANAC, ha sido vital la apertura de la economía chilena desde los años ‘90 y la reducción progresiva de las barreras arancelarias propiciadas por el Estado, a través de la firma de Tratados de Libre Comercio, como los que existen desde 2002 con Corea del Sur y desde

2003 con la Unión Europea y Estados Unidos. Y de 24 marcas de automóviles presentes en 1993 pasamos a 82 en 2024, a 30 de camiones y a 18 marcas de buses.

“Los TLC no han tenido como foco el mercado automotor, pero sí en cada uno de ellos los automóviles han estado integrados”, destaca Mendoza, quien agrega que este espíritu por eliminar aranceles debe ahora repetirse en los vehículos de nuevas energías, pues varios de ellos están erróneamente gravados por aranceles.

Esto no solo permite que los clientes opten a precios para vehículos cero kilómetro mucho más atractivos que en otros países de la región, sino que, como consecuencia, la tasa de antigüedad del parque automotor sea de apenas diez años, y que se vendan vehículos a razón de 350 mil unidades por temporada, con peaks por encima de los 400 mil patentamientos en los años 2021 y 2022. Una muestra de la fuerza de un mercado que es un ejemplo para destacar.

En 1993 se comercializaron en Chile 118 mil automóviles, una cifra que ha llegado casi a cuadruplicarse en ejercicios como el histórico 2022, con 1.762 versiones disponibles para el público a fines de 2023, provenientes de 29 orígenes distintos. En ese largo camino recorrido, el rol de la Asociación Nacional Automotriz de Chile ha sido clave para establecer el marco a un mercado que se ha transformado en referente a nivel regional y global, por sus estándares y su alta competitividad.

“Si triunfas en Chile, estás preparado para hacerlo en cualquier lugar”, suelen decir los altos ejecutivos cuando están de paso por este último rincón en el mapa. Una frase que se suele decir



en ANAC, que de un modo directo también ha ayudado a construir. *“Las políticas de apertura del comercio exterior -en las que la Asociación tuvo injerencia- propiciaron que los impuestos fueran cayendo año a año en un esquema acordado con la autoridad. Eso ha dado pie a que este sea un mercado absolutamente abierto, con la oferta más amplia de marcas, modelos y orígenes. Así, los autos han sido, comparativamente hablando, muy baratos durante mucho tiempo, porque dicha competencia no resiste precios altos”,* destaca Alejandro Schmauk.

Para Edgardo Rodríguez, uno de los fundadores del organismo y ex director de ANAC, *“los mayores aportes de la Asociación Nacional Automotriz de Chile dicen relación con haber*

agrupado al sector frente a estamentos oficiales, gremios complementarios y afines y a la opinión pública en general. En segundo término, permitió la implementación de un marco regulatorio en un trabajo conjunto de largo plazo con las autoridades, el cual ha permitido tener una oferta automotriz variada y prácticamente del mismo nivel que en los países desarrollados. Finalmente, ANAC ha sido el referente para toda la información relativa a la industria, respecto de las tendencias y otras variables”.

2.2.

HITOS EN EL MERCADO AUTOMOTOR EN LA ERA ANAC

A partir de octubre de 1992 se hizo obligatorio la venta de vehículos cero kilómetro equipados con convertidor catalítico. Solo automóviles que portaran lo que se conoció como sello verde serían aptos para circular por todo el país. Este fue el inicio del trabajo incansable de ANAC en materia de norma de emisiones, una labor que no se ha detenido y que tuvo en septiembre de 2025 su última actualización al adoptar como estándar país la norma de emisiones Euro 6c, la más exigente en toda América Latina.

Uno de los más relevantes hitos en la primera década de vida de ANAC se produjo en 1999, cuando se eliminó parcialmente el llamado impuesto al lujo en los automóviles, que vino de la mano con la eliminación del impuesto a la cilindrada, al mismo tiempo que se facultó al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para establecer un paquete básico de elementos de seguridad con los que obligatoriamente debían contar los vehículos que ingresarán al país. Se avanzó, luego, en la adopción de doble airbag como exigencia básica para todo vehículo liviano-mediano que se comercializara en nuestro país, algo que ha ido evolucionando progresivamente gracias a la colaboración entre ANAC y dicho Ministerio.

En mayo de 2006 debutó el Honda Civic Hybrid, el primer vehículo electrificado del mercado nacional, al que pronto se uniría el Toyota Prius. En aquel mismo año los vehículos producidos en Japón alcanzaron el 26% del mercado de medianos y livianos en el país (en un empate técnico con Corea del Sur), una tendencia que iría sostenidamente a la baja en las siguientes temporadas, hasta ubicarse en 2024 en un 7%. Luego de la entrada en vigor de los TLC, China fue el primer nuevo actor en posar sus ojos en Chile. Hacia fines de 2006, Chevrolet lanza en el país el modelo Corsa Plus, siendo el primer vehículo de este origen en comercializarse en Chile. En marzo de 2007 Derco introdujo la marca Great Wall Motors, que con el SUV Hover

se convirtió en la primera firma de origen chino a la venta en Chile. Desde entonces, los vehículos de procedencia china han escalado sostenidamente en la torta de inscripciones: si en 2007 apenas representaron el 2%, a 2024 capturan el 40%.

Otro origen relevante que debutó en 2007 fue India. La potencia asiática desembarcó en Chile con Mahindra, una de las tres principales productoras automotrices de ese país. Llegó representada por Fortaleza y se estrenó localmente con la camioneta Scorpio Pik Up (sic). Similar al caso chino, en 2007 los vehículos importados de India alcanzaron el 4%, en circunstancias que hoy han avanzado hasta el 10% (con un peak de 11% en 2021).

En mayo de 2011 debutó el primer automóvil 100% eléctrico. Fue el Mitsubishi i-MiEV, un citycar de 3,39 metros de largo que podía rodar hasta 160 km con una sola carga. Fue también el primer EV comercializado oficialmente en Sudamérica y el segundo en América Latina. Hoy hay más de 47 marcas que ofrecen en Chile al menos un modelo 100% eléctrico.

En 2014, la incipiente electrificación continuó con el Mitsubishi Outlander, que se convirtió en el primer vehículo PHEV (Plug-In Hybrid) del país. Hoy este segmento representa el 9% de las ventas de vehículos de cero y bajas emisiones. El trabajo de ANAC ha sido profundo en materia de normas de seguridad exigibles en las nuevas homologaciones. En 2017 se hizo efectiva la obligatoriedad de los airbags frontales en todos los vehículos livianos de pasajeros y SUV a la venta en Chile.

A ello se sumó la exigencia de frenos ABS a partir de octubre de 2020, y desde el 3 de octubre de 2022 todos los vehículos livianos y medianos de los segmentos de pasajeros y SUV deben contar con el control electrónico de estabilidad. Desde enero de 2025 también es exigible para la homologación de camionetas y vehículos comerciales en general.



2.3.

APORTES AL DESARROLLO DEL SECTOR

Para los siguientes años asoman varios desafíos a nivel país, y uno de los más importantes es la implementación de la norma de emisiones Euro 6C. En efecto, desde septiembre de 2025 todos los vehículos nuevos livianos y medianos disminuyeron en 56% las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) y el material particulado (PM), ambas sustancias muy nocivas para la salud.

Para llevar a cabo este proyecto, las marcas reforzaron la tecnología que les permita trabajar de mejor manera las motorizaciones de sus respectivos vehículos. Por otro lado, es importante contar con combustible que responda a estos requerimientos; esto significa

que deberán mejorar la calidad, ofreciendo un máximo de azufre de 10 ppm (hasta 2024 era de 15 ppm).

Otra de las normativas serán los elementos de seguridad para los vehículos comerciales livianos, que pasarán a tener las mismas exigencias que tienen vehículos livianos y medianos en la actualidad. Esto comenzó a regir en 2026 para las nuevas unidades que realicen sus homologaciones en el Centro 3CV.

2.4.

LOS 7 PILARES DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

A propósito de la celebración de su 30° aniversario, ANAC anunció un nuevo enfoque puesto en la movilidad sostenible.

Según ANAC, la movilidad es un derecho que implica que todas las personas tengan acceso a sistemas de transportes eficientes y seguros que, en definitiva, mejoren su calidad de vida, tanto en el trabajo como personalmente, otorgando así las mismas oportunidades para todos.

A eso se suma la necesidad urgente de alcanzar la meta de Carbono Neutralidad al 2050, donde las proyecciones indican que, a esa fecha, el 68% de la población mundial vivirá en ciudades y será masiva la circulación de vehículos más conectados, electrificados y autónomos. Esto hace necesario repensar la necesidad de impulsar una nueva movilidad, una movilidad sostenible.

Es por este motivo que a contar de 2026, el gremio se enfocará en reforzar el crecimiento de los siete pilares que contemplan la movilidad sostenible:

1**Movilidad segura:**

es la permanente actualización de las normas de seguridad, tanto para camiones, buses y automóviles, así como el avance en la inclusión de más exigencias de seguridad activa y pasiva para todas las categorías de vehículos.

2**Movilidad eficiente:**

no nace con la “eficiencia energética” del año 2024, sino en 2012, con el primer etiquetado de consumo vehicular. La movilidad eficiente es sinónimo de Normas de Emisiones en permanente revisión y promoción de la Eficiencia Energética Vehicular. Se explica por el avance en las normas de emisiones desde la primera norma EPA y los primeros autos catalíticos, hasta Euro 6C, normas de nivel nacional y normas para maquinarias.

3**Movilidad electrificada:**

promoción sin discriminación y adopción de incentivos para la proliferación de los llamados automóviles de nuevas energías: Híbridos (HEV), Eléctricos de Rango Extendido (EREV), Híbridos Enchufables (PHEV), Hidrógeno (FCEV) y automóviles eléctricos 100% (BEV).

4

Movilidad circular:

promoción de los principios de economía circular, Ley REP y reciclaje.

5

Movilidad conectada:

vehículos conectados son vehículos del futuro, con integración tecnológica con aplicaciones, celulares, que ayudan a que el auto se convierta en una herramienta multifuncional.

6

Movilidad autónoma:

se trata de cómo vemos el futuro de la movilidad sobre la base de manejo robotizado o automatizado, así como los desafíos regulatorios y de parque en circulación que deberemos realizar para que se convierta en una conducción segura.

7

Movilidad social responsable:

creación de capital de trabajo que considere mejorar las condiciones laborales del sector automotor, con énfasis en la actualización de las mallas curriculares y educación vial.



Para ANAC, Chile tiene la oportunidad y el desafío de ser líder en la producción de litio, de hidrógeno y de energías obtenidas de fuentes renovables. Y por eso el mensaje hacia el futuro es que debemos ser los líderes en Movilidad Sostenible.

Esto hace necesario avanzar hacia una modernización tributaria del sector automotor mediante el trabajo conjunto entre el sector público y el privado para dejar atrás las centrales a carbón y potenciar las nuevas fuentes de energía.

2.5.

EN MEMORIA DE ROBERTO MARISTANY WATT (1944-2022)

Una gran pérdida afectó al sector automotor en enero de 2022 tras el lamentable fallecimiento de Roberto Maristany Watt, quien fue director y presidente de la Asociación Nacional Automotriz de Chile, organización en la que tuvo un rol protagónico para su desarrollo durante este siglo. Su legado formativo y de acompañamiento a la labor gremial impactó a numerosísimos ejecutivos y profesionales del sector, que siempre reconocieron en Roberto una cercanía, calidez humana y destacado carisma.

Lideró nuestra asociación por cinco períodos: desde 2000-2001; 2002-2003; 2016-2017; 2018-2019; 2020-2021, además de ejercer como director por más de 20 años.

Durante su gestión impulsó la expansión y consolidación de ANAC como el principal gremio automotor de Chile, logrando incorporar a los asociados de maquinarias al quehacer de nuestro sector, y también apoyó el constante avance en políticas públicas para el crecimiento sostenible del sector, entre las que destacan las normativas de emisiones, electromovilidad y eficiencia energética, entre muchas otras.

Asimismo, se preocupó por fomentar constantemente iniciativas tendientes a mejorar la calidad de vida de la ciudadanía ligadas a la seguridad, convivencia vial y responsabilidad social, siempre poniéndose a disposición para trabajar de manera conjunta con las autoridades en estos temas.



Roberto desarrolló una larga y exitosa carrera profesional en el rubro automotor, que comenzó en Ford, tanto en Brasil como en Estados Unidos, para luego incorporarse al grupo Sigdo Koppers a finales de los años 80, donde asumió como Gerente General de Comercial Itala.

A continuación, se desempeñó como Gerente General de SK Automotriz por más de 10 años, período en que la empresa experimentó un gran crecimiento.

Luego asumió responsabilidades directivas en SK Comercial, incluida la presidencia del Directorio, cargo que ostentó hasta su deceso. Paralelamente, siempre mantuvo su relación con el área automotriz de Sigdo Koppers, asesorando a la gerencia de SKBergé en variados proyectos y marcas de la empresa.

A lo largo de estos años, Roberto se ganó la admiración, respeto y cariño de todo el sector automotor por su gran profesionalismo y conocimiento de la industria, así como por su cercanía y preocupación por las personas.

Su labor y persona serán recordadas por mucho tiempo.



CAPÍTULO 3.

MOVILIDAD SOSTENIBLE:
PERSPECTIVAS DEL
SECTOR AUTOMOTOR

3.1.

TENDENCIAS MUNDIALES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

La industria automotriz atraviesa una etapa marcada por profundos desafíos y transformaciones, no solo en su propio modelo de desarrollo, sino también en su impacto sobre el medio ambiente y la calidad de vida de las personas. La necesidad de avanzar hacia un futuro sostenible ha impulsado la innovación y acelerado el desarrollo tecnológico, bajo la premisa de que la nueva movilidad debe sustentarse en tres ejes fundamentales: **electrificación, circularidad e inteligencia/seguridad.**

Existe un consenso creciente en torno a que la movilidad continuará experimentando cambios significativos en el corto y mediano plazo. De acuerdo con proyecciones del McKinsey Center for Future Mobility, se espera un aumento en el uso del transporte público (del 23% al 26% entre 2022 y 2035) y de la micromovilidad (del 16%

al 19%). En contraste, la utilización del vehículo privado disminuiría, pasando del 45% al 29%. No obstante ello, esta reducción se vería compensada por un mayor uso del transporte público de menor capacidad y de aplicaciones de movilidad, cuya participación aumentaría del 2% al 4%, junto con la irrupción de nuevas formas de transporte, como los taxis autónomos, que representarían cerca del 8% del total.

Estas tendencias obligan a la industria automotriz a replantear el diseño y desarrollo de los vehículos, así como su vínculo con las necesidades reales de las personas. En este contexto, el sector ha asumido un rol cada vez más activo como agente de cambio, especialmente si se considera que, pese a esta transformación, las proyecciones de crecimiento del mercado automotriz para la próxima década continúan siendo positivas.

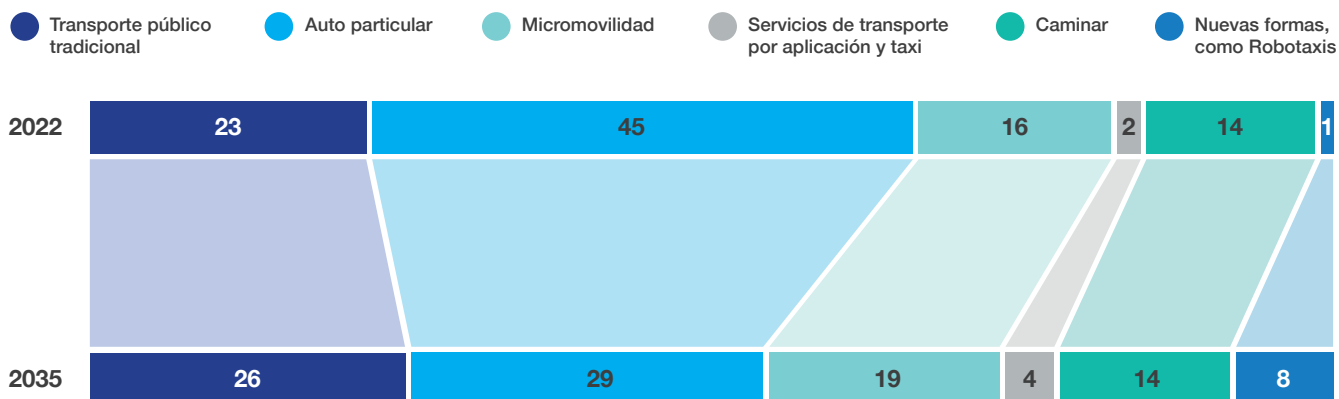


Figura 1: Proyecciones de movilidad - McKinsey Center for Future Mobility (2023).

3.2.

SIETE PILARES DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN ANAC

En el marco de la celebración de sus treinta años de vida, ANAC ha definido una visión de largo plazo orientada a proyectar el desarrollo del sector automotriz para las próximas tres décadas. Esta mirada estratégica, construida a partir del análisis de las tendencias globales y del conocimiento profundo de la realidad del mercado nacional, permite trazar un camino claro hacia una movilidad más sostenible.

En este contexto, ANAC ha estructurado una estrategia de sostenibilidad basada en siete pilares, todos ellos centrados en la movilidad como eje transversal del cambio: movilidad autónoma, movilidad eficiente, movilidad conectada, movilidad circular, movilidad segura, movilidad electrificada y movilidad responsable y social.

i. Movilidad segura

La movilidad segura constituye uno de los pilares fundamentales del desarrollo sostenible del sector automotriz, cuyo objetivo principal es reducir la siniestralidad vial y proteger la vida y la integridad de las personas. En este contexto, la seguridad vehicular ha evolucionado desde un enfoque centrado exclusivamente en la protección pasiva —como cinturones de seguridad y estructuras de absorción de impactos— hacia una visión integral que incorpora seguridad activa, pasiva y preventiva.

En el caso de Chile, la normativa vigente establece exigencias específicas en materia de seguridad vehicular que deben cumplir todos los vehículos nuevos antes de su comercialización. La norma chilena define un conjunto mínimo de sistemas de seguridad activa y pasiva, los cuales son certificados y homologados por el Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV), organismo

dependiente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT). Asimismo, esta información debe ser informada de manera transparente a los consumidores a través de la Etiqueta de Seguridad y Equipamiento Opcional, obligatoria para los vehículos exhibidos en salas de venta, contribuyendo a una toma de decisiones más informada y al fortalecimiento de la seguridad vial en el país.

Los vehículos motorizados en Chile se clasifican en tres categorías, según el peso bruto vehicular, que se define como el peso máximo del vehículo y qué puede transportar cuando está totalmente cargado:

Vehículos livianos: peso bruto vehicular es menor a 2.700 kilogramos y son definidos por el decreto supremo N°211 de MTT. Corresponden, por lo general, a vehículos de pasajeros, city car y SUV.

Vehículos medianos: peso bruto vehicular es mayor a 2.700 kilogramos y menor o igual a 3.860 kilogramos, y son definidos por el decreto supremo N°54 de MTT. Estos vehículos corresponden por lo general a camionetas o vehículos comerciales.

Vehículos pesados: peso bruto vehicular mayor a 3.860 kilogramos y corresponden por lo general a buses, camiones, tractocamiones y otros similares.

ANAC ha participado activamente en la formulación de las normativas del sector automotriz en materia de seguridad. A través de los comités técnicos ha brindado un apoyo técnico a los entes gubernamentales que han generado las regulaciones y normativas que deben cumplir los vehículos en el país, como sucedió con el Decreto N°26/2000 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT).

Decreto N°26/2000

Establece los elementos de seguridad aplicables a vehículos motorizados definiendo dos tipos:

Seguridad activa: componente de la seguridad cuyo objetivo es prevenir la ocurrencia de un siniestro de tránsito.

Seguridad pasiva: componente de la seguridad cuyo objetivo es evitar o reducir las lesiones graves o mortales que pueden producirse tras sufrir un siniestro de tránsito.

Dentro de los grupos podemos encontrar:

Seguridad Pasiva

- Cinturón de seguridad
- Pretensor para cinturón de seguridad
- Limitador de tensión en cinturones de seguridad
- Airbag
- Anclaje de asiento
- Anclajes Isofix o Latch
- Apoyacabezas
- Recordatorio uso de cinturón
- Vidrios de seguridad
- Protección al ocupante
- Columna de dirección retráctil

Seguridad Activa

- Sistema de frenos
- Antibloqueo de frenos (ABS)
- Neumáticos
- Luces
- Programa electrónico estabilidad (ESP)
- Desempañador luneta trasera
- Espejo retrovisor interior con ajuste día/noche
- Espejo retrovisor abatible
- Sistema avanzado de frenado de emergencia (AEB)
- Detector de punto ciego (BSD)
- Asistente de velocidad inteligente (ISA)
- Asistente de mantenimiento de carril (LKA)

Las normativas de cada uno de estos elementos están indicadas en la resolución N°48, del año 2000 del MTT. A continuación, detalle de algunos elementos en específico:

• Programa electrónico de estabilidad (ESP)

Sistema que mejora la estabilidad direccional del vehículo mediante la capacidad de controlar automáticamente el frenado de las ruedas izquierda y derecha de cada eje para inducir

una corrección de su trayectoria a partir de la evaluación del comportamiento real del vehículo en comparación con una determinación del comportamiento solicitado por el conductor.

A partir de enero de 2026, todos los autos livianos y medianos que se inscriban como nuevos deberán contar obligatoriamente con ESP, y dicha exigencia comenzó con los vehículos que se homologaron a contar de enero de 2025.

Para verificar lo anterior, el 3CV (Centro de Control de Certificación) del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones verifica el cumplimiento de las normas 571.126 del CFR 49-571 (Estados Unidos); Reglamento N°13-H o N°140, ambos UN-ECE (Europa); GB/T 30677 (China) o resolución 567/2015 del CONTRAN (Brasil). Según lo indicado en la resolución N°48, de 2000 del MTT.



Figura 5: Funcionamiento de ESP - CONASET.

• Airbag

Sistema de retención complementario que, en caso de colisión o choque grave del vehículo, despliega e infla automáticamente una estructura flexible que, mediante la compresión del gas que contiene, limita la gravedad de los contactos de una o varias partes del cuerpo de un ocupante del vehículo con el interior del habitáculo. Estas bolsas pueden ser frontales, laterales de cuerpo, laterales de cabeza, entre otros.

A partir de enero de 2026, todos los autos livianos y medianos que se inscriban como nuevos deberán cumplir con las exigencias de contar obligatoriamente con doble airbag (pasajero y acompañante). Dicha exigencia comenzó con los vehículos que se homologaron a contar de enero de 2025.

Para verificar lo anterior los vehículos deben estar certificados bajo la norma del Code of Federal Regulations, de Estados Unidos, o por



ANAC está trabajando en lograr que Chile sea de los primeros países en establecer una regulación integral para la conducción autónoma.

las Directivas de Seguridad de la Comunidad Económica Europea o por las Regulaciones de Seguridad definidas por la Comisión Económica Europea de las Naciones Unidas, Brasil, Japón, Corea, o por el Estándar Nacional de la República Popular China (GB o GB/T).

- **Sistema antibloqueo de frenos (ABS)**

Sistema de frenos que evita el bloqueo de las ruedas al frenar manteniendo la maniobrabilidad y la estabilidad de marcha, facilitando al conductor el control del vehículo.

Este sistema detecta el instante cuando las ruedas se bloquean y actúa regulando la presión sobre los frenos, incluso si se mantienen presionados a fondo.

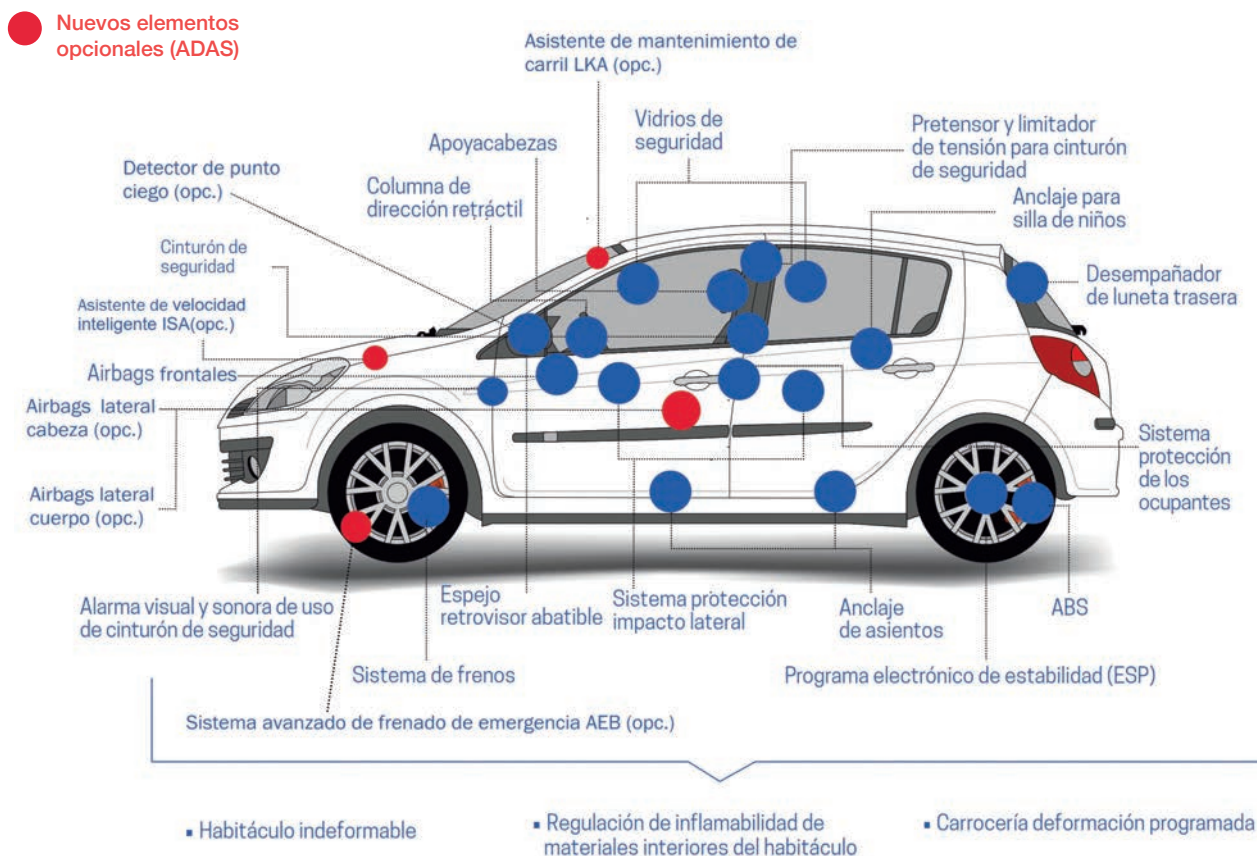
Las ventajas principales que ofrece el ABS son: mayor eficacia sobre superficies resbaladizas (agua, nieve, hielo), mejor estabilidad y frenada más progresiva.

A partir de 2020, a través del DS137/2017 de MTT todos los vehículos que se homologaron en el país ya contaban con estos sistemas y desde octubre de 2023 fue obligatorio para todo nuevo vehículo inscrito.

- **Resumen de exigencias para los vehículos en Chile**

Las figuras a continuación muestran un resumen de los elementos de seguridad exigidos a vehículos livianos y medianos en Chile.

Elementos de Seguridad para Vehículos de Pasajeros y SUV Livianos

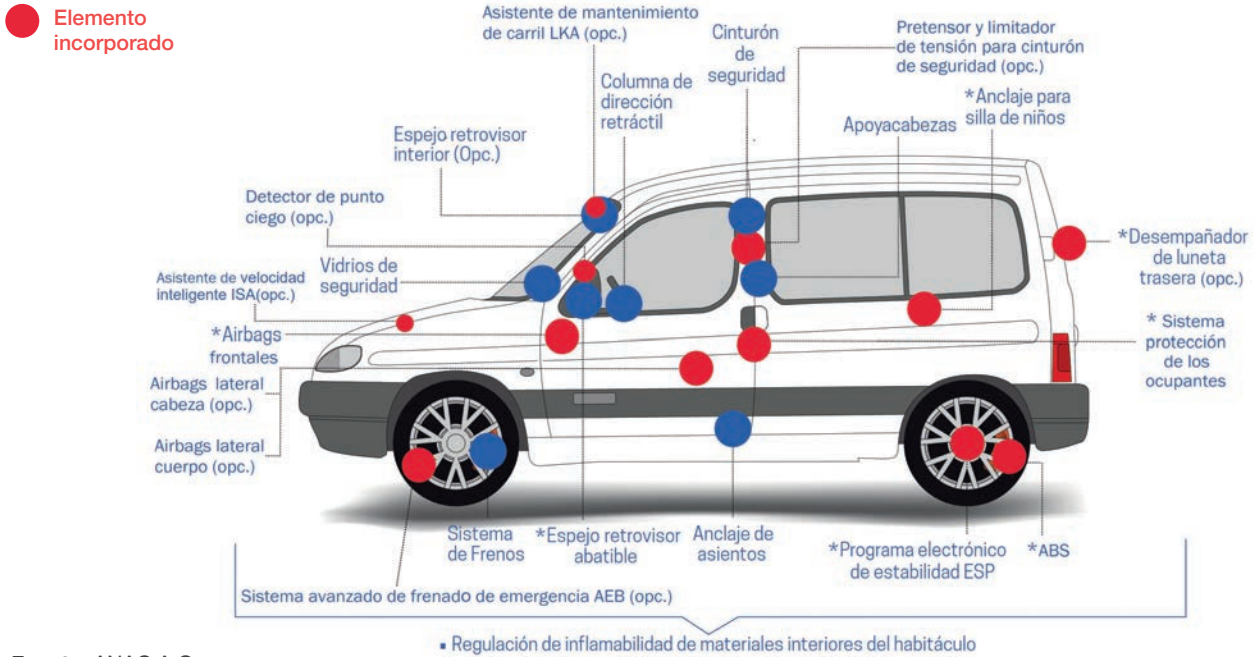


Fuente: ANAC A.G.

Para la implementación de estas normas en vehículos medianos y comerciales medianos, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones estipuló una primera fase aplicable a las nuevas homologaciones que se practiquen en Chile, desde el 4 de enero de 2025.

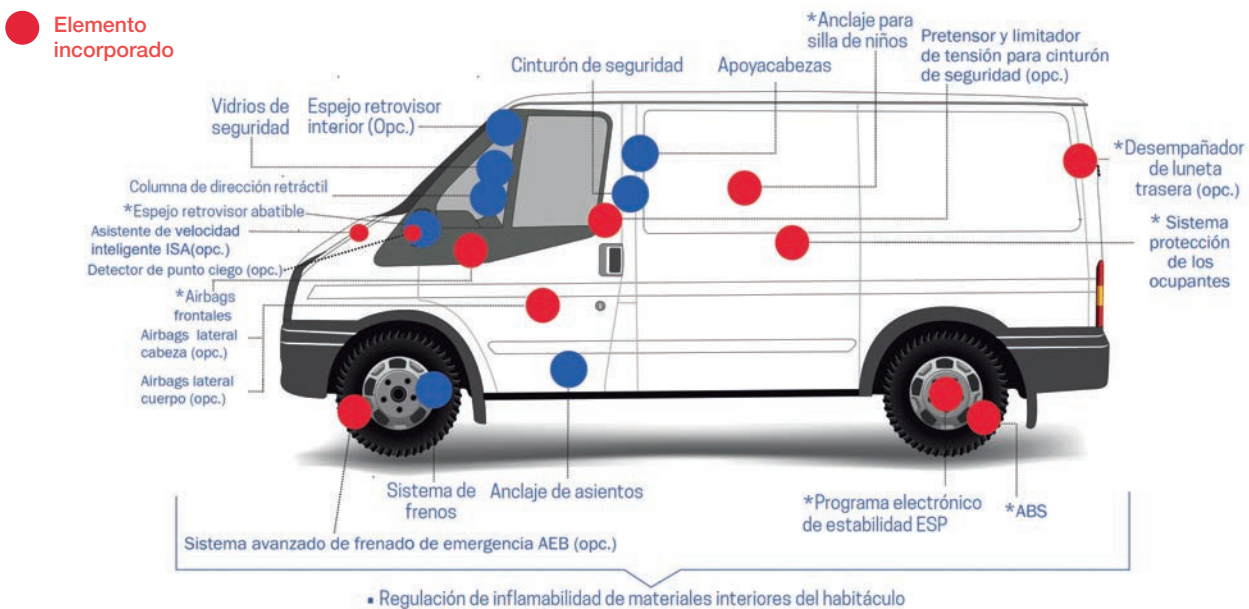
La segunda fase y final, comenzó el 4 de enero de 2026 y significó que todas las primeras inscripciones de aquellos vehículos deben contar con estos elementos, igualando las exigencias de vehículos de pasajeros, SUV, camionetas y comerciales.

Elementos de Seguridad para Vehículos Comerciales Livianos



Fuente: ANAC A.G.

Elementos de Seguridad para Vehículos Medianos



Fuente: ANAC A.G.

* 04 Enero 2025 Nuevas Homologaciones

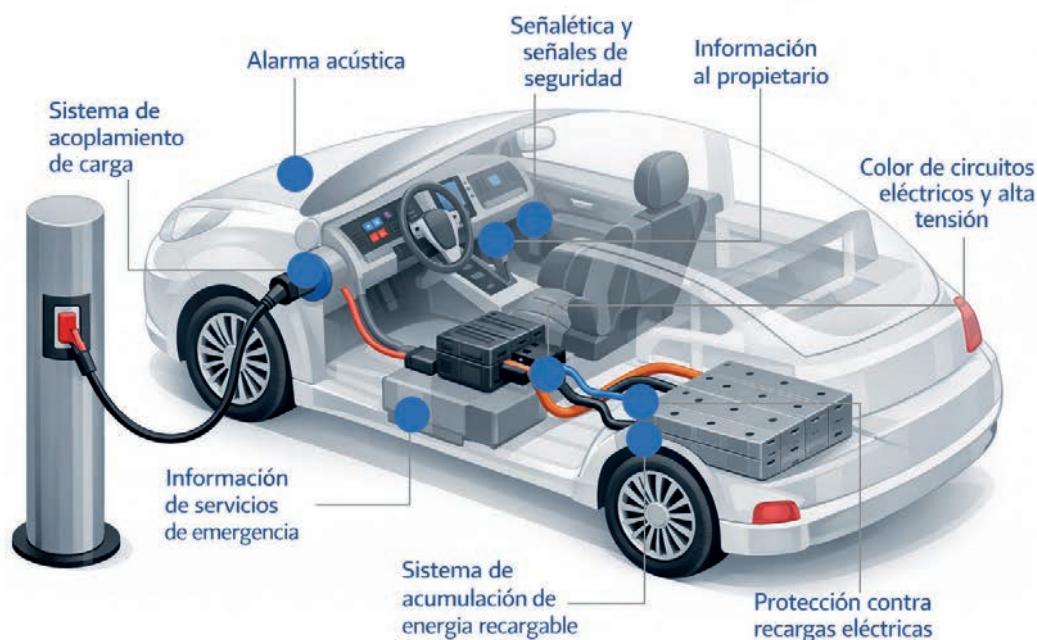
* 04 Enero 2026 Primeras Inscripciones

Elementos de Seguridad para Vehículos que utilizan Electricidad

En Chile, el Decreto Supremo N°145 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), establece el marco normativo aplicable a los vehículos eléctricos e híbridos en Chile, incorporando requisitos técnicos y de seguridad para su homologación e ingreso al país. Este decreto representa un avance relevante en la actualización regulatoria, al adecuar la normativa

nacional a estándares internacionales y otorgar mayor certeza tanto a la industria como a los usuarios respecto de las condiciones de seguridad de estas tecnologías. Junto al Pliego Técnico RIC N°15, de la SEC para cargadores son los cuerpos normativos más relevantes en cuanto a electromovilidad.

Elementos de Seguridad para Vehículos Eléctricos



Fuente: ANAC A.G.

Etiqueta de Elementos de Seguridad Optativos

El Decreto Supremo N°26/2000 chileno establece que, al momento de iniciarse la oferta al público para su comercialización, todos los vehículos nuevos livianos, y opcionalmente en todos los vehículos nuevos medianos, deberán exhibir la etiqueta de Elementos de Seguridad Optativos, que ha sido trabajada en conjunto por la autoridad y la ANAC.

Elementos de Seguridad Optativos

Marca	MTT
Modelo	Subtrans 2,0 AT
Cód. Informe Técnico	ST4037ES0520600-2

- ✓ Pretensor para cinturón de seguridad.
- ✓ Limitador de tensión en cinturón de seguridad.
- ✓ Air Bags laterales de cabeza.
- ✓ Air Bags laterales de cuerpo.
- ✓ Sistema avanzado de frenado de emergencia.
- ✓ Detector de punto ciego.
- ✓ Asistente de velocidad inteligente.
- ✓ Asistente de mantenimiento de carril.



Este vehículo cumple con todos los requisitos mínimos de seguridad exigidos por la normativa nacional vigente. Para más información visite www.conaset.cl

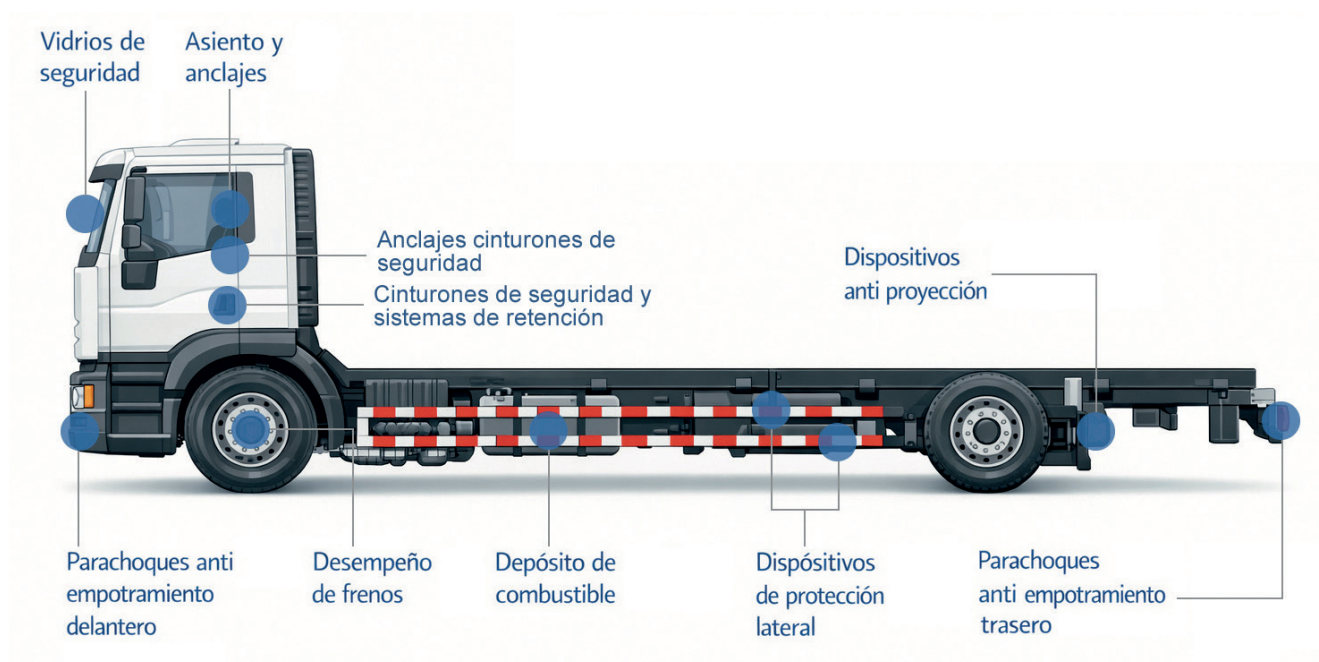
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Figura 6: Etiqueta de seguridad - MTT.

Elementos de Seguridad para Camiones

El Decreto Supremo N°45 de 2017 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establece requisitos técnicos obligatorios para los sistemas y dispositivos de seguridad de camiones y tracto camiones que se incorporan al parque vehicular nacional.

La norma busca elevar los estándares de seguridad en el transporte de carga, exigiendo la incorporación de elementos como sistemas de frenado, vidrios de seguridad, cinturones de seguridad y dispositivos de protección, bajo una implementación progresiva en el tiempo.

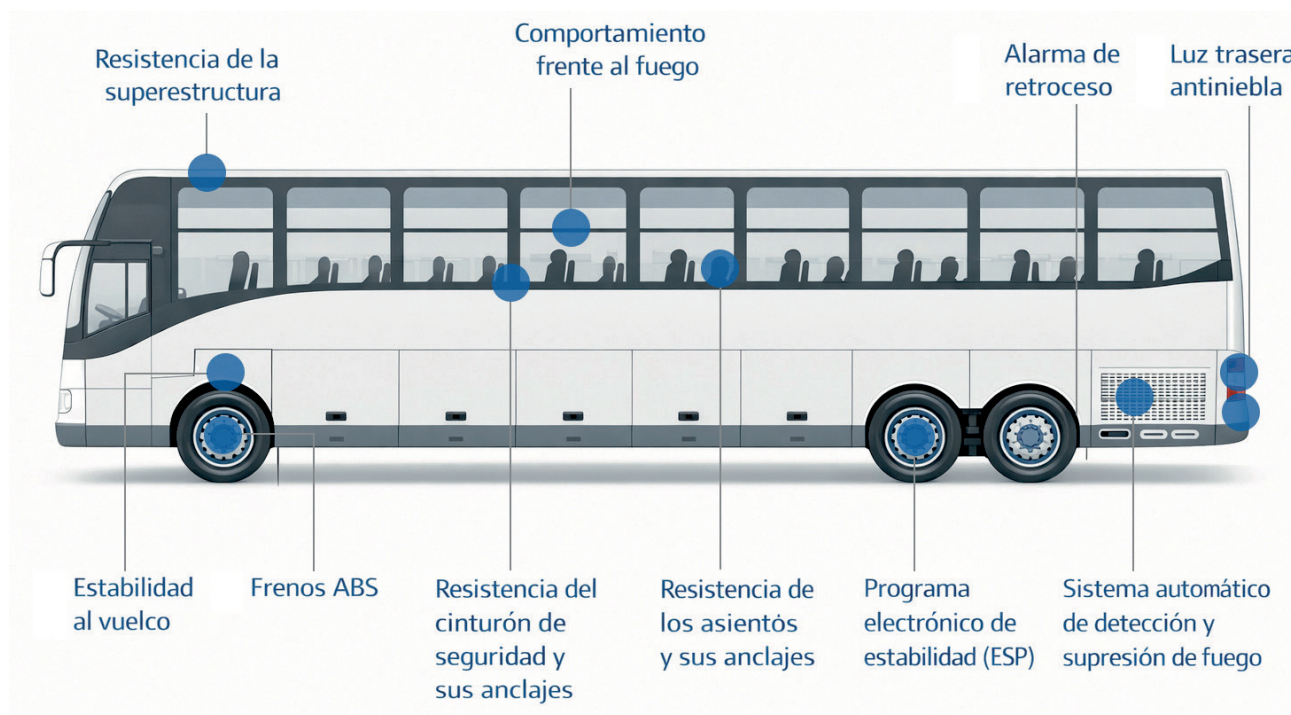


Fuente: ANAC A.G.

Elementos de Seguridad para Buses

En materia de buses, Chile ha avanzado de forma progresiva en la incorporación de requisitos de seguridad para el transporte interurbano. En particular, ya se encuentran plenamente vigentes las exigencias asociadas al comportamiento frente al fuego, así como la resistencia de los asientos y sus anclajes, aplicables a buses interurbanos. Asimismo, la normativa ha evolucionado permitiendo la operación de buses interurbanos

de mayor longitud, bajo el cumplimiento de estrictos requisitos técnicos y de seguridad. Estos incluyen aspectos como maniobrabilidad (radio de giro), configuración de ejes —incluyendo eje trasero direccional—, salidas de emergencia y distribución de masas, con el objetivo de garantizar condiciones adecuadas de seguridad para su operación en el país.



Fuente: ANAC A.G.

ii. Movilidad eficiente

Europa, Estados Unidos, Japón, China, Brasil, Corea del Sur, México, Canadá y Australia, entre otros, han establecido estándares de rendimiento energético y/o de emisiones de CO₂, principal gas de efecto invernadero de impacto global, aplicables a distintos tipos de vehículos.

En conjunto, los países que cuentan con algún tipo de regulación en esta materia concentran más del 80% de las ventas globales de vehículos de pasajeros, influyendo de manera directa en las decisiones tecnológicas y comerciales de los principales fabricantes a nivel mundial. En este contexto, la eficiencia energética se ha consolidado durante la última década como una de las principales medidas de mitigación del cambio climático, independientemente de los distintos niveles de eficacia alcanzados tras su implementación.

En Chile, la Ley 21.305 sobre eficiencia energética establece la obligación de exigir un estándar de rendimiento energético para vehículos livianos, medianos y pesados. Esta normativa comenzó a regir en 2024 y fija, para el conjunto de los vehículos livianos comercializados en el país en el año, una meta de eficiencia energética vehicular promedio de 18,8 km por litro de gasolina equivalente (km/lge) en ciclo mixto. El estándar es aumentado cada tres años, llegando en 2030 a 28,9 km por litro de gasolina equivalente (km/lge).

El estándar exigido a cada importador o representante de marca dependerá del peso promedio de los vehículos que introduzca al mercado nacional. Aquellos vehículos que no cumplan con la exigencia establecida quedarán afectos al pago de un gravamen, el cual será de cargo de la marca importadora correspondiente.

En ANAC se ha mencionado la necesidad de replantear gran parte de este programa de eficiencia energética, toda vez que la exigencia pretendida no ha tenido un correlato en la promoción de nuevas energías, convirtiéndose en una herramienta de sanción permanente, pero no de ayuda a la movilidad eficiente o renovación del parque vehicular.

La eficiencia energética de los vehículos se determina a partir de las emisiones de gases medidas en un ciclo de pruebas, realizadas en el Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV). Históricamente, el ciclo utilizado en Chile ha sido el NEDC (New European Driving Cycle); sin embargo, a partir de septiembre de 2025, este fue reemplazado por el ciclo WLTC (World Harmonized Light-duty Vehicle Test Cycle), más exigente y representativo de las condiciones reales de conducción.

El ciclo WLTC es significativamente más exigente que el NEDC porque fue diseñado para representar de forma mucho más realista la conducción actual. A diferencia del NEDC —que utilizaba aceleraciones suaves, velocidades medias bajas y patrones predecibles— el WLTC incorpora mayores aceleraciones, velocidades más altas, variabilidad en los perfiles de conducción y una duración más extensa, además de considerar vehículos más pesados y potentes. Esto provoca mayores demandas energéticas y de emisiones, reduciendo la brecha entre los resultados de laboratorio y el uso real del vehículo. En la práctica, el WLTC entrega consumos y emisiones más cercanos a la realidad, mientras que el NEDC tendía a subestimarlos de forma sistemática. A continuación, un comparativa:

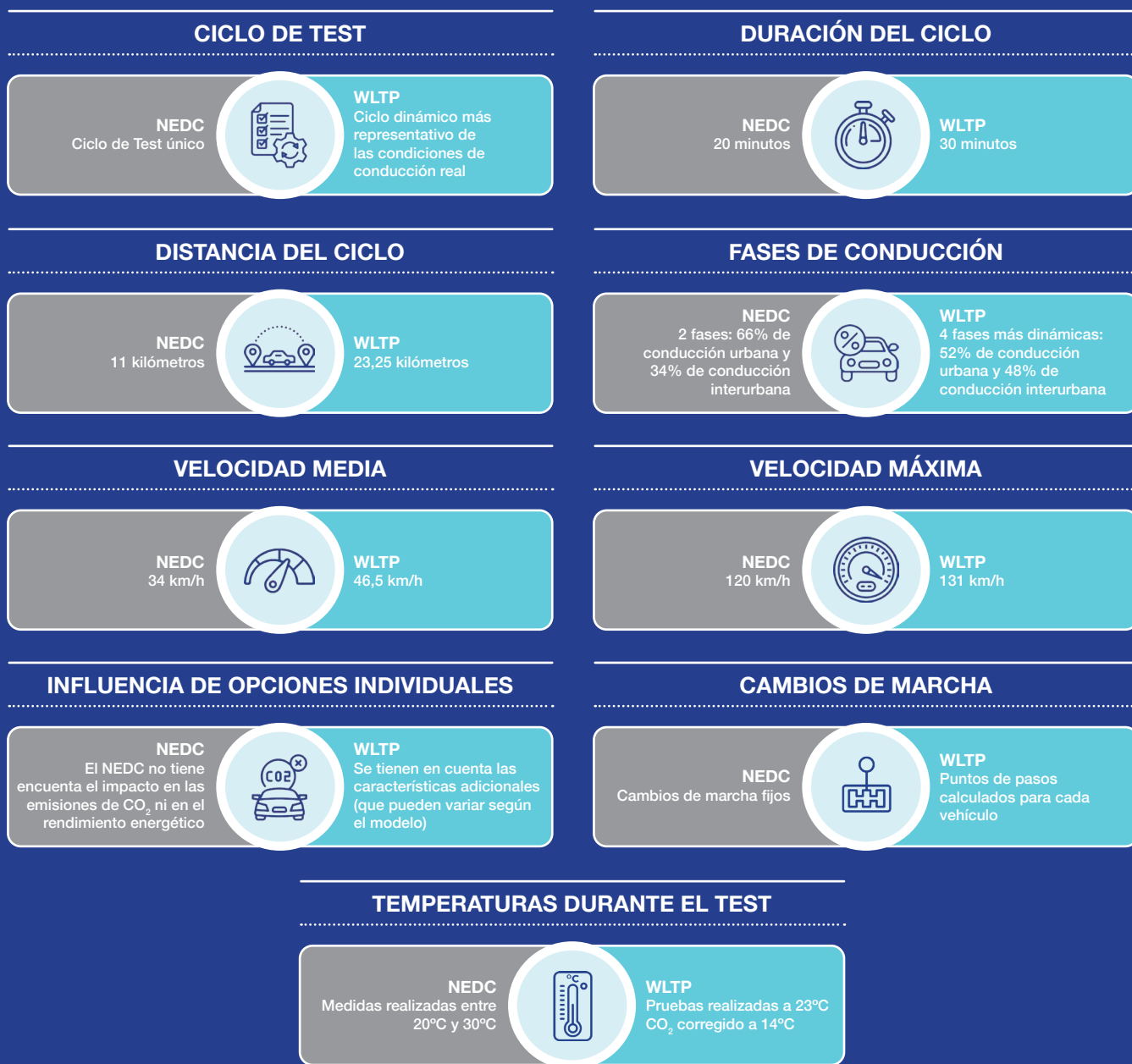


Figura 3: Comparativa ciclo de conducción NEDC vs WLTP – de acuerdo a normativa europea.

iii. Movilidad electrificada

ANAC promueve una transición tecnológica abierta y sin discriminaciones, enfocada en la incorporación de incentivos que permitan acelerar la adopción de los vehículos de nuevas energías, tales como híbridos (HEV), eléctricos de rango extendido (EREV), híbridos enchufables (PHEV), vehículos a hidrógeno (FCEV) y vehículos 100% eléctricos (BEV), contribuyendo así a una movilidad más limpia, eficiente y sostenible para el país.

Las clasificaciones de vehículos de nuevas energías (o NEV)

Vehículos electrificados enchufables

a. Eléctricos (BEV): funcionan exclusivamente con un motor eléctrico, utilizando la electricidad almacenada en una batería a bordo, la cual se recarga conectándola a la red eléctrica. Son 100% cero emisiones en su funcionamiento.

b. Híbridos enchufables (PHEV): combinan un motor de combustión interna (que funciona con gasolina o diésel) con un motor eléctrico alimentado por una batería. El motor eléctrico impulsa el vehículo, siempre que la batería tenga suficiente carga, mientras que el motor de combustión entra en funcionamiento en determinadas condiciones de velocidad o nivel de batería. La batería se recarga conectándola a la red eléctrica. Usualmente, su operación podría significar un ahorro cercano al 60% de emisiones de CO₂ o más comparado con un vehículo convencional.

Vehículos electrificados no enchufables

c. Híbridos convencionales (HEV): cuentan con un motor de combustión interna (que también opera con gasolina o diésel) y un motor eléctrico con batería que complementa el funcionamiento del motor convencional. La electricidad que almacena la batería se genera internamente mediante el

frenado regenerativo y el motor de combustión, por lo que no requieren infraestructura de recarga. Usualmente, su operación significa un ahorro cercano al 30% de emisiones de CO₂ comparado con un vehículo convencional.

d. Híbridos ligeros (MHEV): incorporan un motor de combustión interna (que funciona con gasolina o diésel) y un motor eléctrico con batería que asiste al motor principal. La batería se recarga exclusivamente mediante el frenado regenerativo y el propio motor de combustión, por lo que no requieren infraestructura de recarga. A diferencia de los HEV, los MHEV operan con un sistema eléctrico de menor voltaje y potencia, lo que limita su capacidad de asistencia a funciones específicas, como apoyo en la conducción y recorridos muy cortos en modo eléctrico. Usualmente, su operación podría llegar a un ahorro cercano al 7% de emisiones de CO₂ comparado con un vehículo convencional.

e. Eléctrico de rango extendido (EREV): son propulsados exclusivamente por un motor eléctrico, alimentado por una batería y un generador a bordo impulsado por un motor de combustión interna (que funciona con gasolina o diésel). Este generador produce la electricidad necesaria para extender la autonomía del vehículo cuando la batería se descarga. Dependiendo del modelo, la batería puede recargarse conectándola a la red eléctrica o depender únicamente del generador a bordo. Si el vehículo cuenta con la posibilidad de conectarse a la red, entonces se incluyen generalmente junto a la categoría PHEV. Su operación podría significar un ahorro cercano al 60% de emisiones de CO₂ o más comparado con un vehículo convencional si es enchufable.

f. Hidrógeno (FCEV): ocupan un motor que recibe electricidad del pack de celdas de H₂ y también del pack de baterías, en el caso que requiera de mayor potencia. Al regenerar, el motor entrega electricidad a las baterías. No genera emisiones, solo agua.

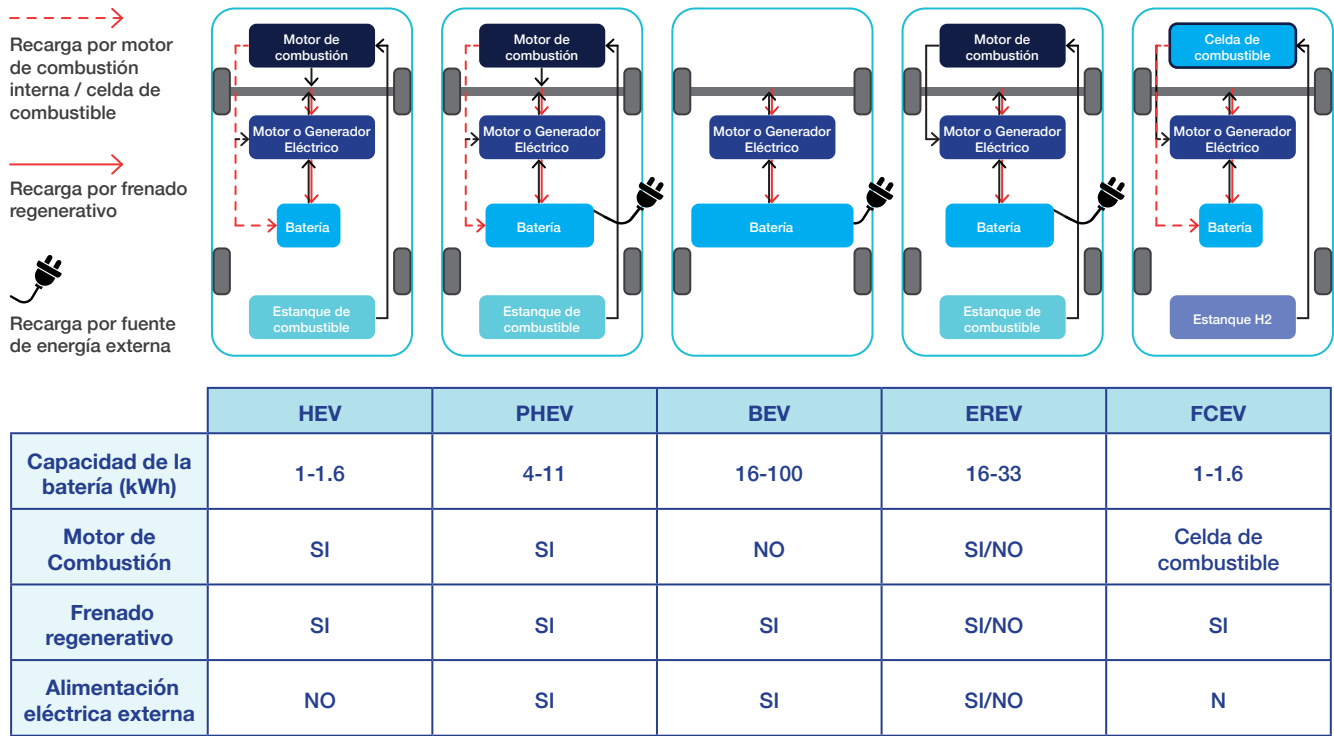


Figura 7: Tipo de vehículos electrificados.

Desarrollo de infraestructura de recarga pública

Un cargador público corresponde a una instalación de recarga eléctrica abierta al uso general, destinada a abastecer vehículos eléctricos y enchufables. Estas instalaciones se ubican principalmente en estaciones de servicio de combustibles, bienes nacionales de uso público —como calles, avenidas, parques y espacios urbanos—, así como en centros comerciales, estacionamientos públicos y otros recintos de acceso abierto. Su objetivo es permitir la recarga segura, interoperable y accesible de vehículos eléctricos, habilitando tanto la movilidad urbana como los desplazamientos interurbanos.

La primera electrolinera pública de Latinoamérica se inauguró en Chile en abril de 2011, instalada en una estación de servicio de la comuna de

Vitacura, en Santiago. Se trataba de un cargador eléctrico de 50 kW, importado desde Francia, capaz de recargar hasta el 80% de la batería de un vehículo en aproximadamente 30 minutos. Este hito marcó el inicio formal de la infraestructura pública de recarga en el país, en un contexto en que la electromovilidad aún era una tecnología incipiente y limitada a experiencias piloto.

Quince años después de ese primer avance, al cierre de 2025, Chile cuenta con 1.500 cargadores públicos inscritos ante la Superintendencia de Electricidad y Combustibles (SEC) (ver Tabla 1), con una potencia instalada total de 50,49 MW. Estas cifras corresponden a cargadores públicos instalados por año, reflejando el ritmo anual de crecimiento de la infraestructura pública. Este desarrollo no ha sido lineal: entre 2018 y 2021, el número de cargadores públicos instalados anualmente aumentó desde 21 a 89 unidades,

mientras que la potencia instalada anual pasó de 0,82 MW a 2,08 MW, dando cuenta de una etapa inicial de aprendizaje, validación tecnológica y despliegue gradual.

El análisis de la potencia promedio por cargador público instalado permite observar con claridad la evolución tecnológica del sistema. En 2018, la potencia promedio alcanzaba cerca de 39 kW por cargador, mientras que entre 2019 y 2021 este valor fluctuó entre 23 y 46 kW, reflejando una combinación de cargadores semirrápidos y rápidos. A partir de 2022, la tendencia se vuelve más consistente hacia mayores potencias: ese año el promedio se sitúa en torno a 36 kW por unidad, y en 2023, pese al fuerte aumento en el número de instalaciones, se mantiene cercano a 26 kW, evidenciando una expansión orientada tanto a cobertura como a capacidad.

El punto de inflexión más relevante se produce en 2025, cuando se instalan 509 cargadores públicos en un solo año, incorporando 23,76 MW de potencia, lo que eleva la potencia promedio

a aproximadamente 47 kW por cargador, el valor más alto de toda la serie analizada. Este resultado confirma que la expansión reciente de la infraestructura pública no solo responde a un mayor número de puntos de carga, sino a la instalación sistemática de cargadores más rápidos y de mayor potencia, preparados para reducir tiempos de recarga, habilitar viajes interurbanos y acompañar la creciente penetración de vehículos con baterías de mayor capacidad.

Desde una perspectiva territorial, la infraestructura pública de carga continúa concentrándose principalmente en la Región Metropolitana, que reúne el 78% del total de los cargadores públicos y el 63% de la potencia instalada al cierre de 2025. No obstante, las macrozonas fuera de la capital muestran una expansión progresiva, especialmente en los ejes Valparaíso–Ñuble y Concepción–Magallanes, lo que resulta clave para avanzar hacia una red pública de recarga cada vez más robusta, equilibrada y alineada con la masificación de la electromovilidad a nivel nacional.

Tabla 1. Cargadores públicos instalado por año entre 2018 a 2025 (datos SEC)

	Arica - Coquimbo		Metropolitana		Valparaíso - Ñuble		Concepción - Magallanes		Total	
	Carga	MW	Carga	MW	Carga	MW	Carga	MW	Carga	MW
2018	2	0,01	11	0,47	2	0,15	6	0,19	21	0,82
2019	3	0,16	26	0,99	25	1,31	3	0,14	57	2,6
2020	14	0,63	90	2,06	7	0,41	16	0,59	127	3,69
2021	5	0,12	69	1,37	4	0,18	11	0,41	89	2,08
2022	10	0,38	63	2,46	16	0,63	19	0,39	108	3,86
2023	16	1,16	227	3,59	17	1	29	1,86	289	7,61
2024	4	0,28	263	4,85	18	0,6	15	0,34	300	6,07
2025	18	2,98	424	15,91	56	4,06	11	0,81	509	23,76
Total	72	5,72	1.173	31,7	145	8,34	110	4,73	1.500	50,49

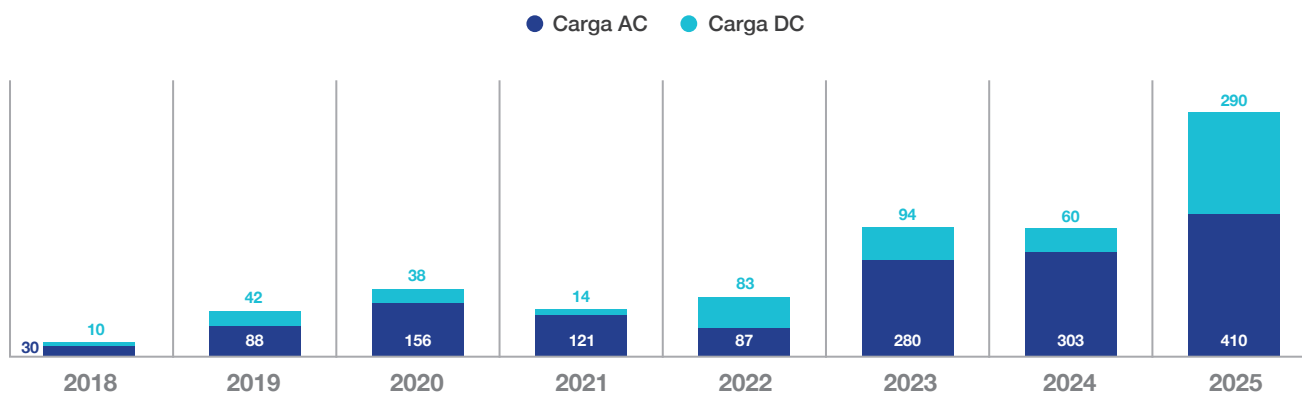
En el análisis de la infraestructura pública de recarga es clave precisar que las cifras corresponden al número de conectores públicos instalados por año, dado que un mismo cargador puede disponer de uno o más conectores. Desde esta perspectiva, la evolución anual del despliegue de conectores permite observar con claridad la transformación tecnológica del sistema de carga pública en Chile, fuertemente influenciada tanto por la maduración del mercado como por el desarrollo del marco regulatorio.

Durante el período 2018–2021, la instalación anual de conectores estuvo dominada por conectores de carga AC y carga lenta, con un crecimiento moderado. En 2019 se publica la primera normativa específica para cargadores eléctricos, lo que marca un hito relevante al establecer requisitos técnicos y de seguridad para este tipo de infraestructura. En ese contexto, los conectores AC instalados por año aumentaron desde 30 en 2018 a 121 en 2021, mientras que los conectores DC se mantuvieron en niveles aún acotados, reflejando una etapa inicial orientada a cobertura y aprendizaje regulatorio. A partir de 2022 se observa un punto de inflexión en el despliegue anual de conectores, tanto en volumen como en tipo tecnológico. En 2022, los conectores DC instalados en un año aumentan

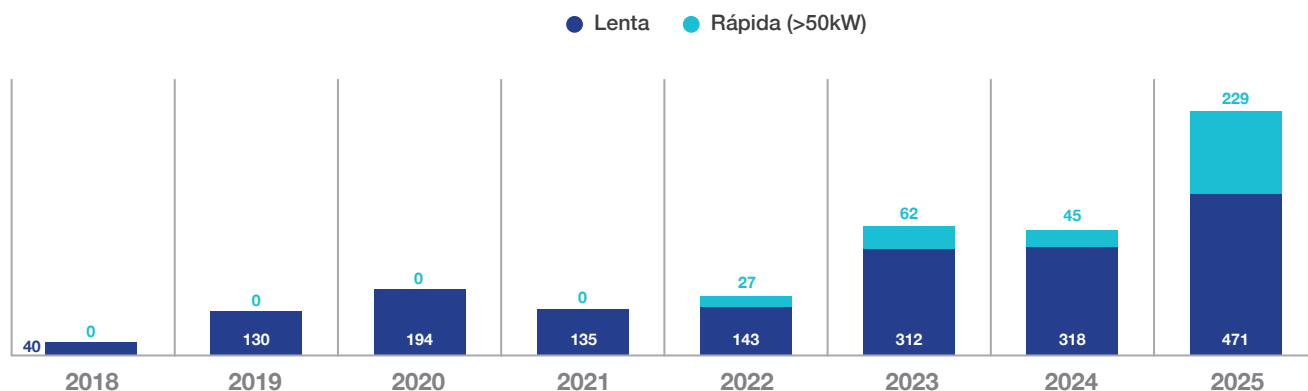
desde 14 a 83 unidades (+493% interanual), iniciando una transición hacia infraestructura de mayor potencia. Esta tendencia se ve reforzada en 2023 con la actualización de la normativa de cargadores, que comienza a ponderar de manera preferente el estándar CCS Tipo 2 como referencia principal para el país, dejando progresivamente en segundo plano otros estándares como CHAdeMO o GBT/DC. Este alineamiento normativo contribuye directamente a mejorar la interoperabilidad, reducir la fragmentación tecnológica y entregar mayores certezas al sector inversionista.

Como resultado, el despliegue anual de conectores rápidos se acelera de manera significativa. Los conectores de carga rápida (sobre 50 kW), inexistentes antes de 2022, pasan de 27 unidades ese año a 229 conectores instalados en 2025, multiplicándose por más de ocho en solo tres años. En paralelo, los conectores DC alcanzan 290 unidades instaladas en 2025, confirmando que la infraestructura pública avanza decididamente hacia soluciones más rápidas, estandarizadas y seguras, alineadas con la masificación del vehículo eléctrico, la reducción de tiempos de recarga y el desarrollo de un ecosistema de inversión más robusto y predecible.

Puntos de carga públicos según tipo de carga



Puntos de carga públicos según potencia de carga



Desarrollo de infraestructura de recarga privada

Los cargadores privados corresponden a instalaciones de recarga ubicadas en viviendas particulares, edificios residenciales, condominios, empresas con flotas, estacionamientos corporativos y otros recintos de acceso restringido. Este tipo de infraestructura está orientada principalmente a la recarga cotidiana, con potencias típicas en torno a 7,4 kW, lo que permite aprovechar ventanas prolongadas de estacionamiento, como la noche o la jornada laboral.

Al cierre de 2025, se registran 3.744 cargadores privados instalados por año acumulado, con una potencia total de 39,78 MW (ver Tabla 2). La relación entre número de cargadores y potencia instalada entrega una potencia promedio cercana a 10,6 kW por cargador, valor que resulta coherente con un parque mayoritariamente compuesto por cargadores de 7,4 kW, complementado con una fracción menor de equipos de mayor potencia (11 kW y 22 kW), especialmente en flotas empresariales.

La evolución temporal muestra un crecimiento sostenido, con una clara aceleración a partir de 2022. Mientras entre 2018 y 2020 los cargadores privados instalados anualmente no superaban las 43 unidades por año, en 2021 se alcanza un salto significativo con 202 instalaciones y 2,39 MW. Esta tendencia se consolida en 2023 y 2024, y alcanza su máximo en 2025, con 1.754 cargadores privados instalados en un solo año, equivalentes a 19,81 MW, reflejando la masificación del vehículo eléctrico particular y la creciente adopción de flotas electrificadas.

Desde una perspectiva territorial, la infraestructura privada se concentra fuertemente en la Región Metropolitana, que reúne 2.653 cargadores y 28,28 MW, es decir, cerca del 71% del total nacional. No obstante, los ejes regionales Valparaíso-Ñuble y Concepción-Magallanes muestran una expansión relevante, asociada al crecimiento de proyectos inmobiliarios, centros logísticos y flotas regionales. En conjunto, la infraestructura privada constituye hoy el principal volumen de puntos de recarga del país, desempeñando un rol clave en la viabilidad operativa y económica de la electromovilidad en Chile.

Tabla 2. Cargadores privados instalados por año entre 2018 a 2025 (datos SEC)

	Arica - Coquimbo		Metropolitana		Valparaíso - Ñuble		Concepción - Magallanes		Total	Total
	Carga	MW	Carga	MW	Carga	MW	Carga	MW	Carga	MW
2018	0	0	0	0	1	0,01	2	0,01	3	0,02
2019	1	0,02	33	0,28	1	0,04	8	0,06	43	0,4
2020	0	0	34	0,27	3	0,06	1	0,01	38	0,34
2021	2	0,05	179	1,99	9	0,22	12	0,13	202	2,39
2022	2	0,16	215	2,23	24	0,35	43	0,35	284	3,09
2023	27	0,34	386	4	84	1,02	50	0,51	547	5,87
2024	49	0,57	602	5,69	107	0,82	115	0,78	873	7,86
2025	138	1,82	1204	13,82	251	2,59	161	1,58	1754	19,81
Total	219	2,96	2.653	28,28	480	5,11	392	3,43	3.744	39,78

Desarrollo de infraestructura de recarga en electroterminales

Los electroterminales son infraestructura de recarga de alta potencia destinada principalmente a buses eléctricos y vehículos pesados de transporte, utilizados en sistemas de transporte público, minería, logística y servicios. A diferencia de las electrolíneas convencionales, incorporan cargadores rápidos que permiten operar flotas de manera eficiente y continua.

En Chile, su desarrollo ha crecido con fuerza desde 2019, liderado por Santiago y apoyado por la expansión del transporte público eléctrico y proyectos regionales como Copiapó.

El avance de esta infraestructura ha sido impulsado por la coordinación público-privada y se ha transformado en uno de los principales motores del crecimiento de la electromovilidad en el país.

Tabla 3. Cargadores privados instalados por año entre 2018 a 2025 (datos SEC)

	Arica - Coquimbo		Metropolitana		Valparaíso - Ñuble		Concepción - Magallanes		Total	Total
	Carga	MW	Carga	MW	Carga	MW	Carga	MW	Carga	MW
2018	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2019	0	0	92	5,65	0	0	0	0	92	5,65
2020	2	0,21	246	12,48	0	0	0	0	248	12,69
2021	0	0	7	1,05	2	0,24	0	0	9	1,29
2022	3	0,45	19	2,5	5	0,66	0	0	27	3,61
2023	16	2,47	355	24,35	24	3,7	7	0,19	402	30,71
2024	46	4,01	94	7,14	19	0,52	0	0	159	11,67
2025	20	2,88	78	4	13	0,31	15	0,68	126	7,87
Total	87	10,02	891	57,17	63	5,43	22	0,87	1.063	73,49

Asociados por movilidad sostenible

El avance de la electromovilidad depende directamente del desarrollo y despliegue de infraestructura de recarga en el país. En este proceso, actores como operadores y proveedores de estaciones de carga cumplen un rol fundamental, permitiendo impulsar el crecimiento y consolidación de la red de carga pública y privada.

En consecuencia, y atendiendo los desafíos y objetivos del sector, ANAC decidió en 2023 crear una nueva categoría de asociado denominada “Asociado por Movilidad Sostenible”, con el propósito de abordar y trabajar colaborativamente los principales desafíos asociados al desarrollo de infraestructura de recarga en Chile. De esta manera, ANAC fortalece su rol gremial como un pilar fundamental para acelerar el desarrollo de la electromovilidad en el país. Entre los principales temas abordados destacan:

1. Esquemas tarifarios que permitan viabilizar el desarrollo de infraestructura de carga de alta potencia.
2. Generar y disponibilizar información estratégica y territorial sobre electromovilidad, especialmente respecto al despliegue y cobertura de infraestructura de recarga.
3. Reducir los tiempos de conexión y tramitación para la instalación de estaciones de carga.
4. Impulsar el desarrollo de infraestructura de recarga en edificios y espacios residenciales, junto con abordar los desafíos asociados a tarifas eléctricas residenciales.
5. Promover incentivos que aceleren el despliegue de infraestructura de carga a nivel nacional.

Proveedores de carga

- COPEC Voltex SpA



- ENEL X Chile SpA



- Huawei Chile S.A.



iv. Movilidad circular

Otro de los principales desafíos de la industria automotriz es avanzar hacia una gestión más eficiente de los recursos utilizados en la fabricación de vehículos. Ya en 2006, comenzaron a llegar a Chile vehículos que pueden alcanzar hasta un 95% de reutilización o reciclaje al final de su vida útil, y cada día más marcas se suman a esta tendencia en el uso de materiales amigables con el medio ambiente, lo que resulta clave si se busca transformar el parque vehicular hacia uno de cero y bajas emisiones bajo un enfoque de economía circular.

Un caso particular lo constituyen las baterías, tanto por su reciclaje como por su potencial segunda vida. En las baterías convencionales, la carcasa puede ser tratada como plástico reciclable, mientras que el ácido sulfúrico de las baterías de arranque puede ser recuperado y transformado en yeso, el cual puede utilizarse en la fabricación de paneles de yeso o como fertilizante agrícola. Asimismo, el plomo contenido en estas baterías es reciclado y reutilizado en la fabricación de nuevas unidades.

Por su parte, los neumáticos también presentan avances relevantes en materia de valorización. Actualmente, pueden ser utilizados como sustituto de combustibles en hornos de cemento, o bien ser triturados para la fabricación de superficies seguras en áreas de juegos. Adicionalmente, diversas empresas están explorando el uso del caucho reciclado en nuevos tipos de pavimentos, con menor espesor, menor desgaste a la rodadura e incluso con tecnologías innovadoras, como la incorporación de bacterias que permiten la autorreparación del material frente a la aparición de pequeñas grietas.

v. Movilidad conectada

En la actualidad, existe un amplio consenso en torno a que los vehículos conectados representan una pieza clave de la movilidad del futuro. La integración tecnológica con aplicaciones, teléfonos inteligentes y plataformas digitales ha transformado al automóvil en una herramienta cada vez más multifuncional, capaz de interactuar con el entorno y con las personas de forma permanente.

De manera creciente, los vehículos incorporan sensores, cámaras, sistemas de conectividad inalámbrica y múltiples dispositivos electrónicos, lo que ha impulsado el desarrollo de la tecnología V2X (Vehicle to Everything). Este enfoque permite que los automóviles se comuniquen con todos los elementos relevantes de su entorno, incluyendo peatones, ciclistas, señales de tránsito, infraestructura vial y otros vehículos, facilitando su integración en ciudades inteligentes y contribuyendo a una conducción más eficiente y segura. Todo lo anterior, combinado con el uso de inteligencia artificial, está generando un avance tecnológico sin precedentes en el sector automotriz.

Uno de los principales desafíos asociados a esta evolución es la velocidad de conexión y la arquitectura tecnológica de los vehículos, considerando el exponencial aumento del volumen de datos que deberán procesar. Se estima que un vehículo altamente automatizado o autónomo podría manejar al menos cuatro terabytes de información por hora durante su operación. Este escenario exige una transición desde arquitecturas de información centralizadas hacia estructuras de centralización distribuida que permitan mejorar la transmisión, procesamiento y análisis de datos en

tiempo real. En este contexto, la disponibilidad de redes 5G resulta un habilitador clave para la implementación efectiva de estos sistemas.

Entre los principales tipos de conectividad que podrán incorporar los vehículos, se encuentran:

- **V2V (Vehicle to Vehicle):** comunicación entre vehículos para intercambiar información como velocidad, posición y dirección de desplazamiento.
- **V2I (Vehicle to Infrastructure):** intercambio de datos con infraestructura vial conectada, como semáforos inteligentes y señales de tránsito.
- **V2P (Vehicle to Pedestrian):** comunicación con peatones, ciclistas y usuarios de scooters, orientada a mejorar la seguridad vial.
- **V2N (Vehicle to Network):** conexión del vehículo con redes de datos e internet, permitiendo el envío de información a centros de monitoreo y gestión de movilidad.
- **V2G/ V2H/ V2L (Vehicle to Grid / Home/ Load):** tecnologías que permiten a los vehículos eléctricos transferir energía a la red eléctrica, a una vivienda o directamente a dispositivos eléctricos, integrando al vehículo como un actor activo del sistema energético.

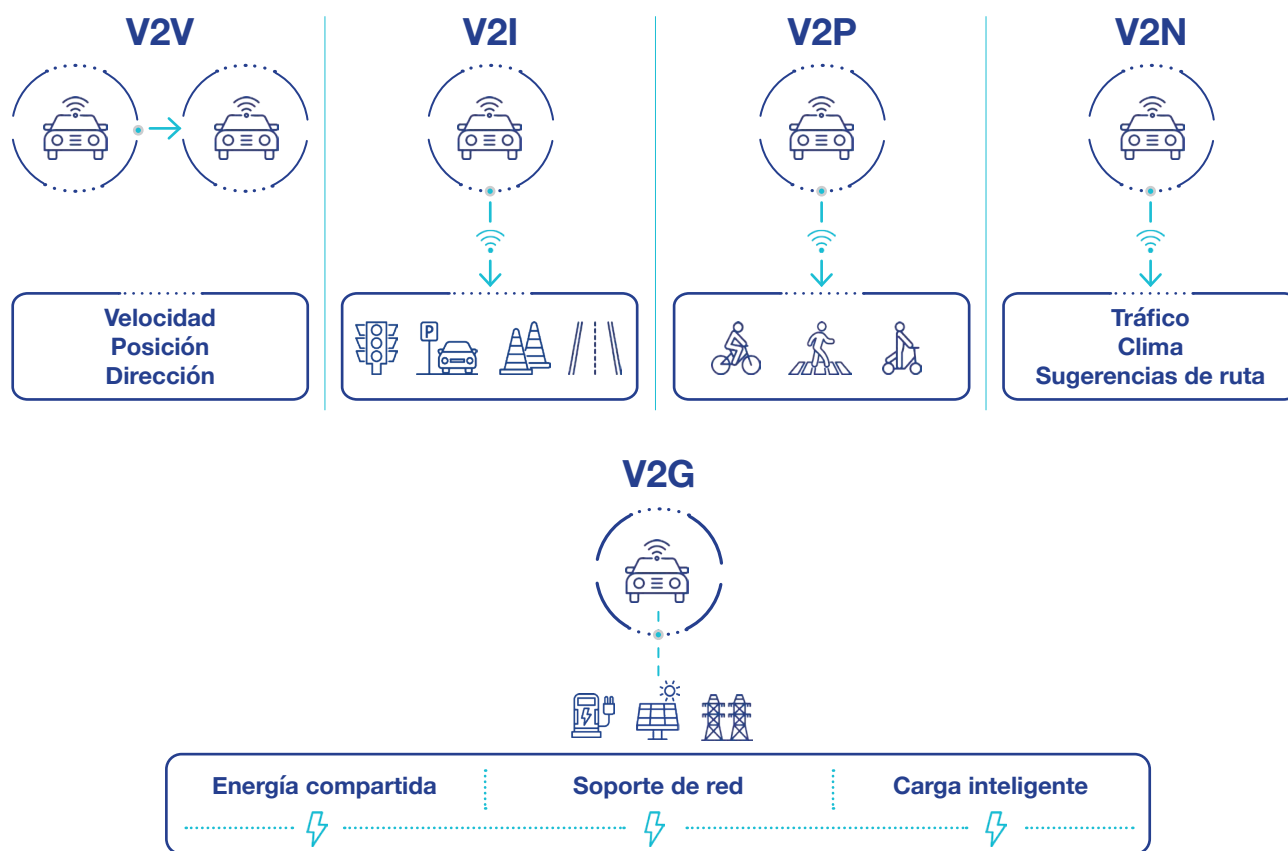


Figura 4: Tipos de conectividad vehículo y entorno.

vi. Movilidad autónoma

Este pilar se refiere al avance progresivo hacia vehículos capaces de operar con niveles crecientes de automatización, hasta alcanzar escenarios de conducción completamente autónomos, sin intervención humana. Desde el punto de vista tecnológico, la conducción automatizada ha evolucionado a partir de los Sistemas Avanzados de Asistencia al Conductor (ADAS, por su sigla en inglés), orientados principalmente a la seguridad activa. Estas tecnologías han sido desarrolladas a lo largo de las últimas décadas y continúan perfeccionándose de manera constante, incorporando mayores capacidades de detección, procesamiento y respuesta.

En Chile, los elementos de seguridad y las ayudas a la conducción son homologados por el Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV), organismo dependiente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Esta información debe ser posteriormente difundida al público a través de la Etiqueta de Elementos de Seguridad y Equipamiento Opcional, la cual es obligatoria para todos los vehículos exhibidos en salas de venta o showrooms a nivel nacional. Dicha etiqueta fue actualizada hace algunos años e incorpora actualmente un conjunto de asistencias a la conducción de última generación. El propósito es crear conciencia del aporte a la seguridad vial que entrega el buen uso de estas ayudas, y cómo incorporarlas en la conducción cotidiana.

En Chile, durante 2024, el 32% de las nuevas versiones de vehículos comercializados incorporó al menos un sistema avanzado de asistencia a la conducción (ADAS), considerando vehículos de pasajeros y SUV.

En el ámbito internacional, en 2014 la SAE International estableció una clasificación de los sistemas de conducción autónoma en seis niveles, que van desde la conducción completamente

manual (Nivel 0) hasta sistemas totalmente autónomos (Nivel 5), capaces de operar sin intervención humana bajo cualquier condición.

Por ahora, los protocolos han definido cinco niveles de automatización:

- **Nivel 1 o Asistencia del conductor:** el ser humano maneja, pero un sistema de asistencia electrónico puede controlar el movimiento lateral y longitudinal del vehículo, por lo que puede ayudar a estacionar y a acelerar/desacelerar, programando una velocidad crucero
- **Nivel 2 o Automatización parcial:** las asistencias electrónicas se encargan de la dirección y la aceleración/desaceleración, pudiendo mantenerse en un carril y a una distancia preconfigurada con el auto que lo antecede. Cuenta con sensores, cámaras y radares que sirven para aminorar los riesgos.
- **Nivel 3 o Automatización condicionada:** el conductor no necesita supervisar la conducción, pero sí estar atento para intervenir y retomar la marcha. Son pocos los países que han autorizado la conducción autónoma Nivel 3, entre ellos Reino Unido, Alemania y Japón.
- **Nivel 4 o Automatización alta:** el automóvil se maneja a través de sus sistemas automatizados, sin necesidad de la participación del ser humano que, en todo caso, debe estar dentro del vehículo. En el caso de fallos, el vehículo tiene respaldo para actuar y seguir conduciendo.
- **Nivel 5 o Automatización total:** los sistemas de conducción realizan todo el proceso. Estos vehículos no requerirán de volantes ni pedales y podrán circular por cualquier tipo de terreno, sin necesidad de que un humano vaya en su interior.

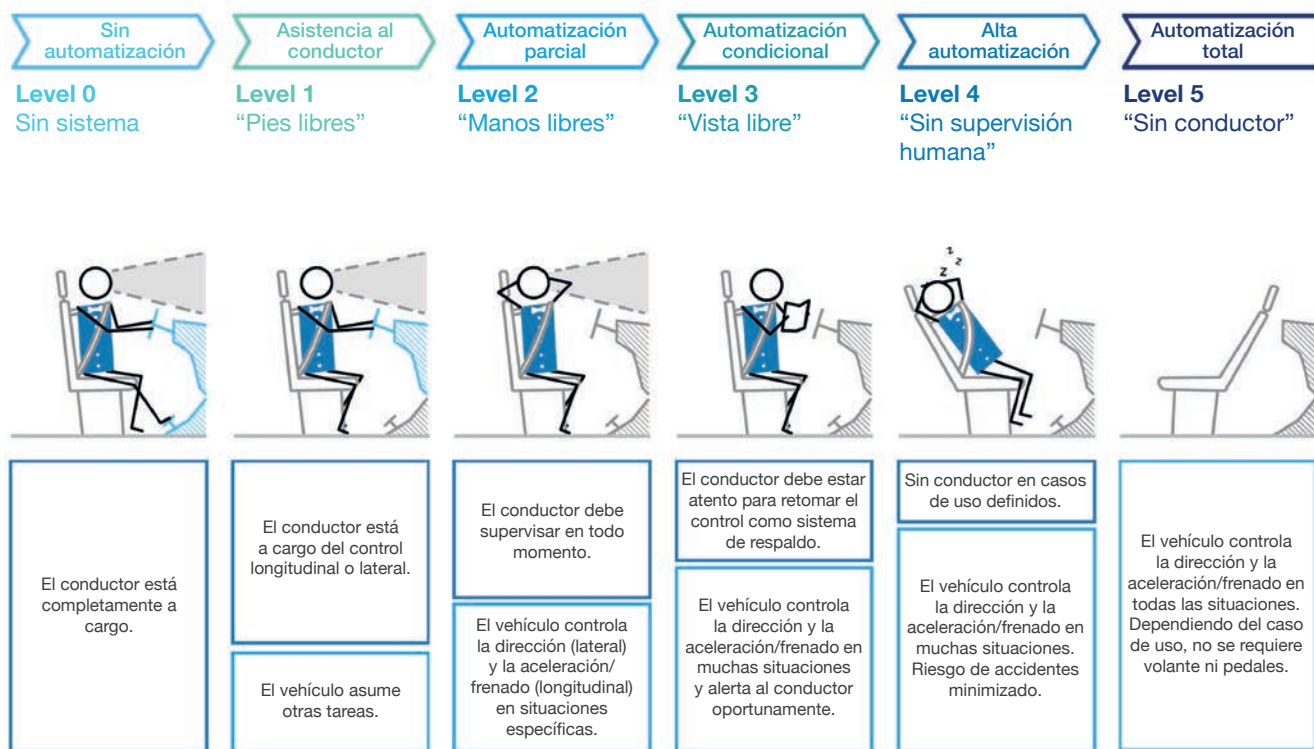


Figura 2: Resumen diferentes niveles de asistencia a la conducción (ADAS) / Deloitte Research 2018 / SAE International 2014.

vii. Movilidad responsable y social

El pilar de movilidad responsable y social se sustenta en una visión amplia del rol del sector automotriz en el país. La industria no solo tiene como objetivo la comercialización de vehículos, sino que cumple una función esencial al proveer los medios de transporte para personas, mercancías y servicios, habilitando la actividad económica, la integración territorial y la vida cotidiana de la sociedad.

Desde esta perspectiva, la sostenibilidad del sector no se limita a la incorporación de nuevas tecnologías o a la reducción de emisiones, sino que también involucra el desarrollo de capital

humano, la formación técnica y profesional y la responsabilidad social asociada a toda la cadena de valor de la movilidad. Vender vehículos es solo una parte del desafío; formar personas, generar capacidades y elevar estándares es clave para asegurar la sostenibilidad de largo plazo de la industria.

En este contexto, ANAC trabaja en vinculación con centros de formación técnica, institutos profesionales y universidades, con el objetivo de contribuir al análisis y actualización de las mallas curriculares de las carreras vinculadas a la industria automotriz, la electromovilidad y las obras viales. Esta labor, abordada como un hito relevante del año, busca alinear la formación

de técnicos y profesionales con la evolución tecnológica, los nuevos estándares de seguridad y las exigencias ambientales que enfrenta el sector, fortaleciendo así la empleabilidad y la calidad del capital humano.

Este pilar pone especial énfasis, además, en la educación vial y en el fortalecimiento de la formación en todas las disciplinas relacionadas con el ecosistema automotriz, entendiendo que una movilidad responsable comienza con profesionales mejor preparados y con una ciudadanía más informada y consciente.

Asimismo, y tal como lo ha hecho desde sus orígenes en 1993, ANAC reafirma su compromiso histórico con el impulso y apoyo a normativas orientadas a la reducción de emisiones contaminantes en Chile, como parte de su responsabilidad social y ambiental. En el país actualmente rige la norma Euro 6c para vehículos livianos y medianos (gasolina y diésel) y Euro 6 o EPA 2010 para vehículos pesados diésel y buses.

En octubre de 2025 comenzó la aplicación de la norma Euro 6c, que trajo consigo la actualización del ciclo de medición de los vehículos, pasando del ciclo NEDC al WLTC, el cual es mucho más exigente y se acerca a la realidad. Esto en promedio produce una disminución en la emisión de PM y NOx de alrededor de un 56%.

Por otro lado, en 2026, los vehículos pesados comenzaron la implementación de la norma Euro 6 o EPA 2010, consolidando un avance estructural en el desempeño ambiental del parque vehicular nacional.

En conjunto, este pilar refleja una industria automotriz que asume un rol activo como actor social, comprometida con la formación de personas, la seguridad vial, la reducción de emisiones y el desarrollo sostenible del país, entendiendo que la movilidad es un servicio esencial para la sociedad y un habilitador clave del bienestar colectivo.

Evolución de normas de emisiones en Chile (Alcance nacional a partir de 2013)

Categoría Vehículo	1994	1997	1998	2003	Jun. 2006	Sep. 2006	Oct. 2006	2010	2012	2013	Sep. 2014	Oct. 2014	2016	2019	Mar. 2023	2024	Oct. 2025	2026
Livianos y Medianos (Diésel y Gasolina)	Euro I o EPA83				Euro II o EPA91	Euro III o EPA94				Euro IV o Tier2 bin8	Euro V o Tier2 bin5				Euro 6b o Tier3 bin125		Euro 6c o Tier3 bin70 (10 ppm S)	
Pesados (Diésel)	Euro I o EPA83	Euro II o EPA94				Euro III o EPA98		Euro IV o US 2004/ US 2007 PM			Euro V o US2004/ US 2007 PM						Euro 6 o EPA 2010	
Buses Transporte Público RM (Diésel)	Euro I o EPA83	Euro II o EPA94	Euro III o EPA98				Euro III + DPF o EPA98 +DPF		Euro IV+ DPF (Euro V) o EPA2004+DPF				Euro V o Euro VI o EPA 2007 +DPF	Euro 6 o EPA 2010				

Número de Episodios Constatados / MP2,5 2000 - 2021

1. Acelerar la renovación del parque vehicular por uno más limpio.

Logrando una reducción de 80% de las emisiones de los autos de Santiago.

2. Reduce contaminación en invierno.

La aplicación de esta medida en episodios críticos ha contribuido a reducir en 70% las preemergencias y emergencias observadas desde el año 2013.

3. Reduce congestión.

La gente se mueve mejor, el transporte público fluye más eficiente, y todos los vehículos contaminan menos al aumentar la velocidad de funcionamiento.

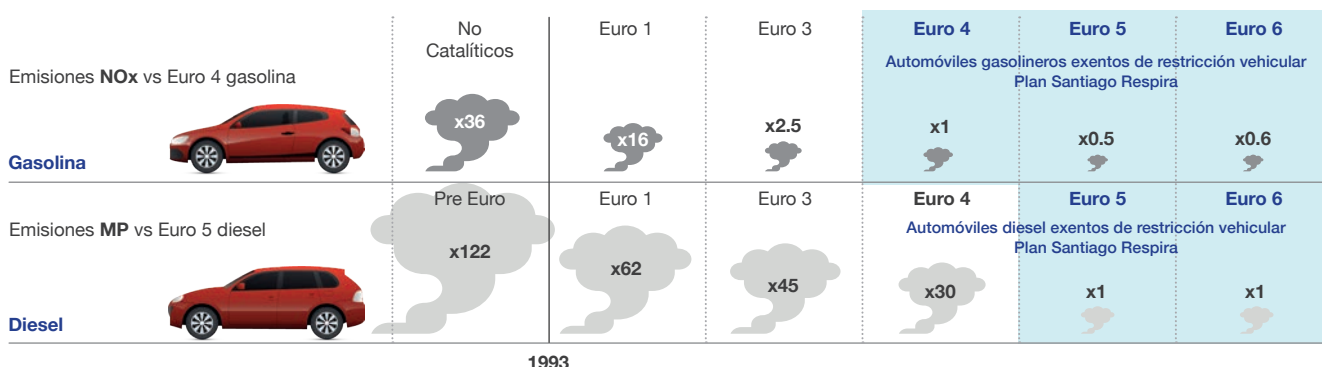


Figura 8: Evolución de normas en el país según contaminante – Ministerio del Medio Ambiente.

Las actualizaciones en la normativa de emisiones, junto con una serie de políticas públicas, han producido en los últimos 30 años una baja en el número de episodios contaminantes y una mejor en la calidad del aire en la Región Metropolitana, como lo demuestran la baja en las alertas ambientales, con una sostenida baja en el período 2018-2021.

Número de Episodios Constatados / MP2,5 2000 - 2021

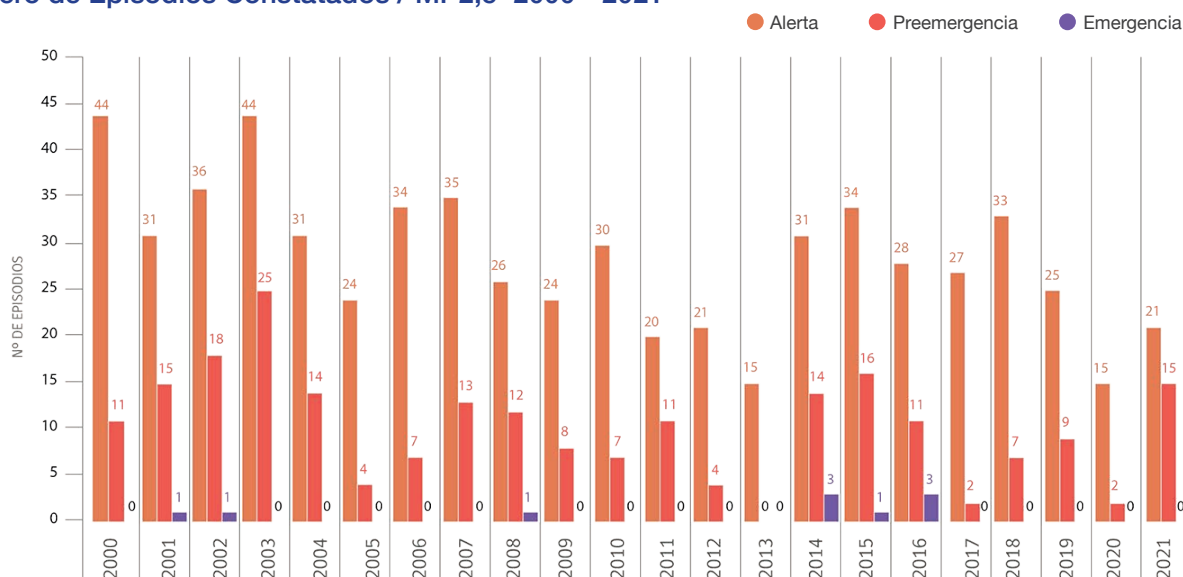


Figura 9: Número de episodios de calidad del aire en RM- Ministerio del Medio Ambiente.

3.3.

EMISIONES GEI DEL SECTOR TRANSPORTE TERRESTRE

De acuerdo con el Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero (GEI) elaborado por el Ministerio del Medio Ambiente (MMA) y publicado en 2022, el cual contabiliza las emisiones nacionales hasta el año 2020, las emisiones totales de GEI en Chile alcanzaron los 105.551,9 kt de CO₂ equivalente.

Al analizar la distribución sectorial, el sector Energía concentró el 75,5% de las emisiones nacionales, seguido por Agricultura (10,6%), Residuos (7,3%) e IPPU – Procesos Industriales y Uso de Productos (6,6%). Dentro del sector Energía, el sector Transporte representó el 32,8%, lo que equivale al 24,7% de las emisiones totales del país.

A su vez, el transporte terrestre explicó el 87,5% de las emisiones del sector Transporte, consolidándose como el principal contribuyente dentro de este sector y representando el 21,6% de las emisiones totales nacionales de GEI en 2020. Al desagregar el transporte terrestre por tipo de vehículo, se observa que:

Los automóviles concentraron el 33% de las emisiones del transporte terrestre, lo que equivale al 7,15% del total nacional, es decir, 7.540,1 kt de CO₂ eq. El inventario define como automóviles a los automóviles particulares,

station wagon, taxi básico, taxi colectivo y taxi turismo (hasta 12 pasajeros).

Los camiones ligeros representaron el 23,9% de las emisiones del transporte terrestre, equivalentes al 5,17% del total nacional, correspondiente a 5.458 kt de CO₂ eq. Esta categoría incluye furgones, minibuses, camionetas, casas rodantes, taxibuses y furgones escolares o de trabajadores, con peso bruto entre 3.500 y 3.900 kg.

Los camiones pesados y autobuses concentraron el 42,8% de las emisiones del transporte terrestre, lo que representa el 9,27% del total nacional, equivalente a 9.766 kt de CO₂ eq. Esta categoría considera buses, buses escolares o de trabajadores, ómnibus, microbuses, camiones simples, tractocamiones y maquinaria especializada.

Estos resultados confirman que el transporte terrestre es un eje crítico para la descarbonización del país, tanto por su peso relativo dentro del sector Energía como por la alta concentración de emisiones en flotas de uso cotidiano y de carga, reforzando la relevancia de políticas públicas e inversiones orientadas a la eficiencia energética, la electrificación y la modernización del parque vehicular.

Tabla 4. GEI según categoría de vehículo

Categoría de vehículo	% del transporte terrestre	% del total nacional de GEI	Emisiones 2020 (kt CO ₂ eq)
Automóviles	33,0%	7,15%	7.540,1
Camiones ligeros	23,9%	5,17%	5.458,0
Camiones pesados y autobuses	42,8%	9,27%	9.766,0
Total Transporte Terrestre	100%	21,6%	22.764,1

Fuente: Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero (GEI) elaborado por el Ministerio del Medio Ambiente (MMA) y publicado en 2022.

3.4.

DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE ANAC

En el marco de la nueva estrategia de movilidad sostenible de siete pilares —movilidad segura, eficiente, electrificada, circular, conectada, autónoma, responsable y social— la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC) ha definido una hoja de ruta orientada a fortalecer el rol del sector automotriz como un actor clave en la transición hacia un sistema de movilidad más seguro, eficiente y bajo en emisiones.

Con este objetivo, en 2023 ANAC creó el Departamento de Movilidad Sostenible, cuyo propósito es articular, coordinar y promover el trabajo colaborativo entre los distintos actores del ecosistema de movilidad, reconociendo que el avance en cada pilar requiere una mirada integral que trasciende a la industria automotriz y se vincula con la infraestructura, la energía, el capital humano, la autoridad pública, los consumidores y el sistema financiero.

Rol y líneas de trabajo del Departamento

El Departamento de Movilidad Sostenible tiene como misión impulsar iniciativas, generar evidencia técnica y facilitar el diálogo público-privado, orientando al sector hacia una movilidad alineada con los objetivos de sostenibilidad del país. Para ello, su trabajo se estructura en las siguientes líneas:

Coordinación multiactor: generación de alianzas con nuevos actores, como proveedores y operadores de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos, proveedores de movilidad, empresas del sector energético, instituciones de formación, autoridades públicas, gremios de consumidores y otros.

Desarrollo técnico y normativo: participación activa en mesas de trabajo regulatorias, análisis de estándares técnicos (ej. seguridad y eficiencia

energética), seguimiento de políticas públicas y elaboración de propuestas que faciliten la adopción de nuevas tecnologías de movilidad.

Promoción de los siete pilares: impulso de acciones concretas en seguridad vehicular, eficiencia energética, electromovilidad, economía circular, conectividad, automatización y responsabilidad social.

Generación de información y evidencia: elaboración de estudios, reportes y diagnósticos que permitan apoyar la toma de decisiones del sector y de la autoridad.

Formación y capital humano: colaboración con universidades y centros de formación técnica para contribuir a la actualización permanente de mallas curriculares y al desarrollo de competencias acordes a la evolución tecnológica del sector.

Hoja de ruta y trabajo con actores

La hoja de ruta del Departamento se basa en un enfoque gradual, colaborativo y territorial, priorizando acciones de corto, mediano y largo plazo:

Corto plazo: fortalecimiento del diálogo público-privado, participación en la actualización de políticas y estrategias nacionales de movilidad y apoyo a la implementación de estándares de seguridad, eficiencia y electromovilidad.

Mediano plazo: consolidación de alianzas estratégicas con actores de infraestructura, energía y formación, promoviendo la interoperabilidad, la capacitación técnica y la adopción de buenas prácticas sectoriales.

Largo plazo: acompañamiento al sector en la transición hacia soluciones de movilidad

conectada y autónoma, con foco en la sostenibilidad, la inclusión y la competitividad de la industria automotriz en Chile. De esta forma, el Departamento de Movilidad Sostenible de ANAC se posiciona como un espacio de articulación técnica y estratégica, orientado

a contribuir activamente al desarrollo de un sistema de movilidad que responda a los desafíos ambientales, tecnológicos y sociales del país, reafirmando el compromiso del sector automotriz con una movilidad centrada en las personas y el desarrollo sostenible.

ANAC A.G. ha abordado trabajar en conjunto



Figura 10: Ecosistema de actores en la electromovilidad.

Tabla 5. Mapa de acciones para fomentar la movilidad sostenible

MOVILIDAD	Actores de movilidad (importadores, concesionarios, proveedores)	Infraestructura de carga (operadores, proveedores)	Sector energético (empresas eléctricas, gremios)	Capital humano (universidades, CFT, centros I+D)	Autoridad (Gobierno, entidades públicas)	Consumidores, financiamiento (gremios, banca, aseguradoras)
SEGURA	Adopción de tecnologías avanzadas de seguridad vehicular y campañas (ej. Recall).	Cumplimiento de normativas de seguridad técnica e interoperabilidad en la infraestructura de carga.	Seguridad del suministro energético y de las infraestructuras asociadas.	Capacitación en prácticas seguras y uso de tecnologías de seguridad.	Implementación de nuevas normativas efectivas a favor de la seguridad vial.	Educación y concientización en seguridad vial para los consumidores.
EFICIENTE	Importación y comercialización de vehículos de bajo consumo y promoción de conducción eficiente.	Optimización de la eficiencia energética de las estaciones de carga y uso de energías renovables.	Fomento de la eficiencia energética y energías renovables aplicadas a la movilidad.	Formación en eficiencia energética y sostenibilidad.	Políticas e incentivos para la eficiencia energética en el transporte (ej. mejorar Ley Eficiencia Energética).	Promoción de conducción eficiente y vehículos de bajo consumo.
ELECTRIFICADA	Introducción y comercialización de vehículos eléctricos e híbridos.	Expansión de una red de carga accesible, confiable e interoperable.	Desarrollo de una red eléctrica resiliente para la electromovilidad.	Formación técnica y profesional en movilidad eléctrica.	Incentivos y marcos normativos para vehículos eléctricos e infraestructura de carga.	Financiamiento para la adquisición de vehículos eléctricos y soluciones de carga.
CIRCULAR	Reciclaje de componentes vehiculares y programas de renovación del parque vehicular.	Incorporación de criterios de circularidad en equipos de carga y gestión de residuos tecnológicos.	Promoción de energías limpias y prácticas de economía circular en el sector energético.	Educación en principios y prácticas de economía circular.	Regulaciones que impulsen la economía circular en movilidad. Mejorar Ley REP.	Fomento del consumo responsable y la reutilización de recursos.
CONECTADA	Incorporación de tecnologías de conectividad en vehículos nuevos.	Desarrollo de sistemas de carga conectados y gestionados de forma inteligente.	Integración de sistemas de gestión energética inteligentes y conectados.	Desarrollo de competencias en conectividad y gestión inteligente.	Políticas públicas que habiliten la movilidad conectada y nuevas tecnologías (ej., 5G).	Uso de plataformas digitales para información, seguros y servicios financieros asociados.
AUTÓNOMA	Colaboración en investigación y desarrollo de soluciones de movilidad autónoma.	Preparación de infraestructura compatible con sistemas inteligentes y futuros estándares.	Evaluación del impacto de la autonomía en la demanda energética y la red eléctrica.	Formación en tecnologías vinculadas a la autonomía vehicular.	Marco regulatorio para la introducción y operación de vehículos autónomos.	Desarrollo de productos financieros y de seguros adaptados a la conducción autónoma.
RESP. SOCIAL	Prácticas de responsabilidad social corporativa y programas de acceso a la movilidad.	Accesibilidad territorial de la infraestructura de carga y uso responsable.	Suministro energético equitativo y accesible.	Fomento de la equidad y responsabilidad social en el entorno laboral.	Políticas de movilidad inclusivas y equitativas.	Acceso equitativo al financiamiento y promoción del consumo responsable.

3.5.

PROPUESTAS PARA EL DESARROLLO INTEGRAL DEL TRANSPORTE EN CHILE A CORTO PLAZO

ANAC es un gremio propositivo. Al diagnóstico de nuestros desafíos país, necesariamente debe complementarse con la correspondiente solución que nos permita crecer y desarrollarnos. La presente propuesta se estructura en ejes estratégicos que abordan de manera integral los principales desafíos del sector automotor, del transporte y de la movilidad en Chile. Estos ejes combinan medidas legislativas, reglamentarias y de política pública orientadas a modernizar el parque vehicular, fortalecer la seguridad y el combate al crimen organizado, mejorar la infraestructura vial, avanzar en economía circular y sostenibilidad ambiental, y reforzar el compromiso con la educación técnico-profesional y el capital humano. Su implementación coordinada permitirá avanzar hacia un sistema de movilidad más seguro, eficiente, sustentable y alineado con los estándares internacionales.

Ejes estratégicos de la propuesta

I. Modernización del parque vehicular:

Objetivo: Renovar y hacer más sostenible y seguro el parque de automóviles, buses y camiones en Chile.

Medidas propuestas por ANAC:

- a. Detener el ingreso de vehículos usados ilegales al país, fortaleciendo la Ley 18.483 de Estatuto Automotor de Chile.
- b. Promover programas de recambio y chatarrización de vehículos antiguos, usados e inseguros, simulando el plan “Cambia tu Camión”, que se hizo hace más de 10 años, enfocado en flotas de buses o camiones de más de 15 años de antigüedad. Este asunto es materia de conocimiento por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

- c. Aprovechamiento del IVA como crédito fiscal en la compra de vehículos de nuevas energías (híbridos, eléctricos, híbridos con recarga exterior, eléctricos de rango extendido con y sin conector, hidrógeno, entre otros). Ampliar actual exención de IVA que sólo gozan las camionetas y furgones comerciales, a estas otras categorías de vehículos. Esta materia, planteada hace varios ejercicios anteriores, reformas tributarias y discusiones presupuestarias, es materia para tratar con el Ministerio de Hacienda y el Servicio de Impuestos Internos.
- d. Mejorar la fiscalización en Plantas de Revisión Técnicas para vehículos que no cumplan las normas de emisiones de NOx, Material Particulado y otros contaminantes. Hoy sólo se mide escuetamente la opacidad. Un asunto a ser abordado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, más SUBTRANS y SMA en sus planes y programas de fiscalización.

II. Seguridad y combate al crimen organizado:

Objetivo: Reducción de asaltos, de la percepción de delincuencia, control a las bandas de crimen organizado que utilizan vehículos para delinquir, mejoramiento de la seguridad vial nacional.

Medidas propuestas por ANAC:

- a. Más seguridad para nuestros camioneros: Tramitación urgente de una Ley de Seguridad para el Transporte en Carretera, que se haga cargo de las amenazas, atentados, siniestros e intentos de otros delitos hacia los transportistas de carga, con especial agravantes en la macrozona sur, cercanías de los terminales portuarios y en zonas

fronterizas. Materia de ley a ser tramitada por el Ministerio de Seguridad Pública, entidad que comenzó a operar en 2025.

- b.** Más seguridad para nuestros tripulantes de buses: Aumento de las sanciones hacia quienes realicen actos contra la seguridad de los choferes de buses, independiente de su traslado y condición (RED, interurbanos, provinciales, faeneros) e implementación de mecanismos de seguridad biométrica para supervisar sus condiciones de trabajo. Materia reglamentaria y de ley a ser promovida por el Ministerio de Seguridad Pública y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- c.** RED (ex Transantiago): Utilización de las cámaras de seguridad ubicadas en el interior y exterior de los buses RED —obligatorias desde las últimas licitaciones— para que su contenido permita ser usado válidamente en juicios orales cuando capten el cometimiento de delitos, simples delitos, faltas u otras infracciones; mejorando la supervisión en las ciudades a través de la circulación permanente de dichos buses. Materia del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Seguridad Pública.
- d.** Retomar con suma urgencia la tramitación del Boletín 14.924-25 que busca regular por primera vez en Chile el mercado de las desarmaduras y de las casas de remate. Hasta hoy funcionan en la ilegalidad, siendo un foco delictivo para la receptación de vehículos robados, de partes y piezas de repuesto también usurpadas o falsificadas. Más regulación puede terminar con estas malas prácticas, reduciendo las encerronas y portonazos que ocurren en Chile para “alimentar” a este mercado informal. Un asunto urgente para nuestro Congreso y Poder Ejecutivo.
- e.** Combate al contrabando de vehículos hacia Bolivia, Venezuela y otros países limítrofes (comúnmente denominado “de los autos chutos”): Aplicación irrestricta de las dos últimas herramientas jurídicas suscritas por el Gobierno de Chile en 2023, a saber, el “Acuerdo de Recupero de Vehículos Sustraídos”, que entre otros permite a Bolivia el acceso en tiempo real a “toda la línea de información” respecto a los vehículos que son robados en Chile y que luego se venden en territorio boliviano; y el “Memorándum de Entendimiento entre Chile y Bolivia para el intercambio de información en asuntos de trata y tráfico de personas”. Materia de Cancillería y de la Policía encargada de resguardar nuestras fronteras.
- f.** Dictación de un Reglamento (Decreto Supremo) que prohíba la entrada a Chile de vehículos usados, con el volante cambiado (conducción al lado derecho), en sintonía con la práctica adoptada por Perú: Chile debe prohibir esta práctica que permite la llegada de vehículos usados en gran cantidad (en promedio, 28.000 vehículos anuales), procedentes en un 60% de los casos desde Japón y Corea, y con una antigüedad promedio que bordea los 10 años, por ser inseguros, contaminantes y contrarios a los principios OECD suscritos por Chile. Materia reglamentaria simple del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- g.** Implementación de la Ley CATI (Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones del Tránsito); mejoramiento de la Ley EAT (Empresas de Aplicaciones de Transporte/ Ley Uber); y la inmediata revisión de la Ley Jacinta (en tramitación, sobre requisitos para la obtención de licencias de conducir), que ha sido objetada por discriminar etariamente a la población de mayor edad en Chile, limitando los



años de permiso en sus licencias de conducir respectivas. Todas materias del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

- h. Revisión permanente de los D.S. 26 y Res. Ex. 48 MTT, ambas sobre seguridad y elementos de seguridad para la homologación de vehículos livianos y medianos para estudiar junto al sector automotriz la adopción de elementos de seguridad para las distintas categorías y segmentaciones de vehículos. Adicionalmente, se propone la dictación de un nuevo Decreto Supremo de elementos de seguridad para tráilers y semirremolques, entre otros carrozados que indica para solucionar la inseguridad vial de los acoplados que montan los camiones en nuestras rutas. Materia reglamentaria (D.S. y Resoluciones Exentas) del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- i. Establecer la primera Campaña Nacional de Recall de Seguridad de Vehículos, haciendo un llamado a revisar el correcto funcionamiento de los automóviles que tengan llamados internacionales para actualizar sus componentes, minimizando la ocurrencia de accidentes. Materia a ser revisada junto al Ministerio de Economía.

III. Infraestructura y conectividad vial:

Objetivo: Mejorar las carreteras, el estándar vial del país, las zonas de carga y de transferencia de carga como puertos/antepuertos, para un tránsito más seguro y fluido.

Medidas propuestas:

- a. Mejoramiento de las áreas de descanso, materia en la que ANAC junto al gremio de tripulantes de camiones CNDC puede aportar antecedentes concretos de medidas de seguridad, condiciones de accesibilidad

y ubicación necesaria para mejorar la actual infraestructura. Materia del Ministerio de Obras Públicas y Dirección General de Concesiones.

- b.** Desarrollo de zonas logísticas de carga con áreas destinadas a vehículos y camiones eléctricos, vigilancia, servicios sanitarios y básicos, en coordinación con Conecta Logística (entidad público privada asociada a Corfo y MTT en la que ANAC es socio fundador). Materia del Ministerio de Transportes y del Ministerio de Obras Públicas.
- c.** Cambio al Manual de Carreteras, de la Dirección de Vialidad (MOP), permitiendo la utilización de asfalto de caucho reciclado y proveniente de la Ley REP en carreteras asfaltadas, priorizando los caminos rurales; y aumentando el límite máximo de peso por eje permitido para la circulación de vehículos pesados eléctricos. Materia concerniente al MOP.
- d.** Mejoramiento de rutas interurbanas hacia el norte y sur de Santiago. Materia concerniente al MOP.

IV. Economía circular (Ley REP) y materias medioambientales:

Objetivo: Continuar la mejora en la calidad del aire optimizando el programa de eficiencia energética para el sector automotor, además de las políticas de reciclaje de productos prioritarios REP adscritos al parque vehicular en circulación, para las categorías de vehículos livianos, medianos, pesados y maquinarias.

Medidas propuestas:

- a.** Revisión inmediata de los Decretos Supremos que fijan metas de recolección y valorización de

neumáticos y aceites lubricantes, permitiendo la exclusión de los componentes montados en vehículos nuevos ingresados al país, justificado por no contar con acceso al material de reciclaje (neumáticos o aceites) en sus redes de atención a público. Adicionalmente, se propone estudiar la conveniencia o no de reciclar el automóvil como un todo, en vez de reciclar sus neumáticos, su aceite, su batería u otros productos singulares separadamente y en diversos decretos, reemplazándolo por un programa de reciclaje completo a través de un Acuerdo de Producción Limpia (APL). Materia concerniente al Ministerio del Medio Ambiente, a través de la revisión de Decretos Supremos (D.S.) de la Ley REP.

- b.** Reimpulso a la tramitación de una norma de emisiones aplicable a la maquinaria agrícola, incluyendo tractores y otros equipos, que ingresen al país en condición de nuevos o usados, que fue abortada —tras ser aprobada y tramitada— el año 2024 a instancias del mismo Ministerio del Medio Ambiente. Materia reglamentaria concerniente al Ministerio del Medio Ambiente.

- c. Revisión de la norma de ruido aplicable a motocicletas, sumado a la fiscalización de escapes libres tanto en vehículos motorizados livianos y medianos, como en bici- motos, un aspecto que debe ser combatido pues la contaminación por ruido es uno de los factores de mayor molestia en la población urbana a lo largo de Chile, y ha dado paso a desórdenes en el parque vehicular en circulación. El propósito perseguido es, tras instaurar una norma nueva con mayores exigencias, ordenar su retiro inmediato del parque en circulación. Materia reglamentaria del Ministerio del Medio Ambiente en conjunto con Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.
- d. Cambio de fondo a la Ley de Eficiencia Energética Vehicular (Ley 21.305). La ley en comento contiene una exigencia o garrote a la adopción de la electromovilidad acelerada en nuestro país, principio loable pero que ha sido tergiversado en la tramitación de al menos dos reglamentos (Decreto Supremo) posteriores, que no promueven la adopción de tecnologías intermedias —vehículos híbridos, microhíbridos, eléctricos de rango extendido enchufables y no enchufables— lo cual debe ser corregido para permitir un periodo de tiempo gradual y suficiente para adecuarse a la meta de electrificación de 100% al año 2035. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. En este punto, se propone (todas materias de Ministerio de Energía):
 - La revisión de la Resolución Exenta N° 5/2022 Ministerio de Energía, que fija estándares de eficiencia energética para vehículos livianos, prolongando los plazos de duración de cada fase en 5 años adicionales. De esta manera, el primer periodo de duración (que equivale a una exigencia de 18,8 km/Lge de rendimiento vehicular) expiraría en 2028, y así sucesivamente en periodos de 5 años para las fases 2 y 3 respectivamente.
 - La conclusión de la revisión y consulta pública al Estándar de Vehículos Medianos, iniciado en agosto de 2025.
 - La derogación de las exigencias de eficiencia energética para la categoría “Vehículos Pesados”, contenida en la Ley 21.305, toda vez que no existen en el mundo estándares vehiculares para vehículos pesados, camiones ni buses.
 - La creación de un mercado de créditos verdes transables para promover la venta de vehículos electrificados en el país.
- e. Redacción de un nuevo Manual de Procedimientos para las Plantas de Revisión Técnica, incluyendo la revisión de emisiones y gases de escapes, más allá de la simple opacidad; protocolo para revisión de vehículos eléctricos; detección de Filtros DPF removidos, adulterados o emulados antirreglamentariamente en vehículos de motorizaciones diésel; y la inclusión inmediata de la revisión de frenos ABS, control electrónico de estabilidad ESP, y de airbags (chequeo simple de un testigo en el panel del vehículo), que constituyen elementos de seguridad obligatorios hace más de 5 años. Además, existe la necesidad de mejorar el sistema de notificación de alertas de seguridad vehicular o recalls en todo el país. Materia concerniente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en sintonía con la Superintendencia del Medio Ambiente.

V. Compromiso con la educación técnico-profesional y atracción de capital humano:

ANAC y sus marcas socias de automóviles, buses, camiones y maquinarias desean contribuir a la atracción de talentos y retorno de capital humano de alto valor a nuestro país. El sector automotor



ha sido un semillero de profesionales, técnicos y colaboradores de altísimo nivel.

Propuestas de ANAC para el acompañamiento en la educación técnico-profesional:

- a.** Ofrecer pasantías y programas de perfeccionamiento a los profesores de los Centros de Formación Técnica (CFT) para que mejoren sus capacidades en temas relacionados.
- b.** Ofrecer prácticas profesionales a alumnos destacados de las principales universidades, institutos y CFT. Esta experiencia permitirá a los alumnos aplicar sus conocimientos teóricos en un entorno real, facilitando su transición al mercado laboral y potenciando su desarrollo profesional.
- c.** Presencia permanente de colegios con alumnos vulnerables en las actividades que realice ANAC junto a sus socios, incluyendo celebraciones de efemérides como el Día del Auto Eléctrico, campaña de seguridad por Fiestas Patrias, graduación de Brigadas Escolares, campaña de seguridad por Año Nuevo, entre otras actividades.
- d.** Mantener las charlas anuales (8 por año) a CFT y que sean realizadas por profesionales del sector automotor.
- e.** Analizar la continuidad de las prácticas profesionales y creación de nuevos perfiles ocupacionales con CHILEVALORA, tras la buena experiencia del trabajo realizado en 2021, que ha llevado a muchos profesionales a validar sus aptitudes.

- f. Evaluar pasantías de los profesores de CFT, incorporándolos a los cursos de capacitación de las marcas automotrices asociadas a ANAC.
- g. Establecer un programa de mentoría donde profesionales con experiencia en el sector automotor guíen a estudiantes universitarios. Esto puede ayudar a los estudiantes a entender mejor las oportunidades y desafíos dentro de la industria.
- h. Organizar concursos de innovación y diseño enfocados en proyectos relacionados con el sector automotor. Los ganadores podrían recibir incentivos como pasantías, becas o apoyo para desarrollar sus ideas en colaboración con las marcas asociadas.
- i. Crear convenios de colaboración con universidades para desarrollar currículos pertinentemente alineados con las necesidades del sector automotor. Esto podría incluir el diseño de cursos especializados o módulos de especialización que integren teoría y práctica.
- j. Realizar ferias de empleo y eventos de networking donde estudiantes y recién graduados puedan conocer a distintas empresas del sector automotor. Esto podría facilitar la creación de conexiones y el descubrimiento de oportunidades laborales.
- k. Organizar conferencias y talleres con universidades e institutos profesionales sobre tendencias futuras en el sector automotor, como la electrificación, la conducción autónoma y movilidad sostenible. Esto no solo educa a los estudiantes sobre los temas actuales, sino que también los motiva a ser parte de su evolución.
- l. Implementar simulaciones y talleres prácticos en colaboración con universidades para que los estudiantes puedan experimentar en tiempo real los desafíos y situaciones que enfrentarán en la industria automotriz.



CAPÍTULO 4.

MERCADO MUNDIAL

4.1.

PRODUCCIÓN POR CONTINENTE

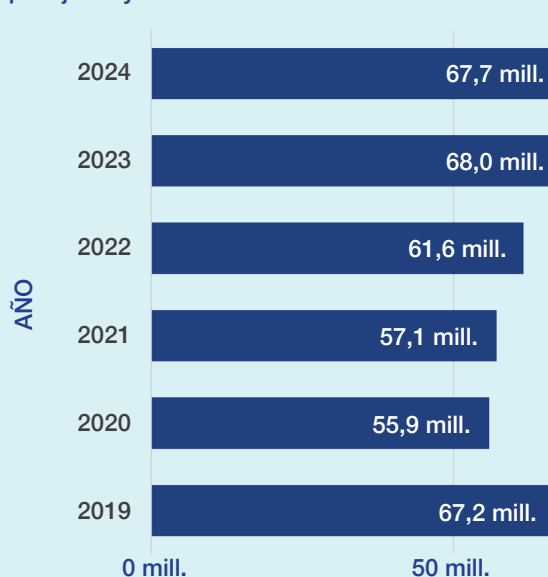
4.1.1. Vehículos de pasajeros y SUV

Según los datos de OICA, durante 2024 la producción mundial de vehículos de pasajeros y SUV alcanzó más de 67,7 millones de unidades, de los cuales el 69,8% provino de Asia, confirmando la importancia en el mercado automotor global, pues supera por amplio margen a Europa, con el 21,8%.

Además, en este período se ratifica el crecimiento sostenido mostrado por la industria en los últimos años, que sirve incluso para recuperar los números prepandemia, cuando se fabricaron 67 millones de vehículos.

Las buenas cifras de Asia tienen como su principal actor a China, que produjo más de 31 millones de vehículos durante 2024, triplicando prácticamente la producción de Estados Unidos.

Evolución producción mundial de vehículos pasajeros y SUV



Fabricación anual por continente, vehículos de pasajeros y SUV

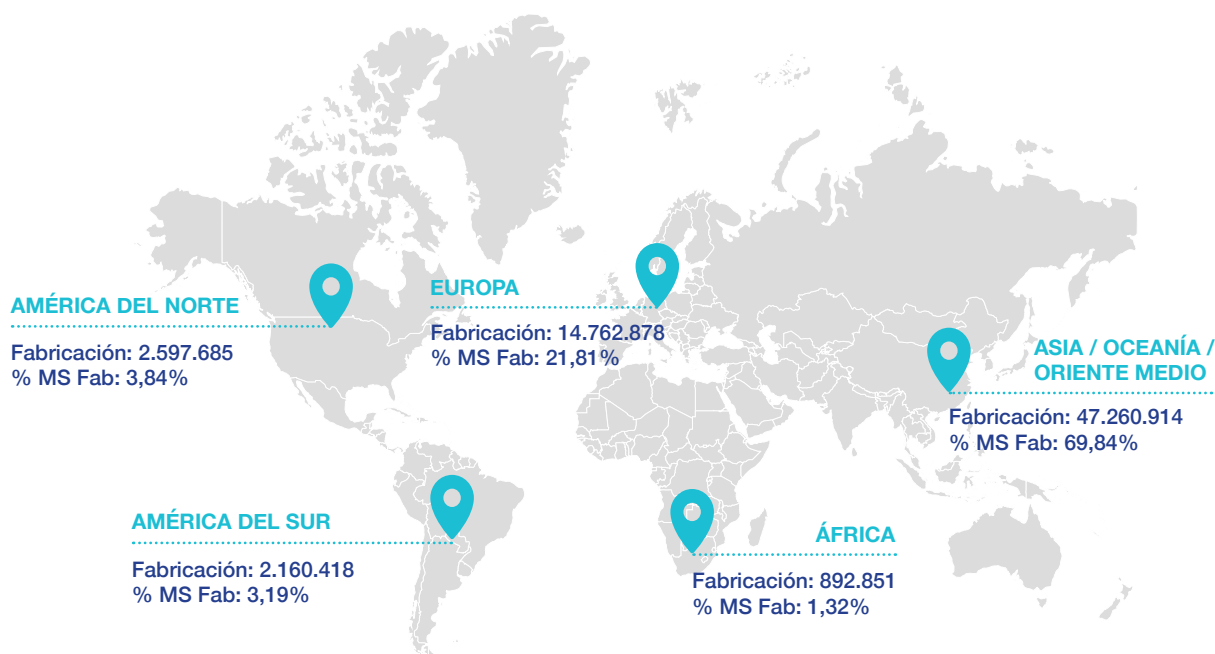


Figura 11: Fabricación anual por continente, vehículos de pasajeros y SUV.

La producción de las marcas chinas incluso ha salido de Asia, con la decisión de algunas de invertir en fábricas en Europa, como lo hará Chery en Barcelona a partir de 2029 o BYD en Hungría o Brasil.

La supremacía de Asia no solo obedece a marcas cuyo origen se sitúa en Oriente, como China, Japón, Corea del Sur o Malasia, sino que también firmas occidentales, de Estados Unidos y Europa, que han decidido trasladar parte de su producción hacia esa parte del planeta.

Los ejemplos sobran al respecto: General Motors, Ford, Volvo y BMW tienen plantas en China; Citroën lleva años en India, al igual que Mercedes Benz en Malasia.

Esta globalización también se percibe en las alianzas estratégicas que incorporan marcas de Europa y Asia, como Renault-Nissan-Mitsubishi; Tata Motors, que incluye además a las británicas Land Rover y Jaguar; Geely, que entre varias firmas chinas suma a la sueca Volvo Cars y la británica Lotus; Stellantis, que reúne marcas de origen italiano (FIAT, Maserati, Alfa Romeo, Lancia), francés (Citroën, Peugeot, DS Automóviles), británico (Vauxhall), estadounidense (RAM, Jeep, Dodge, Chrysler) y alemán (Opel); y el Volkswagen Group, con marcas germanas (Volkswagen, Audi, Porsche, MAN), españolas (SEAT), checas (Skoda), italianas (Bugatti, Lamborghini, Ducati), inglesas (Bentley) y suecas (Scania).

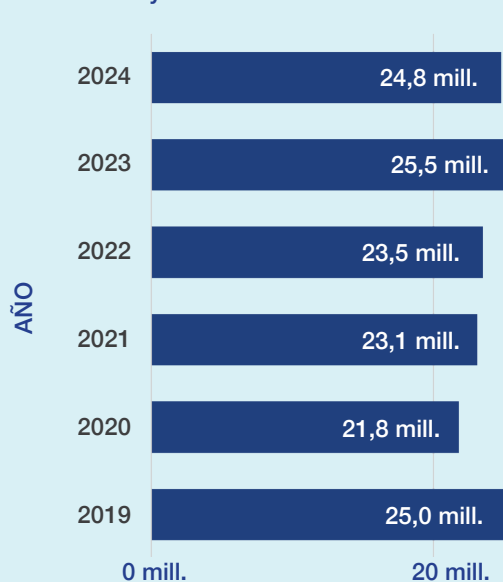


4.1.2. Vehículos pesados y comerciales

A diferencia de lo que sucede en los vehículos livianos, en los comerciales —donde se incluye a los livianos, medianos, pesados y buses— es Norteamérica el continente que lidera la fabricación, con más de 13,5 millones de unidades, equivalente al 54,4%, superando a Asia, que ostenta el 30,8%.

Tal cual pasó con los livianos, en esta categoría también se recuperaron las cifras previas a la pandemia, gracias a un total de 25,5 millones en 2023.

Evolución producción mundial de vehículos comerciales y buses



Fabricación anual por continente, vehículos comerciales y buses

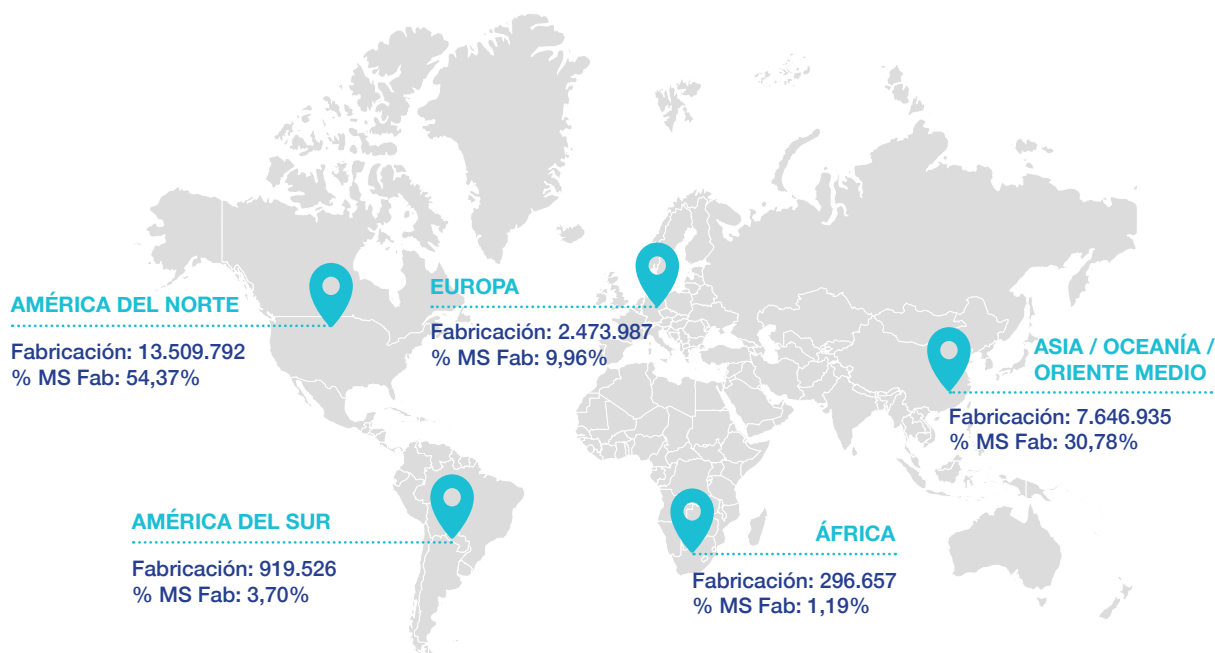


Figura 11: Fabricación anual por continente, vehículos comerciales y buses.

En Chile, en este segmento, existe una oferta amplia y competitiva, la que se explica por el alto número de marcas presentes entre los camiones y buses (38) y el alto protagonismo que tienen en el mercado las unidades fabricadas en Sudamérica (38% para camiones y 51,4% para buses), con Brasil como país dominante, incluso por sobre Asia.

Tal como sucede con los vehículos livianos, entre los pesados también se ha vuelto común que marcas tradicionales trasladen sus fábricas hacia continentes distintos a las de sus orígenes.

4.2.

PRODUCCIÓN Y VENTA MUNDIAL POR PAÍS

Los buenos números de China se repiten a la hora de comparar la producción mundial durante 2024, donde el gigante asiático triplica a Estados Unidos con 31,3 millones contra 10,6 millones, y también en los números de venta, área en la que prácticamente dobla a los norteamericanos (31,4 millones contra 16,3 millones).

Entre ambas naciones, además, dominan levemente sobre la mitad de las ventas globales (51,6%), estadísticas en la que más atrás aparece India superando a Japón por un margen de 805 mil vehículos (5,6% contra 4,8%). Esos mismos países también se ubican detrás de las potencias mundiales en cuanto a producción, aunque aquí los nipones les sacan diferencia a los indios (8,2 millones contra 6 millones).

Abajo, el cuadro representa la venta total de vehículos livianos, medianos y pesados en los principales mercados del mundo, destacando Chile en el lugar 23.

País	Fabricación	Venta
China	31.281.592	31.436.193
Estados Unidos	10.562.188	16.340.472
India	6.014.691	5.226.784
Japón	8.234.681	4.421.494
Alemania	4.069.222	3.192.031
Brasil	2.549.595	2.634.904
Reino Unido	905.233	2.368.574
Francia	1.357.701	2.155.052
Canadá	1.342.647	1.906.866
Rusia	982.665	1.833.852
Italia	591.067	1.793.038
Corea del Sur	4.127.251	1.632.751
México	4.202.642	1.555.115
Turquía	1.365.296	1.285.789
Australia	7.238	1.222.785
España	2.376.504	1.219.241
Indonesia	1.196.664	865.723
Arabia Saudita	-	805.034
Tailandia	1.468.997	572.675
Países Bajos	7.403	530.567
Bélgica	240.366	524.180
Argentina	506.571	411.406
Chile	-	316.633
Suecia	268.487	314.485
Israel	-	307.410
Emiratos Árabes Unidos	-	306.279
Austria	71.785	295.852
Portugal	332.546	249.250
Colombia	23.778	186.757
Hungría	437.045	152.090
Grecia	-	148.701
Perú	-	146.760
Ecuador	-	93.812
Finlandia	22.384	87.794
Croacia	-	75.760
Otros	7.975.404	5.983.809

País	Fabricación	Venta
China	33,8%	34,0%
Estados Unidos	11,4%	17,7%
India	6,5%	5,6%
Japón	8,9%	4,8%
Alemania	4,4%	3,5%
Brasil	2,8%	2,9%
Reino Unido	1,0%	2,6%
Francia	1,5%	2,3%
Canadá	1,5%	2,1%
Rusia	1,1%	2,0%
Italia	0,6%	1,9%
Corea del Sur	4,5%	1,8%
México	4,5%	1,7%
Turquía	1,5%	1,4%
Australia	0,0%	1,3%
España	2,6%	1,3%
Indonesia	1,3%	0,9%
Arabia Saudita	0,0%	0,9%
Tailandia	1,6%	0,6%
Países Bajos	0,0%	0,6%
Bélgica	0,3%	0,6%
Argentina	0,6%	0,4%
Chile	0,0%	0,3%
Suecia	0,3%	0,3%
Israel	0,0%	0,3%
Emiratos Árabes Unidos	0,0%	0,3%
Austria	0,1%	0,3%
Portugal	0,4%	0,3%
Colombia	0,0%	0,2%
Hungría	0,5%	0,2%
Grecia	0,0%	0,2%
Perú	0,0%	0,2%
Ecuador	0,0%	0,1%
Finlandia	0,0%	0,1%
Croacia	0,0%	0,1%
Otros	8,6%	6,5%

Gráfico 1: Producción y venta mundial por país 2024.

En cuanto a la producción en Europa, el primer lugar corresponde a Alemania (4,1 millones), seguido por España (2,4 millones), Francia (1,4 millones) y Turquía (1,4 millones), mientras que en Sudamérica el líder absoluto es Brasil, sexto a nivel global, con 2,5 millones, casi cinco veces más que la fabricación en Argentina (506 mil) y 100 veces más que Colombia (24 mil).

En cuanto a ventas, cabe mencionar que Chile tiene el tercer puesto en la región, con 316 mil unidades de SUV, pasajeros, comerciales y pesados vendidos en 2024, por detrás de Brasil (2,6 millones) y Argentina (506 mil), y cuarto a nivel latinoamericano, donde también resalta México (1,6 millones).

4.3.

VENTAS DE VEHÍCULOS LIVIANOS Y MEDIANOS EN EL CONTINENTE AMERICANO

Entre 2016 y 2025, Chile sufrió una baja en el indicador de ventas por cada 100 habitantes, asociadas al mercado de vehículos livianos y medianos, en comparación con los principales países del continente americano. Este índice intenta explicar los rendimientos en términos

de ventas entre distintos países, sin embargo, para tener una visión más completa se deben considerar otros factores como ingresos de las personas, estrategias comerciales de las marcas, acceso al financiamiento, regulaciones locales, entre otros.

Tabla 7. Índice de ventas por país 2025

País	Ventas 2025	Índice de Ventas cada 100 hab
Estados Unidos	16.200.000	4,79
Uruguay	68.456	1,96
Chile	310.598	1,54
Argentina	579.403	1,25
Brasil	2.552.201	1,2
México	1.524.638	1,14
Ecuador	110.349	0,61
Perú	186.981	0,54
Colombia	231.221	0,44

El índice se obtiene mediante el cociente entre la venta de vehículos y los habitantes.

Si en 2016 el indicador del país era de 1,75 vehículos cada 100 habitantes, en 2025 cayó a 1,54, con 310.598 unidades vendidas, y fue superado por Uruguay, que gracias a sus avances económicos y sociales avanzó de 1,29 a 1,96 vehículos cada 100 habitantes en menos de 8 años. Mientras, la estadística en todo el periodo fue dominada por Estados Unidos, aunque también sufrió una caída desde 5,43 a 4,79 vehículos cada 100 habitantes.

En el caso de Chile, se hizo evidente que las consecuencias de la pandemia y las bajas de sus principales factores económicos —con un

crecimiento de la actividad económica que se encuentra lejos de lo necesario para llegar a ser un país desarrollado— impactaron en el avance de la motorización del parque nacional. Destaca también el descenso experimentado en estos años por Argentina, que pasó de un índice de 1,66 en 2016 a 0,83 vehículos cada 100 habitantes en 2024, debido en gran medida por sus altas cifras de inflación, restricciones a la importación, bajo acceso al crédito y menores niveles de consumo. Estas cifras repuntan en los resultados 2025 llegando a 1,25 vehículos cada 100 habitantes gracias a los cambios económicos que ha desarrollado el país.

La pandemia afectó globalmente la venta de vehículos. A nivel mundial, las cifras están retomando el ritmo que tenían hasta 2019, sin embargo, la recuperación no ha sido igual en los principales mercados del continente americano, en especial debido a factores de estabilidad social y económica.

Tabla 8. Evolución ventas anuales por país

País	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Argentina	327.530	258.950	355.596	380.874	424.949	390.467	579.403
Brasil	2.665.583	1.954.819	1.977.110	1.960.461	2.180.230	2.487.536	2.552.201
Chile	372.878	258.835	415.581	426.777	313.856	302.366	310.598
Colombia	263.158	188.041	249.986	262.047	185.748	201.971	231.221
Ecuador	122.542	74.141	105.998	122.882	121.736	98.044	110.349
Estados Unidos	17.108.156	14.463.935	14.926.933	13.734.203	15.457.447	15.851.070	16.200.000
México	1.317.931	950.063	1.014.735	1.094.728	1.361.433	1.496.934	1.524.638
Perú	151.997	112.181	157.100	159.814	164.485	151.062	186.981
Uruguay	40.572	34.530	48.823	52.226	57.592	62.946	68.456
TOTAL	22.370.347	18.295.495	19.251.862	18.194.012	20.267.476	21.042.396	21.763.847

El caso más sobresaliente es el de Brasil, que hasta 2025 todavía se ubicaba levemente por debajo de sus números previos a la situación sanitaria, cuando vendió 2,6 millones de vehículos. De hecho, en 2023 recién pudo lucir números sobre los dos millones (2,1 millones), exhibiendo así una recuperación más lenta de lo esperado debido a las altas tasas crediticias y también

por desventajas competitivas para exportar a los países vecinos en cumplimiento de las nuevas normativas en materia de seguridad y emisiones. Otros países que aún muestran estadísticas inferiores a las que tenían previo a la pandemia son Estados Unidos, Chile y Colombia. En cambio, los mercados de Uruguay y Argentina lucen signos positivos en este aspecto.

Fuente: Argentina (ADEFA - ACARA), Brasil (ANFAVEA - FENABRAVE), Chile (ANAC - INE), Colombia (Andemos), Ecuador (AEADE - NEC), EEUU (NADA - JATO - S&P Global), México (AMIA - AMDA - INEGI), Perú (APP - MTC), Uruguay (ACAU - MIEM), Indicadores económicos y población (Banco Mundial - FMI).

4.4.

INDICADORES DEL MERCADO DE VEHÍCULOS LIVIANOS Y MEDIANOS EN EL CONTINENTE AMERICANO

De las naciones del continente medidas para la extracción de estos datos, Chile tiene la segunda mejor tasa de motorización en 2024, con un indicador de 3,3 personas por auto, solo por debajo de Estados Unidos (1,3 personas por vehículo), y con un pequeño margen por encima de Argentina (3,6) e igual a México y Uruguay. Lo destacable es que los dos países que lideran este desempeño, Estados Unidos, Chile y Uruguay,

son también los que encabezan el PIB per cápita purchasing power parities (PPP, por su sigla en inglés) en la región, con US\$86.601, US\$33.574 y US\$34.440 respectivamente.

De todos estos países estudiados, Chile es el que más ha incrementado la oferta de marcas y modelos automotrices disponibles a la venta, como se profundiza en este anuario.

Tabla 9. Tasa motorización 2024 y marcas por país 2025

Tasa motorización 2024

País	Tasa Motorización	Veh. por cada 100 Hab.
Argentina	3,6	28
Brasil	4,6	21,7
Chile	3,3	29,9
Colombia	7,2	13,9
Ecuador	9,2	10,9
Estados Unidos	1,3	79,7
México	3,3	30,5
Perú	11,3	8,8
Uruguay	3,3	30

Marcas por País 2025

País	Marcas participantes
Chile	82
Perú	79
Ecuador	59
México	56
Uruguay	55
Colombia	51
Brasil	49
Estados Unidos	49
Argentina	41

Estos índices se condicen con el interés de las marcas de participar del competitivo mercado chileno con una importante variedad de versiones para sus modelos.

En el país son 82 las marcas con representación y ventas regulares a público que participaron de la industria durante 2025, por lejos el número más

elevado de América, superando sus seguidores Ecuador (59) y Perú (79).

Entre las razones que explican este fenómeno destaca la serie de Tratados de Libre Comercio que tiene nuestro país con otras naciones, que ayudan a que los costos sean menores que en otros territorios.

PIB per cápita PPP y Veh. por cada 100 hab. por país, 2024



PIB per cápita PPP y Tasa de Motorización por país, 2024

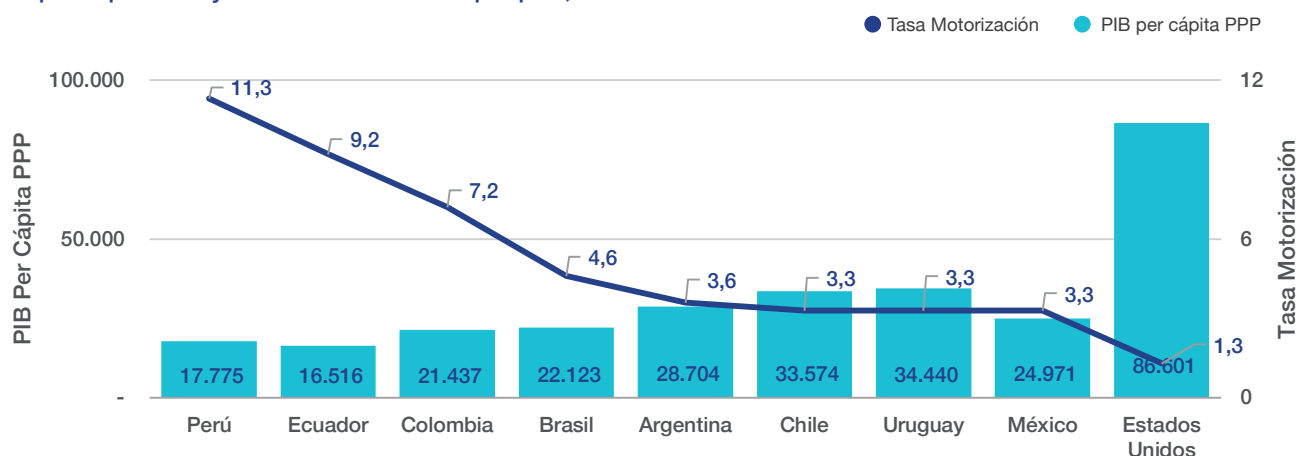


Gráfico 2: PIB per cápita PPP por país 2024, según ventas por cada 100 hab. y tasa motorización.

4.5.
RESULTADOS POR PAÍS

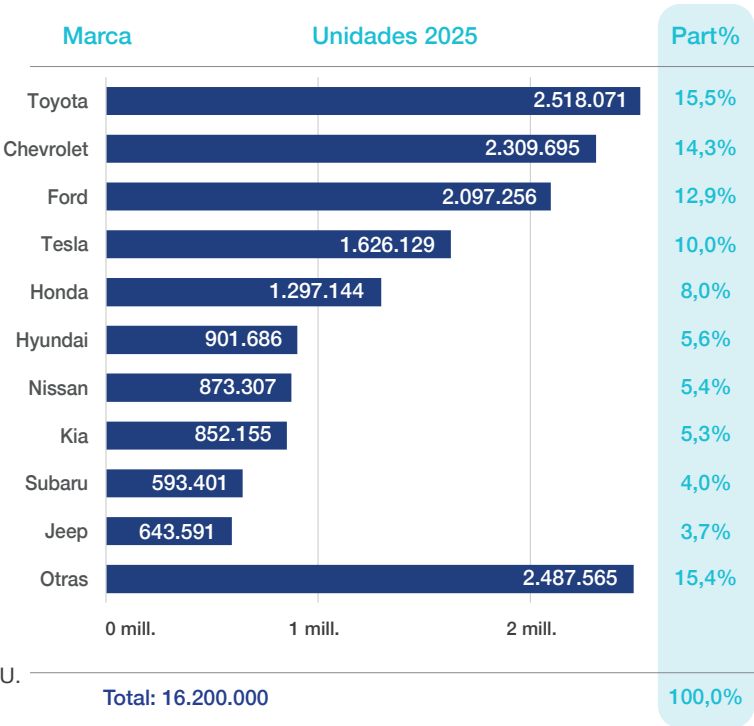


Estados Unidos

La disputa en este mercado está dada por dos marcas japonesas (Toyota y Honda) y tres firmas norteamericanas (Ford, Chevrolet y Tesla), que concentran más del 53% de las más de 16 millones de ventas que hubo en 2025. Otro aspecto relevante es la presencia de otras marcas asiáticas entre las más vendidas, como Nissan, Hyundai, Kia y Subaru.

El parque automotor de Estados Unidos es uno de los más grandes del planeta con 271 millones de vehículos y una tasa de motorización de 1,3.

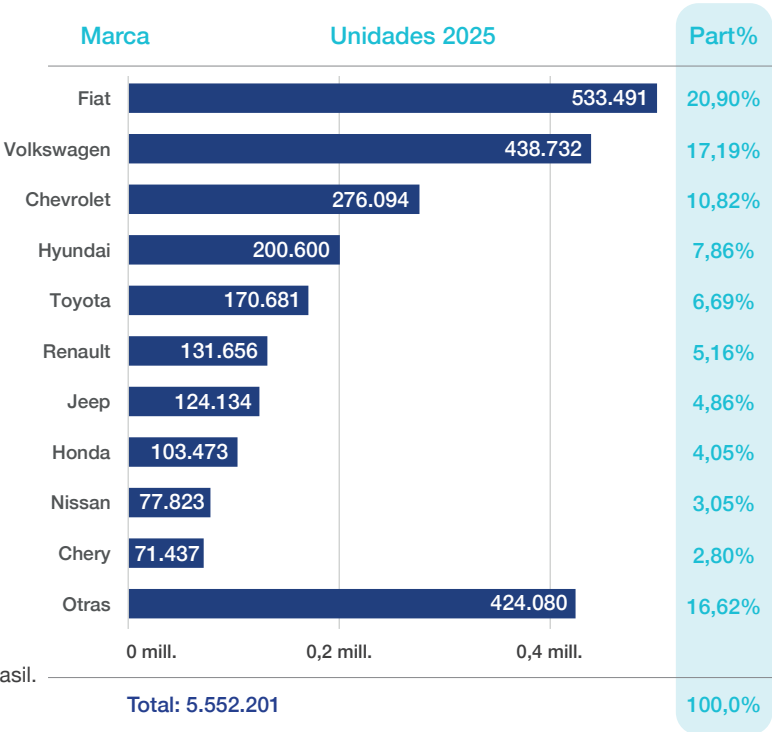
Gráfico 3: Ventas por marca EEUU.



Brasil

Las marcas extranjeras que fabrican sus vehículos en plantas ubicadas en el mercado más grande de Sudamérica también son las que más presencia tienen en los casi 2,6 millones de unidades vendidas durante 2025: Fiat, Volkswagen, Chevrolet y Hyundai. Entre las cuatro tienen alrededor del 56% de las ventas del país, cuyo parque automotor supera los 46 millones (4,6 es su tasa de motorización) en 2024.

Gráfico 4: Ventas por marca Brasil.

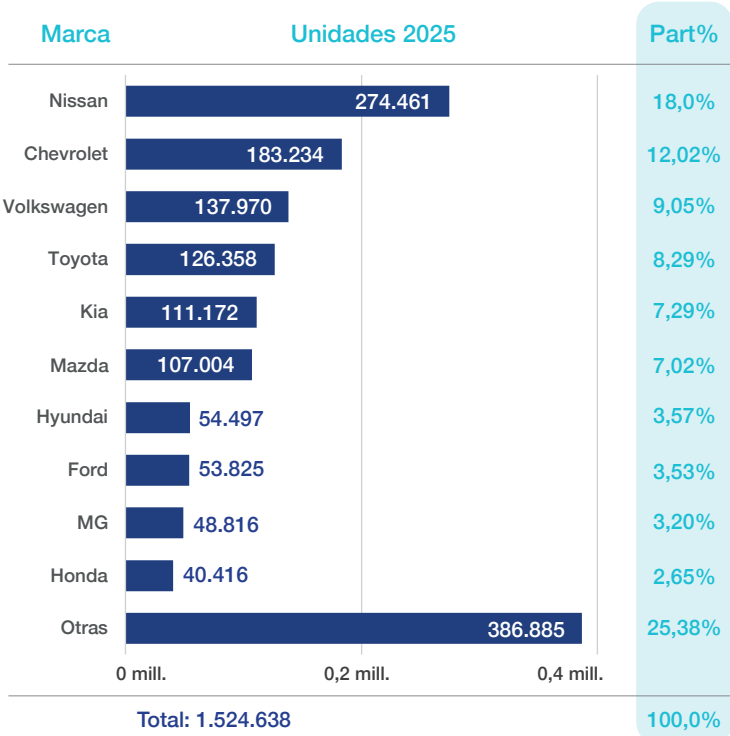




México

El segundo mercado más grande de Latinoamérica, con 1,52 millones de unidades vendidas en 2025, también tiene su fuerza en la producción local y en las marcas extranjeras que cuentan con plantas de fabricación. Nissan domina el listado con un 18% de las unidades comercializadas en el país, seguido por Chevrolet (12%), Volkswagen (9%), Toyota (8,3%), Kia (7,3%), Mazda (7%) y Hyundai (3,6%), las que suman más del 65% de todas las ventas. El parque automotor mexicano es de 39 millones de vehículos y presenta una tasa de motorización de 3,3 al cierre de 2024.

Gráfico 5: Ventas por marca México.

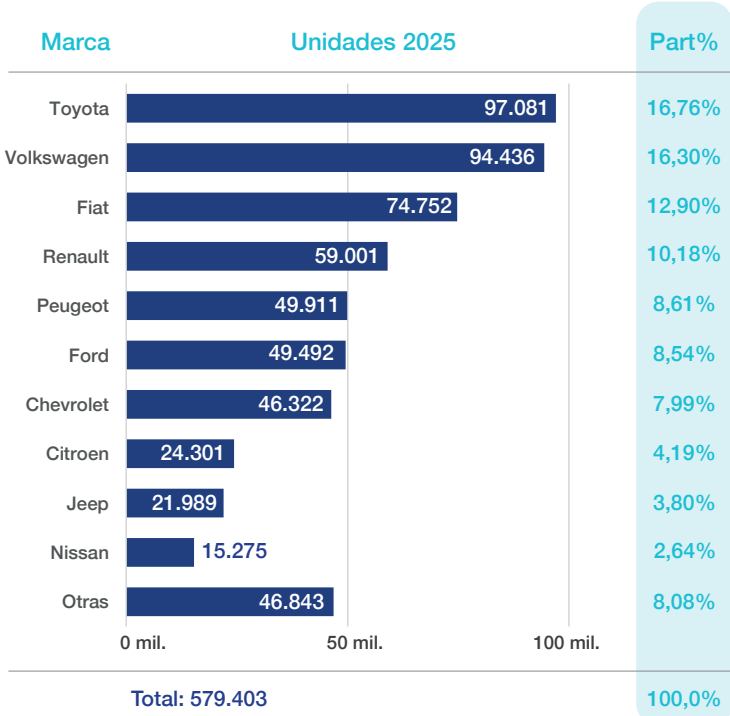


Argentina

La venta de vehículos, al igual que en Brasil y México, está liderada por las firmas que fabrican en el país, tal como lo demuestran los primeros lugares del mercado que en 2025 matriculó en la calle 579 mil vehículos nuevos. Toyota (16,8%) domina la lista, que mostró una disputa por el segundo lugar entre Volkswagen (16,3%) y Fiat (12,9%).

El parque automotor en Argentina es de casi 13,2 millones de vehículos y una tasa de motorización de 3,6.

Gráfico 6: Ventas por marca Argentina.





Luego del récord histórico de 426 mil unidades vendidas en 2022, Chile comercializó 310 mil vehículos en 2025. El nacional es un mercado con una de las mayores competitividades del mundo, con más de 82 marcas presentes, lo que se refleja en una reñida disputa por la participación en las ventas, donde ninguna de las firmas supera el 10% de participación de mercado. Toyota aparece al frente con 7,8% de las comercializaciones, pero seguido muy de cerca por Hyundai (6,9%), Suzuki (6,9%), Kia (6,1%), Chevrolet (5,7%), Ford (5,2%), GWM (5%) y Peugeot (4,9%).

El parque automotor chileno superó los 6 millones de vehículos en circulación en 2024 y posee una tasa de motorización de 3,3. Se trata, además, del parque más joven de Latinoamérica, con 10 años de antigüedad en promedio.

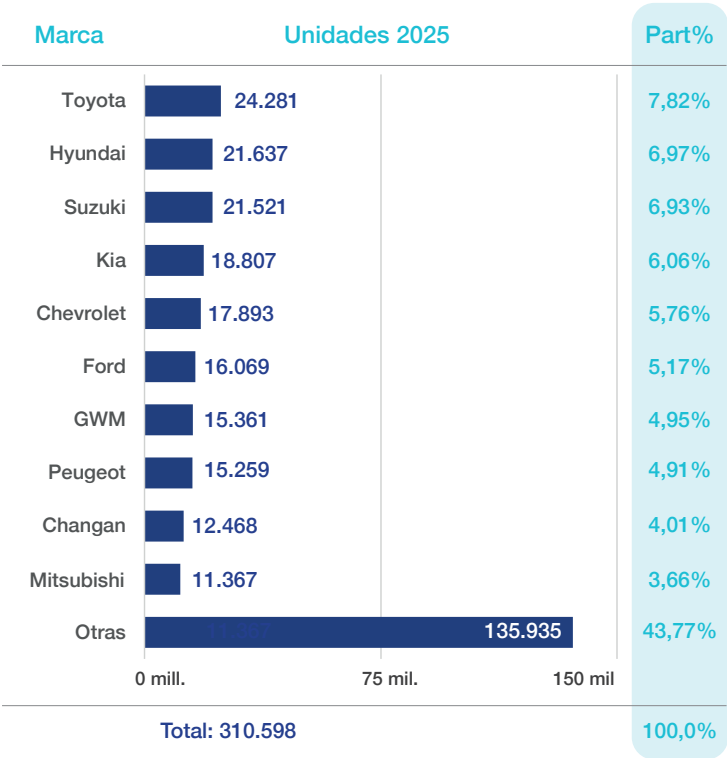


Gráfico 7: Ventas por marca Chile.

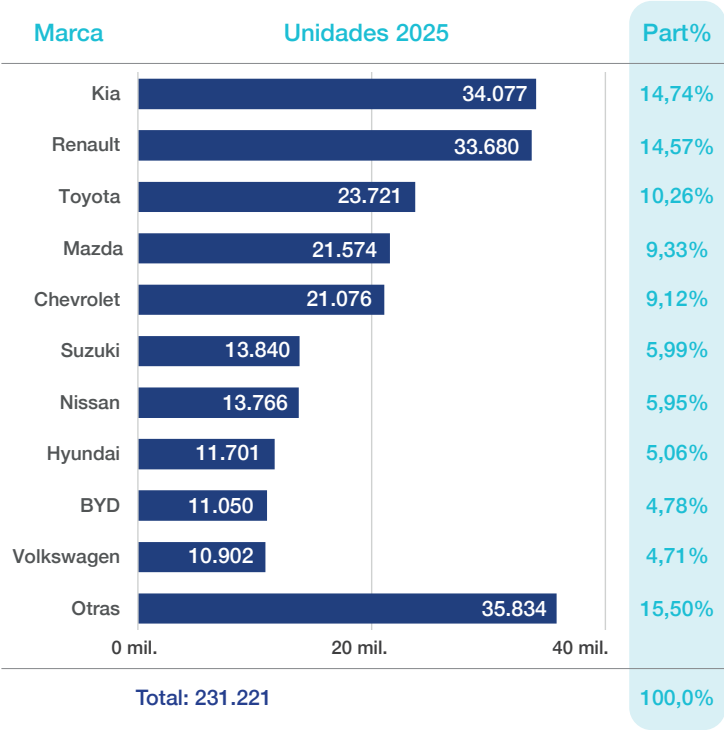


Colombia

Pese a contar con más de 52 millones de habitantes, el parque automotor de Colombia es de solo 7,3 millones de vehículos (tasa de motorización de 7,2). Hay una fuerte presencia de los vehículos fabricados en el mercado local interno.

Entre las 231 mil unidades comercializadas en 2025, la compañía que lideró el listado fue Kia (14,7%), en segundo lugar, se ubicó Renault (14,6%) y, en el tercero, Toyota (10,3%).

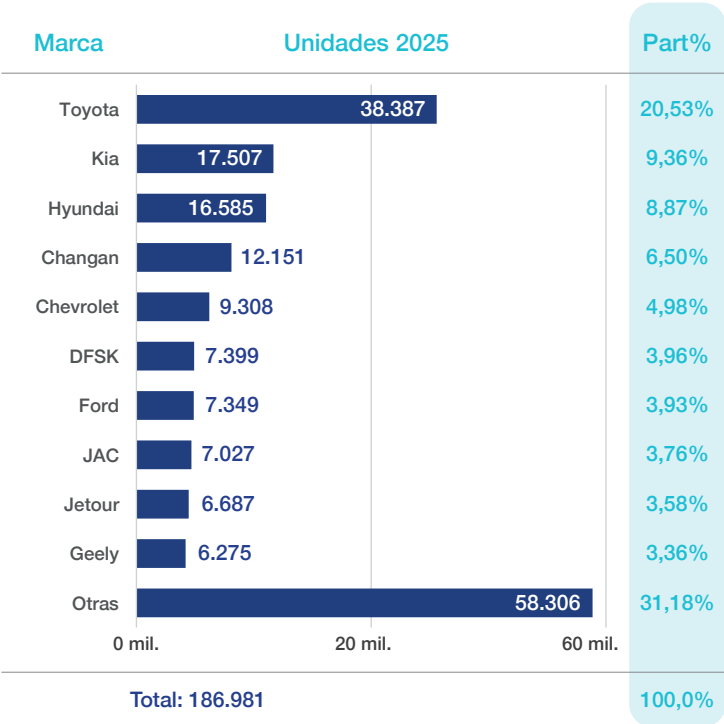
Gráfico 8: Ventas por marca Colombia.



Perú

Con tres millones de vehículos en circulación y una de las tasas de motorización más bajas entre los principales mercados de la región, de 11,3, la comercialización de vehículos durante 2025 en Perú fue dominada por Toyota, que consiguió el 20,5% de participación de las 186 mil unidades comercializadas en todo el ejercicio.

Gráfico 9: Ventas por marca Perú.

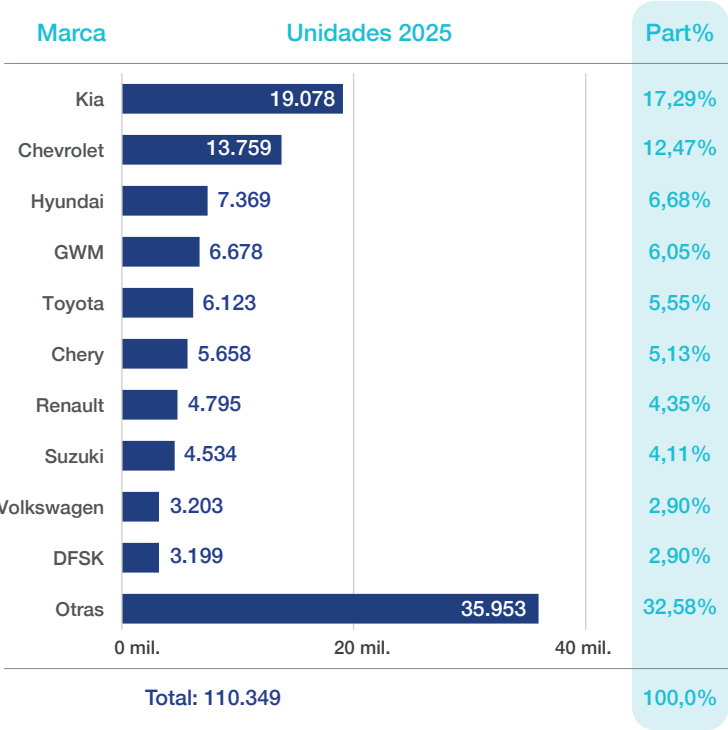




Ecuador

Durante 2025, en Ecuador se vendieron 110 mil vehículos. Este mercado tuvo como primer lugar a Kia con 17,3% de las ventas, seguido de Chevrolet con 12,7%. y Tal como se aprecia en Colombia, en este país cuyo parque automotor es de menos de 2 millones de vehículos (tasa de motorización de 9,2), las marcas de origen chino asumen un rol protagónico, con GWM (6,1%) en el cuarto lugar, Chery (5,1%) en el sexto y DFSK (2,9%) en el décimo.

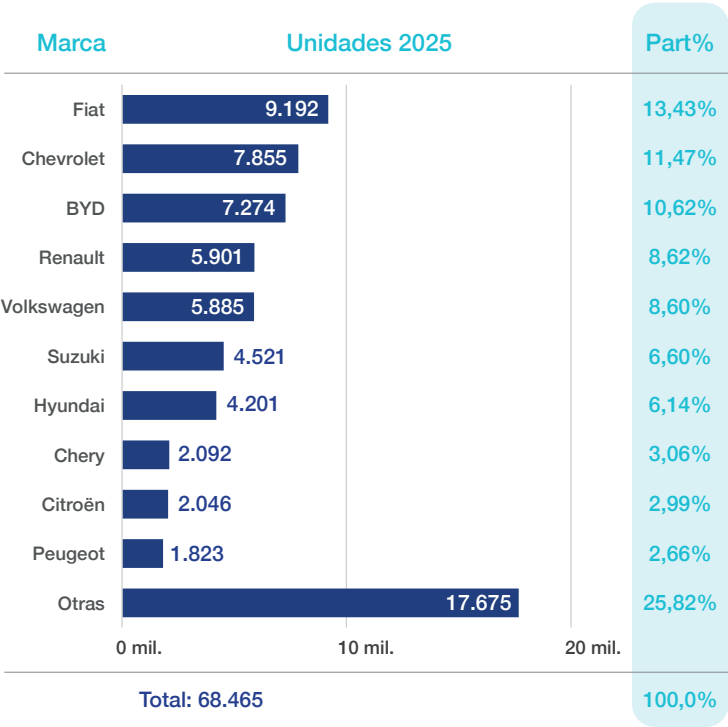
Gráfico 10: Ventas por marca Ecuador.



Uruguay

Con una de las tasas de motorización más altas de la región (3,3) y un parque equivalente a 1.053.993 unidades, las ventas del año 2024 en Uruguay alcanzaron las 68 mil unidades. El mercado fue liderado por Fiat, que consiguió el 13,4% del total, seguido por Chevrolet y BYD.

Gráfico 11: Ventas por marca Uruguay.



4.6.

NORMAS DE SEGURIDAD

La seguridad en los automóviles ha tenido una evolución constante durante los últimos años, ocupando los avances tecnológicos para entregarles más confort y protección a los pasajeros. Con el tiempo, a las normas básicas del cinturón de seguridad se le ha sumado la obligatoriedad de los airbags en la mayoría de los países, además de la paulatina incorporación de sistemas de asistencia de frenado y control electrónico de estabilidad, junto con modernos anclajes de asientos infantiles que aumentan la seguridad para los menores.

En Chile existe una preocupación permanente por adoptar lo más pronto posible las reglamentaciones mundiales respecto a la seguridad para vehículos livianos de pasajeros (PBV menor a 2.700 kilos) y los livianos comerciales y medianos (entre 2.700 y 3.860 kilos), transformándose en uno de los principales referentes dentro de Latinoamérica.

4.6.1. Airbags

Concebidos en principio en Estados Unidos durante la década de los 50 e incorporados a vehículos para uso comercial a partir de los 70, los airbags son en la actualidad uno de los sistemas de seguridad más comunes en la industria automotriz mundial.

Su adopción dentro de los principales mercados de Latinoamérica comenzó en la década pasada en los vehículos livianos, con Chile, Brasil, Argentina y Colombia promulgando los decretos que obligan al uso de un mínimo de dos bolsas delanteras, aunque en el caso de Colombia se exige a todos los vehículos para el transporte de pasajeros que tengan hasta diez (10) asientos, incluido el del conductor. En cuanto a México, la NOM-194 no establece explícitamente el requerimiento de dispositivos inflables de protección, sino que

requiere evaluaciones de desempeño por medio de pruebas de impacto frontal y lateral que en sí implican dichos dispositivos. Lo anterior, a partir del año modelo 2020 para vehículos ligeros nuevos y año modelo 2021 para los nuevos existentes.

En el caso de los livianos comerciales y medianos, en Argentina es obligatorio contar con dos airbags delanteros en vehículos de menos de 2.700 kilos, en tanto que en Colombia se exige para vehículos para el transporte de mercancías con un peso bruto vehicular máximo de 2.500 kilos.

Mientras que en Brasil no es aplicable para vehículos sobre 3.500 kilos; México, tal como ocurre con los livianos de pasajeros, solo explicita evaluaciones de desempeño; mientras que en Chile comenzaron a regir desde el 4 enero de 2025 para las nuevas homologaciones y desde el 4 enero de 2026 para todos los modelos.

4.6.2. ABS

El sistema antibloqueo de frenos ABS es parte de la tecnología vinculada a la estabilidad electrónica de los vehículos y su función es, a través de sensores, evitar que las ruedas pierdan tracción, permitiendo que el conductor mantenga el control del automóvil. Está compuesto por un sensor de velocidad, válvulas de aire, la Unidad Electrónica de Control y la Unidad de Control Hidráulico.

En Europa, su uso obligatorio en vehículos livianos comenzó en la primera década de este siglo. En Latinoamérica, desde el siguiente decenio se instauró en Chile, México, Brasil, Argentina y Colombia (para vehículos para el transporte de pasajeros que tengan hasta 10 asientos, incluido el del conductor).

Para los livianos comerciales y medianos, ya está incorporado en Argentina, Brasil y Colombia (para vehículos para el transporte de mercancías con un peso bruto vehicular máximo de 2.500 kilos), México (a partir del año modelo 2020 para vehículos ligeros nuevos y año modelo 2021 para vehículos ligeros nuevos existentes).

En Chile, para livianos comerciales y todos los modelos de medianos, estos elementos rigen desde el 4 enero de 2025 para las nuevas homologaciones y desde el 4 enero de 2026 para todas las primeras inscripciones.

4.6.3. ESP/ESC

El control electrónico de estabilidad se volvió obligatorio en la Unión Europea en noviembre de 2014 y se destaca por su eficacia para ayudar a que el conductor no pierda el control de su auto en condiciones de baja adherencia, gracias a su activación automática en caso de una maniobra imprevista. Estadísticamente, según un informe de la Federación Internacional del Automóvil (FIA), se considera que sirve para prevenir hasta el 80% de los accidentes provocados por esta causa.

En este caso, la introducción obligatoria en Latinoamérica aún no es completa y recién comenzó en 2020. Por ahora se ha incorporado en Argentina, Chile, Brasil y Colombia. Mientras tanto, en México el requerimiento entró en vigor a partir de 2025 para todos los vehículos ligeros nuevos. Sobre los livianos comerciales y medianos, Argentina lo obliga para los vehículos hasta 2.500 kilos y desde el 2011 para los ómnibus de doble piso, en tanto que en Colombia comenzaba en noviembre de 2024. En Chile, Brasil y México entró en vigor en 2025; en el caso de Chile, las nuevas exigencias

de seguridad comenzaron desde el 4 enero de 2026 para todos los modelos inscritos desde dicha fecha.

4.6.4. ISOFIX/LATCH

La masificación de las sillas para niños y recién nacidos forzó la creación de sistemas especiales para hacerlas seguras para los infantes, que se rigen bajo la norma ISOFIX o LATCH. Con el tiempo, su adopción se ha ido haciendo obligatoria en el mundo, aunque todavía quedan países que no lo han incorporado a su legislación todavía.

La ley de Chile desde 2017 señala que los vehículos livianos deben contar con anclajes ISOFIX o LATCH para sujetar los sistemas de retención infantil, solo un año después de que lo hiciera Argentina. En Brasil lo sumaron en 2020.

De la misma forma que ESC/ESP, Colombia prorrogó su introducción desde noviembre de 2024, a la vez que en México los anclajes para sistemas de retención infantil son exigibles a partir del año modelo 2025 para todos los vehículos ligeros nuevos.

En el segmento de los livianos comerciales y medianos, por ahora lo exige Argentina, mientras que en Chile el ISOFIX sí se considera para nuevas homologaciones, salvo algunas excepciones establecidas en el reglamento dirigidas a vehículos de trabajo, y desde 2026 será obligatoria para todos los modelos. En Brasil esta norma no se aplica a vehículos pesados y en México los anclajes para sistemas de retención infantil serán requeridos a partir de 2025, al igual que en Colombia después de que la norma fuera prorrogada desde agosto de 2024 a marzo de 2025.

4.7.

NORMAS DE EMISIONES

La industria automotriz se ha preocupado de disminuir de forma considerable y permanente las emisiones contaminantes de los vehículos, conscientes de las externalidades negativas sobre el medio ambiente. En la actualidad, existen normativas internacionales que regulan las emisiones de gases y los principales mercados de Latinoamérica han seguido este camino de actualización permanente, adoptando indistintamente las normas europeas o americanas, y permitiendo la homologación de productos automotrices de orígenes diversos. Adicionalmente, algunos países latinoamericanos han avanzado en la revisión de las normas de calidad de combustibles, disminuyendo el contenido de azufre y otros contaminantes, como en el caso chileno, que actualizó su norma en enero de 2025, convirtiéndola en la más exigente de la región.

En los vehículos livianos y medianos, en 2022 Chile fue el primero en la región en regirse por la norma Euro 6B, cuyo objetivo es reducir el 56% de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) y partículas finas (PM) comparado con Euro 5. La segunda fase de esta norma en Chile fue Euro 6c para livianos y medianos desde septiembre de 2025 para todas las primeras inscripciones.

Al igual que Chile, en México y Brasil rige la norma Euro 6, mientras que en Argentina lo hace la Euro 5 y en Perú, la Euro 4, esperando en 2025 comenzar a aplicar la Euro 6.

El caso colombiano es particular: para vehículos a gasolina, deben cumplir con estándares de emisiones Euro 4 o Tier 2 Bin 9, de Estados Unidos; para vehículos a gas natural o GLP, deben cumplir con la Euro 6c o Tier 3 Bin 70; y para vehículos con motor a compresión, Euro 6b o Tier 3 Bin 160.





CAPÍTULO 5.

EL PESO DE LA INDUSTRIA:
RELEVANCIA DEL MERCADO
AUTOMOTOR EN LA ECONOMÍA
CHILENA

5.1.

EVOLUCIÓN DE LAS VENTAS DEL SECTOR AUTOMOTOR

Tras el ajuste observado en 2023, el sector automotor comenzó a estabilizarse durante 2024, en un contexto en que los fundamentos macroeconómicos dejaron atrás su fase de virtual estancamiento. Si bien la primera parte del año aún estuvo marcada por debilidad en la demanda, hacia el segundo semestre se evidenció una recuperación gradual. En este contexto, las ventas de vehículos livianos y medianos cerraron 2024 en torno a 302 mil unidades, con una trayectoria ascendente en la segunda mitad del año, reflejando el inicio de un proceso de normalización del consumo de bienes durables, luego de dos años de contracción.

Durante 2025, la recuperación se consolidó. Las ventas de livianos y medianos superaron las 310 mil unidades, confirmando el cambio de tendencia. El repunte respondió a un entorno más favorable, caracterizado por un mayor dinamismo del ingreso disponible, el repunte de la confianza, menores restricciones crediticias y una recomposición del gasto de los hogares hacia bienes durables.

Así, el sector volvió a ubicarse cerca de niveles más consistentes con su promedio histórico, aunque aún por debajo del máximo alcanzado en 2022.

Ventas en Valores Anuales del Mercado Automotor

Fuente: ANAC y Banco Central de Chile.

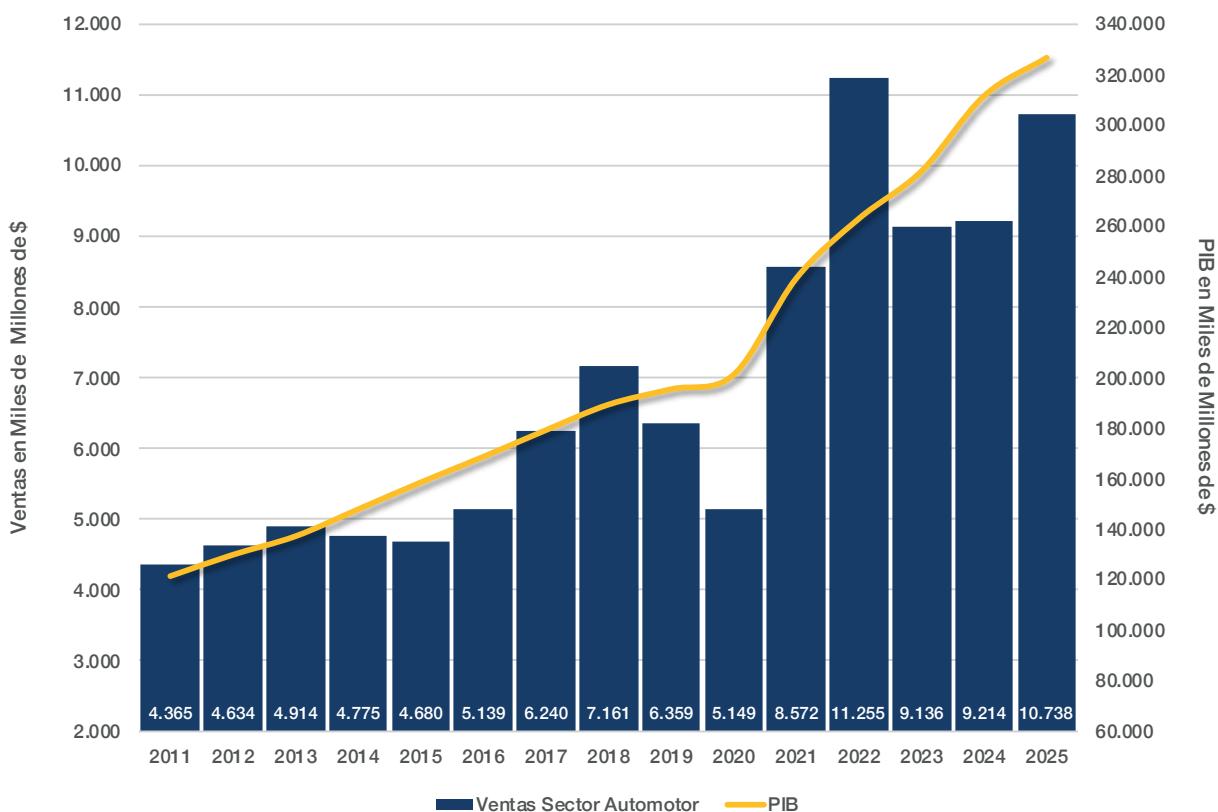
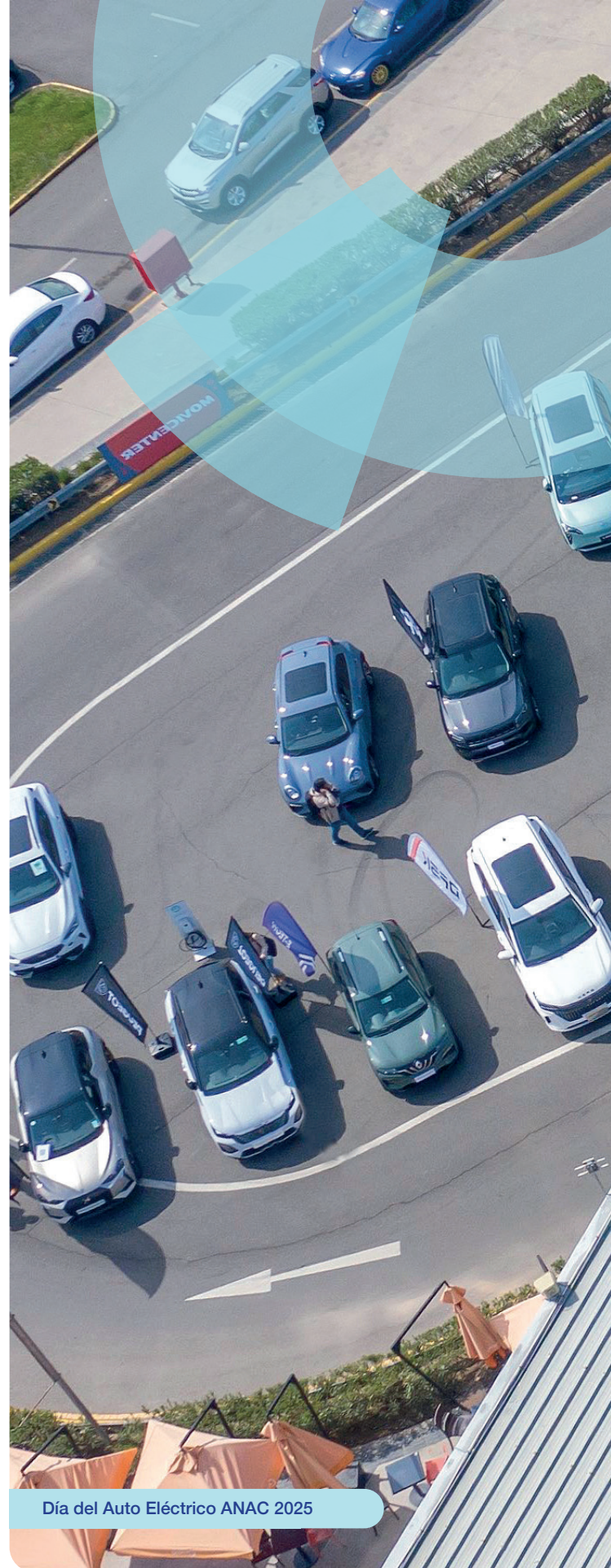


Gráfico 12: Ventas anual del mercado automotor.

En el segmento de camiones, el 2024 cerró con ventas levemente superiores a las 12.200 unidades, en un escenario todavía condicionado por la debilidad de la inversión, particularmente en construcción y en maquinaria y equipo. Sin embargo, en 2025 se observó un repunte significativo, con transacciones que superaron las 14 mil unidades. Este mejor desempeño estuvo estrechamente vinculado a la recuperación de la inversión, especialmente en su componente de maquinaria y equipo, reflejando una reactivación de sectores productivos intensivos en capital. A ello se sumó un factor regulatorio relevante: la entrada en vigor de la exigencia de que todos los vehículos pesados cumplan con la norma de emisiones Euro 6 o EPA 10 en su primer patentamiento. Este cambio generó un adelanto en las decisiones de compra durante la última parte del año, elevando transitoriamente el volumen de ventas.

Las ventas del sector automotor, incluyendo los segmentos livianos y medianos, camiones y buses, bordearon los US\$11.300 millones el año 2025, lo que representó un 3,3% del Producto Interno Bruto (PIB) de dicho período, valorado a precios corrientes, dejando en evidencia la relevancia del sector y su carácter procíclico, tanto desde la perspectiva del consumo como de la inversión.

Nota: Algunos porcentajes de distribución podrían no sumar 100% debido a la aproximación de sus decimales.



Día del Auto Eléctrico ANAC 2025

5.2.

LA IMPORTANCIA DEL SECTOR AUTOMOTOR EN LA DEMANDA INTERNA

5.2.1. Consumo Privado

Tras la fuerte contracción observada en 2023, el consumo privado inició un proceso de recuperación gradual durante el 2024, cerrando el año con una expansión de 1,0%. Si bien el repunte fue acotado, marcó un cambio de tendencia respecto del ajuste previo, en un contexto en que los principales determinantes del gasto comenzaron a fortalecerse. En particular, se observó una mejora progresiva de la confianza de los hogares, un crecimiento sostenido de los salarios reales, condiciones crediticias menos restrictivas y una incipiente recuperación del empleo.

Esta recuperación se consolidó durante el 2025, con un crecimiento del consumo privado de 2,8%, reflejando una normalización más clara del ciclo de gasto de los hogares. El mayor dinamismo del ingreso disponible y la reducción gradual de las restricciones financieras favorecieron una recomposición del consumo hacia bienes durables, luego de varios años en que el gasto se había concentrado en servicios.

En este contexto, el gasto en bienes durables mostró una expansión relevante, dentro de la cual destacó el mejor desempeño del sector automotriz. La recuperación de las ventas de vehículos livianos, medianos y comerciales se dio en paralelo a esta recomposición del gasto, confirmando su estrecha relación con los fundamentos macroeconómicos.

A partir de las cifras de 2025, el gasto de los hogares en vehículos nuevos —considerando los segmentos de Pasajeros y SUV— representó poco más de un tercio del gasto total en bienes durables. Esta participación se eleva a 56% al incorporar además el segmento comercial y el de camionetas, lo que evidencia el peso significativo del sector automotor dentro del consumo de bienes durables. Las cifras anteriores dejan claramente en evidencia la importancia relativa del sector automotriz en la demanda interna, no solo por su magnitud en términos de ventas, sino también por su elevada incidencia en la dinámica del consumo privado y su sensibilidad a las condiciones macroeconómicas y financieras.

Composición del Gasto de los Hogares

Fuente: Banco Central de Chile.

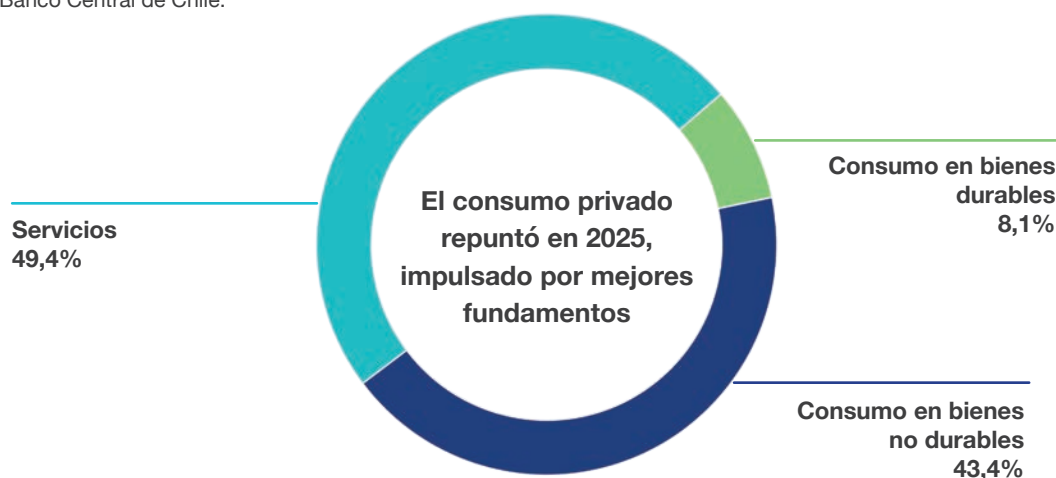


Gráfico 13: Composición del gasto de los hogares.

Participación del Sector en el Consumo de Bienes Durables

Fuente: Estimación Forecast en base a datos del Banco Central de Chile y ANAC



Gráfico 14: Participación del sector en el consumo de los bienes durables.

Gasto de los Hogares en Vehículos Nuevos - Pasajeros y SUV

Estimación: Forecast en base a datos ANAC.

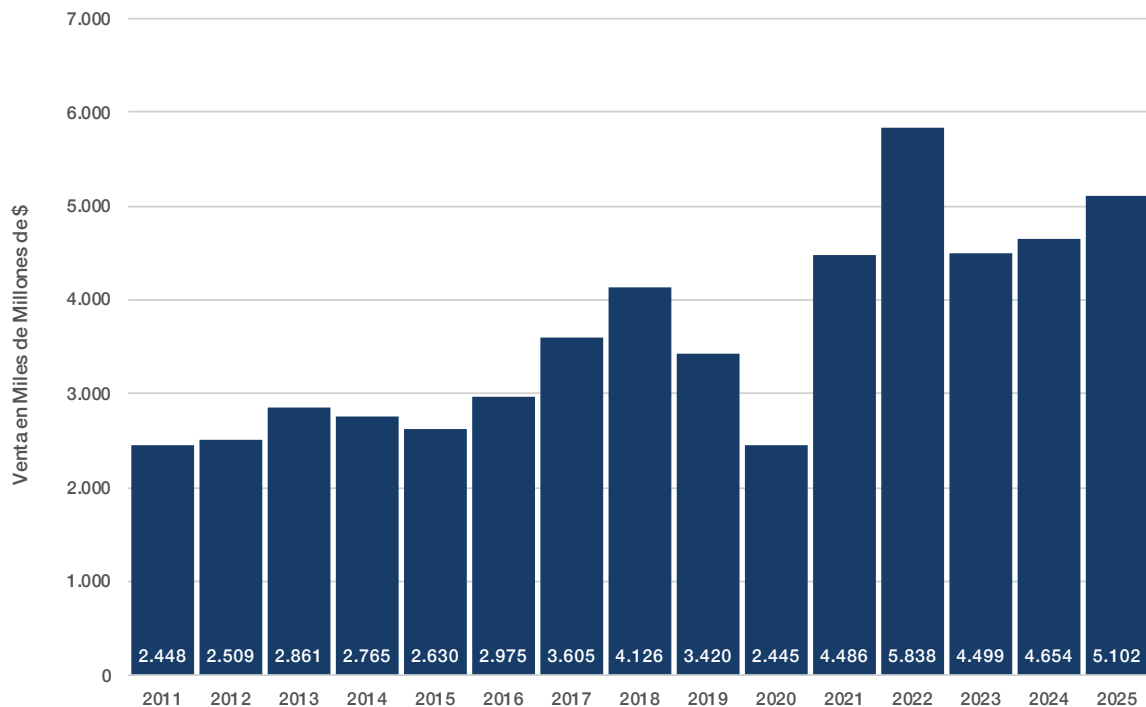


Gráfico 15: Gasto de los hogares en vehículos nuevos – pasajeros y SUV.

5.2.2. Inversión

Tras dos años consecutivos de contracción, la inversión en Chile evidenció en 2025 una recuperación significativa, estimándose un crecimiento cercano al 7,0% anual. El repunte fue particularmente intenso en su componente de maquinaria y equipo, que compensó el rezago aún presente en construcción y otras obras. Esta dinámica reflejó, en parte, la decisión de las empresas de reponer capital depreciado luego de un período prolongado de postergación

de proyectos, en un entorno que comenzó a mostrar señales más claras de estabilización. La recuperación coincidió con una gradual mejoría en la confianza empresarial, impulsada por expectativas de un entorno político percibido como más favorable a la inversión. Además, se observó un repunte relevante en la aprobación de grandes proyectos y un aumento en los permisos de edificación, tanto en el segmento vivienda como no vivienda, lo que sugiere la persistencia de sólidas perspectivas para el 2026.

Composición de la Formación Bruta de Capital Fijo

Fuente: Estimación Forecast en base a datos del Banco central de Chile.



Gráfico 16: Composición de la formación bruta de capital fijo.

A nivel de componentes, el gasto en maquinaria y equipo habría registrado en 2025 un crecimiento anual cercano al 15%, sustentado en una mayor inversión en equipos de transporte —especialmente camiones y buses— y en maquinaria y equipo eléctrico y electrónico, vinculados principalmente a proyectos de generación eléctrica. En este contexto, los camiones y vehículos de carga

—incluyendo los segmentos Comercial y Camionetas— junto con buses, habrían elevado su participación hasta bordear el 18% de la inversión en maquinaria y equipo. Ello confirma la relevancia del sector automotor dentro de la inversión total ejecutada en la economía y su estrecha relación con los ciclos de expansión del gasto de capital.

Composición de la Inversión en Maquinaria y Equipo

Fuente: Forecast en base a datos ANAC y Banco Central de Chile.

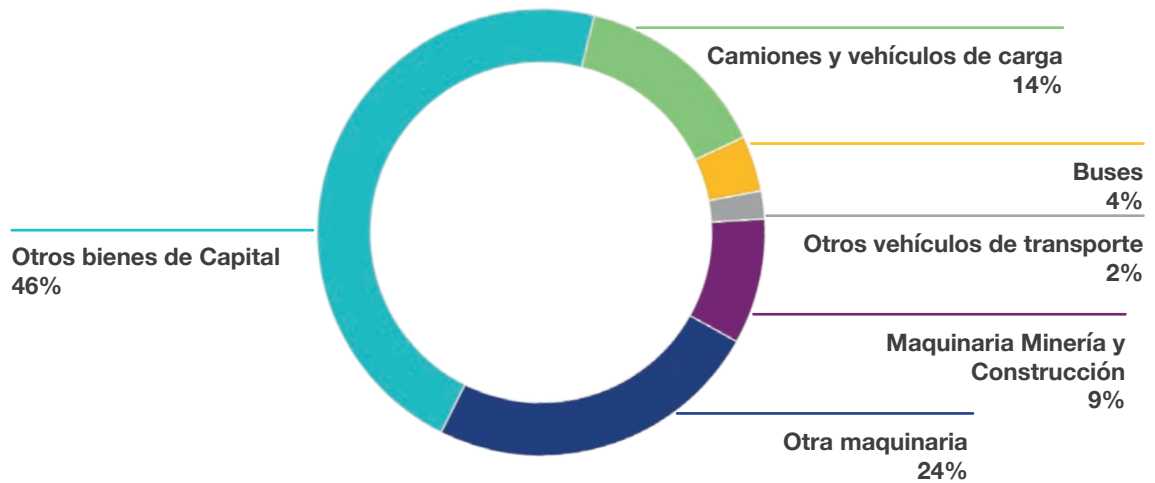


Gráfico 17: Composición de la inversión en maquinaria y equipo.

Inversión en Equipos de Transporte - Camiones, Buses y Otros Vehículos de Carga

Fuente: Forecast en base a datos ANAC.

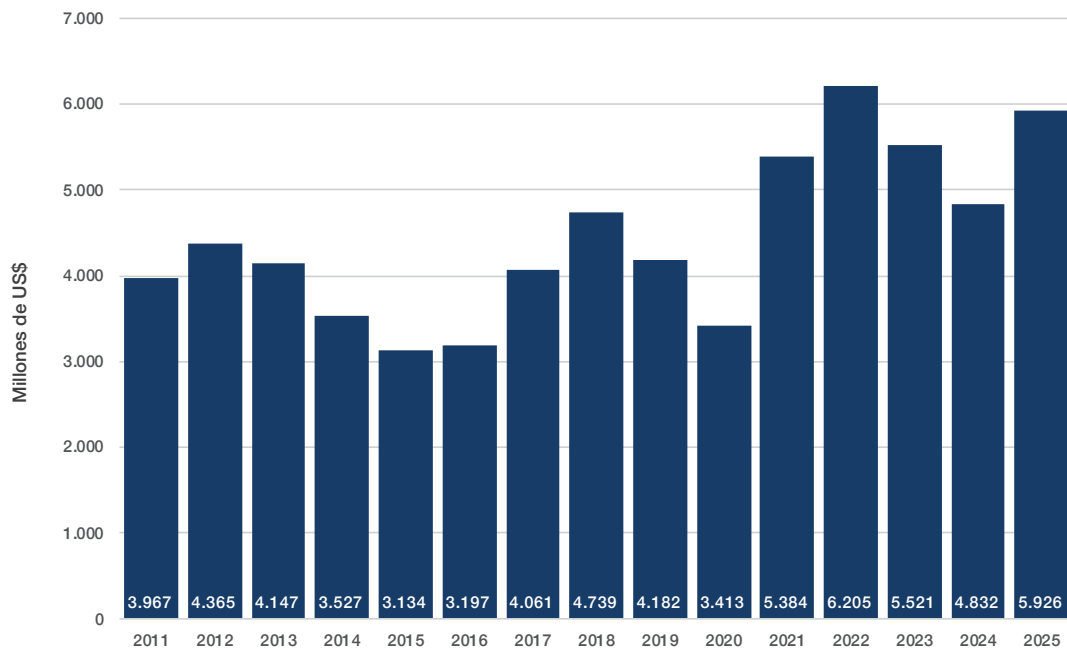


Gráfico 18: Inversión en equipos de transporte – camiones, buses y otros veh. de carga.

5.2.3. Aporte Tributario

El sector automotor incrementó de manera relevante su aporte tributario durante el 2025, consolidando la recuperación observada tras la caída de 2024.

En términos nominales, la contribución fiscal del sector se ubicó en torno a US\$3.340 millones, lo que representa un aumento significativo respecto de los US\$3.300 millones del año previo y revierte la contracción registrada entonces. Con ello, el

aporte tributario se aproxima nuevamente a los niveles observados en 2021 y 2023, aunque aún por debajo del máximo alcanzado en 2022.

Dicho desempeño se sustentó en la recuperación de las ventas de vehículos livianos y medianos y en el fuerte dinamismo del segmento de camiones. Este mayor volumen de actividad, en un contexto de fortalecimiento del consumo privado y repunte de la inversión, se tradujo en una expansión de las bases imponibles asociadas al IVA y al impuesto a la renta.

Aporte Tributario al Sector Automotor

Fuente: Forecast en base a datos ANAC, TGR, Subdere y Sinim.

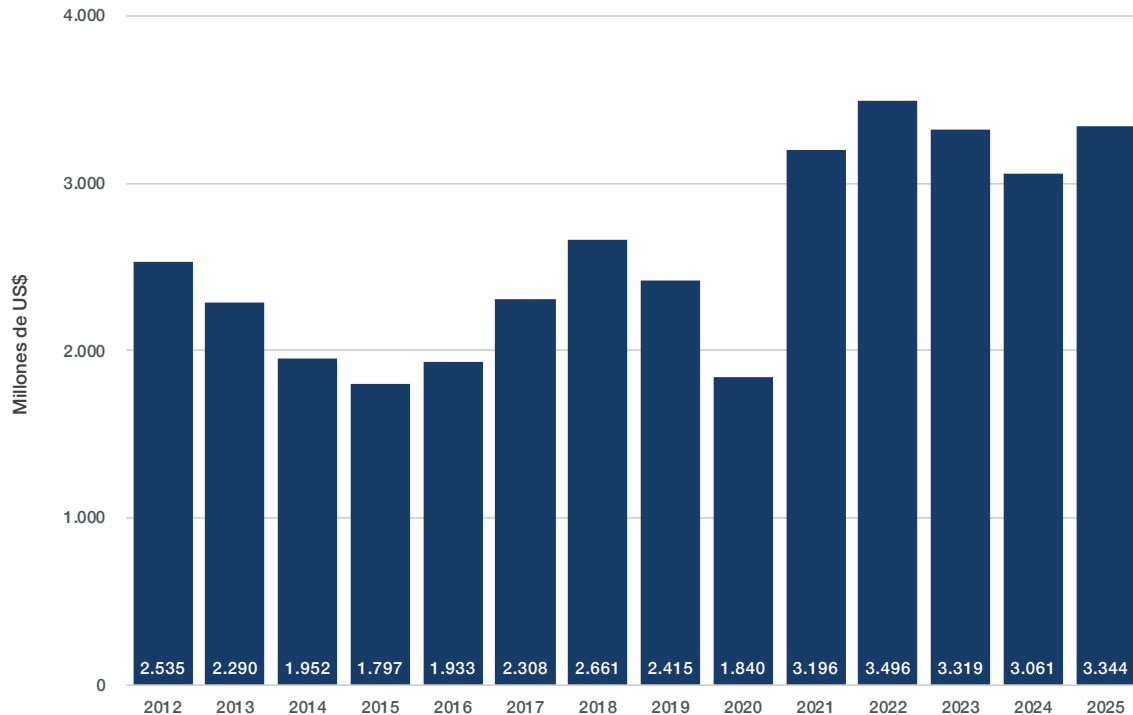


Gráfico 19: Aporte tributario del sector automotor.

Desde la óptica de su composición, el IVA continúa siendo el principal componente del aporte tributario sectorial, representando un 52,3% del total en 2025. Le siguen los ingresos por permisos de circulación y transferencias de vehículos, con un 37,1%, reflejando el mayor dinamismo en las transacciones y el parque

automotor. El componente “Otros” —que incluye el impuesto verde a fuentes móviles y derechos de aduana— explica un 4,6%, mientras que el impuesto a la renta (primera categoría) representa un 5,9%, coherente con la recuperación de los márgenes del sector tras el ajuste de años previos.

Composición Aporte Tributario del Sector Automotor

Fuente: Forecast en base a datos ANAC, TGR, Subdere y Sinim.

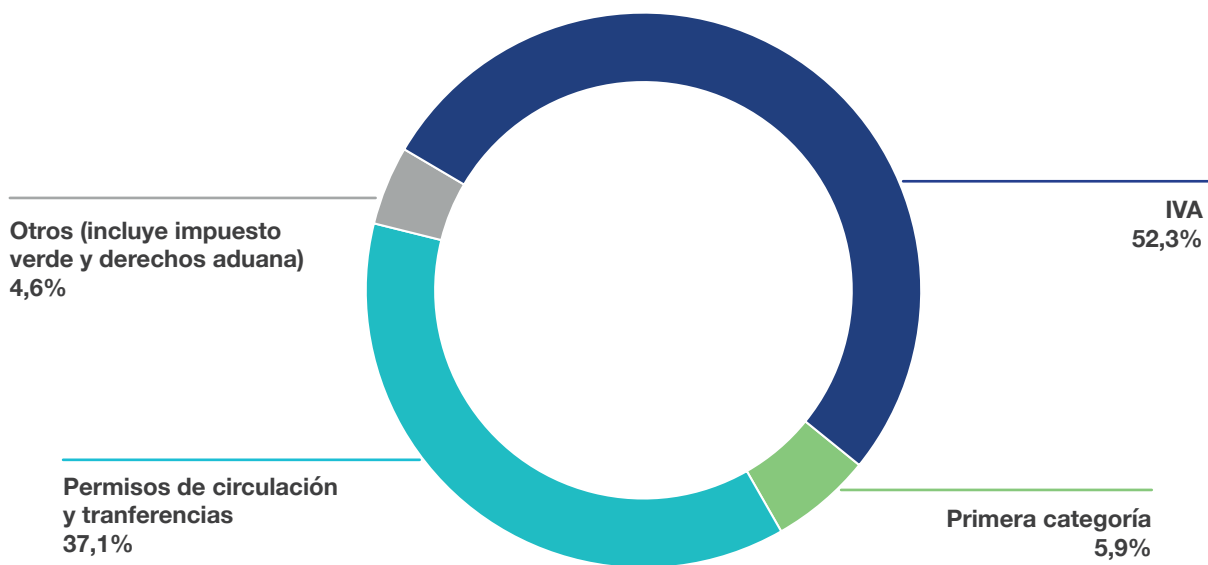


Gráfico 20: Composición aporte tributario del sector automotor.

En síntesis, el sector automotor no solo recuperó dinamismo en términos de ventas e inversión durante 2025, sino que también incrementó su contribución fiscal, reafirmando su relevancia

macroeconómica tanto desde la perspectiva de la demanda interna como del financiamiento de las arcas fiscales, incluyendo su incidencia directa en ingresos municipales.

5.3.

PERSPECTIVAS Y DESAFÍOS ECONÓMICOS PARA EL SECTOR

5.3.1. Entorno Externo

Se estima que la economía mundial habría cerrado 2025 con un crecimiento de 3,3%, manteniendo un ritmo similar al de los dos años previos y confirmando una notable resiliencia frente a un entorno internacional aún complejo. A pesar de la intensificación de tensiones comerciales, un mayor sesgo proteccionista en varias economías relevantes y episodios de fricción geopolítica, la actividad global continuó expandiéndose, apoyada en la fortaleza de Estados Unidos, la gradual recuperación de la Zona Euro y un desempeño aún sólido —aunque más moderado— de las economías emergentes. Además, la desaceleración de la inflación subyacente en las economías avanzadas otorgó espacio para recortes graduales de tasas por parte de varios bancos centrales, contribuyendo a mejorar las condiciones financieras globales. Este entorno

más benigno favoreció tanto el consumo como la inversión, amortiguando el impacto negativo de la incertidumbre geopolítica y comercial. Sin embargo, el conflicto en Medio Oriente, iniciado a fines de febrero de 2026, introdujo un nuevo foco de incertidumbre para la economía global, particularmente a través del alza en los precios de la energía, mayores costos logísticos y un deterioro parcial de la confianza empresarial y de consumidores. No obstante, hasta ahora el impacto macroeconómico esperado continúa siendo acotado y de carácter moderado, en la medida que el conflicto no derive en interrupciones prolongadas de los flujos energéticos globales ni en una escalada geopolítica mayor. En este contexto, las perspectivas de crecimiento mundial han sido ajustadas marginalmente a la baja, aunque el escenario base sigue apuntando a una expansión positiva de la economía global durante 2026.

Crecimiento Económico Mundial

Fuente: Fondo Monetario Internacional.

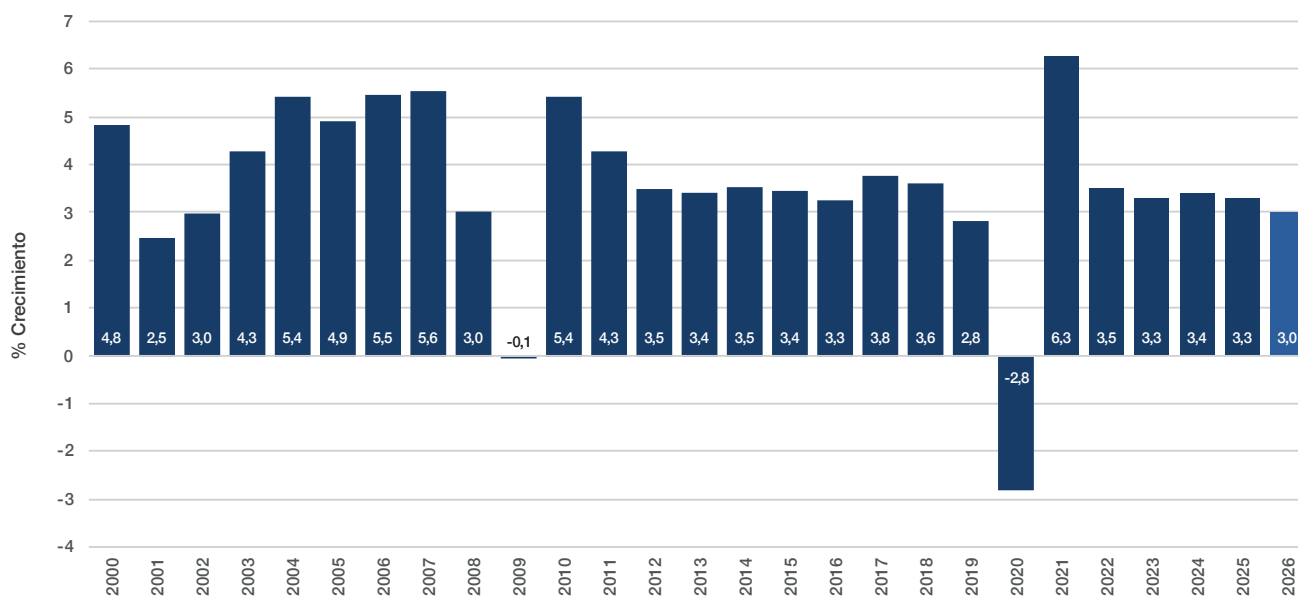


Gráfico 21: Crecimiento económico mundial.

No obstante, el escenario internacional continúa expuesto a riesgos relevantes. Entre los principales factores de vulnerabilidad destacan: (i) una desaceleración más pronunciada de la economía china, en un contexto de persistentes desequilibrios en su sector inmobiliario y desafíos estructurales; (ii) un eventual rebrote inflacionario que obligue a los bancos centrales a frenar o revertir el proceso de relajación monetaria; (iii) una intensificación de las tensiones comerciales, particularmente si se profundizan medidas proteccionistas entre las principales economías; y (iv) la escalada de conflictos geopolíticos con potencial impacto en los precios de la energía, las cadenas de suministro y la confianza global.

En suma, 2025 volvió a mostrar la capacidad de adaptación de la economía mundial ante shocks adversos, apoyada en fundamentos macroeconómicos más equilibrados y políticas menos contractivas, aunque en un entorno donde los riesgos siguen siendo significativos y requieren monitoreo permanente. Para una economía pequeña y abierta como la chilena, estos riesgos inciden principalmente a través de los términos de intercambio, el costo del financiamiento externo y la confianza empresarial, variables que históricamente han tenido una alta correlación con el desempeño del sector automotor.

5.3.2. Economía Nacional

El desempeño de la economía chilena durante 2025 dio cuenta de una moderación del crecimiento respecto del año previo. La actividad se expandió un 2,5%, por debajo del 2,8% registrado en 2024. Sin perjuicio de esta leve desaceleración, la composición del crecimiento fue más favorable desde la perspectiva de la demanda interna. En particular, se observó una aceleración del consumo privado y un repunte más marcado de la inversión, especialmente en su componente de

maquinaria y equipos, que compensó el rezago aún presente en construcción y otras obras. El mayor dinamismo de la demanda interna respondió a una mejora progresiva de sus fundamentos a lo largo del año. Destacó el repunte de la confianza de consumidores y empresas, una menor incertidumbre en el ámbito político y condiciones financieras más benignas, en un contexto de tasas de interés más bajas y crédito menos restrictivo. De la misma forma, el crecimiento de los salarios reales y una recuperación gradual del empleo contribuyeron a fortalecer el gasto de los hogares, particularmente en bienes durables, entre ellos vehículos. Por el lado de la inversión, la reposición de capital depreciado y el avance de proyectos en sectores estratégicos, como energía y minería, impulsaron el gasto en maquinaria y equipos.

En este contexto, el escenario macroeconómico continúa siendo consistente con una recuperación gradual de la actividad durante 2026, aunque en un entorno externo algo más desafiante tras el conflicto en Medio Oriente y el aumento de la incertidumbre global. En su más reciente Informe de Política Monetaria, el Banco Central de Chile revisó levemente a la baja sus proyecciones de crecimiento para 2026, estimando una expansión entre 1,5% - 2,5%. Si bien el shock externo podría afectar parcialmente la confianza y las condiciones financieras, la economía chilena seguiría apoyada en fundamentos internos relativamente favorables, incluyendo menores tasas de interés respecto de años previos, una recuperación gradual del consumo y un mejor desempeño de la inversión en maquinaria y equipos.

Crecimiento Económico Chile

Fuente: Banco Central de Chile.

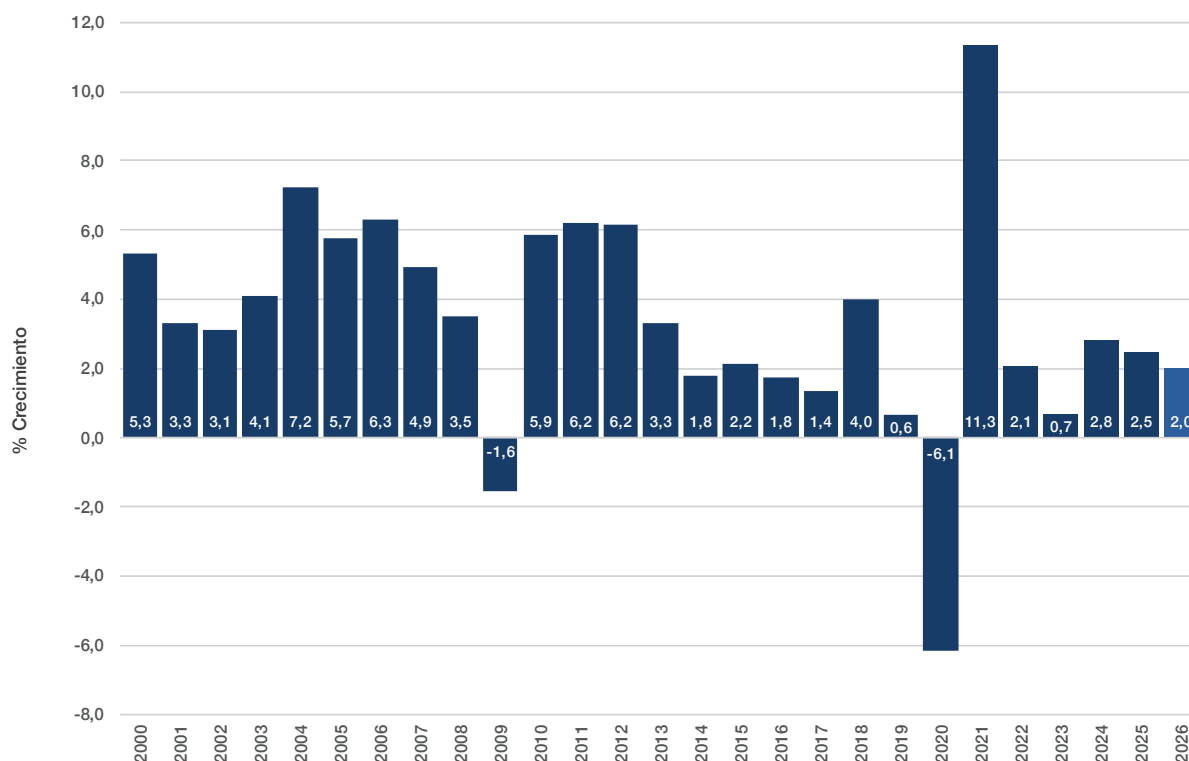


Gráfico 22: Crecimiento económico de Chile.

5.3.3. Sector Automotor

De cara a 2026, las perspectivas para el sector automotriz continúan siendo relativamente favorables, aunque algo más moderadas que las previstas previamente, en línea con un entorno internacional más incierto y un crecimiento económico esperado algo menor. En este contexto, se estima que las ventas de vehículos livianos y medianos podrían ubicarse algo por sobre las 320 mil unidades durante el año, manteniéndose por encima de los niveles observados en 2024 y 2025, aunque reflejando una recuperación más gradual de la demanda.

En el segmento de camiones, las ventas proyectadas se ubicarían ligeramente por debajo de las 14 mil unidades, coherente con un escenario de inversión que continúa expandiéndose, aunque a un ritmo más moderado producto del deterioro parcial del escenario externo. Aun así, la reposición de flotas, el avance de proyectos en sectores estratégicos y condiciones financieras más favorables que las observadas en años anteriores seguirían sosteniendo la demanda por vehículos de carga.

Ventas Anuales Livianos y Medianos

Fuente: Forecast.

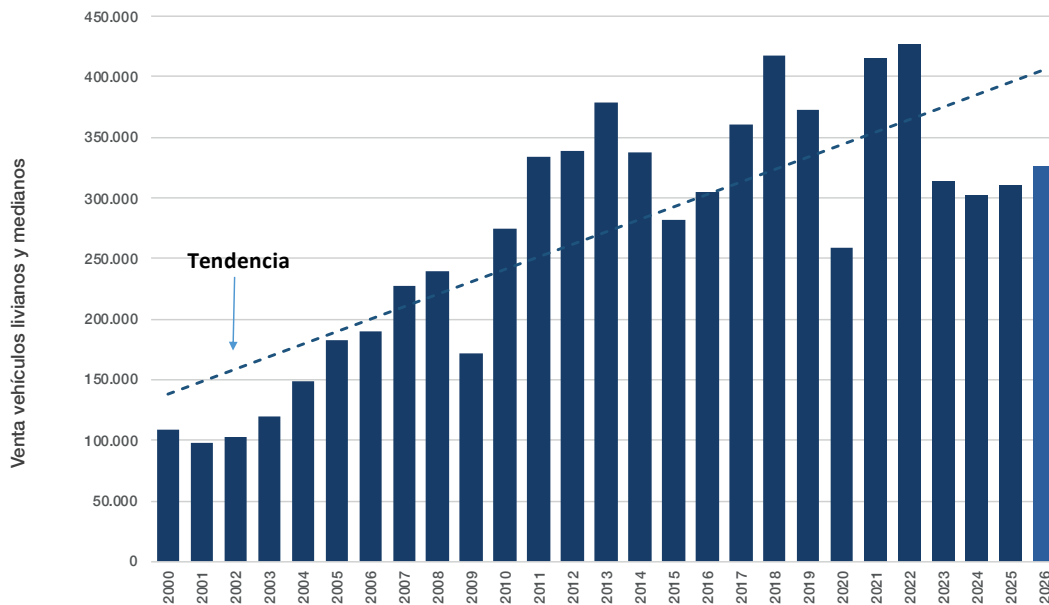


Gráfico 23: Ventas anuales livianos y medianos.

Ventas Anuales Camiones

Fuente: Forecast.

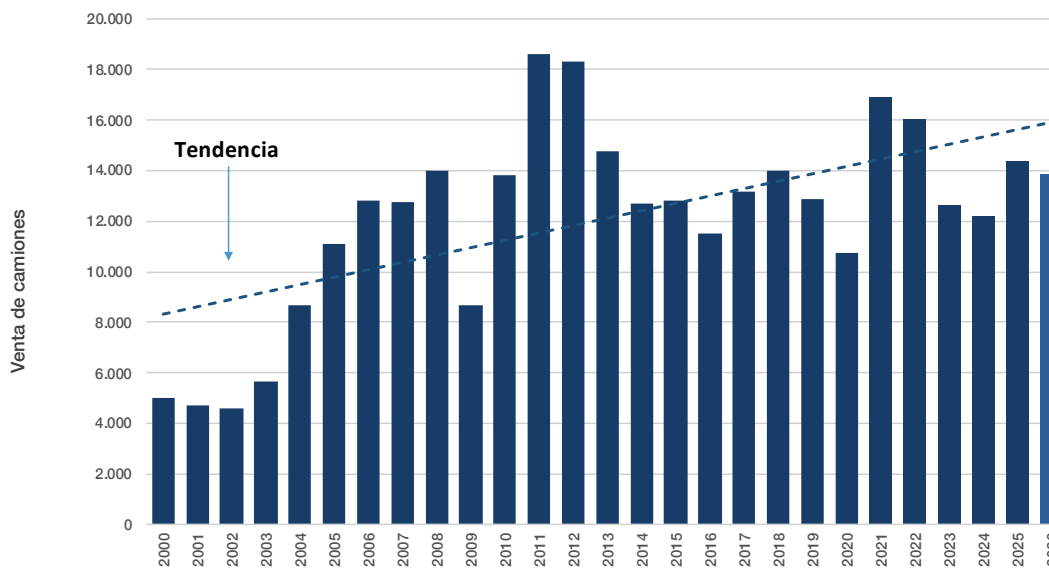


Gráfico 24: Ventas anuales camiones.



Vista aérea desembarco vehículos DP World San Antonio. Fotografía cedida por DP World Chile.

Sin perjuicio de lo anterior, el sector enfrenta un conjunto de riesgos que podrían limitar este escenario base:

- Desaceleración de la economía global, que afecte los términos de intercambio y la inversión en sectores exportadores.
- Persistencia o escalamiento del conflicto en Medio Oriente, con impacto sobre precios de la energía, inflación y costos logísticos internacionales.
- Deterioro del mercado laboral interno, que limite la expansión del consumo de bienes durables.
- Condiciones financieras más restrictivas de lo anticipado, ya sea por presiones inflacionarias persistentes o un ajuste monetario externo.
- Volatilidad cambiaria, con impacto en precios de vehículos importados y márgenes del sector.
- Eventuales cambios regulatorios o tributarios, que encarezcan la adquisición o tenencia de vehículos.
- Postergación de proyectos de inversión relevantes, afectando especialmente el segmento de camiones y buses.



CAPÍTULO 6.

EL MERCADO AUTOMOTOR EN CIFRAS

Parque automotor

De acuerdo con la información oficial disponible en el Instituto Nacional de Estadísticas (INE), que se basa en el número de permisos de circulación pagados por los usuarios y otorgados por las municipalidades, el parque automotor de Chile se divide para estos efectos en tres grupos: vehículos livianos y medianos, camiones y buses.

6.1.

PARQUE DE VEHÍCULOS LIVIANOS Y MEDIANOS

Durante 2024, en este segmento se alcanzaron los 6 millones de unidades en circulación en las calles del país, un aumento cercano al 50% en la última década, lo que significa que en este período se incorporaron poco menos de 2 millones de vehículos al parque nacional.

Parque Automotor en Circulación y Var% de cada Año

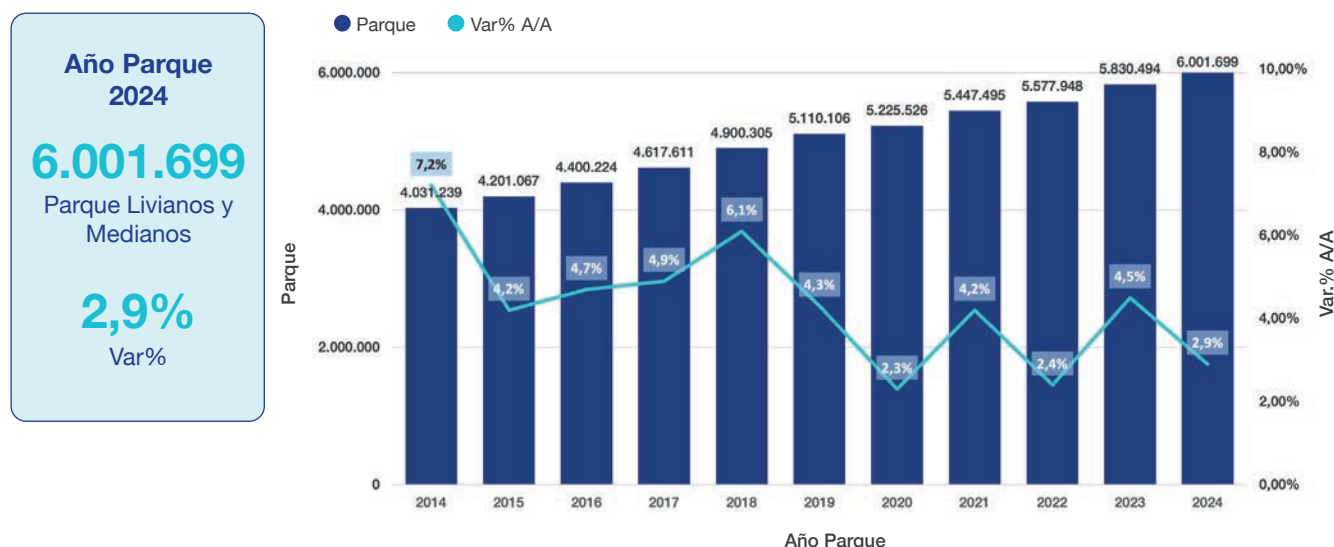


Gráfico 25: Parque automotor en circulación.

Este crecimiento progresivo, a razón de 200 mil unidades por temporada, da muestra también de una economía relativamente sólida y de un mercado que necesita del transporte como un aliado para su propio desarrollo. Asimismo, es una muestra fehaciente del trabajo llevado a cabo por los importadores en aumentar la oferta en nuestro país y el interés del mercado mundial por participar en el chileno.

Lo descrito se puede expresar en el siguiente gráfico, que evidencia cómo el parque automotor crece a medida que lo hace el PIB per cápita, en un coeficiente de correlación de 0,98. Vale decir, en una relación directamente proporcional.

Evolución Parque Livianos y Medianos y PIB Per Cápita PPP

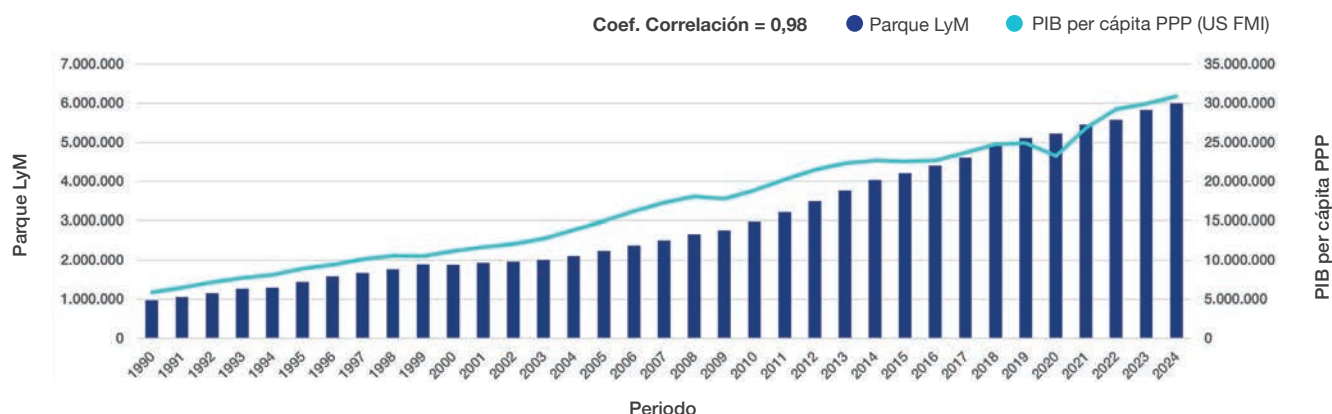


Gráfico 26: Evolución parque livianos y medianos.

6.1.1. Salida de vehículos y renovación del parque de livianos y medianos

Con base en los datos del parque vehicular publicados por el INE y la incorporación de nuevos vehículos, se estima que en 2024 salieron de circulación 152.013 unidades, lo que representa una tasa de renovación del 2,5%. Esta tasa, que refleja el reemplazo de vehículos más antiguos por unidades nuevas registradas durante el año, se encuentra considerablemente por debajo del récord de salida alcanzado en 2022 y 2021, que fue impulsado por los efectos de la pandemia y por la necesidad de renovar vehículos que cayeron en obsolescencia principalmente, mientras que en los últimos años la tasa de salida ha vuelto a disminuir. Entre los principales factores que explican esta disminución destacan el deterioro económico y la menor liquidez de la familia chilena, que buscará extender la vida útil de su vehículo, con las respectivas consecuencias asociadas.

Tabla 10. Salida de vehículos del parque automotor

Año	Parque en Circulación Livianos y Medianos	Primeras Inscripciones Vehículos Nuevos	Primeras Inscripciones Vehículos Usados	Salida Parque	
				% Renovación Parque	
2024	6.001.699	302.366	20.852	152.013	2,5%
2023	5.830.494	313.856	23.223	84.533	1,5%
2022	5.577.948	426.777	35.084	331.408	5,9%
2021	5.447.495	415.581	58.086	251.700	4,6%
2020	5.225.526	258.835	26.587	170.000	3,3%
2019	5.110.106	372.878	28.685	191.762	3,8%
2018	4.900.305	417.038	30.853	165.197	3,4%
2017	4.617.611	360.900	28.919	172.432	3,7%
2016	4.400.224	305.540	25.525	131.908	3,1%
2015	4.201.067	282.232	24.380	136.784	3,2%

Salida Parque
2024

152.013

Salida Parque

2,5%

% Renovación
Parque

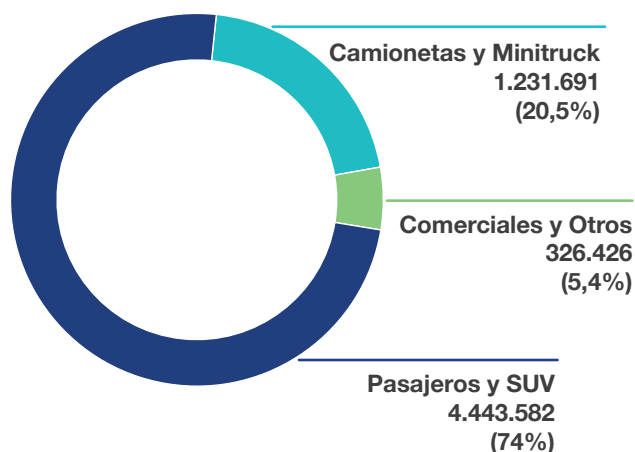
Sin embargo, al analizar la tasa de renovación, es importante considerar la incorporación de vehículos importados usados, una práctica que, aunque está expresamente prohibida por ley desde fines de los años 80, persiste principalmente en zonas francas. Esto dista de las recomendaciones de la OCDE y del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, que sugieren eliminar esta actividad debido a sus efectos negativos en el medioambiente y la seguridad vial.

Al continuar con esta práctica de ingreso de vehículos usados sin certificar sus elementos de seguridad ni normas anticontaminación, se obstaculizan y ponen en riesgo los esfuerzos declarados por el país para combatir el cambio climático y la contaminación del aire; aumenta el riesgo de accidentes de tránsito al tratarse de vehículos que se someten a intervenciones artesanales, como el cambio de volante desde el lado derecho al lado izquierdo, y, en definitiva, se pone en peligro la vida de las personas entre otras externalidades negativas derivadas de la importación de vehículos usados, según concluye el Informe de Vehículos Usados y Medioambiente del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA). Es, también, una afrenta a la incorporación de elementos de seguridad activa y pasiva que Chile ha ido mejorando sucesivamente, y que no aplican a este tipo de vehículos usados.

6.1.2. División por segmentos

Actualmente, los vehículos de pasajeros y SUV son el segmento principal de las ventas de cero kilómetros en el país. Para 2024, acumularon el 74% del parque, lo que implica 4,4 millones de unidades circulando por las calles de todo el país. A ellos les siguen las camionetas y minitrucks, con el 20,5% de la participación, a su vez nutrido por 1,23 millones, y finalmente cierran los vehículos comerciales, con 326 mil ejemplares circulando a diario (5,4%).

Parque LyM según Segmento de Mercado



Evolución Parque LyM según Segmentos

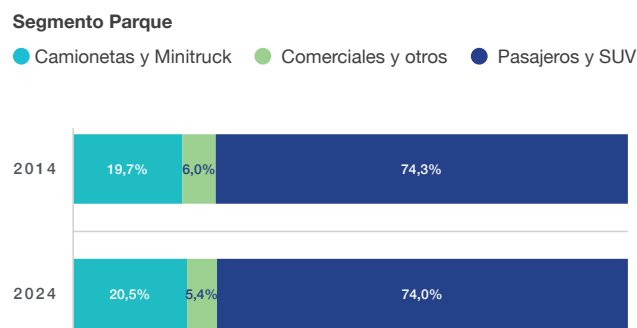


Gráfico 27: Distribución por segmento del parque automotor.

Pese a que, tal como se vio, el mercado ha ido creciendo en número, su distribución por segmentos ha sido muy estable. Destacan, en primer término, los vehículos de pasajeros y SUV, que sin duda son los segmentos predilectos, porque se trata de vehículos que conjugan el uso personal con otras aplicaciones también comerciales. Se colige también que las camionetas han ido ganando terreno frente a los vehículos comerciales, una realidad que se explica por la cada vez más variada oferta de pick-up, en diferentes tamaños y para distintos usos, además de los beneficios tributarios que existen en Chile para su adquisición.

Evolución Parque Livianos y Medianos en Circulación y Permisos Pagados según Segmento

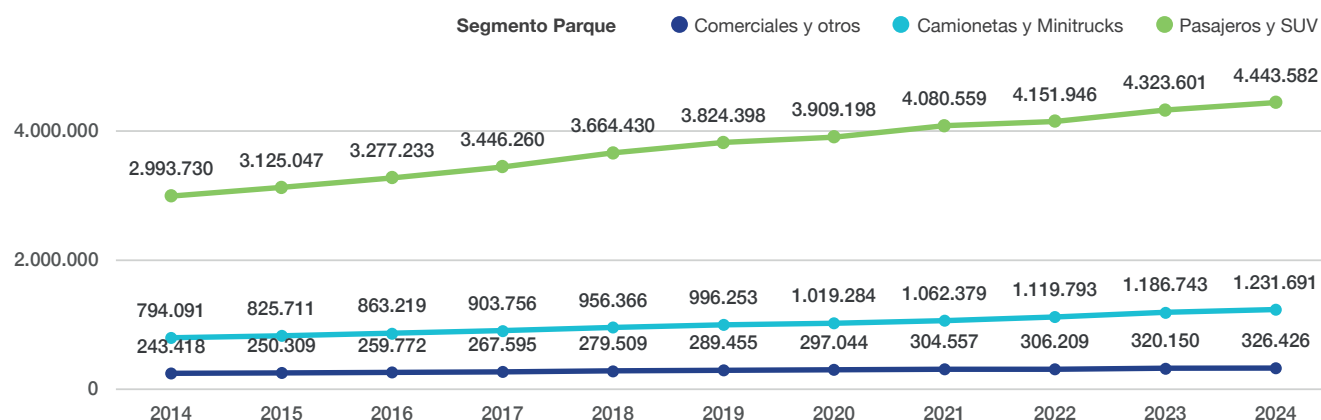


Gráfico 28: Evolución del parque según segmentos.

Tabla 11. Parque 2014 vs 2024

En la siguiente tabla se muestra cómo se descompone el crecimiento del parque automotor nacional en la última década.

Año Parque	2014	2024	Var% 14-24
Segmento Parque	Parque	Parque	
Pasajeros y SUV	2.993.730	4.443.582	48,4
Camionetas y Minitruck	794.091	1.231.691	55,1
Comerciales	242.062	323.354	33,6
Otros	1.356	3.072	126,5
Total	4.031.239	6.001.699	48,9%

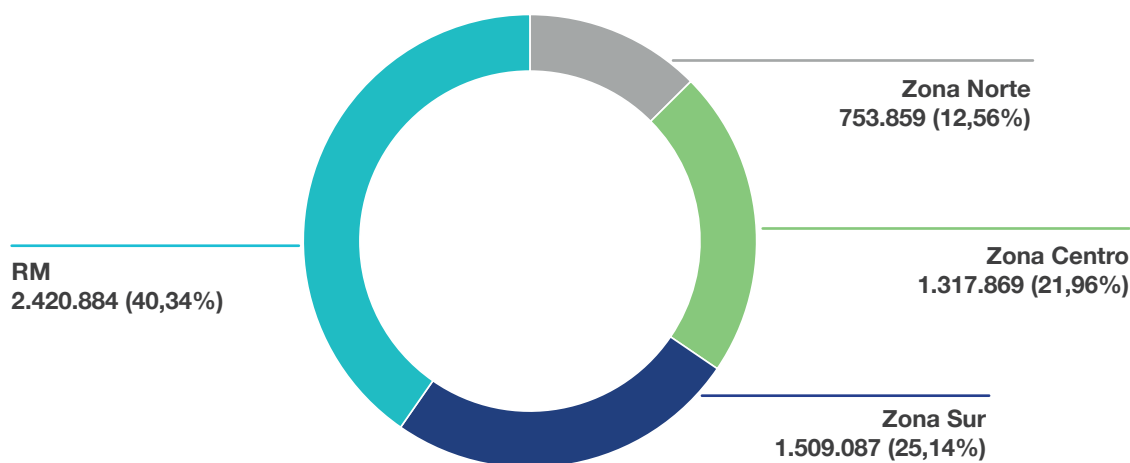
Las cifras de los últimos 10 años que se muestran arriba, ilustran que las camionetas han ido ganando presencia en la repartición de la torta. En la misma línea, el crecimiento de todos los segmentos, en mayor o menor medida, tiene como sustento nuevamente la incorporación de nuevas marcas y la ampliación de la oferta, además de las distintas facilidades crediticias con que el mercado chileno cuenta y que es un elemento diferenciador de otros países de América Latina que mantienen una baja penetración del mercado de créditos o financiamiento para adquirir un vehículo nuevo.

6.1.3. Distribución del parque automotor por región

Como es de suponer, atendida la cantidad de habitantes con la que cuenta, la Región Metropolitana concentra más del 40% del parque automotor en livianos y medianos (cerca de 2,4 millones). Con distancia le siguen Valparaíso, con 601 mil, y Biobío, con 490 mil.

En la vereda opuesta están las regiones de Arica y Parinacota, Aysén y Magallanes, que aportan con los menores números al parque automotor, según se ve a continuación.

Parque LyM según Zona Geográfica 2024



Parque Livianos y Medianos según Región

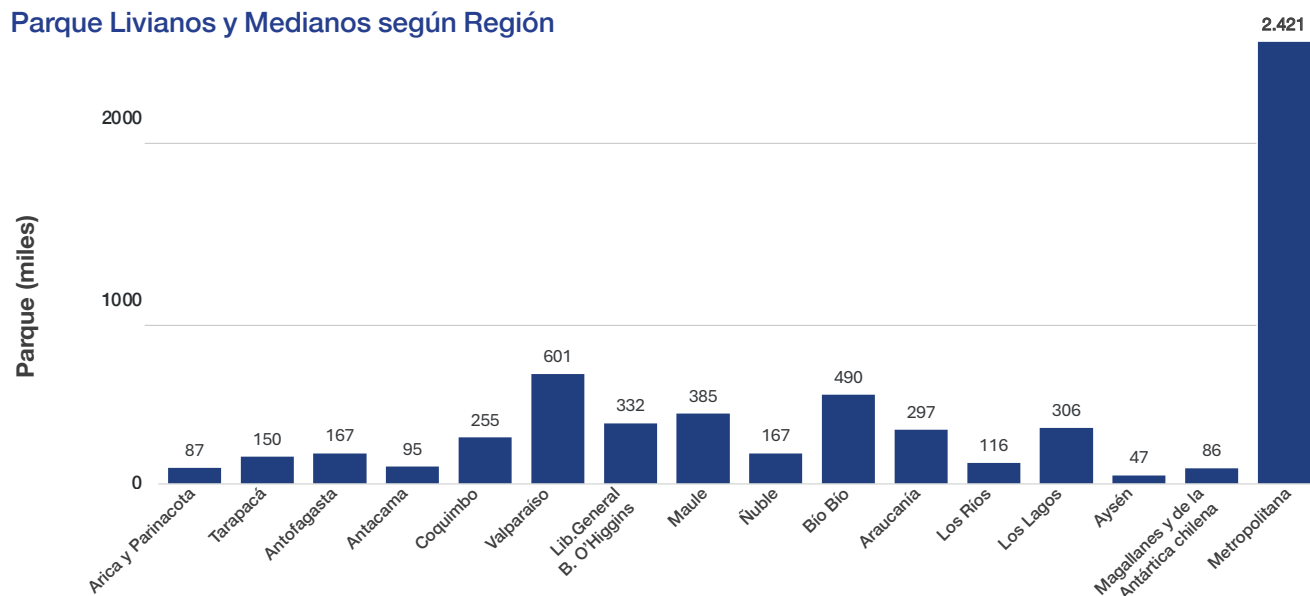


Gráfico 29: Parque automotor por zona geográfica.

Como resulta lógico, la concentración del parque en la Región Metropolitana se explica por su pujante actividad económica y su mayor concentración demográfica, que supera los 8 millones de habitantes (según proyecciones del INE).

Tabla 12. Parque 2014 vs 2024

Región	2014	2024	Var% 10 años
Arica y Parinacota	59.776	86.709	45,1%
Tarapacá	103.858	150.241	44,7%
Antofagasta	143.987	167.056	16,0%
Atacama	71.824	94.803	32,0%
Coquimbo	158.753	255.050	60,7%
Valparaíso	394.227	601.113	52,5%
Libertador General Bernardo O'Higgins	195.451	331.863	69,8%
Maule	237.061	384.893	62,4%
Ñuble & Bío Bío	395.512	657.275	66,2%
Araucanía	157.364	296.663	88,5%
Los Ríos	64.830	116.217	79,3%
Los Lagos	156.143	305.825	95,9%
General Carlos Ibañez del Campo	25.385	46.930	84,9%
Magallanes y de la Antártica Chilena	54.518	86.177	58,1%
Región Metropolitana	1.543.476	2.420.884	56,8%
Total	3.762.165	6.001.699	59,5%

Nota: La región de Ñuble fue creada en 2018, por ese motivo se muestran Ñuble y Bío Bío en conjunto.

A continuación, se compara la población de cada región con el parque automotor respectivo. Se constata que hay una clara correspondencia entre ambos elementos.

Por ejemplo, la Región Metropolitana concentra el 41,9% de la población, con un parque que representa el 40,3% del total país. Asimismo, Valparaíso, que tenía en 2024 un total de 2.025.693 habitantes (el 10% de la población nacional), contaba con un parque automotor de 601 mil unidades, el 10% del universo automotor. En Biobío, la tercera región más habitada, se repite este fenómeno.

Distribución del Parque y Población de Chile

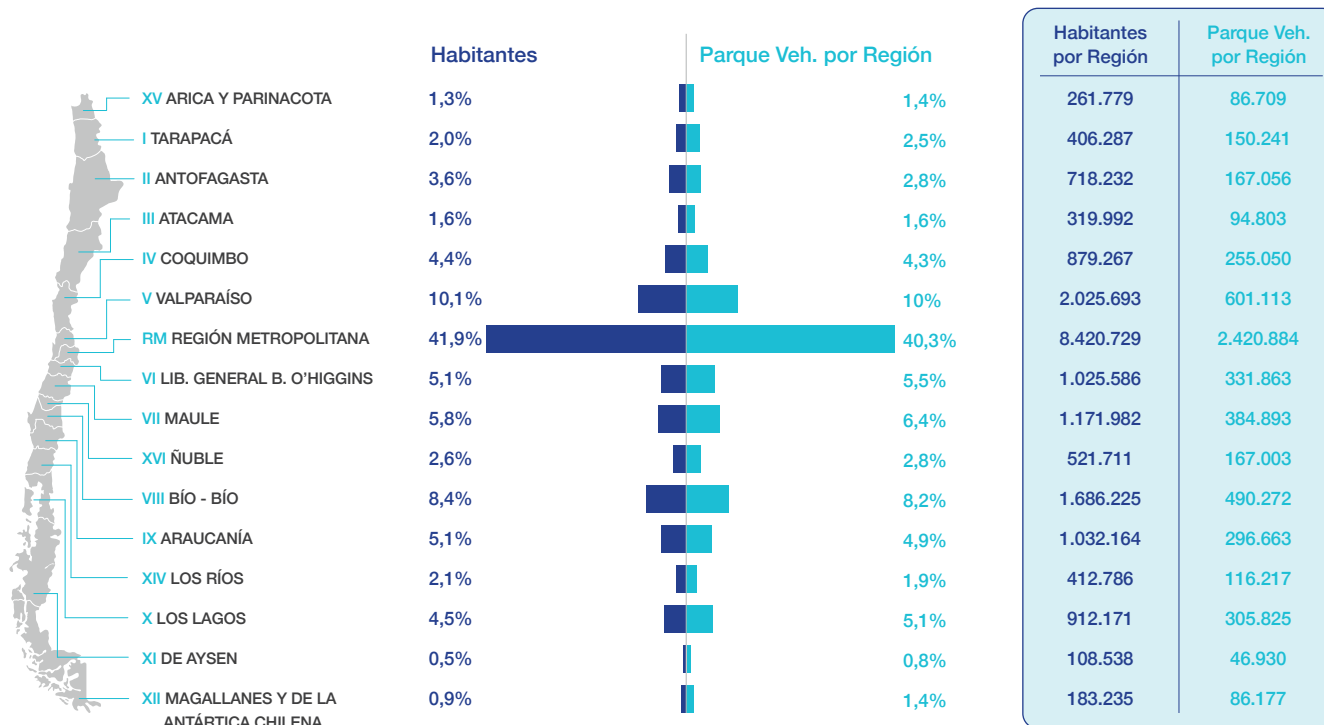


Gráfico 30: Parque por región y población.

6.1.4. Distribución por pago de Permiso de Circulación

En el siguiente gráfico se muestra la participación de los segmentos de pasajeros/SUV, camionetas y minitrucks, y comerciales. Aquí se constata que las dos regiones del extremo norte —Arica y Parinacota, y Tarapacá— son las que mayor porcentaje de automóviles/SUV tienen en comparación a todo el resto del país. De acuerdo con la Asociación Nacional Automotriz, esta realidad puede estar influenciada por el ingreso de vehículos importados usados (retornados y desechados de otros países) que entran por Zona Franca.

Distribución Permisos de Circulación - Livianos y Medianos por Segmento y Región

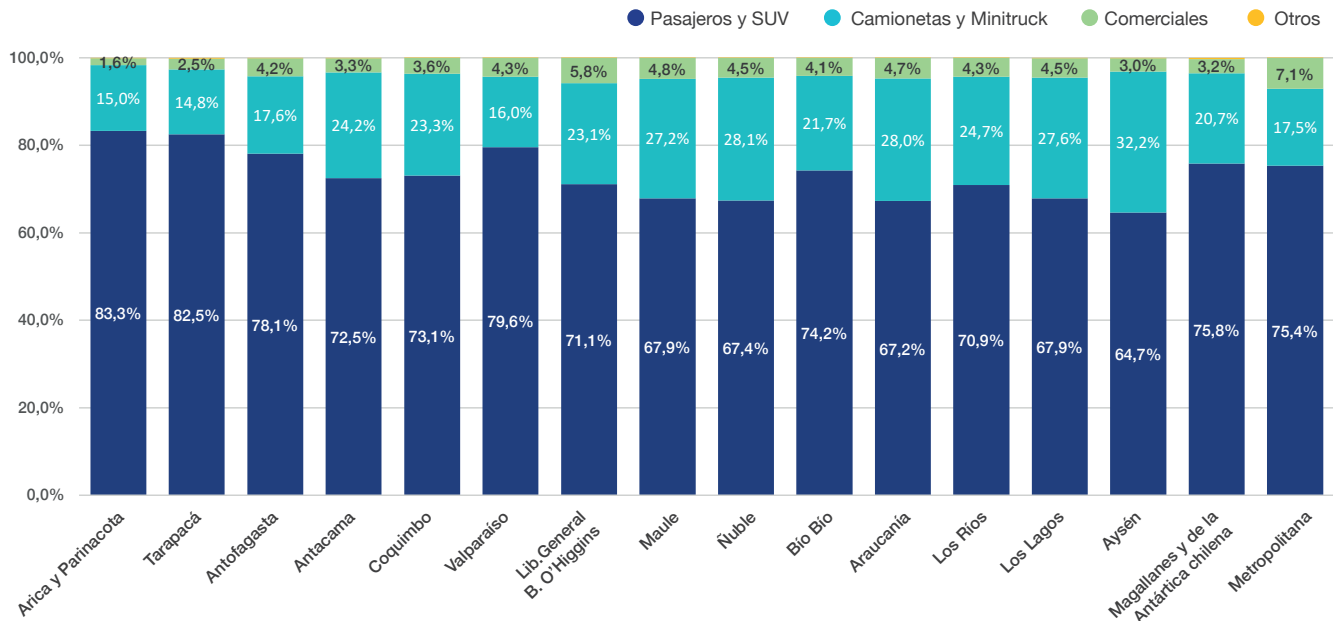


Gráfico 31: Distribución por segmento y región.

6.1.5. Tasa de motorización

La tasa de motorización es la relación entre el número de vehículos motorizados y la población total. A 2024 esta cifra alcanzó las 3,3 personas por cada vehículo, de acuerdo con la división entre los más de 20 millones de habitantes y los 6 millones de vehículos livianos y medianos del parque automotor.

Se observa que en la última década el índice mejoró 1,3 veces, o en un 25%, pasando de un automóvil cada 4,4 habitantes en 2014 a un automóvil cada 3,3 habitantes en 2024.

Parque LyM y Tasa de Motorización por Año



Gráfico 32: Evolución del parque y tasa de motorización.

Por otra parte, se percibe que las mejores tasas de motorización se encuentran en las regiones extremas, vale decir, Arica y Parinacota, Tarapacá y Magallanes y la Antártica Chilena, lo que no es necesariamente una buena noticia, puesto que en ello asoman los ya descritos autos usados y retornados (**al respecto, véase el Glosario de este Anuario para comprender el origen de los autos retornados**), que no cumplen ni con las normas de seguridad ni de emisiones vigentes o aplicables en todo el territorio nacional.

Tasa Motorización según Región

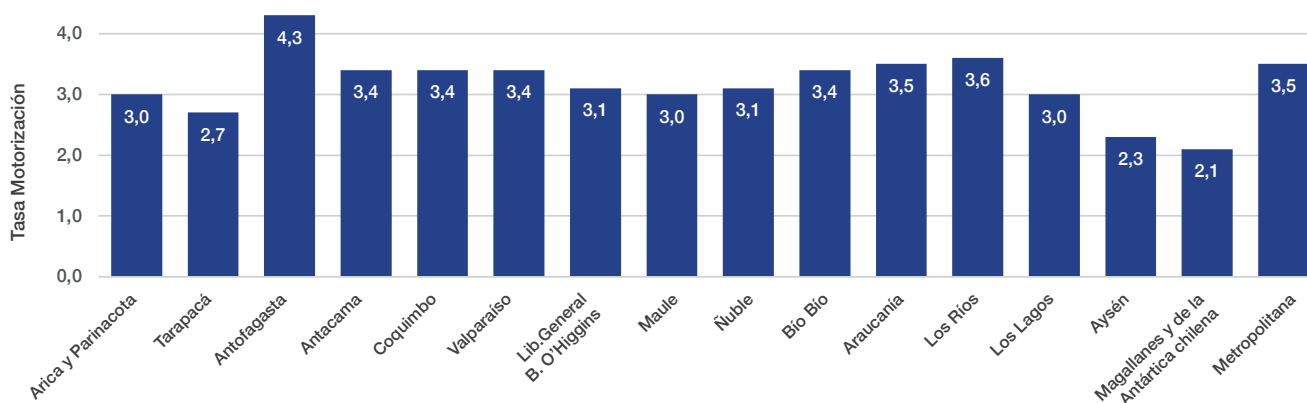


Gráfico 33: Tasa de motorización por región.

6.1.6. Antigüedad del parque automotor

Antigüedad Promedio Parque Automotor Total y por Región

Antigüedad Promedio Parque Livianos y Medianos por Región

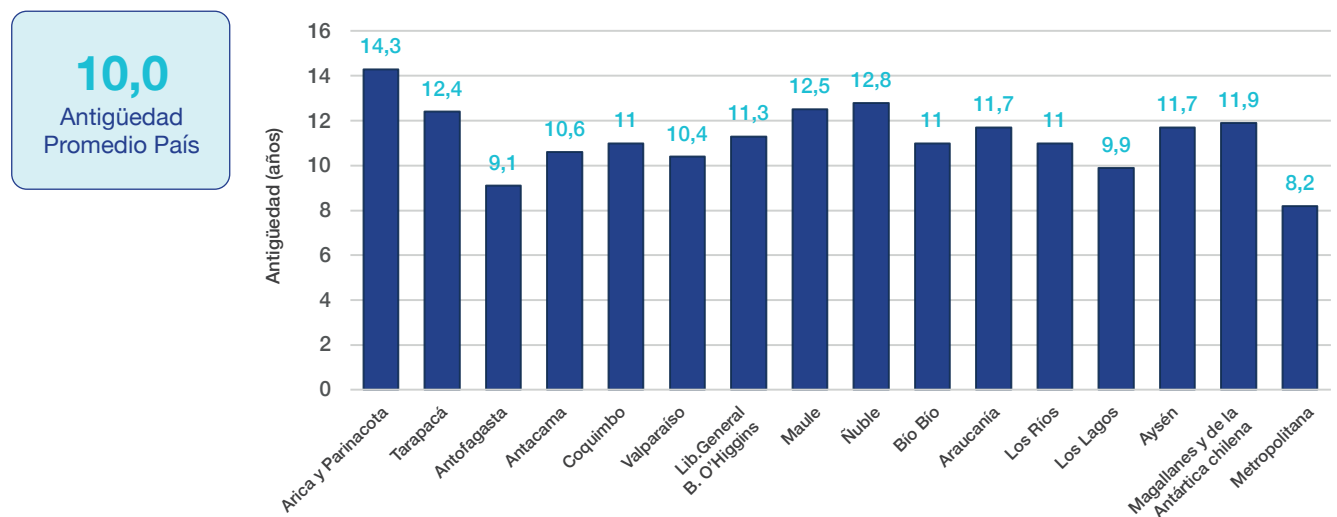


Gráfico 34: Antigüedad del parque por región.

Respecto de la edad del parque automotor, hay que destacar que, con 10 años de promedio de antigüedad en sus vehículos livianos y medianos, Chile es el país de Sudamérica con autos más nuevos circulando en las calles. Sin embargo, durante los últimos años el parque nacional ha ido envejeciendo, pasando de 9,4 en 2022 a 9,6 en 2023 y, en 2024, a 10 años en promedio.

La realidad de los autos usados y retornados vuelve a manifestarse en este gráfico, donde la región de Arica y Parinacota aparece como la de mayor antigüedad en el parque, superando los 14 años, bastante por encima de la media.

Distribución del Parque Livianos y Medianos Agrupados por Antigüedad

Permisos de Circulación Pagados según Antigüedad



Distribución Permisos de Circulación Pagados - Livianos y Medianos por Antigüedad y Región

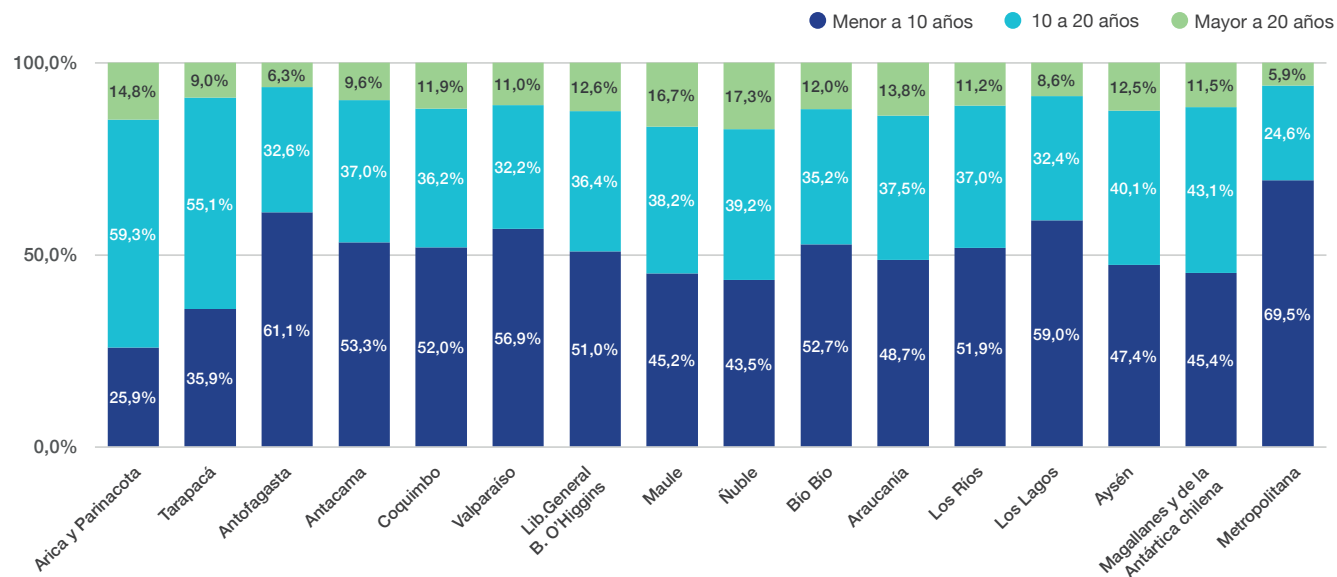


Gráfico 35: Distribución del parque regional por Antigüedad.

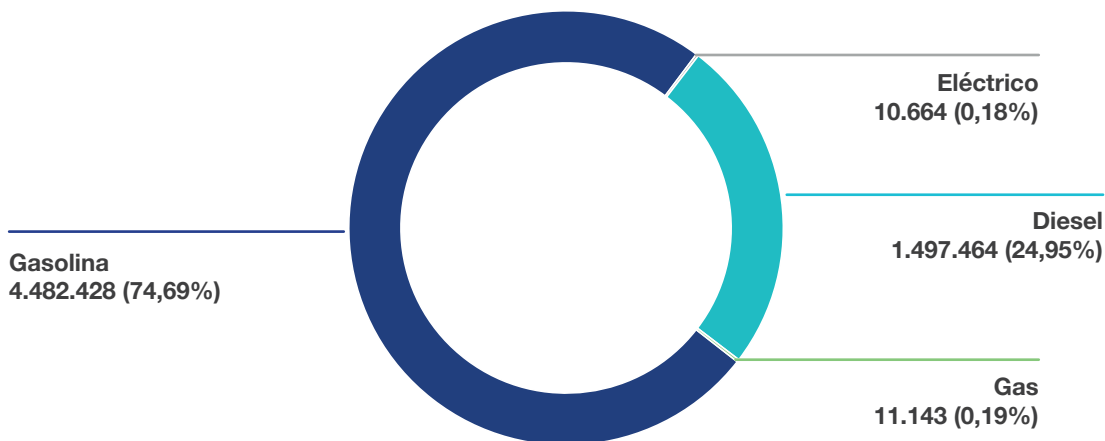
6.1.7. Parque automotor según el tipo de energía

En cuanto al combustible utilizado, en vehículos livianos y medianos prácticamente tres de cada cuatro vehículos que circulan en Chile utilizan gasolina, mientras que el restante emplea diésel.

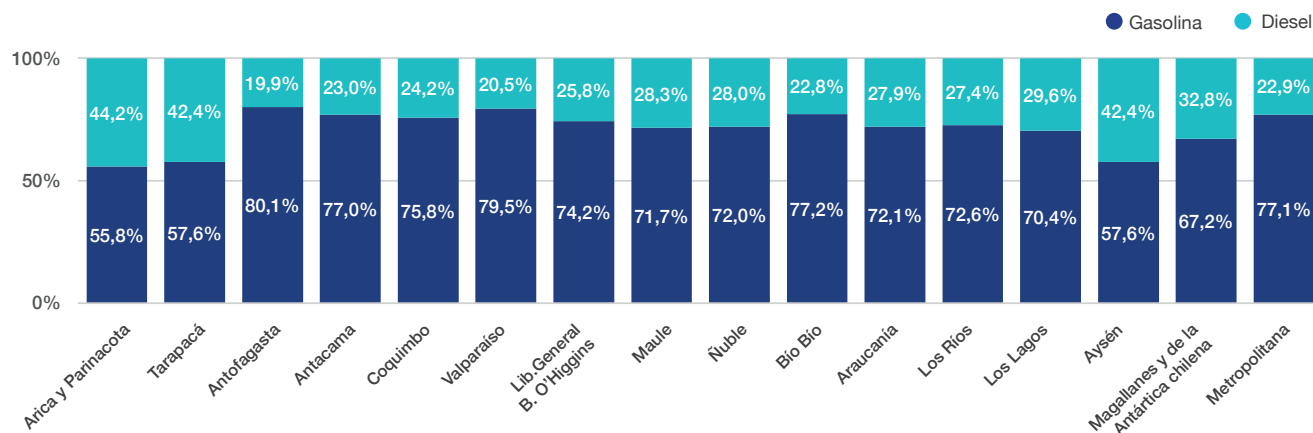
A 2024, el aporte de los vehículos que usan gas y electricidad aún es incipiente, a pesar de que se ha flexibilizado el límite de antigüedad permitido para convertir vehículos desde combustión interna a gas (Decreto Supremo 58 de 2022). En el caso específico de los vehículos eléctricos, que no llegan a ser el 0,18% del total en circulación, es posible enumerar que recién se ha incorporado oferta de vehículos de menor valor y mayor autonomía, o que aún se está trabajando en el desarrollo de la infraestructura de recarga eléctrica, y que la falta de un lineamiento e incentivos estatales claros que permitan acelerar el ritmo de crecimiento del parque automotor eléctrico han demorado la adopción de estas tecnologías, encontrando hoy barreras que en otros países se han derribado, tales como la eliminación de los aranceles aduaneros, facilitación de los procedimientos para utilizarlos como vehículos de trabajo, rebajas de IVA, contar con estacionamientos especiales y tránsito liberado, entre otras medidas.

Distribución del Parque Automotor Total y por Región

Permisos de Circulación según Tipo de Motor



Distribución Permisos de Circulación Pagados - Livianos y Medianos por Combustible y Región



Nota: Para estos gráficos solo se consideró Gasolina y Diesel, debido a que los otros tipos de vectores energéticos es menos al 1%.

Gráfico 36: Distribución del parque regional por tipo de combustible.

Las regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Magallanes y esta vez también las de Los Lagos y Aysén, son las que aportan con los mayores porcentajes de vehículos a diésel, llegando a más del 44% en el caso de la región más al norte del país.

6.1.8. Vehículos electrificados enchufables (BEV + PHEV)

A 2024 solo había 10.664 vehículos enchufables en el país, considerando en ello los llamados BEV (o eléctricos 100%) y los PHEV (o híbridos enchufables). De ellos, más de 8.600 unidades inscritas se concentraron en la Región Metropolitana, cifra que se puede explicar tanto por la concentración de mayor población, como también por la existencia de una infraestructura más desarrollada para este tipo de vehículos, que no se condice con lo que sucede en el resto del territorio nacional.

Distribución Parque Automotor Total y por Región - Vehículos Enchufables (BEV + PHEV) Permisos Pagados por Segmento

● Pasajeros y SUV ● Camionetas, furgones y minitruck

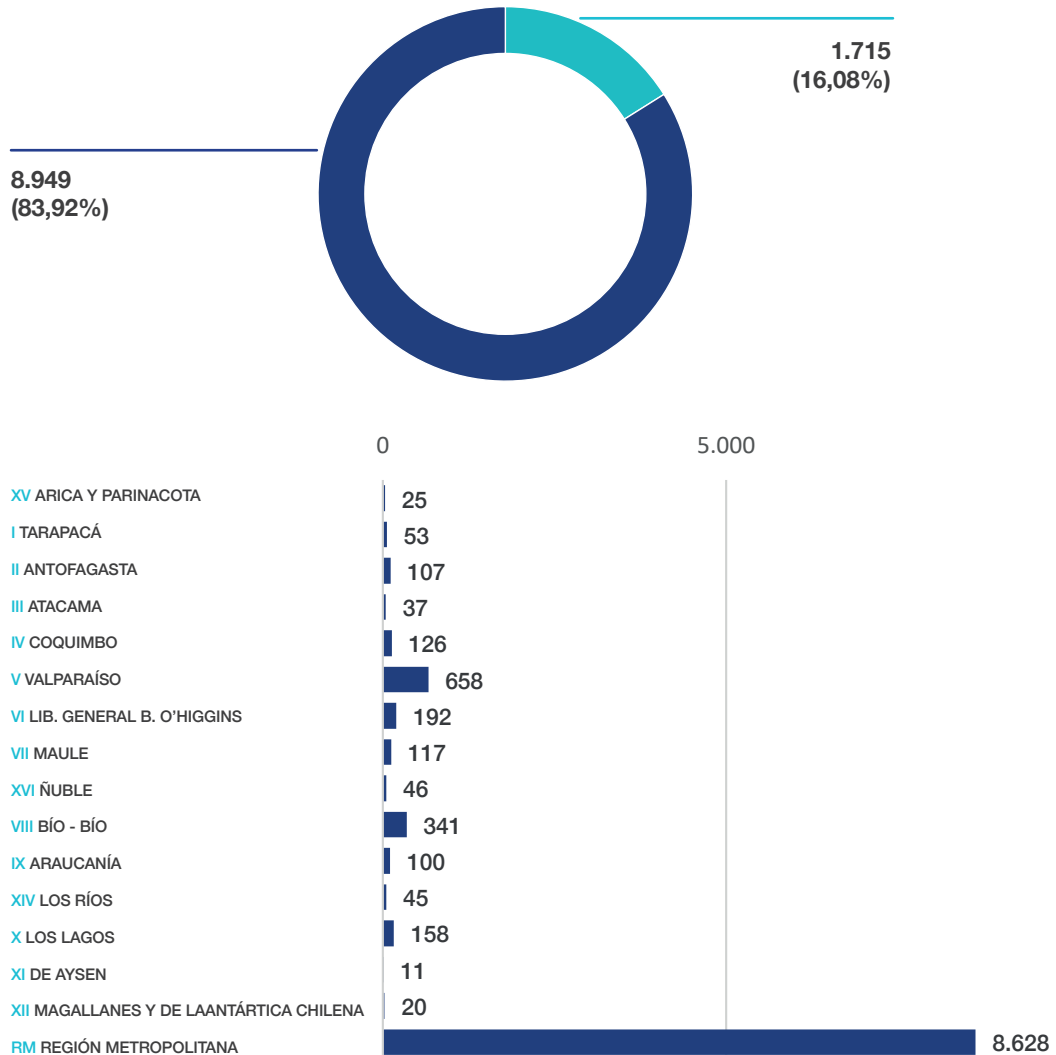


Gráfico 37: Distribución del parque regional entre eléctricos puros e híbridos enchufables.

En la misma línea, un 83,9% de los vehículos electrificados enchufables (8.949 unidades), pertenecía a los segmentos de pasajeros y SUV, mientras que el 16,1% restante (1.715 unidades) era de camionetas y/o minitrucks.

6.1.9. Incorporación de vehículos usados al parque de vehículos livianos y medianos

La constante entrada de vehículos usados representa un serio problema para el parque automotor nacional. La gran mayoría de estas unidades, con al menos 10 años de antigüedad en un 67% de los casos, poseen tecnologías antiguas, lo que se traduce en menores estándares de seguridad y un mayor impacto medioambiental. Además, muchos de estos vehículos no cumplen con las normativas vigentes en Chile, tanto en términos de seguridad activa y pasiva como en regulación de emisiones.

Por otro lado, el ingreso de estos vehículos se disparó aún más después del año 2020, a propósito del mal uso de exenciones tributarias, o el abuso de inescrupulosos que utilizan los cupos especiales para discapacitados, aprovechando la falta de control de la autoridad a cargo de supervisar dicha franquicia. Otro caso que ha surgido recientemente es el uso de estos vehículos como medio de pago para financiar bandas de crimen organizado, de tráfico de drogas y de otros ilícitos, mayoritariamente en la frontera norte del país, entre varias otras prerrogativas excepcionales que llevaron a un aumento incremental en la cantidad de vehículos usados circulando en las calles de Chile.

Entre 2019 y 2024, Chile registró la incorporación de 191.156 vehículos usados al parque automotor, consolidando una tendencia de alta internación de este tipo de unidades. Si bien durante 2021 y 2022 se evidenció un fuerte aumento debido a la crisis global de producción automotriz generada por la pandemia del Covid-19, en los últimos años (2023 y 2024) las cifras volvieron a sus niveles habituales, que, a pesar de la disminución, siguen siendo preocupantemente altos.

Incorporación de Vehículos Usados al Parque Automotor

Total por Año Acumulado Histórico entre 2019 y 2024

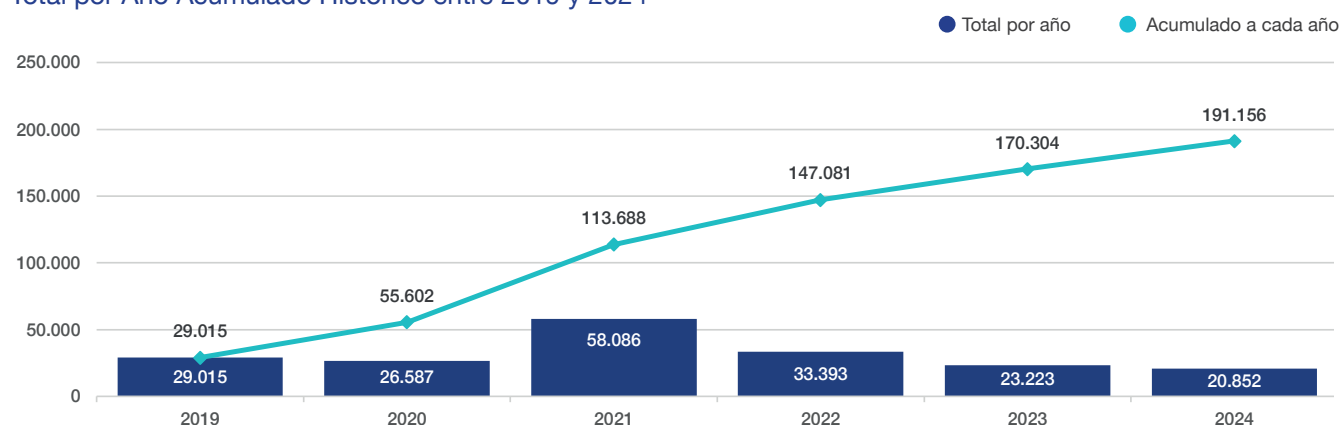


Gráfico 38: Incorporación de vehículos usados al parque nacional / Resultados en base a las primeras inscripciones ante el Registro Civil.

Otro aspecto preocupante es que gran parte de estos vehículos provienen de mercados con configuraciones distintas a las exigidas en Chile. Un claro ejemplo es la importación de unidades con el volante en el lado derecho, lo que obliga a modificaciones estructurales para adaptarlos a la normativa local.

Sin embargo, estas adaptaciones suelen realizarse mediante procesos artesanales y no certificados, introduciendo riesgos adicionales para la seguridad vial. Los trabajos “hechizos” en sistemas críticos como la dirección, el frenado y la estructura del vehículo pueden generar serias fallas mecánicas, poniendo en peligro no solo a los ocupantes del vehículo, sino también al resto de los usuarios de las vías.

ANAC ha manifestado esta problemática a la autoridad y ha propuesto, de manera concisa, la siguiente vía de solución:

- Derogación de franquicia para Zona Franca y para el ingreso de vehículos usados al territorio nacional, que nació en la década de los 80, cuando la realidad país era distinta y el desarrollo del mercado automotor limitado.
- Contar con un registro público de todo vehículo que ingrese por Zona Franca.
- Aumentar la fiscalización de vehículos usados en tránsito a otros países, evitando que se internen al país.
- Mejorar la fiscalización de vehículos en circulación entre la Zona Franca y régimen general.

6.2.

PARQUE DE CAMIONES

De acuerdo con información oficial del Instituto Nacional de Estadísticas, en 2024 el parque de camiones en circulación llegó a 230.252 unidades. Desde 2014 —cuando la cifra era de 190 mil unidades— dicho parque ha crecido un 21% en 10 años.

Parque Automotor en Circulación y Var% de cada Año

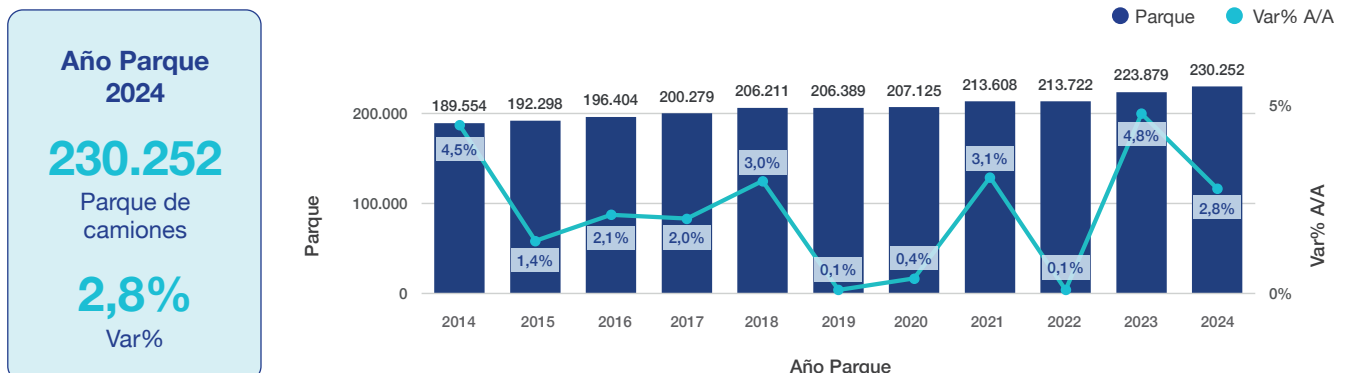
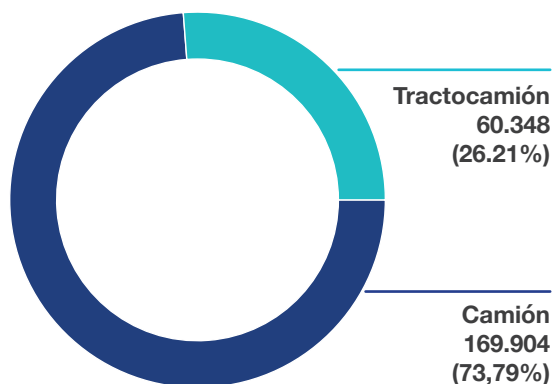


Gráfico 39: Evolución parque automotor de camiones.

En la misma línea, 169.904 ejemplares son los camiones rígidos, que llevan la carga sobre el propio chasis, en tanto que 60.348 son tractocamiones, diseñados para arrastrar semirremolques, los que habitualmente se utilizan en el transporte de largas distancias.

Parque Camiones según Segmento de Mercado



Evolución Parque Camiones según Segmentos

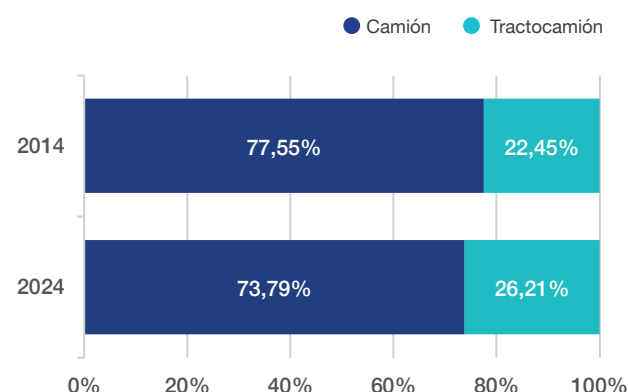


Gráfico 40: Parque automotor de camiones según tipo.

La mayor participación de los camiones, en desmedro de los tractocamiones, se sustenta en el hecho de que el camión puede ser de distintos tamaños y resulta ser más versátil que una cabeza tractora, puesto que carga sobre el chasis y, además, arrastra un remolque.

En el caso del tractor, este solo se encuentra en tamaño grande y sirve únicamente para arrastrar un semirremolque. Su uso es neto para las largas distancias en el traslado de bienes para el consumo de la población.

Evolución Parque Camiones en Circulación y Permisos Pagados según Segmento

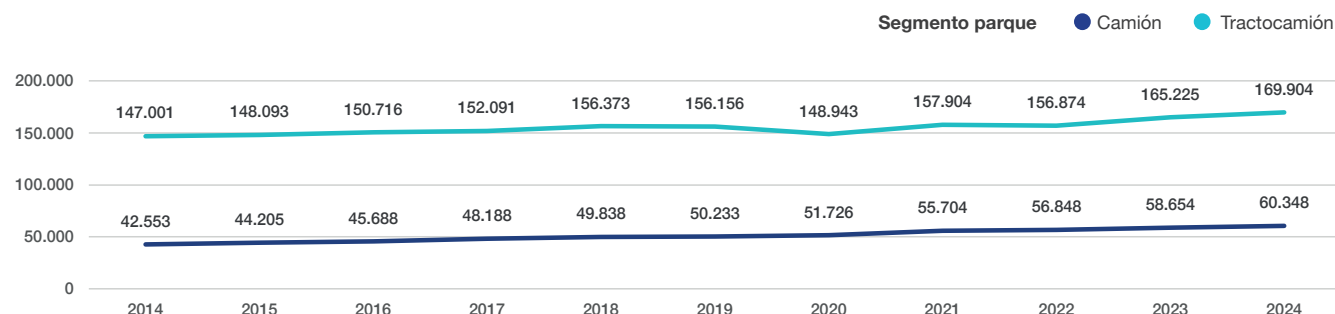


Gráfico 41: Evolución del parque de camiones por segmento.

Como se visualiza en el gráfico anterior, el crecimiento de ambos segmentos ha sido sostenido durante la última década, con la excepción de camiones durante el año más duro de la pandemia (2020). Asimismo, en Chile la gran mayoría —casi totalidad— de los traslados de carga se realiza a bordo de camiones, atendida que la red ferroviaria no se encuentra en condiciones de competir con esta categoría.

6.2.1. Distribución de camiones por zonas geográficas

Tal como se revisará a continuación, en general la distribución de camiones es más bien homogénea si se consideran las zonas norte, centro y sur, pero dejando a la Región Metropolitana contabilizada de manera individual, toda vez que reúne la mayor concentración de camiones en circulación.

Parque Camiones Zona Geográfica 2024



Parque Camiones por Región

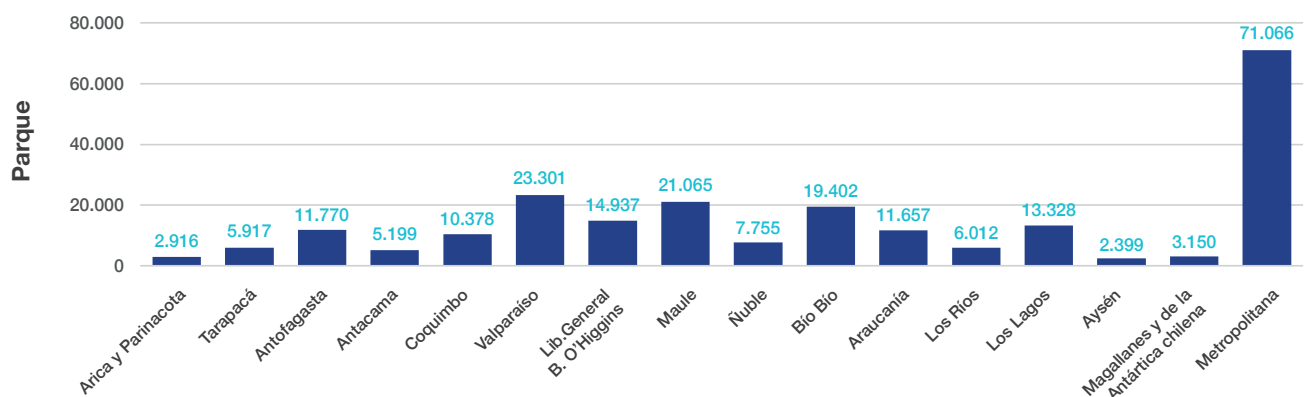


Gráfico 42: Distribución del parque de camiones por región.

Esto se explica por el hecho que cada una de las macrozonas requiere de camiones para movilizar los bienes que la población necesita. En ese mismo sentido, también es importante establecer que este tipo de vehículos tiene una alta tasa de movilidad, es decir, si bien puede pagar su Permiso de Circulación en una comuna determinada, la mayor parte del tiempo operará fuera de esa localidad.

6.2.2. Distribución del parque por segmento y región

Distribución del Parque por Región y Segmento

Distribución Permisos de Circulación - Camiones por Segmento y Región

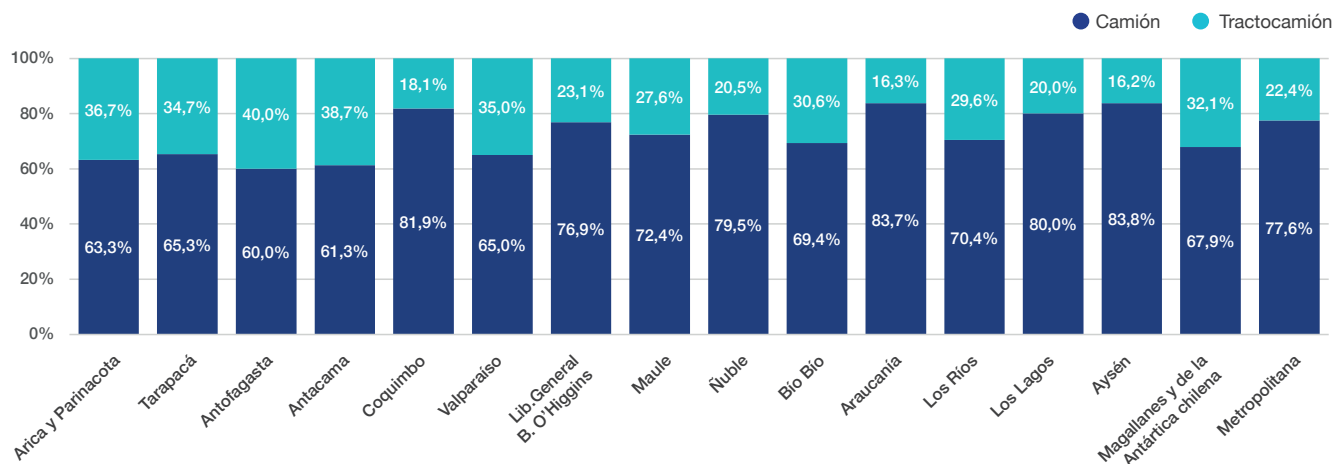


Gráfico 43: Distribución del parque regional por segmento camión.

Como es evidente, las regiones extremas, junto con la de Valparaíso, son las que concentran el mayor porcentaje de tractocamiones. Las primeras, en el entendido de que la carga se traslada sobre ruedas (Arica y Parinacota, Tarapacá, Antofagasta, Atacama y Magallanes), mientras que la de Valparaíso, por ser una región portuaria por excelencia. Asimismo, el tractocamión también es una herramienta ampliamente utilizada por la gran minería del norte del país.

6.2.3. Antigüedad del parque de camiones

Tal como ocurre con el segmento de livianos y medianos, el parque de camiones en Chile presenta la menor antigüedad de Sudamérica, con 11,3 años en promedio. Esto se debe al uso intenso de los camiones en distintos usos, al desarrollo de motorizaciones cada vez más eficientes que tras un largo recorrido en kilometraje hacen necesario renovar el camión para consumir menor cantidades de combustible, y por las prohibiciones de circulación de camiones antiguos (superiores a 20 años) en las carreteras del país, además de que muchas compañías licitan flotas de camiones de poca antigüedad para sus usos y traslados, llevando a una renovación que tiende a incorporar lo último en tecnología de emisiones, seguridad y confort. Eso sí, nuevamente se constata que las mayores antigüedades se dan en las regiones con Zona Franca o aledañas a ellas. Así, mientras en Antofagasta y la RM los camiones ni siquiera pasan de los 10 años, en Arica y Parinacota, Aysén y Magallanes superan los 15 años de uso.

Antigüedad Promedio Parque Automotor Total y por Región

Antigüedad Promedio Parque Livianos y Medianos por Región

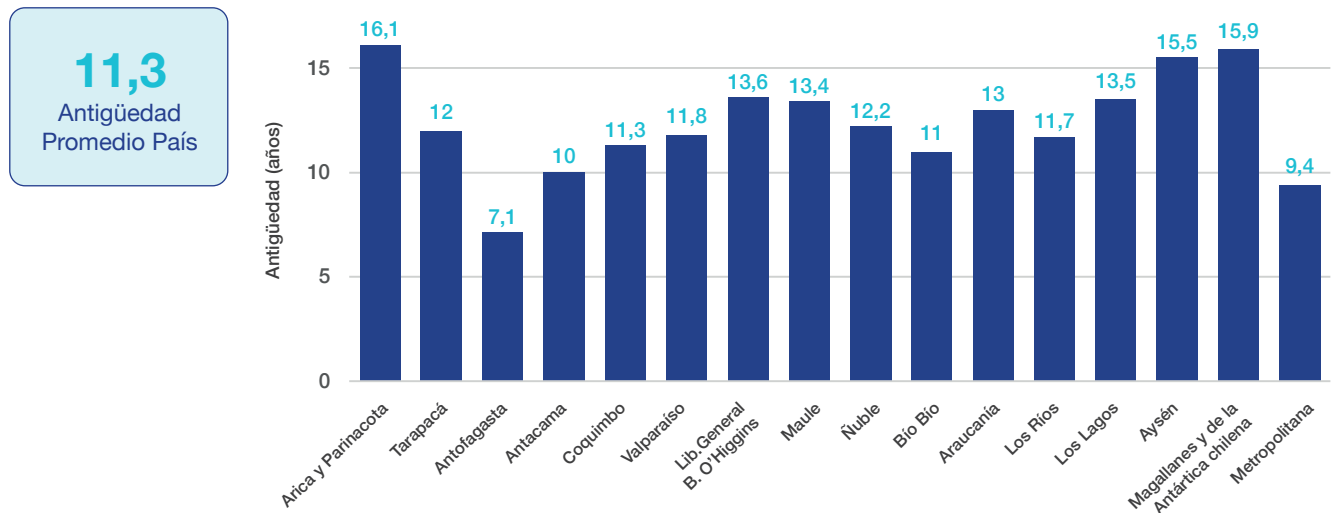


Gráfico 44: Distribución antigüedad promedio por región.

6.2.4. Parque de camiones de nuevas energías

A 2024 circulaban 384 camiones de las llamadas nuevas energías, de los cuales 226 eran 100% eléctricos y 158 con motores térmicos, pero que utilizaban gas natural comprimido (GNC). Estas cifras muestran que casi el 60% de los vehículos de carga de nuevas energías son precisamente los llamados BEVs, que, debido a su naturaleza de aplicación más bien urbana, se enfocan en el reparto de bienes dentro de la ciudad.

En línea con esta tendencia, en 2024 se registraron 121 camiones eléctricos inscritos, y una creciente oferta en esta categoría de productos con mayor autonomía y distintas configuraciones para traslados de bienes a lo largo de Chile. Con todo, no ha habido un desarrollo de red de carga eléctrica dedicada a camiones o vehículos pesados, aspecto que será crucial en la adopción de esta tecnología, que según la Estrategia Nacional de Electromovilidad debiese llevar al país a contar con ventas 100% eléctricas en el año 2040. En este punto, la adopción de zonas de descanso en las carreteras, electrolíneas o habilitación de puntos de carga en los terminales portuarios son algunos de los ejemplos que deberán explorarse en Chile para avanzar en esta línea.

Adicionalmente, en 2024 se inscribieron 86 unidades de camiones GNC, tecnología que también ha sido catalogada como de bajas emisiones, pero que no forma parte de la mencionada Estrategia Nacional de Electromovilidad.

Distribución Permisos de Circulación Pagados - Camiones BEV y Gas

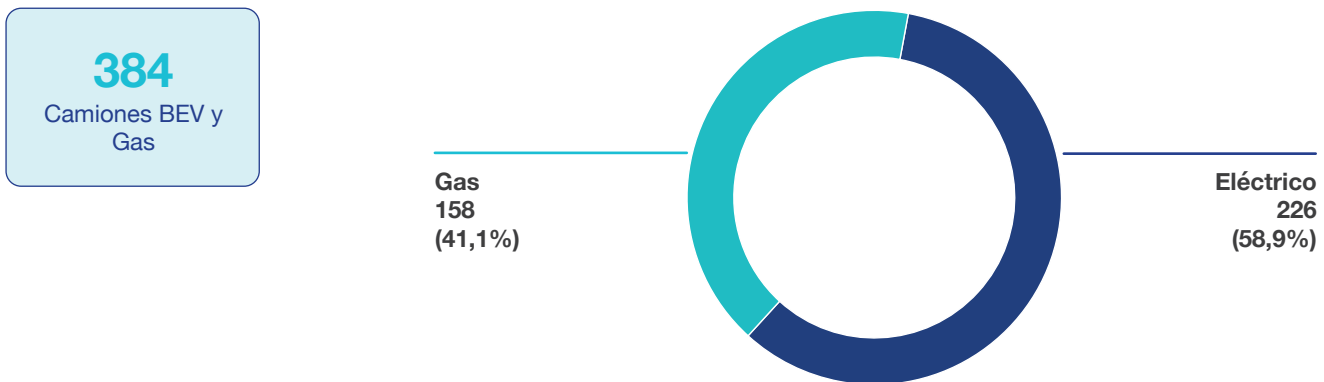


Gráfico 45: Distribución parque según nuevas energías.

Casi la totalidad de los camiones electrificados en circulación al año 2024 corresponden a camiones de reparto y utilizan la electricidad como su principal combustible. Un porcentaje menor corresponde a los tractocamiones. Por su parte, en el caso del GNC, la situación es a la inversa, ya que son los tractocamiones los que ocupan casi el 90% de los vehículos en circulación, dejando alrededor de un 10% de mercado a los camiones para reparto.

Parque por Vector Energético y Segmento Parque

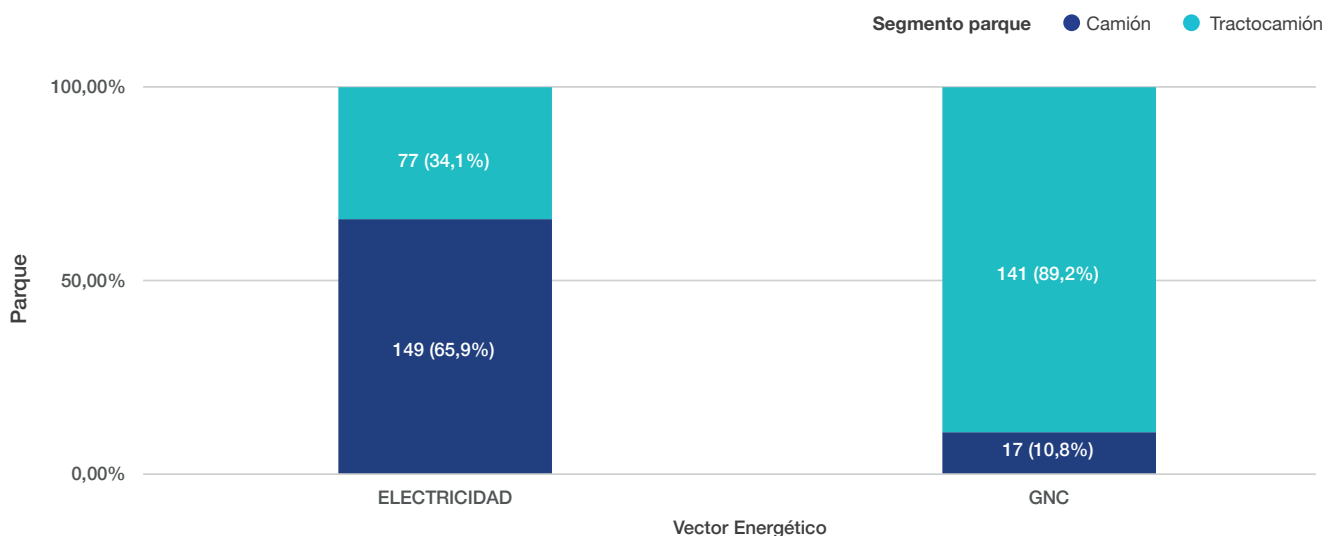


Gráfico 46: Distribución del parque según tipo y nuevas tecnologías 2024.

6.3.

PARQUE DE BUSES

En los buses, el parque automotor llegó en 2024 a las 61.758 unidades en circulación. En el segmento de buses de pasajeros también se ha comprobado un crecimiento constante durante la última década, a razón de casi 2 mil unidades por temporada. Hay que hacer el punto, eso sí, en que la pandemia golpeó fuerte al sector en 2020 y 2021, cuando el parque primero disminuyó atendido a que los llamados de la autoridad a mantener un distanciamiento social, restricciones a la movilidad y prohibición de viajes fuera de las regiones hicieron reducir la cantidad de viajes a bordo de buses; evidenciando una recuperación a contar del año 2022 (manteniéndose en torno a 58 mil unidades) y también en 2023, superando por primera vez en Chile la circulación de más de 60 mil buses en nuestras calles.

Parque Automotor en Circulación y Var% de cada Año

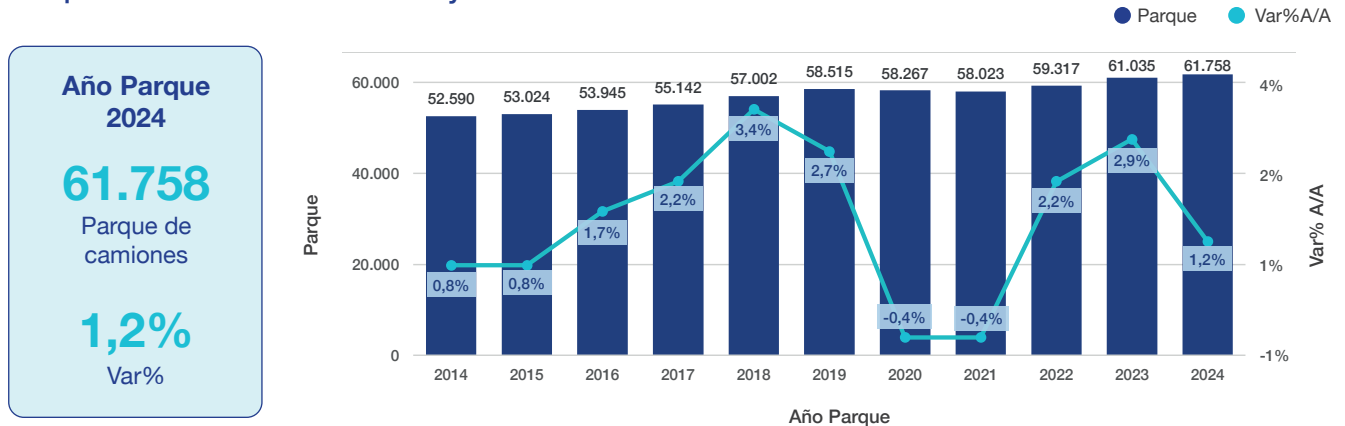


Gráfico 47: Evolución del parque de buses.

Un 91 % (56.226 unidades) de estos buses en circulación pertenece a la subdivisión del transporte colectivo (considerando el sistema público RED), en tanto que el 9 % (5.532) son buses de transporte escolar y/o trabajadores.

Parque Buses según Segmento de Mercado

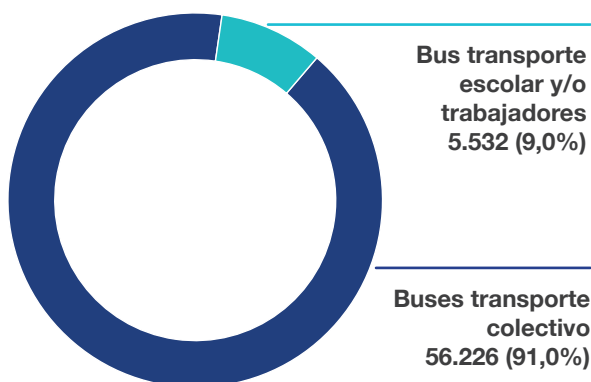
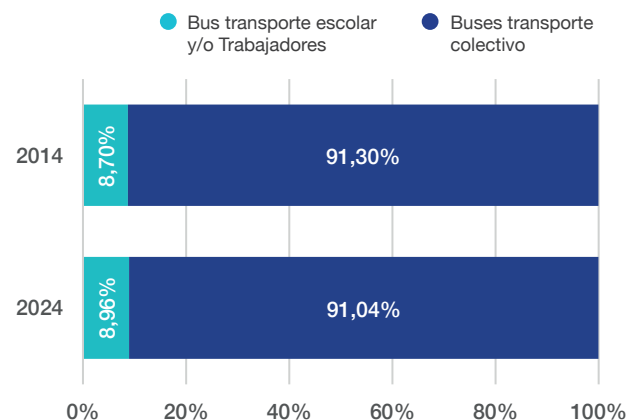


Gráfico 48: Distribución del parque de buses según segmento.

Evolución Parque Buses según Segmento



6.3.1. Evolución del parque de buses, según los Permisos de Circulación pagados

Los segmentos de buses para transporte colectivo y buses para transporte escolar y/o de trabajadores se han mantenido estables durante los últimos 10 años, ambos con una baja notoria en las ya mencionadas temporadas 2020 y 2021, cuando las reglas del distanciamiento social hicieron prácticamente inviable, o al menos complicado, el traslado en vehículos de pasajeros, dejando así en un segundo plano la necesidad de actualización a nuevos modelos con las últimas motorizaciones y más tecnología.

De todos modos, entre 2014 y 2024, el crecimiento en escolares y trabajadores llegó al 20,9%, en tanto que en transporte colectivo el avance fue menos notorio, de solo el 17,1%.

Evolución Parque de Buses en Circulación y Permisos Pagados según Segmento

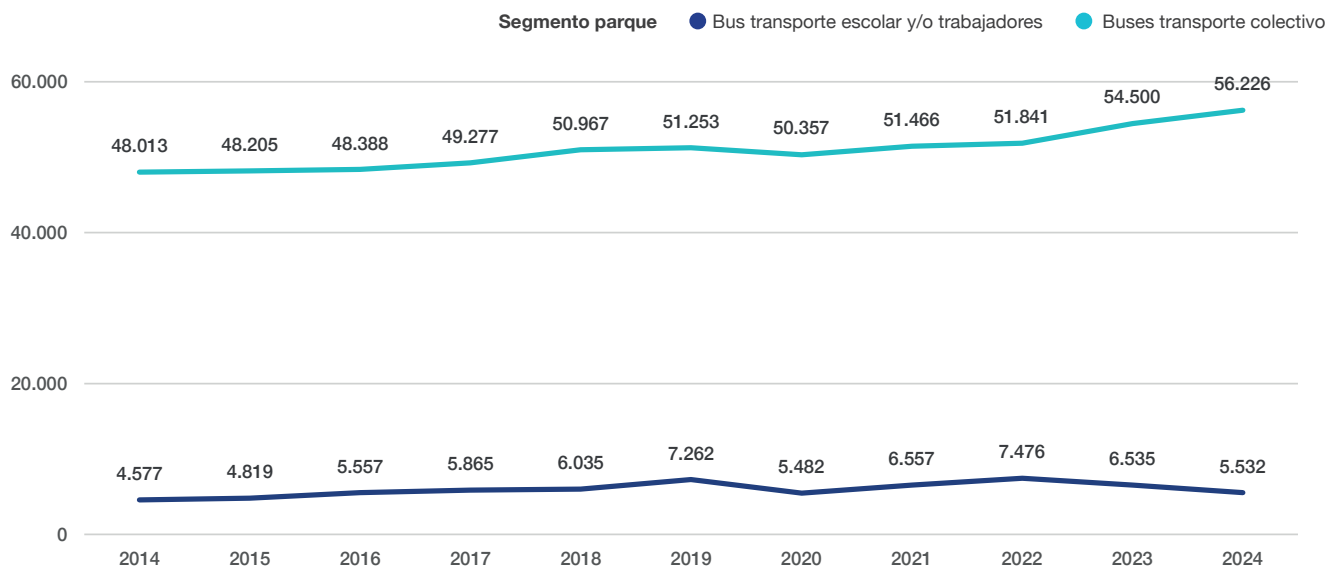


Gráfico 49: Evolución del parque según segmento.

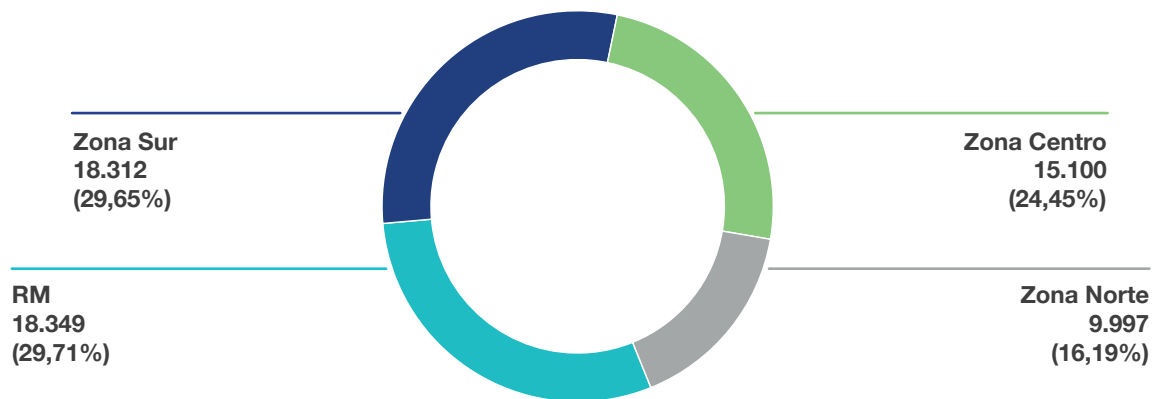
Tabla 13. Parque 2014 vs 2024

Segmento	Año Parque 2014	Año Parque 2024	Var% 14-24
Bus transporte escolar y/o trabajadores	4.577	5.532	20,9%
Buses transporte colectivo	48.013	56.226	17,1%
Total	52.590	61.758	17,4%

6.3.2. Parque de buses por región

La concentración del parque de buses tiene un claro predominio de la Región Metropolitana, que cuenta con casi 19 mil unidades, un tercio del total del país. Le siguen con bastante distancia las regiones de Valparaíso y del Biobío, que cuenta con parques de 6 mil y 7 mil unidades, respectivamente.

Parque de Buses según zona Geográfica 2024



Parque Buses por Región

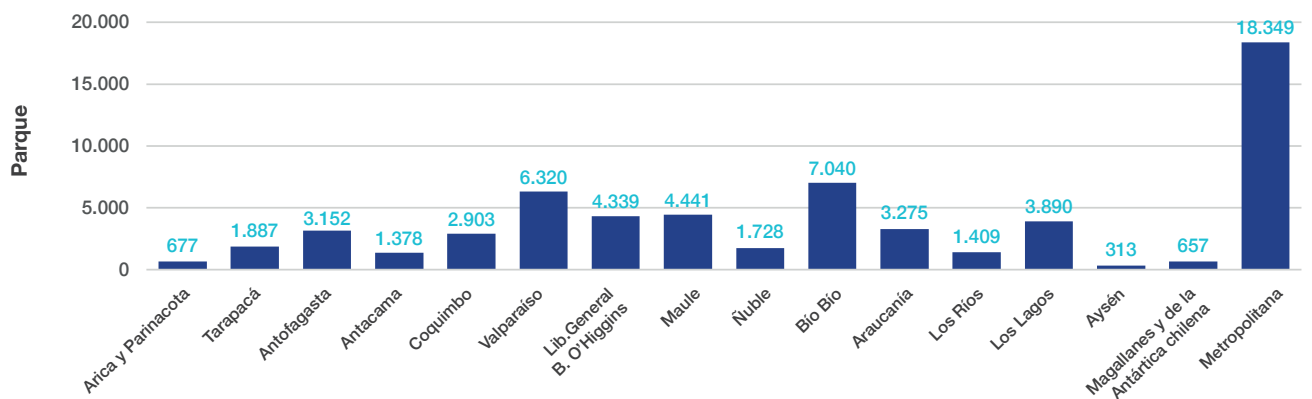


Gráfico 50: Distribución del parque por región.

Al igual que en el caso del parque de camiones, en buses las cifras por región resultan un tanto relativas, en el entendido que un número importante de los buses son vehículos que se mueven permanentemente entre regiones.

Tabla 14. Parque Regional 2014 vs 2024

Región	2014	2024	Var% 10 años
Arica y Parinacota	621	677	9,0%
Tarapacá	1.226	1.887	53,9%
Antofagasta	3.011	3.152	4,7%
Atacama	1.103	1.378	24,9%
Coquimbo	2.039	2.903	42,4%
Valparaíso	5.999	6.320	5,4%
Libertador General Bernardo O'Higgins	3.692	4.339	17,5%
Maule	4.135	4.441	7,4%
Ñuble & Bío Bío	7.725	8.768	13,5%
Araucanía	2.924	3.275	12,0%
Los Ríos	1.133	1.409	24,4%
Los Lagos	3.131	3.890	24,2%
General Carlos Ibañez del Campo	266	313	17,70%
Magallanes y de la Antártica Chilena	523	657	25,6%
Región Metropolitana	15.062	18.349	21,8%
Total	52.590	61.758	17,4%

La Región de Aysén es la zona con el menor parque de buses del país, algo asociado también a su escasa densidad poblacional (ver imagen a continuación).

Distribución del Parque y Población de Chile

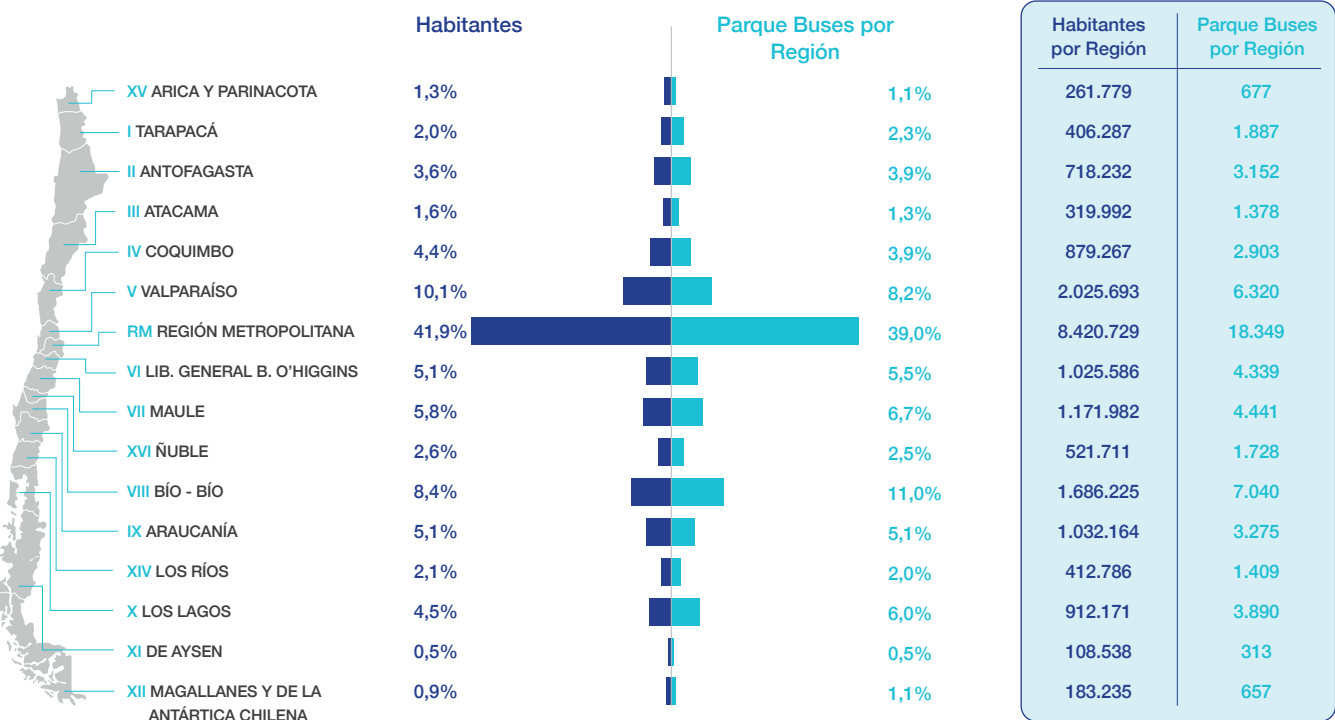
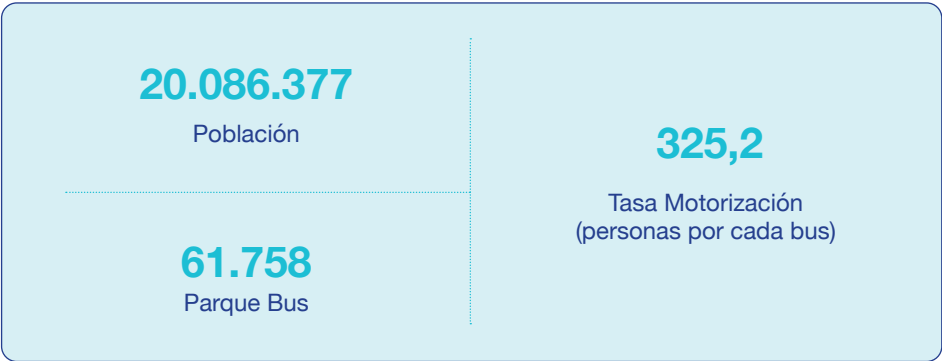


Gráfico 51: Parque regional de buses y población.

6.3.3. Tasa de motorización del parque de buses

Año Parque 2024



Parque Bus y Tasa de Motorización por Año

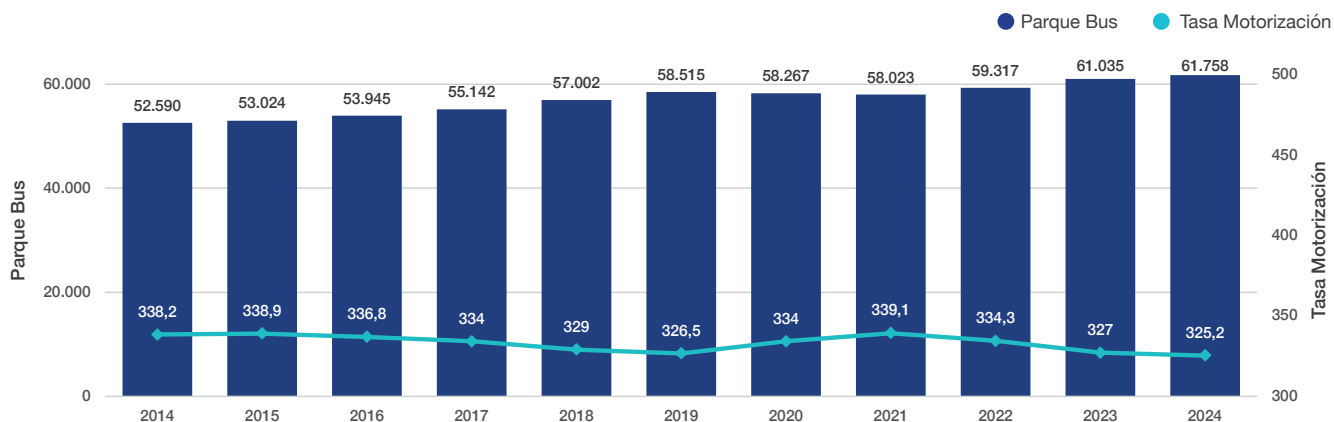


Gráfico 52: Tasa motorización parque buses.

Este índice muestra que, al año 2024, hay un bus en el país por cada 325 habitantes. Si bien esta tasa de motorización fue mejorando a partir de 2015, en 2020 y 2021 sufrió una baja, para volver a retomar su buena salud desde 2022. Como referencia, podemos indicar que en Colombia en 2021 había 1.349 personas por cada bus en circulación, mostrando que Chile tiene en la oferta de buses una gran alternativa para los traslados entre regiones, provincias y ciudades.

Tasa Motorización según Región

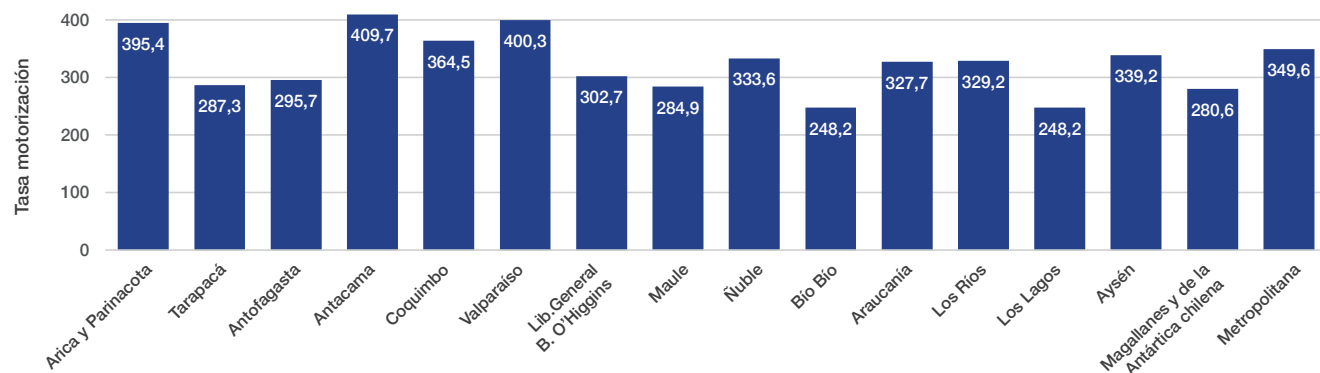


Gráfico 53: Tasa motorización regional de buses.

Las regiones con mejor tasa de motorización son las del Biobío y Los Lagos, con 248 personas por cada bus. En la vereda opuesta están las regiones de Valparaíso y de Atacama, con 400 y 409 personas por cada máquina.

6.3.4. Antigüedad del parque Automotor de buses

Antigüedad Promedio Parque Automotor Total y por Región

Antigüedad Promedio Parque Buses por Región

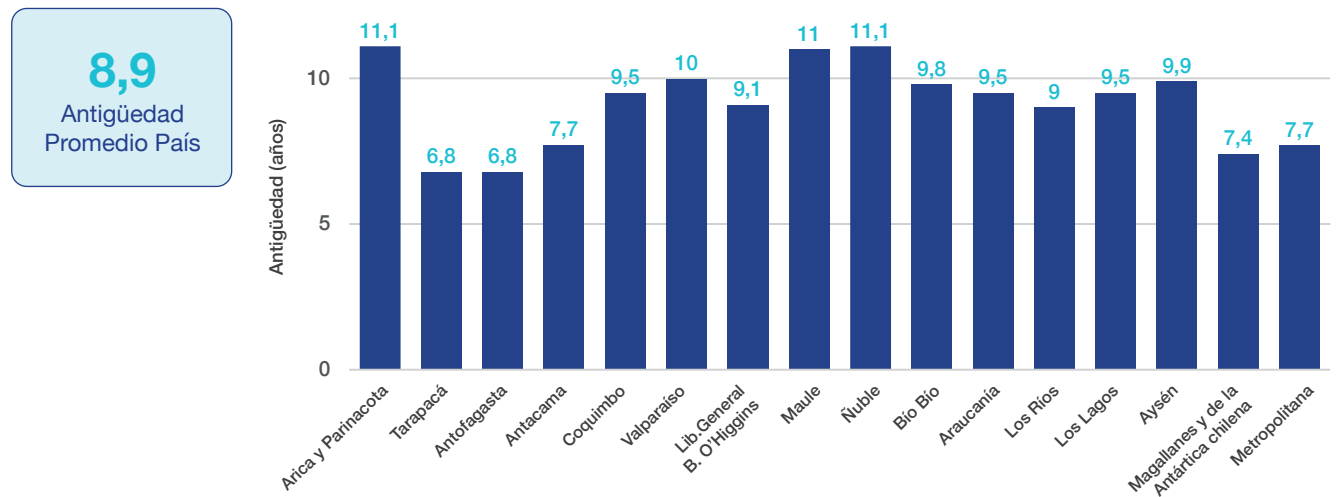


Gráfico 54: Antigüedad promedio parque de buses por región

La antigüedad promedio de los buses del país es de apenas 8,9 años, una cifra que coloca a Chile como el parque más joven de América Latina en este aspecto. Son solo cuatro las regiones que exceden los 10 años en el promedio de sus máquinas: la de Arica y Parinacota, Valparaíso, Maule y Ñuble. En el otro extremo del análisis, las que concentran el parque más joven son Tarapacá, Antofagasta y Magallanes y Antártica Chilena.

Parque Buses Agrupados por Antigüedad y Región

Permisos de Circulación Pagados según Antigüedad



Distribución Permisos de Circulación Pagados - Buses por Antigüedad y Región

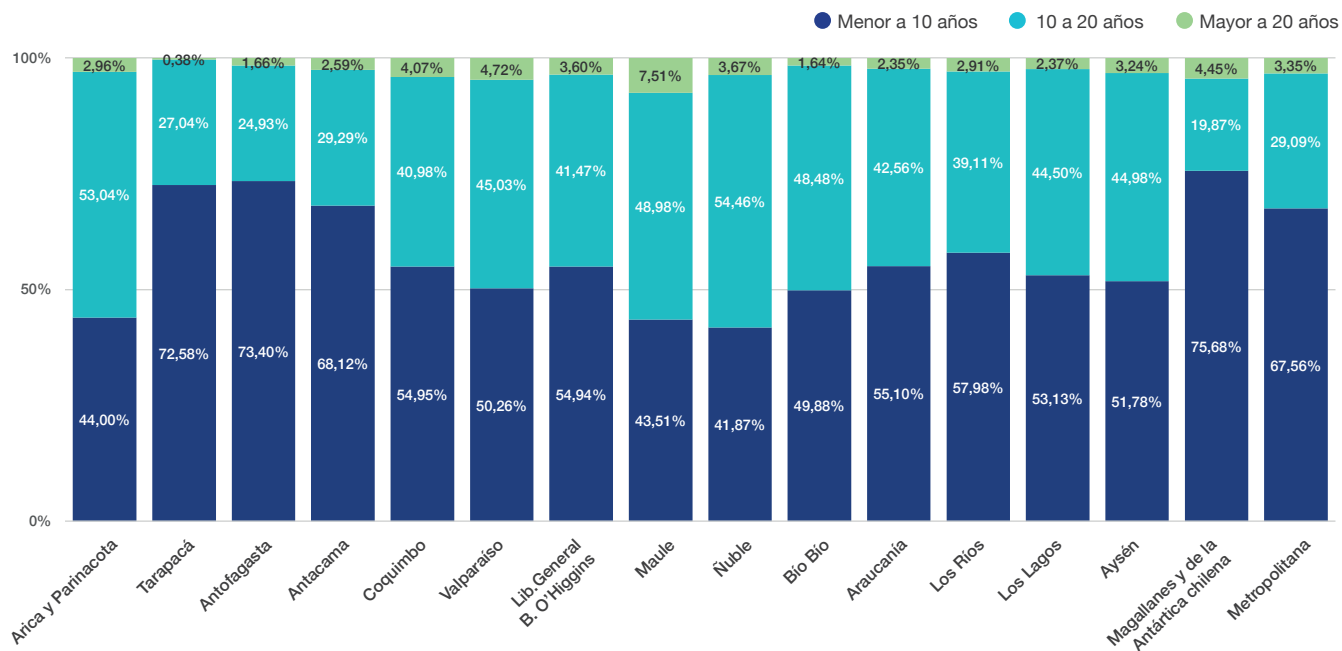


Gráfico 55: Distribución del parque regional y antigüedad.

Como se aprecia en el último gráfico, el 58,3% del parque de buses tiene menos de 10 años de antigüedad. Asimismo, un 38,4% tiene entre 10 y 20 años, en tanto que un marginal 3,4% tiene más de dos décadas. Por regiones, las que concentran mayor tasa de vehículos antiguos son Ñuble, Arica y Parinacota y Maule. La primera tiene un parque de entre 10 y 20 años que llega al 54,5%, mientras que Arica y Parinacota y Maule comparten un 44% para los buses en el mismo rango.

6.4.

VENTAS DEL MERCADO DE LIVIANOS Y MEDIANOS
RESULTADOS 2025

AUTOS				
	Citycar	Hatchback	Sedán	Station Wagon
	Vehículo de pasajeros de dos volúmenes -capó y habitáculo de pasajeros- que puede tener tres o cinco puertas, considerando el portalón trasero como una puerta de largo menor o igual 360 centímetros.	Vehículo de pasajeros de dos volúmenes -capó y habitáculo de pasajeros- que puede tener tres o cinco puertas, considerando el portalón trasero como una puerta con un largo superior a 360 centímetros.	Vehículo de pasajeros de cuatro puertas y tres volúmenes -capó, habitáculo de pasajeros y maletero-.	Vehículo de pasajeros de dos volúmenes -capó y habitáculo de pasajeros de cinco puertas, considerando el portalón trasero- y que cuenta con mayor espacio de carga trasera.
				
	Coupé	Cabrióle	Mini Van	SUV (Sport Utility Vehicle)
	Vehículo de pasajeros de tres o dos volúmenes con dos puertas.	Vehículo de pasajeros con techo abatible.	Vehículo monovolumen con un mínimo de tres corridas de asientos y para un máximo de nueve pasajeros, incluyendo al conductor.	Vehículo de dos volúmenes, con tres o cinco puertas, considerando el portalón trasero y con apariencia de vehículo todoterreno.
				
	Camioneta	Furgón	Minibús	Minitrucks
COMERCIALES LIVIANOS	Vehículo provisto de cabina simple o doble, dotado de dos o cuatro puertas, y con una caja de carga de hasta 2.000 kilos. Es utilizado principalmente en las flotas de minería, agrícolas, pesquera, forestales e industria y también tienen un importante protagonismo en el comercio urbano.	Vehículo compuesto de cabina y caja para el transporte de carga en un solo cuerpo, provisto de dos puertas delanteras; lateral(es) o posterior para el movimiento de la carga. Es principalmente utilizado en actividades de logística urbana y prestación de servicios urbanos.	Vehículo para el transporte de personas, entre diez y veinte asientos, carrocería en un solo cuerpo, con vidrios en sus paneles laterales. Tiene como principal objetivo el transporte de personas, servicios de turismo, traslado de escolares, y otros, tanto urbano como interurbano.	Vehículo de carga similar en sus características al segmento de camiones, pero con un peso bruto vehicular menor a 3.860 kilos. Es utilizado en gran medida para el transporte urbano de bienes y servicios.
	NOTA Los dibujos no son proporcionales en tamaño, sólo representan la silueta más frecuente o una de las siluetas de los vehículos de cada categoría.			

El mercado de livianos y medianos se compone de todos los vehículos de pasajeros, SUV, camionetas y comerciales. Su peso bruto vehicular debe ser menor a 2.700 kg para los livianos y de 2.701 hasta 3.860 kg para los medianos.

6.4.1. Evolución de las ventas en unidades

En 2020, se vivió una de las temporadas más amargas en el mundo. El COVID-19 obligó a cambiar todo, en lo laboral, relaciones sociales y en los hogares. El mercado automotor no quedó al margen de esta delicada situación, convirtiéndose en uno de los sectores económicos más afectados. Las medidas restrictivas llegaron a tal punto que las marcas de vehículos tuvieron que cerrar prácticamente todas las fábricas en el mundo y, por otro lado, la cadena de suministro y el colapso en la demanda generó un panorama nunca visto. Desde la Organización Internacional de Constructores de Automóviles señalaron que la producción disminuyó en más de 20% y los problemas logísticos se volvieron cada vez más habituales.

La gravedad del coronavirus se vio plasmada en la venta de vehículos livianos y medianos y se transformó por lejos en uno de los peores años en esta materia. En el caso de Chile, las ventas alcanzaron apenas las 258.835 unidades, una caída del 36,9% con respecto a 2019. Desde 2009 no se veía una cifra tan baja (en ese año fueron 165 mil vehículos vendidos).

En 2021, la pandemia se mantenía, pero a otro nivel, con Chile liderando las campañas de vacunación a la población y con más libertades tanto en el país como a nivel global. La industria automotriz aprovechó esta oportunidad, se levantó más rápido de lo esperado y generó quiebres inesperados de stock en diferentes modelos. Este fenómeno se explicó a grandes rasgos por el desconfinamiento progresivo, por la necesidad de cambiar los modelos de vehículos que no habían sido utilizados en los años anteriores, por la tendencia a desplazarse en medios de transporte particulares por sobre los colectivos y, en parte, por los inéditos retiros del 10% de las AFP, créditos FOGAPE, ayudas fiscales directas e indirectas, lo que se tradujo en una mayor liquidez en los usuarios. Frente a este nuevo escenario económico, el nivel de ventas se disparó y totalizó 415.581 unidades, un aumento del 60,6% comparado con 2020.

En 2022, el mercado automotor conservó estos números e incluso logró una importante hazaña: fue el año en que más vehículos nuevos se han comercializado en Chile con 426.777 unidades, lo que significó un crecimiento del 2,7% con respecto a 2021. A grandes rasgos, esta buena vitrina que tenía el mercado automotor se debió principalmente por la reactivación económica y posicionó a Chile como el segundo mayor mercado de Sudamérica, solo detrás de Brasil y superando a Argentina.

Tras estos dos buenos años, 2023 fue diferente. Las ventas se ralentizaron por factores económicos basados en la inflación, la devaluación del peso, la incertidumbre política y la creciente tasa de desempleo. Todos estos puntos fueron clave para que el mercado automotor se contrajera, puesto que se vendieron 313.865 unidades. En la práctica, se trató de una caída interanual del 26,5%.

En tanto, en 2024 se totalizaron 302.366 unidades, una nueva baja, aunque esta vez más contenida de 3,7%. Mientras que el 2025 cerró con un crecimiento de 2,7% y un total de 310.598 unidades. Aunque la cifra se mantuvo bajo el promedio histórico de la última década (348 mil unidades), se consideró el inicio del proceso de recuperación impulsado por la renovación del parque vehicular hacia modelos más eficientes y seguros.

Unidades y Venta en Pesos 2025 (\$MM)

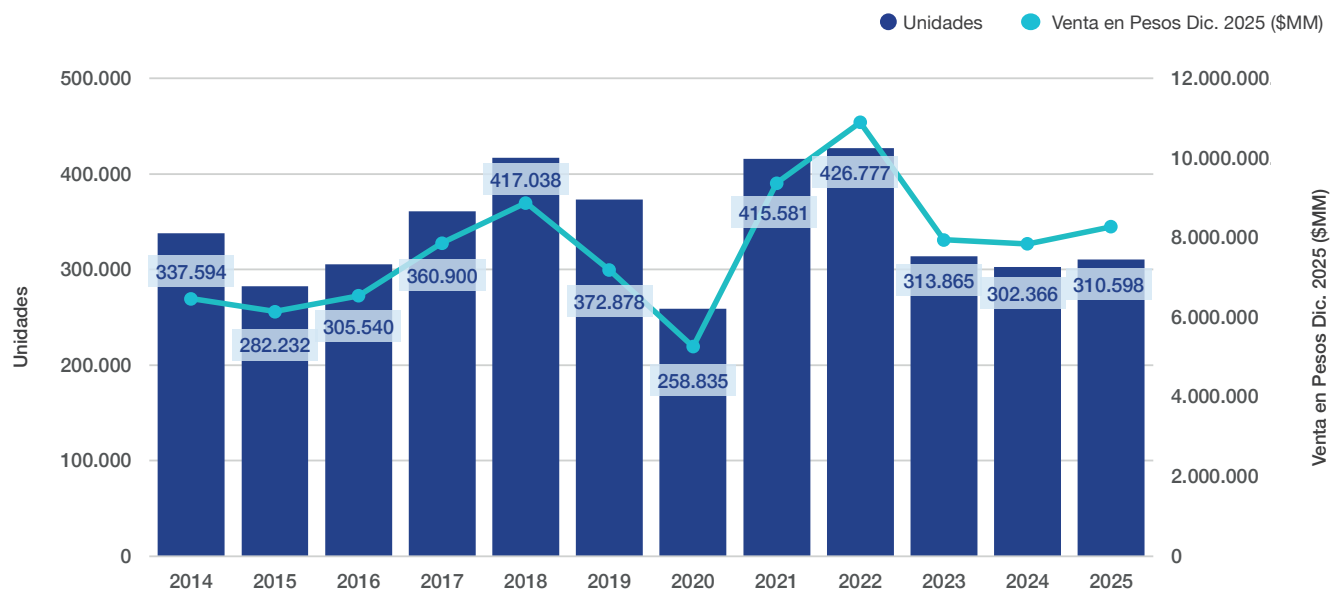
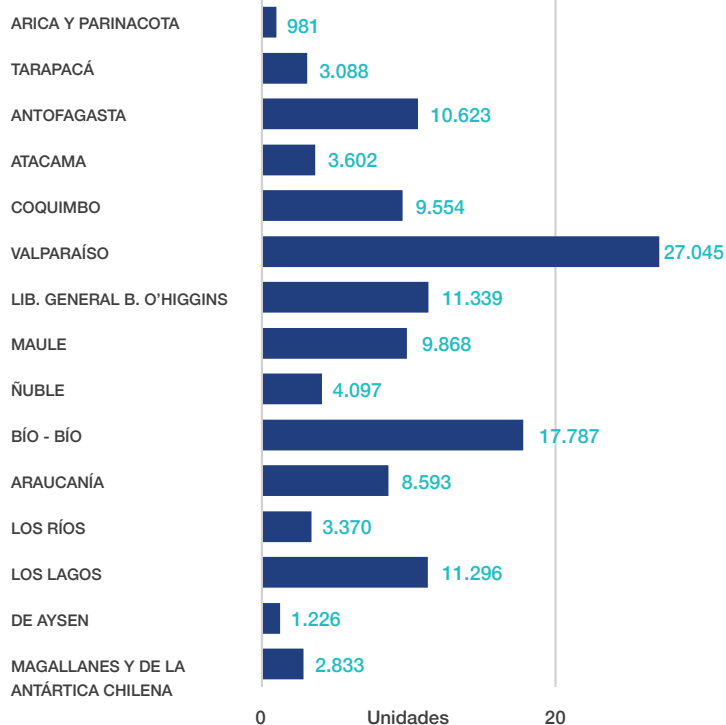


Gráfico 56: Ventas anuales mercado de livianos y medianos.

6.4.2. Ventas regionales de vehículos livianos y medianos 2025

La distribución regional en la venta de vehículos nuevos en Chile se concentra en la Región Metropolitana y en 2025 representó el mayor registro desde 2018, con una participación del 59,7% y 185.296 unidades vendidas. La segunda región con más participación es Valparaíso con un 8,7% y 27.045 unidades comercializadas.

Región



Distribución entre Región Metropolitana y otras Regiones

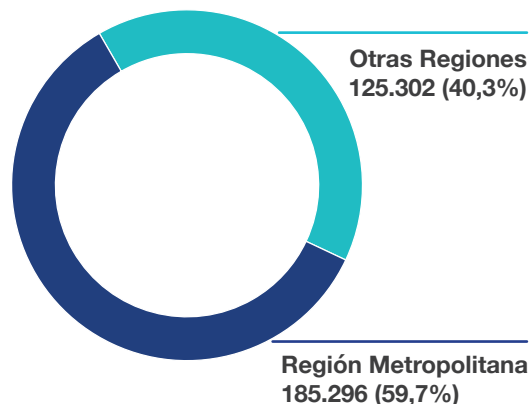


Gráfico 57: Ventas anuales mercado de livianos y medianos.

Esta concentración mayoritaria en la Región Metropolitana ha sido la tónica durante los últimos años. No obstante, en época de pandemia las regiones tuvieron un alza sostenida, llegando al 46% y quitándole una cuota de participación de hasta el 7% a la RM.

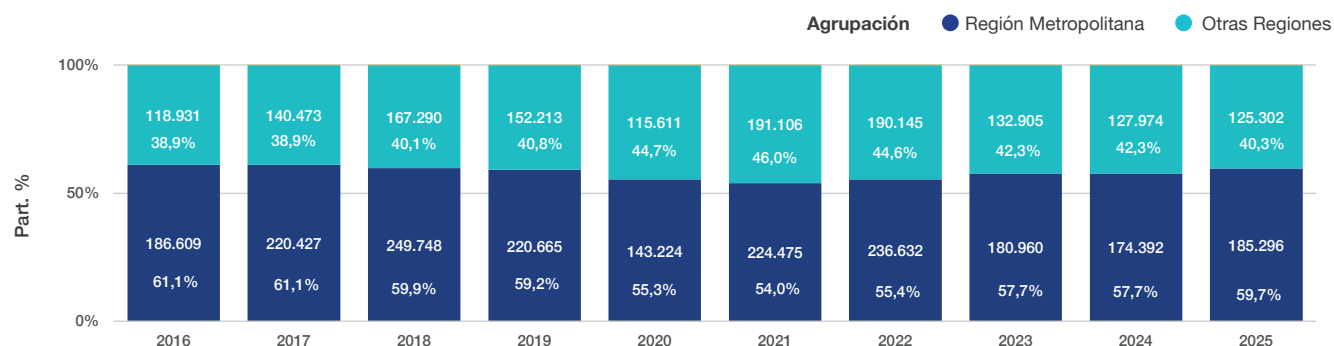


Gráfico 58: Ventas mercado de livianos y por región metropolitana y otras regiones.

6.4.3. Evolución de las ventas retail y cantidad de marcas

El mercado automotor chileno es cada vez más competitivo, debido a la gran cantidad de marcas que se hacen presente en territorio nacional y la creciente oferta de modelos y versiones en prácticamente todos los segmentos automotrices. En 2025, se totalizaron 82 marcas presentes, cifra récord que no deja de llamar la atención, pese a los volúmenes de ventas que cerraron con una leve alza porcentual.

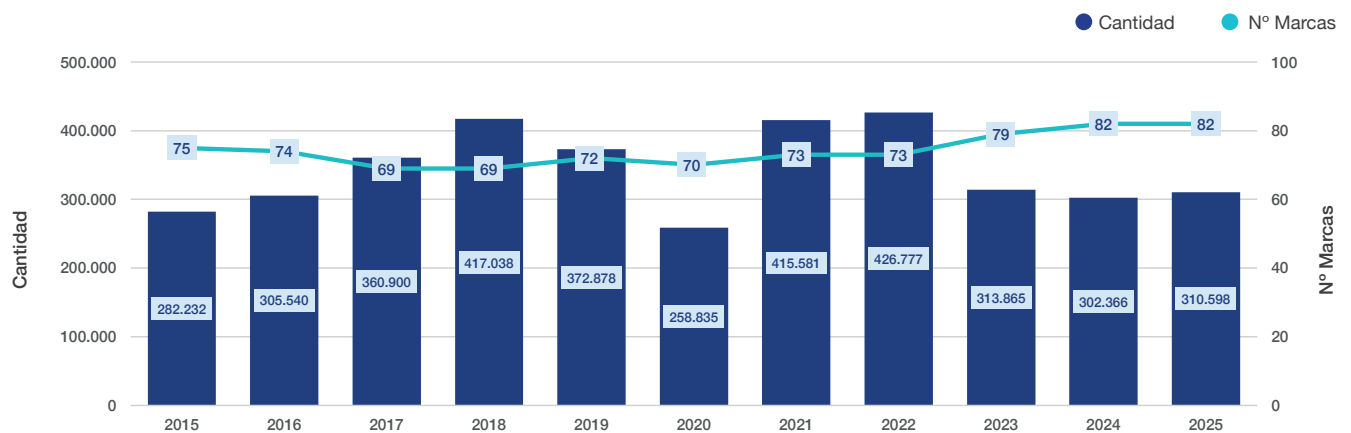
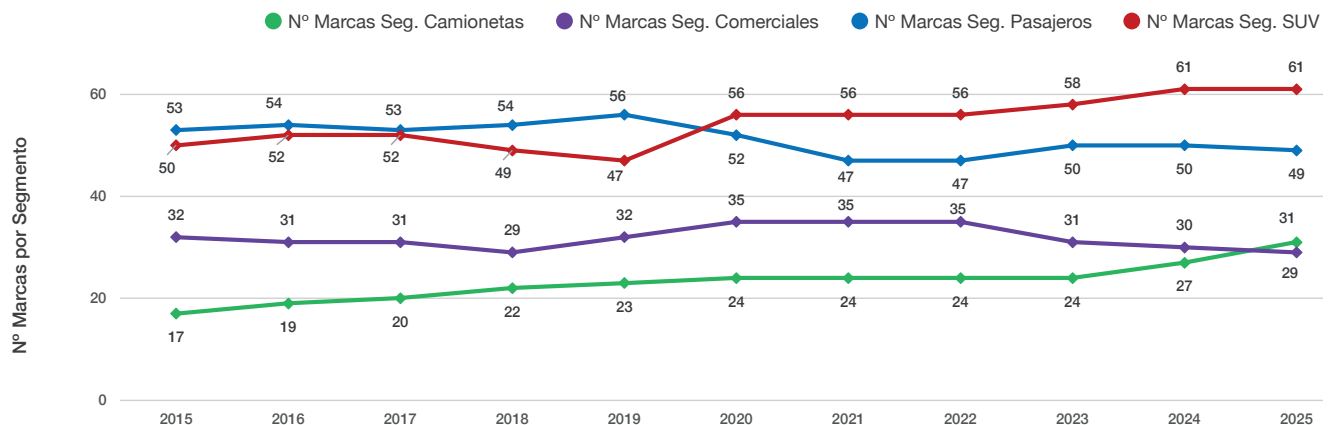


Gráfico 59: Ventas mercado de livianos y cantidad de marcas.

El aumento de marcas en el mercado automotor ha provocado un mayor grado de competitividad. Si esto se aterriza a los segmentos, lo más favorecidos han sido los SUV que en 2025 llegaron a su mayor registro con 61 marcas presentes.

Las camionetas también han acrecentado su posicionamiento y en 10 años alcanzaron las 31 marcas. Mientras que los vehículos de pasajeros han bajado su cuota, aunque en el último ejercicio se mantuvo la participación de 49 actores. Finalmente, el segmento de vehículos comerciales ha estado en torno a 30 marcas en los últimos años. A continuación, se muestra la evolución en los últimos 10 años en la cantidad de marcas en Chile, por segmento:



Distribución por Segmento - 2025

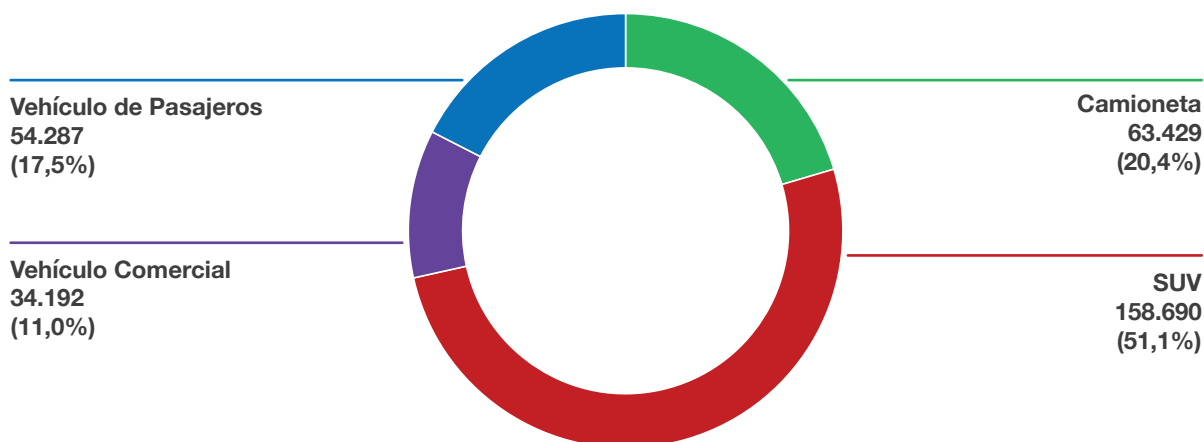


Gráfico 60: Evolución de las marcas según segmento.

6.4.4. Ventas retail por marca

El top 10 de marcas más vendidas en Chile demuestra la diversidad de orígenes que existe en el mercado actual, ya que cuatro provienen de Japón, dos de Corea del Sur y Estados Unidos, una de China y otra de Francia. Las 10 marcas más vendidas concentran el 56,2% de las ventas totales.

Tabla 15. Ranking de ventas por marca 2025

Nº	Marcas	Vehículo de Pasajeros		SUV		Camionetas		Vehículo Comercial		Total Livianos y Medianos	
		Unidades	Part. %	Unidades	Part. %	Unidades	Part. %	Unidades	Part. %	Unidades	Part. %
1	TOYOTA	2.687	5,0%	13.010	8,2%	8.557	13,5%	27	0,1%	24.281	7,8%
2	HYUNDAI	7.761	14,3%	10.873	6,9%			3.003	8,8%	21.637	7,0%
3	SUZUKI	12.585	23,2%	8.823	5,6%			113	0,3%	21.521	6,9%
4	KIA	8.290	15,3%	8.502	5,4%	171	0,3%	1.844	5,4%	18.807	6,1%
5	CHEVROLET	3.921	7,2%	8.024	5,1%	4.752	7,5%	1.196	3,5%	17.893	5,8%
6	FORD	229	0,4%	5.957	3,8%	8.496	13,4%	1.387	4,1%	16.069	5,2%
7	GWM	97	0,2%	6.905	4,4%	8.359	13,2%			15.361	4,9%
8	PEUGEOT	2.338	4,3%	4.753	3,0%	425	0,7%	7.743	22,7%	15.259	4,9%
9	CHANGAN	933	1,7%	8.058	5,1%	1.594	2,5%	1.883	5,5%	12.468	4,0%
10	MITSUBISHI			3.441	2,2%	7.926	12,5%			11.367	3,7%
11	MAZDA	1.557	2,9%	7.081	4,5%	1.122	1,8%			9.760	3,1%
12	MG	2.477	4,6%	7.085	4,5%					9.562	3,1%
13	CHERY			9.223	5,8%	113	0,2%			9.336	3,0%

N°	Marcas	Vehículo de Pasajeros		SUV		Camionetas		Vehículo Comercial		Total Livianos y Medianos	
		Unidades	Part. %	Unidades	Part. %	Unidades	Part. %	Unidades	Part. %	Unidades	Part. %
14	CITROEN	1.892	3,5%	1.796	1,1%			3.381	9,9%	7.069	2,3%
15	VOLKSWAGEN	1.421	2,6%	4.288	2,7%	1.152	1,8%	14	0,0%	6.875	2,2%
16	MAXUS			348	0,2%	4.732	7,5%	1.715	5,0%	6.795	2,2%
17	SUBARU	436	0,8%	6.341	4,0%					6.777	2,2%
18	FOTON					2.371	3,7%	4.180	12,2%	6.551	2,1%
19	JAC	270	0,5%	3.588	2,3%	1.274	2,0%	1.227	3,6%	6.359	2,0%
20	OMODA JAECCO			6.099	3,8%					6.099	2,0%
21	NISSAN	1.519	2,8%	3.206	2,0%	835	1,3%			5.560	1,8%
22	JETOUR			4.453	2,8%					4.453	1,4%
23	RAM					3.947	6,2%	153	0,5%	4.100	1,3%
24	GEELY			4.053	2,6%					4.053	1,3%
25	KGM			1.158	0,7%	2.029	3,2%			3.187	1,0%
26	JMC					3.012	4,8%	134	0,4%	3.146	1,0%
27	MERCEDES BENZ	382	0,7%	1.101	0,7%	2	0,0%	1.326	3,9%	2.811	0,9%
28	OPEL	844	1,6%	1.062	0,7%			837	2,5%	2.743	0,9%
29	DFSK			1.331	0,8%	688	1,1%	719	2,1%	2.738	0,9%
30	BMW	1.130	2,1%	1.589	1,0%					2.719	0,9%
31	DFM	533	1,0%	1.811	1,1%	236	0,4%			2.580	0,8%
32	JEEP			2.146	1,4%	25	0,0%			2.171	0,7%
33	GAC MOTOR	23	0,0%	2.057	1,3%					2.080	0,7%
34	HONDA	199	0,4%	1.514	1,0%	3	0,0%			1.716	0,6%
35	BYD	323	0,6%	855	0,5%	395	0,6%			1.573	0,5%
36	VOLVO			1.231	0,8%					1.231	0,4%
37	KAIYI	91	0,2%	1.031	0,7%					1.122	0,4%
38	TESLA	430	0,8%	553	0,4%	2	0,0%			985	0,3%
39	AUDI	267	0,5%	674	0,4%					941	0,3%
40	KYC							915	2,7%	915	0,3%
41	MAHINDRA	7	0,0%	543	0,3%	355	0,6%			905	0,3%
42	CUPRA	203	0,4%	524	0,3%					727	0,2%
43	DONG FENG	122	0,2%			2	0,0%	568	1,7%	692	0,2%
44	RENAULT	315	0,6%	262	0,2%	83	0,1%	8	0,0%	668	0,2%
45	KARRY							539	1,6%	539	0,2%
46	FIAT	120	0,2%	324	0,2%			87	0,3%	531	0,2%
47	EXEED			524	0,3%					524	0,2%
48	SHINERAY							436	1,3%	436	0,1%

N°	Marcas	Vehículo de Pasajeros		SUV		Camionetas		Vehículo Comercial		Total Livianos y Medianos	
		Unidades	Part. %	Unidades	Part. %	Unidades	Part. %	Unidades	Part. %	Unidades	Part. %
49	LANDKING							431	1,3%	431	0,1%
50	MINI	272	0,5%	139	0,1%					411	0,1%
51	LEXUS	23	0,0%	382	0,2%					405	0,1%
52	SWM			357	0,2%					357	0,1%
53	SKODA	102	0,2%	243	0,2%					345	0,1%
54	LAND ROVER			319	0,2%					319	0,1%
55	JIM					317	0,5%			317	0,1%
56	ZXAUTO					273	0,4%			273	0,1%
57	PORSCHE	59	0,1%	206	0,1%					265	0,1%
58	LYNK & CO			243	0,2%					243	0,1%
59	NAMMI	209	0,4%							209	0,1%
60	IVECO							179	0,5%	179	0,1%
61	DS	71	0,1%	103	0,1%					174	0,1%
62	SEAT	90	0,2%	57	0,0%					147	0,0%
63	SMART			145	0,1%					145	0,0%
64	LEAPMOTOR			125	0,1%					125	0,0%
65	RIDDARA					93	0,2%			93	0,0%
66	FARIZON							78	0,2%	78	0,0%
67	ZNA					78	0,1%			78	0,0%
68	BAIC			57	0,0%					57	0,0%
69	ALFA ROMEO	18	0,0%	35	0,0%					53	0,0%
70	LIVAN			50	0,0%					50	0,0%
71	BRILLIANCE			1	0,0%			18	0,1%	19	0,0%
72	FERRARI	14	0,0%	3	0,0%					17	0,0%
73	MASERATI	5	0,0%	9	0,0%					14	0,0%
74	FUSO							8	0,0%	8	0,0%
75	ZEEKR	5	0,0%							5	0,0%
76	BENTLEY	2	0,0%	2	0,0%					4	0,0%
77	JAGUAR	1	0,0%	3	0,0%					4	0,0%
78	SOUEAST	1	0,0%	1	0,0%					2	0,0%
79	OTRAS MARCAS	13	0,0%	13	0,0%	10	0,0%	43	0,1%	79	0,0%
-	Total general	54.287	100,0%	158.690	100,0%	63.429	100,0%	34.192	100,0%	310.598	100,0%

6.4.5. Evolución de versiones - modelos

En la industria automotriz de Chile, además de ofrecer una amplia opción de marcas, existe una diversidad de oferta de modelos y versiones en todos los segmentos. Estas últimas bordean un promedio de 1.881 en los últimos 10 años.

Tanto las camionetas como los vehículos comerciales han incrementado su cantidad de versiones en el mercado automotor, en 70,4% y 5,1%, respectivamente.

En tanto, los vehículos de pasajeros anotaron una baja del 58,9 % en lo que refiere a sus versiones en la última década, producto de la mayor demanda de SUV, que tomaron un rol protagónico y llegaron a una tasa de crecimiento en 10 años del 83,3%.

Cantidad de Versiones del Mercado de Livianos y Medianos

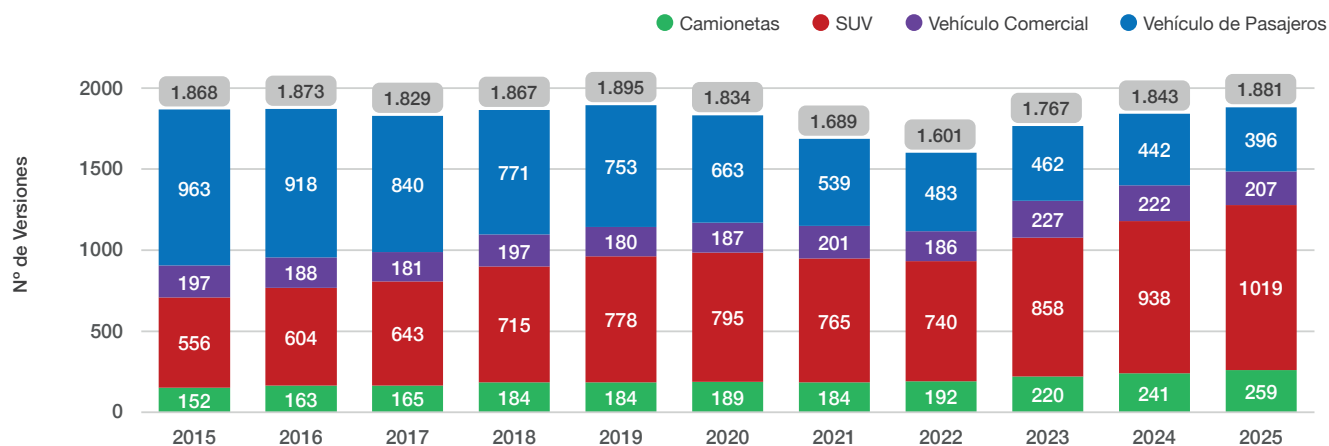


Gráfico 61: Cantidad de versiones por segmento y total.

Tabla 16. Variación de la cantidad de versiones entre 2015 y 2025

Segmento	2015	2025	Var% 14-24
Vehículo de Pasajeros	963	396	-58,9%
SUV	556	1.019	83,3%
Camioneta	152	259	70,4%
Vehículo Comercial	197	207	5,1%

6.4.6. Ventas por segmento

Durante la última década ocurrió un fenómeno en el mercado automotor en Chile, donde las preferencias de los usuarios cambiaron y se inclinaron hacia otro tipo de segmentos. Si en 2015 el 46% optaba por un vehículo de pasajeros clásico (sedán o hatchback), hoy el 51% elige un SUV y el primero fue relegado al 17%.

Este cambio se ha originado por el cambio en las preferencias de los consumidores que buscan vehículos más versátiles, con diferentes tipos de uso, unidos a motorizaciones más eficientes, mayor equipamiento y diseños cada vez más atractivos.

Cabe señalar que en 2025 las camionetas —que en Chile gozan de incentivos tributarios para su adquisición— aprovecharon la baja sostenida de los vehículos de pasajeros y se lograron posicionar en el segundo puesto con 20% de participación de mercado. La razón está en la renovación permanente de los modelos que hay disponibles en el mercado y la versatilidad que ofrecen, además de los mencionados beneficios impositivos.

Finalmente, los vehículos comerciales mantienen una estabilidad en torno al 10% de participación en el mercado.

% Participación Segmentos

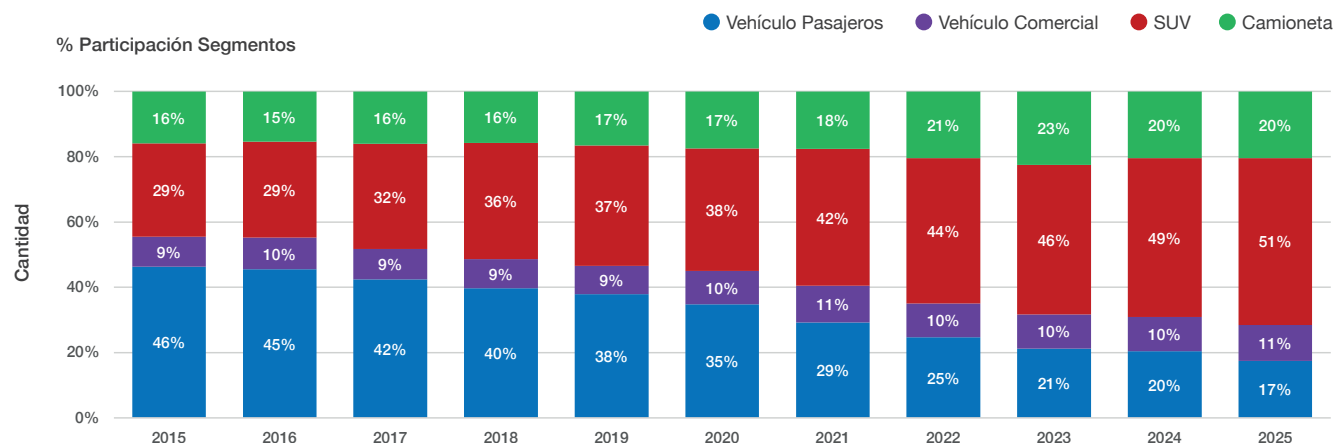


Gráfico 62: Evolución en las ventas según segmento.

6.4.6.1. Vehículos de pasajeros por subsegmento pasajeros

Las variaciones en cada uno de los subsegmentos se han producido por un cambio en las preferencias de los consumidores. Los hatchbacks consolidaron su posicionamiento y en 2025 registraron su mayor proporción con el 48,2%.

Por su parte, los sedanes registraron su más baja participación durante los últimos diez años. Los citycars, en tanto, exhibieron una caída (hoy explican el 9,3% de las ventas) y están lejos de los resultados que tuvieron hace una década, cuando superaban el 13%. Mientras que los monovolúmenes o minivan tienen una cuota menor (4,4%).

Por último, los coupés y cabriolet se mantienen estables como un grupo de nicho identificado por clientes que buscan modelos de buena performance, diseños deportivos o ediciones exclusivas.

% Participación por SubSegmentos Veh. de Pasajeros

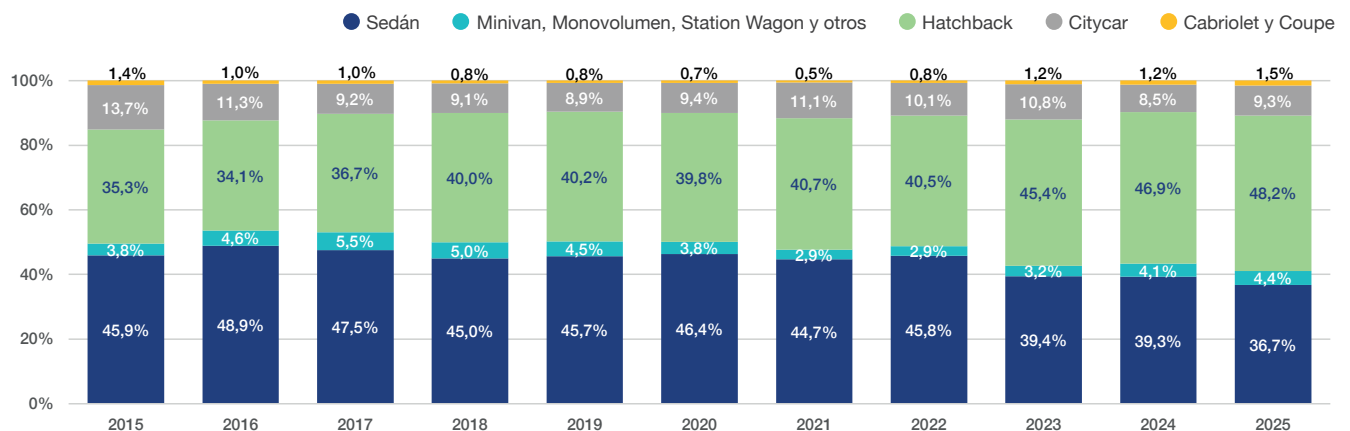


Gráfico 63: Evolución en las ventas segmento vehículos de pasajeros según subsegmento.

6.4.6.2. Vehículos SUV por subsegmento

El análisis de los distintos subsegmentos de SUV permite comprender con mayor precisión la evolución reciente del mercado de vehículos livianos y medianos, así como los cambios de los consumidores. El subsegmento de los SUV medianos que llega a tener entre 4,3 y 4,8 metros de largo ha liderado las ventas en la última década, promediando 63% de participación en este periodo. Mientras que los SUV compactos pasaron del 14% al 25% en 10 años. Incluso en 2021 y 2022 llegaron al 33%.

Por otro lado, los SUV grandes - que suelen tener tercera corrida de asientos, motores de mayor cilindrada y están pensados para familias grandes - se han mantenido estables, en torno al 7% desde 2021.

% Participación por Segmento SUV

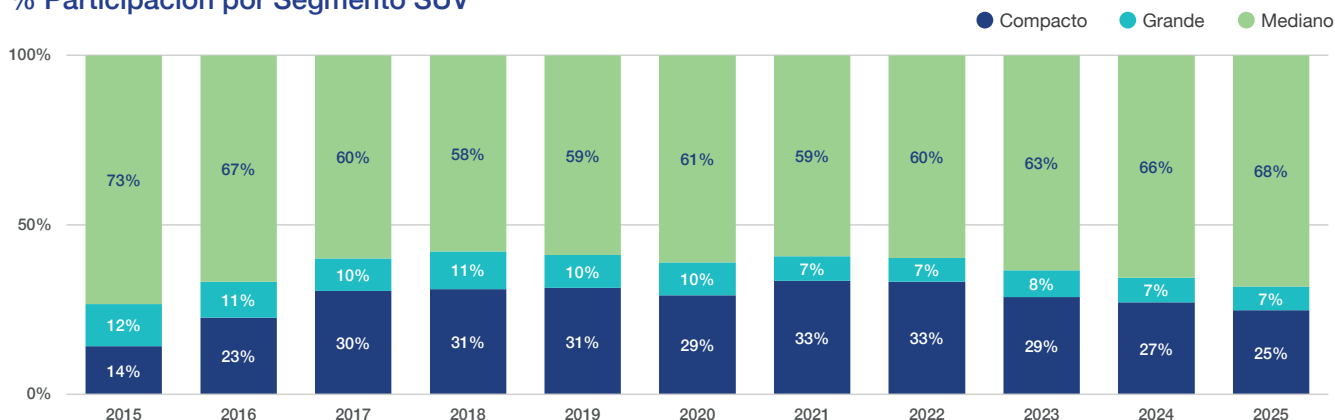


Gráfico 64: Evolución en las ventas segmento SUV según subsegmento.

6.4.6.3. Vehículos camionetas pick-up por subsegmento

Las camionetas (en su mayoría vehículos medianos) se han consolidado gracias a que cuentan con beneficios tributarios desde fines de los 80 y su rol es clave en el país.

Durante la última década, las camionetas medianas han mantenido un alto porcentaje de participación en este subsegmento, aunque en 2025 bajaron del 80% por primera vez desde 2015.

Por su parte, las camionetas pequeñas —gracias a la aparición de más modelos— alcanzaron una participación relevante en la última década, llegando a 9% en 2025.

Por último, las camionetas grandes han ganado terreno en los últimos 10 años, superando el 9% participación desde 2023 para llegar a 12% en 2025. Así el total de camionetas pick-up en Chile representa alrededor de 20% de las ventas anuales del sector automotor nacional.

% Participación por Segmento Camionetas

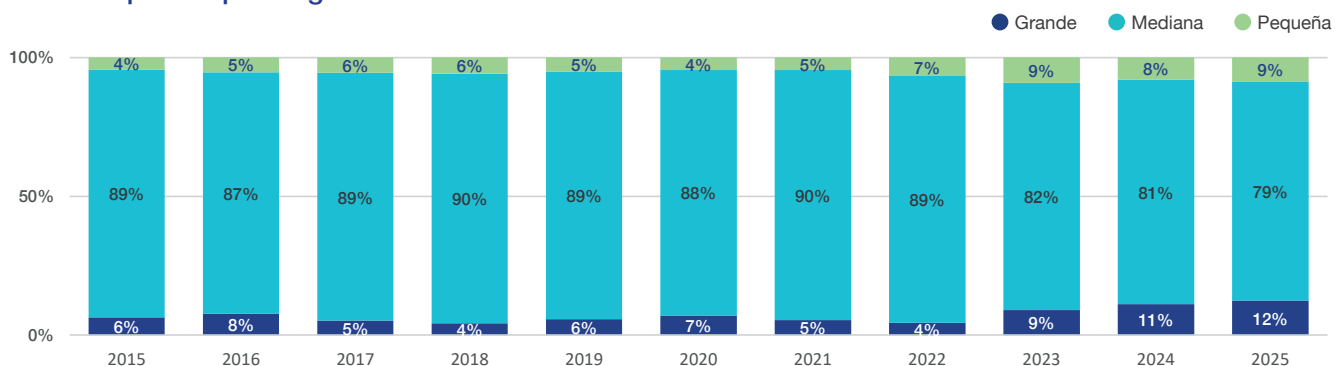


Gráfico 65: Evolución en las ventas segmento camionetas según subsegmento.

6.4.6.4. Vehículos comerciales por subsegmento

La distribución de los subsegmentos de los vehículos comerciales se ha mantenido estable en la última década. Los furgones, pese a su caída de 7 puntos, conservan su versatilidad y son los favoritos.

Mientras que los minitrucks son los que más han aumentado su participación, trepando al 36%, gracias al ingreso de nuevos competidores al subsegmento y a su versatilidad. Estos vehículos pueden ser manejados con licencia de conducir B.

El sector de las pymes es el que más ha salido favorecido con la diversidad de modelos y versiones, junto con los nuevos medios de financiamiento automotriz, como leasing, créditos y otros instrumentos para potenciar sus negocios.

% Participación por Segmento Veh. Comerciales

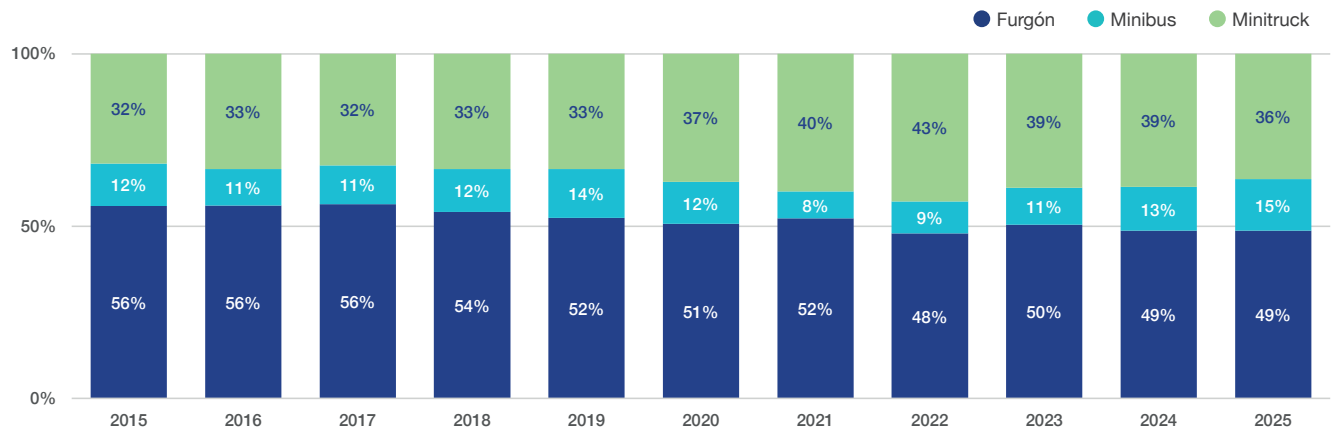


Gráfico 66: Evolución en las ventas segmento vehículos comerciales según subsegmento.

6.4.7. Tratados de Libre Comercio en el mercado automotor de Chile

Los Tratados de Libre Comercio (TLC) han sido un factor de suma relevancia para el correcto desarrollo de la economía del país, específicamente en el área de importaciones y exportaciones. De esta manera, se pueden ofrecer una gran diversidad de vehículos y marcas con precios más asequibles a los diferentes grupos socioeconómicos del país. Chile es uno de los países de mayor apertura económica a nivel mundial y se ve en la práctica al tener el 75% de los vehículos comercializados proveniente de países con los que se han firmado acuerdos o TLC.

Importación según Origen - 2025

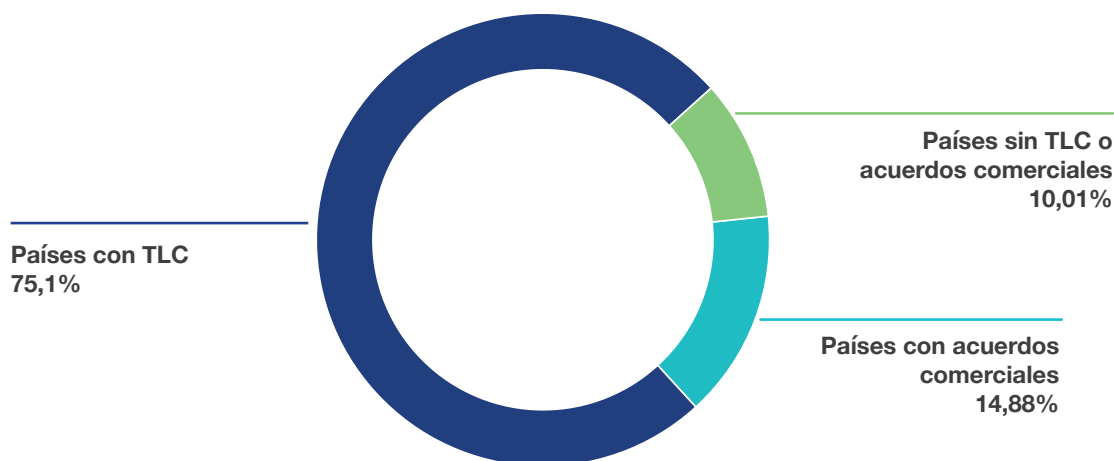


Gráfico 67: Importación de vehículos según países con tipos de acuerdos y tratados económicos.

6.4.8. Participación de mercado, según el origen

El mercado automotor chileno se caracteriza en su composición por una diversidad amplia de orígenes, debido a la política de libre mercado que ha propiciado la firma de acuerdos comerciales con prácticamente todas las regiones del mundo. Actualmente son casi una treintena de países con acuerdos los que conviven en Chile, permitiendo precios asequibles para el consumidor final que no son en ningún punto equiparables con otros países de la región.

En 2025 la potencia predominante en el origen de fabricación de los vehículos livianos y medianos vendidos en Chile resultó ser China. Un 41,4% de las unidades patentadas provino de alguna de las fábricas del gigante asiático y, en la misma línea, 32,4% de aquellas unidades llevó precisamente un logo de algún actor de ese país (es decir, origen de la marca). La diferencia se explica por aquellas marcas que, sin ser chinas, importan vehículos desde aquel origen.

En segundo lugar asoma otro país asiático: India, que se anotó con el 9,8% de las unidades livianas y medianas patentadas entre enero y diciembre, según origen de fabricación. Eso sí, a diferencia de China, el caso indio es llamativo porque, si se observa su predominancia en cuanto a origen de marca, la participación es prácticamente marginal: apenas de 0,2%.

Un caso exactamente opuesto al recién citado es el de Japón. El país del Sol Naciente ostentó 7,7% de automóviles venidos precisamente de alguna de sus matrices, pero tuvo el 26,3% de preferencia con sus marcas con sede central en el país (Suzuki, Toyota, Honda, Lexus, Mazda, Mitsubishi, Nissan, Subaru o Fuso), que vinieron de algún otro origen, como Argentina, Estados Unidos, India, Indonesia, México o Tailandia.

Participación por Origen de Marca y Fabricación Vehículos Livianos y Medianos Vendidos en Chile en 2025

Fuente: ANAC.

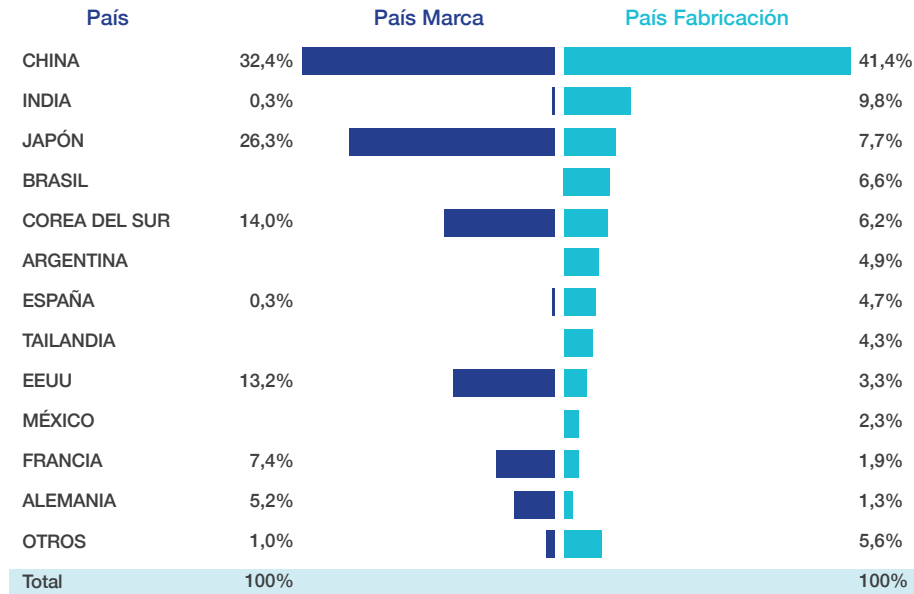


Gráfico 68: Comparativo país de origen de marca y país de fabricación.

El primer país perteneciente al Mercosur en aparecer en el listado es Brasil: el gigante sudamericano consiguió un 6,6% de participación en 2025; ello, sin tener ninguna marca de origen brasileño propiamente tal. Mientras, Corea del Sur, que contó con 6,2% de la torta en origen de fabricación, consiguió 14% por las marcas que provienen de la península: Hyundai, Kia y KGM (ex SsangYong).

Finalmente, España es el primer país europeo en participación de mercado, según origen de fabricación. Desde allí llegó 4,7% de los vehículos livianos y medianos vendidos en 2025, aunque tuvo solo 0,3% de cuota, según el origen de la marca.

6.4.9. Evolución en la última década

A continuación, se observa cómo ha ido moldeándose la composición por origen del mercado automotor chileno a partir de 2015. El gráfico evidencia la gran competencia existente en el sector, lo que pone al país como un ejemplo en la materia a nivel global.

Venta de Vehículos Livianos y Medianos en Chile

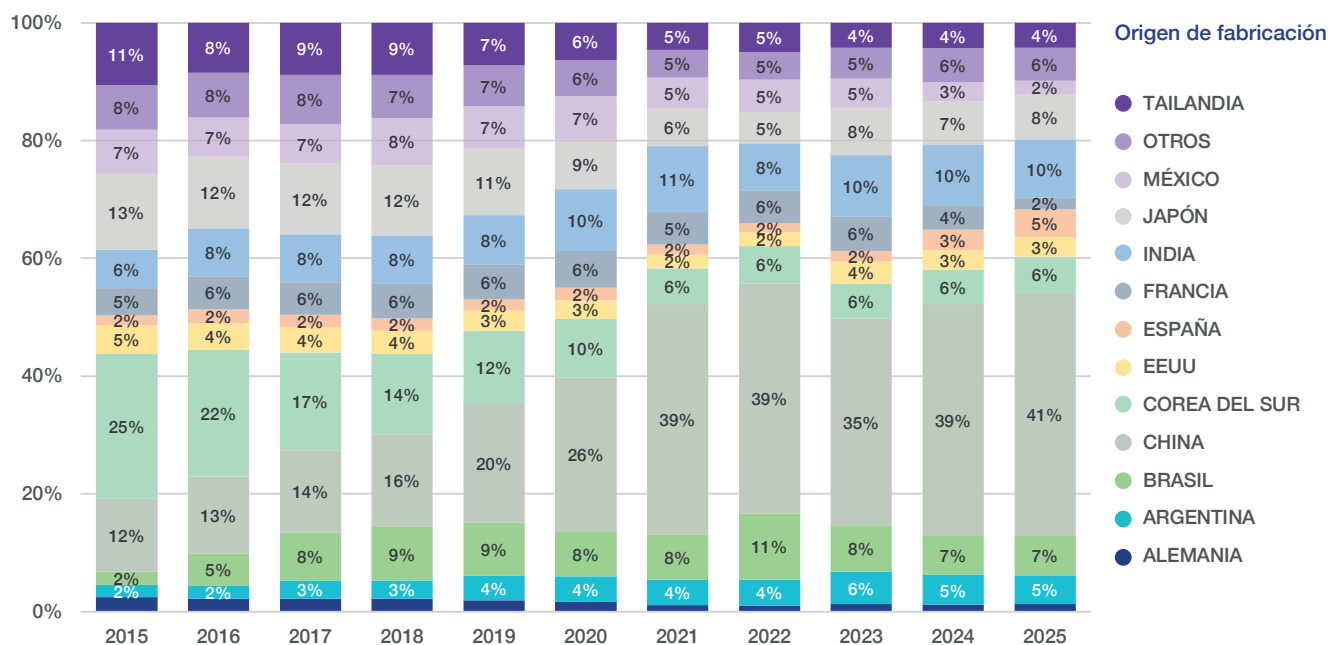


Gráfico 69: Evolución en la distribución de ventas según país de fabricación livianos y medianos.

Asimismo, se comprueba la notoriedad que alcanzó progresivamente China, que en una década pasó a más que duplicar su presencia —del 12% al 41%—, una realidad exactamente opuesta a lo que experimentaron orígenes como los de Japón y de Corea del Sur: el primero retrocedió del 13% al 8%, en tanto que su vecino lo hizo marcadamente, del 25% a solo el 6%.

El segundo origen en predominancia actualmente es India (10%), que solo cuenta con una marca presente en el país, pero que es importante matriz para marcas como Hyundai, Kia y Suzuki. El tercer lugar es para Japón, con el 8%.

6.4.9.1. Protagonismo de los orígenes de fabricación en el segmento pasajeros

En los automóviles de pasajeros propiamente tal, como sedanes y hatchback, la matriz hoy a la cabeza es India. El país peninsular manda con 38% de market share, bastante despegado de sus más cercanos perseguidores: China, con 27%, y Tailandia, España y Brasil, con el 5%.

Evolución de las Ventas por Origen en el Segmento Pasajeros

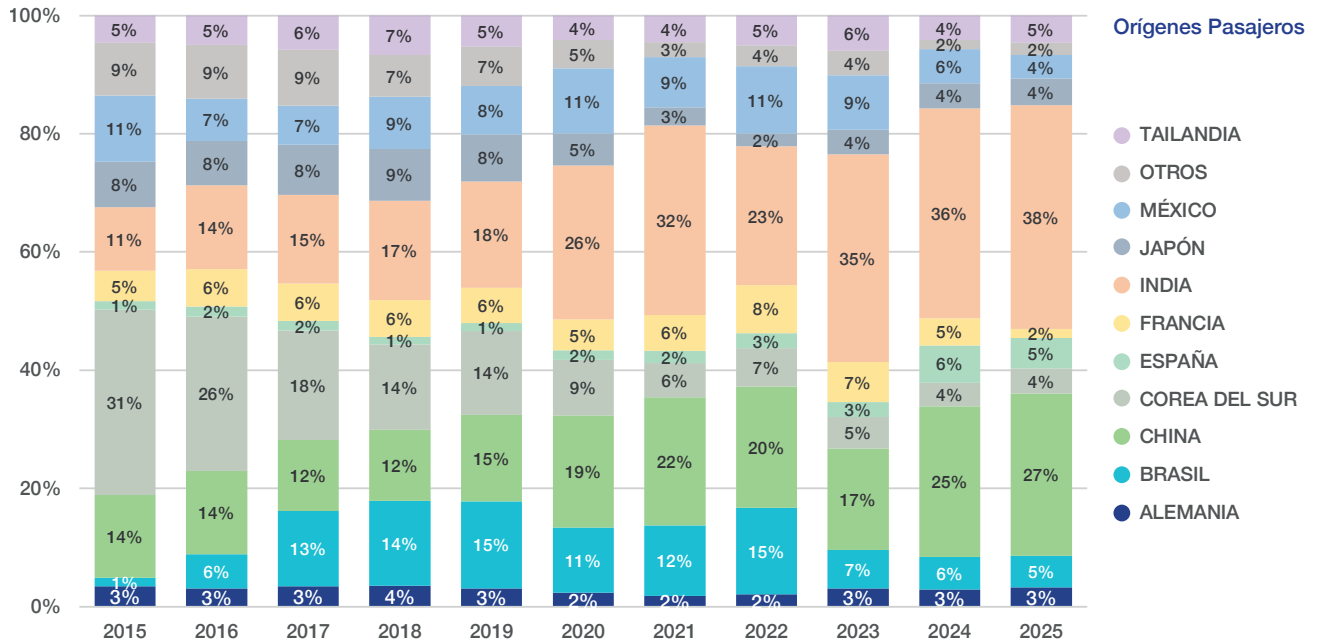


Gráfico 70: Evolución en la distribución de ventas según país de fabricación para el segmento de pasajeros.

India ha logrado en una década eclipsar la presencia surcoreana, que cayó del 31% a apenas el 4%. Por otra parte, la presencia brasileña también ha sido relevante, especialmente a partir de 2017, cuando se hizo del 13%. En 2025 volvió a posiciones secundarias, cuando solo capturó el 5%.

6.4.9.2. Protagonismo de los orígenes de fabricación en el segmento SUV

China se ha consolidado como el principal proveedor de vehículos SUV para Chile desde 2019. Si en 2015 el Dragón Asiático ostentaba apenas 9% de participación en origen, frente a los dominios de Corea del Sur y de Japón —con 22% y 32% respectivamente—, en 10 años esa porción creció hasta el 48%, con un peak en 2021 que superó el 50%. Esto quiere decir que uno de cada dos unidades SUV se embarcó en China.

Evolución de las Ventas por Origen en el Segmento SUV

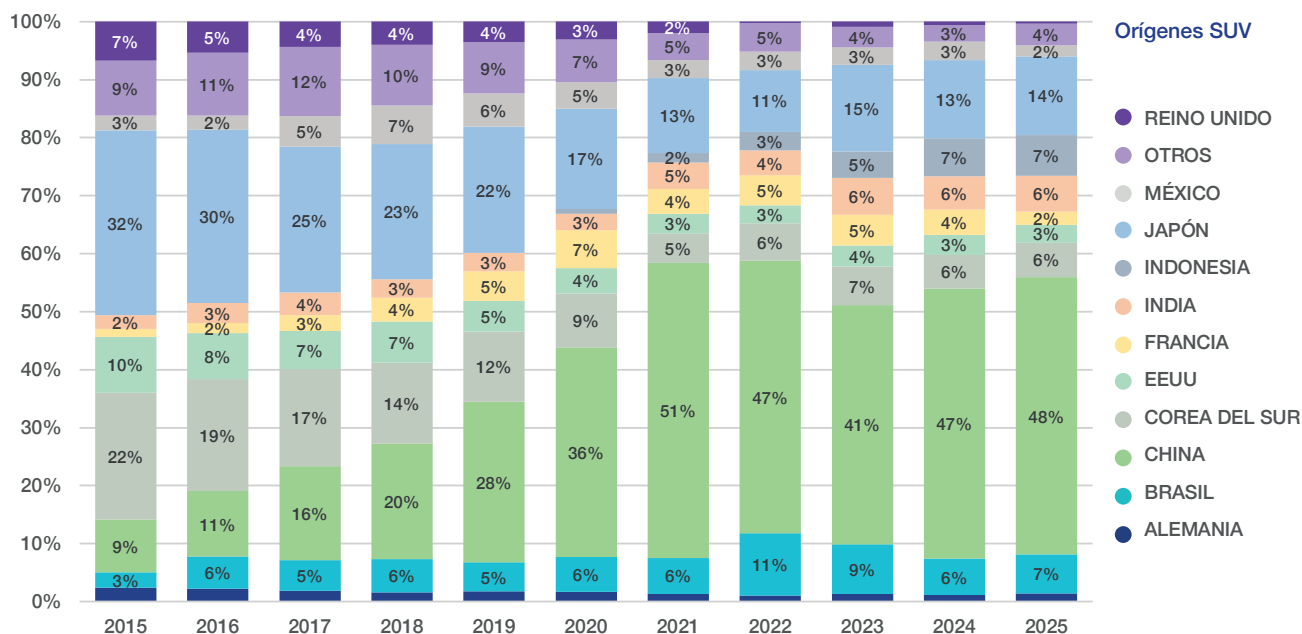


Gráfico 71: Evolución en la distribución de ventas según país de fabricación para el segmento SUV.

Siguiendo en Asia, el caso de Corea del Sur es particular: del 22% ya comentado, el país pasó en una década a comercializar apenas 6%. Japón, que también ha retrocedido, lo ha hecho de forma más pausada e incluso experimentó un repunte en 2023, cuando trepó nuevamente al 15% (un año antes tenía 11%). En la región, el origen predominante es el brasileño. El gigante del Mercosur se mantuvo estable en torno a 5% entre 2016 y 2021, trepando al 11% en 2022. A 2025 retrocedió al 7%.

6.4.9.3. Protagonismo de los orígenes de fabricación en el segmento camionetas pick-up

En el nicho de las pick-up, el origen asiático también es el preferido por los consumidores locales. En ese sentido, es China la que tiene el primer lugar. En 2025, 37% de las camionetas patentadas tuvo como matriz al gigante oriental (que hace 10 años ostentaba menos del 4%).

Evolución de las Ventas por Origen en el Segmento Camionetas

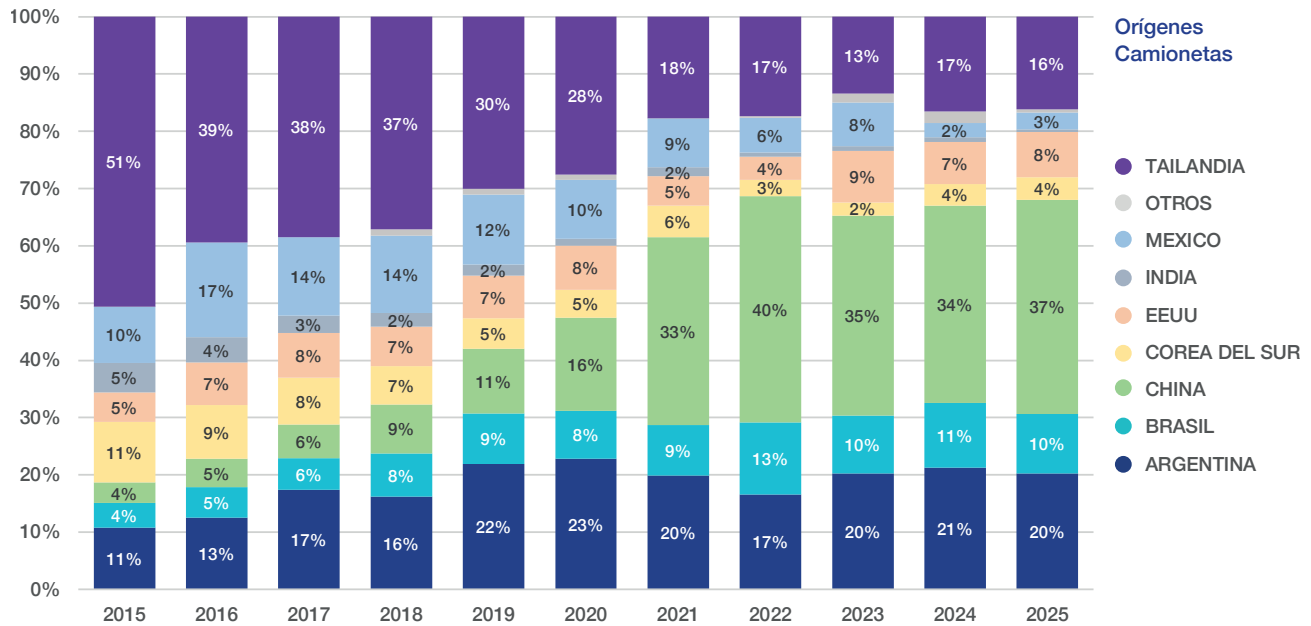


Gráfico 72: Evolución en la distribución de ventas según país de fabricación para el segmento camionetas.

El segundo origen por participación es Argentina, con 20%. La nación trasandina ganó notoriedad en la última década, que arrancó con 11% de la torta, a medida que al menos dos populares camionetas mudaron su origen allí. Por contrapartida, Tailandia, que en la última década llegó a apoderarse de más de la mitad de las colocaciones de pick-up, ahora ve reducida su porción a solo el 16%.

Otro actor de peso es nuevamente Brasil. Desde las matrices de la potencia sudamericana salen especialmente un gran número de pick-up compactas de estructura unibody o monocasco, enfocadas en un uso recreacional o de trabajo liviano. Se quedan con el 10%.

6.4.9.4. Protagonismo de los orígenes de fabricación en el segmento vehículos comerciales

En los vehículos comerciales el rol de China como productor es más relevante que en cualquier otro de los segmentos. Dicho país se queda con 40% de la participación, destacando los furgones y los llamados minitrucks de reparto urbano. Son importantes también en la distribución acumulada de la década España, Corea del Sur y Francia, con 31%, 15% y 5% a 2025.

Evolución de las Ventas por Origen en el Segmento Comerciales

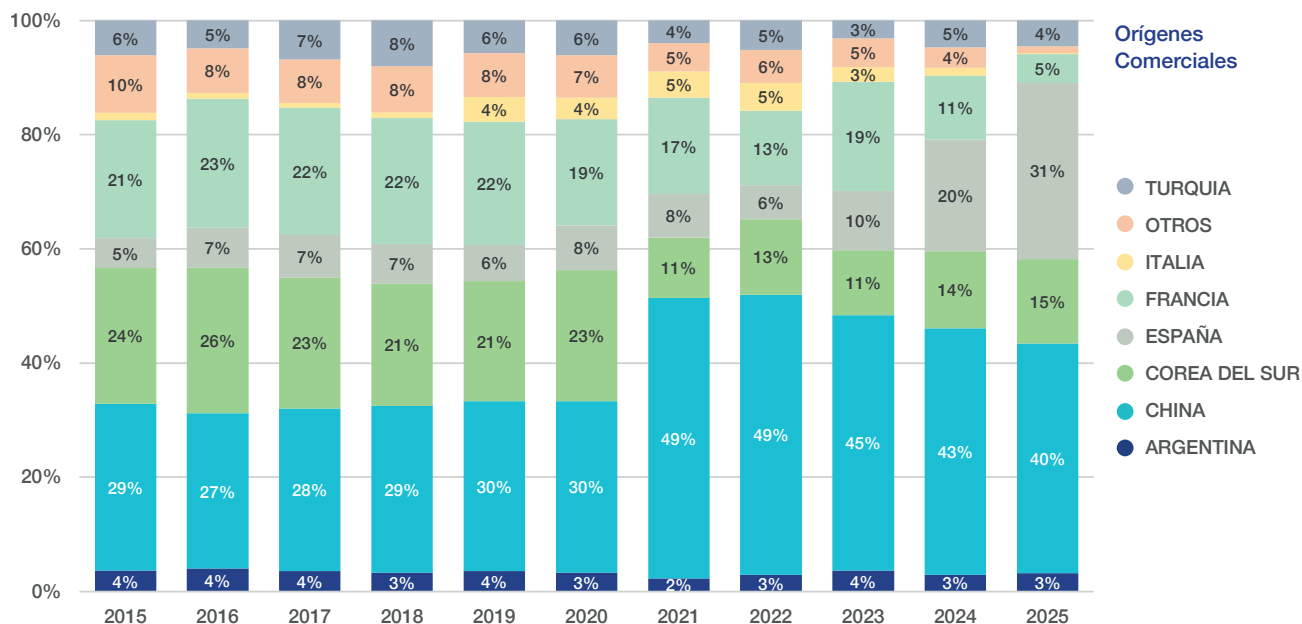


Gráfico 73: Evolución en la distribución de ventas según país de fabricación para el segmento comercial.

6.4.10. Análisis y evolución de los precios en el mercado de livianos y medianos

6.4.10.1. Precios en Chile frente a otros mercados relevantes

La comparación de precios de vehículos entre distintos países es un ejercicio complejo, influido por factores estructurales como los regímenes tributarios, el nivel de competencia en el mercado, los costos logísticos, la distribución del ingreso y, sobre todo, el poder adquisitivo de la población, entre otros. Aun así, resulta útil observar ciertas tendencias a partir de los precios de lista (sin considerar bonos, promociones ni financiamiento) que, para el ejercicio, serán expresados en dólares estadounidenses como base común.

El siguiente análisis se enfoca exclusivamente en los precios públicos de venta de un modelo equivalente, homologado, correspondiente al segmento de pasajeros ofrecido en diversos mercados, reconociendo que las versiones pueden variar levemente en sus configuraciones. A pesar de ello, las versiones consideradas mantienen equivalencia en términos de motorización, prestaciones, seguridad y confort general.

Al revisar los precios a público, se observa que el país con el valor más bajo es Chile, con aproximadamente 29.100 dólares, seguido de cerca por México (29.400 dólares) y Perú (31.000 dólares). Más arriba se ubican Argentina (32.400 dólares) y Colombia (32.400 dólares), mientras que en el extremo superior del rango se encuentran Brasil (34.100 dólares) y países de la zona euro, con un valor estimado de 36.700 dólares.

Precio de lista por país (en USD) para un mismo vehículo equivalente

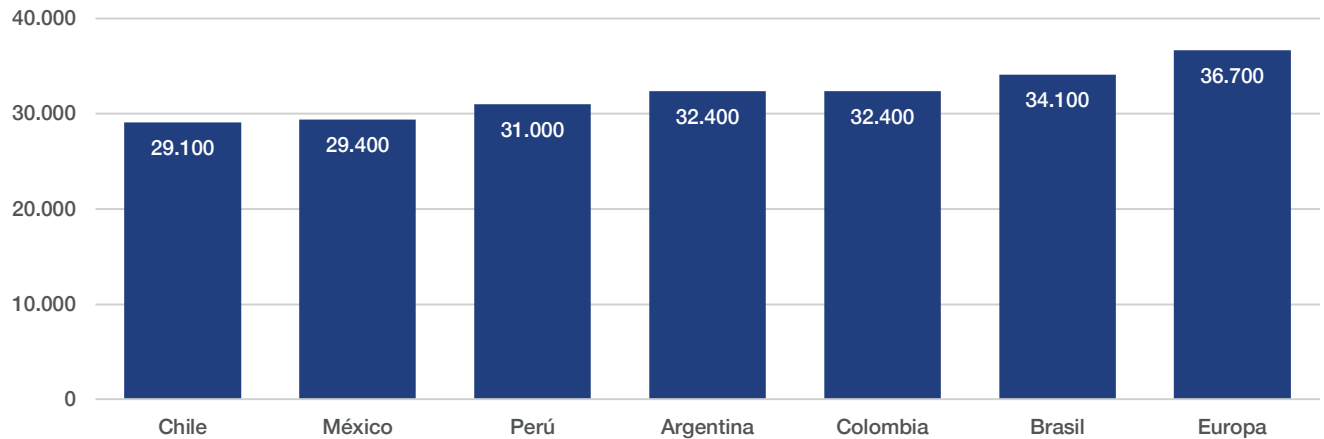


Gráfico 74: Comparativo precios vehículo similar entre diferentes países / **Fuente:** Elaboración propia.

Este contraste resulta interesante si se considera que algunos de los países, como Brasil y México, cuentan con plantas de ensamblaje locales, mientras que Chile, que importa el 100% de los vehículos que se comercializan y con una ubicación geográfica distante de los centros de producción, logra ofrecer precios más competitivos. Esto refleja cómo políticas comerciales abiertas y una alta competencia interna pueden influir positiva y significativamente en el precio final para el consumidor.

6.4.10.2. Factores claves en la composición del precio y valor promedio en el mercado de vehículos livianos y medianos

El valor de cualquier bien en el mercado está determinado por una serie de factores transversales y otros específicos que no responden solo a la lógica simple de oferta y demanda y, en el caso del sector automotor, hay una suma de costos estructurales y nuevos estándares tecnológicos y de emisiones que han ido configurando productos más complejos y seguros. En el plano transversal a toda la economía, destacan los cambios tributarios e impuestos específicos (como el Impuesto Verde), el aumento de costos laborales y previsionales (ingreso mínimo y cotizaciones obligatorias al alza) y un tipo de cambio más caro para el país, dado el debilitamiento del peso frente al dólar durante la última década. Todo ello encarece directamente la importación de vehículos y sus componentes.

A esto se suman factores propios del rubro. La crisis de seguridad y delincuencia ha obligado a reforzar la seguridad tanto en los vehículos (inmovilizadores, dispositivos antirrobo) como en los puntos de venta y almacenamiento (seguros más altos, vigilancia, infraestructura de protección), costos que inevitablemente se trasladan en al menos una porción al precio final. En paralelo, Chile ha avanzado hacia normativas de seguridad y emisiones más exigentes: obligatoriedad de control electrónico de estabilidad (ESP), airbags en vehículos comerciales, ISOFIX, ABS, sistemas de protección al ocupante y la adopción de estándares

medioambientales como Euro 6b y 6c, entre otras. También la Ley de Eficiencia Energética impone metas y reportes que requieren sistemas de medición, certificaciones y desarrollos tecnológicos adicionales, incorporando costos de ingeniería y de cumplimiento para las marcas. Todas estas mejoras en términos de seguridad y medioambientales son positivas, pero también implican un mayor costo y trabas dentro de la organización del importador.

Por el lado de la demanda, el consumidor chileno exige hoy más tecnología y confort: pantallas táctiles, conectividad avanzada, asistentes a la conducción (ADAS), sensores y cámaras se han transformado en equipamiento habitual. Así, mientras el precio de un producto simple —como el limón— puede subir casi exclusivamente por variaciones de oferta o clima, pero sigue siendo del mismo color y dando la misma cantidad de jugo, el automóvil es un sistema de ingeniería en evolución continua. Un modelo del año 2000 no es comparable con uno de 2025 en seguridad, eficiencia y tecnología. El resultado es un mercado altamente competitivo, con múltiples orígenes y marcas, que ofrece mejores productos, pero inevitablemente a un costo mayor debido a la suma de requisitos regulatorios, tecnológicos y económicos que hoy definen al sector automotor.

Para el caso de Chile, entre 2015 y 2025 el precio promedio de los vehículos livianos y medianos en Chile pasó de cerca de \$21,4 millones a \$26,5 millones, reflejando la combinación de factores macroeconómicos, tributarios, normativos y tecnológicos influenciados por lo descrito anteriormente. Esto ha implicado que los consumidores acceden a automóviles con seguridad de última generación (ESP, ABS, múltiples airbags), tecnologías de asistencia y antirrobo, estándares medioambientales avanzados (Euro 6c o superior), el desarrollo de nuevas líneas de fabricación para vehículos de nuevas energías, desde híbridos y hasta eléctricos, más un alto nivel de confort y conectividad, con pantallas táctiles y sistemas multimedia hasta asistentes de conducción y climatización digital, mejorando notablemente la experiencia de uso, la eficiencia y la protección de sus ocupantes.

Venta en Pesos Dic. 2025 (\$MM)

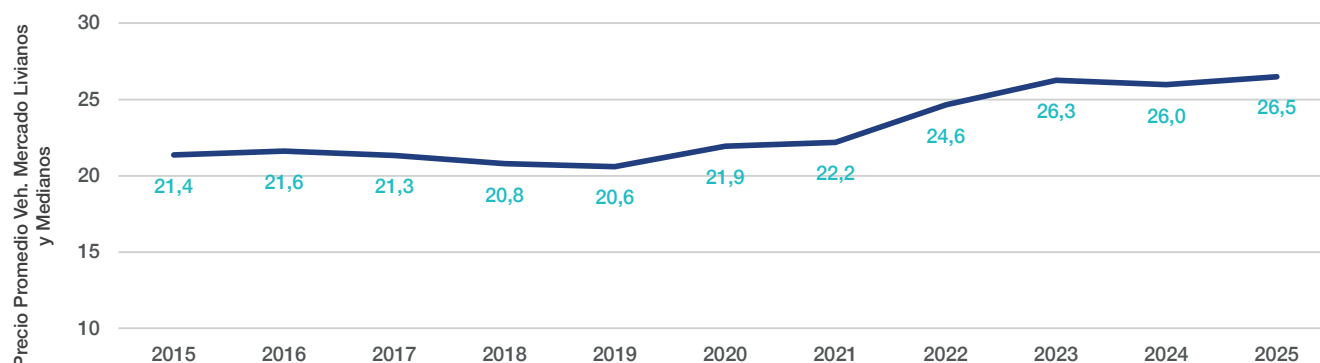


Gráfico 75: Evolución precios reales mercado de livianos y medianos.

Nota: Los precios indicados corresponden a valores promedio, obtenidos en base a publicaciones en medios y sitios web, sin bonos, acciones comerciales ni descuentos aplicados. Valores a pesos de diciembre 2025.

A partir de 2020, además, se registró un aumento en los precios, producto de la disrupción de las cadenas de suministro internacionales debido a la pandemia del Covid-19. La escasez de unidades a escala global, sumada al encarecimiento de los costos navieros y logísticos, aceleró la curva de precios en los años siguientes. Este fenómeno tuvo un alcance mundial.

Pese a este escenario, el mercado chileno se mantiene altamente competitivo, con más de 80 marcas automotrices presentes en 2025, y vehículos provenientes de casi 30 países de origen, lo que ha permitido amortiguar, en parte, la dificultad de liberar productos automotrices competitivos para nuestro país y continuar ofreciendo una diversidad de opciones para distintos segmentos de consumidores.

6.4.10.3. Precios por segmento

El análisis por segmentos revela diferencias claras en la evolución de los precios, influenciadas por factores como el necesario cambio normativo en emisiones y seguridad que enfrentaron en los últimos años, la exigencia de mayor equipamiento por parte del consumidor y los avances tecnológicos. Las camionetas pick-up destacan como el segmento de mayor valor promedio, alcanzando los \$36 millones en 2025, mismo año en que la mayoría de la venta correspondió a modelos Euro 6 o equivalente. Este incremento se explica no solo por sus capacidades como herramienta de trabajo, sino también por su creciente uso recreacional y familiar, lo que ha impulsado mejoras significativas en materia de confort, seguridad y conectividad.

En el caso de los SUV, se observa una estabilización de precios, con un valor promedio de \$25,8 millones en 2025 (mostrando una baja en el precio durante los años 2024 y 2025), consolidándose como un segmento que combina versatilidad, diseño y tecnología en una categoría en que hay una alta competencia. Por su parte, los vehículos de pasajeros muestran un valor promedio de \$18,8 millones, reflejo de una amplia oferta que abarca desde modelos más compactos como citycars y hatchbacks hasta sedanes u otros vehículos de mayor tamaño, adaptándose a las distintas necesidades de los usuarios. Estos también han debido enfrentar un cambio tecnológico importante y se han constituido en muchos casos en modelos de nicho, ediciones limitadas, de mayor performance y equipamiento. Finalmente, los vehículos comerciales mantienen una trayectoria más estable, pero asociada principalmente a las exigencias normativas y a la incorporación progresiva de tecnologías que mejoran la eficiencia y seguridad operativa.

Todos estos segmentos sufrieron una actualización en su normativa de seguridad implementada desde el año 2022, lo que naturalmente explica en parte esta variación al alza. También a todos ellos aplicó la nueva norma Euro 6b desde marzo 2023, y en muchos casos se decidió actualizar la motorización a Euro 6c o superior directamente. No obstante, estos valores promedio, el sector automotor se caracteriza por una gran variedad de oferta de vehículos “desde”, a precios que comienzan en los \$7.500.000 en adelante, pero siempre cumpliendo las normativas de seguridad exigidas y más.

Precio Promedio en Pesos Dic. 2025 (\$MM) por Segmentos

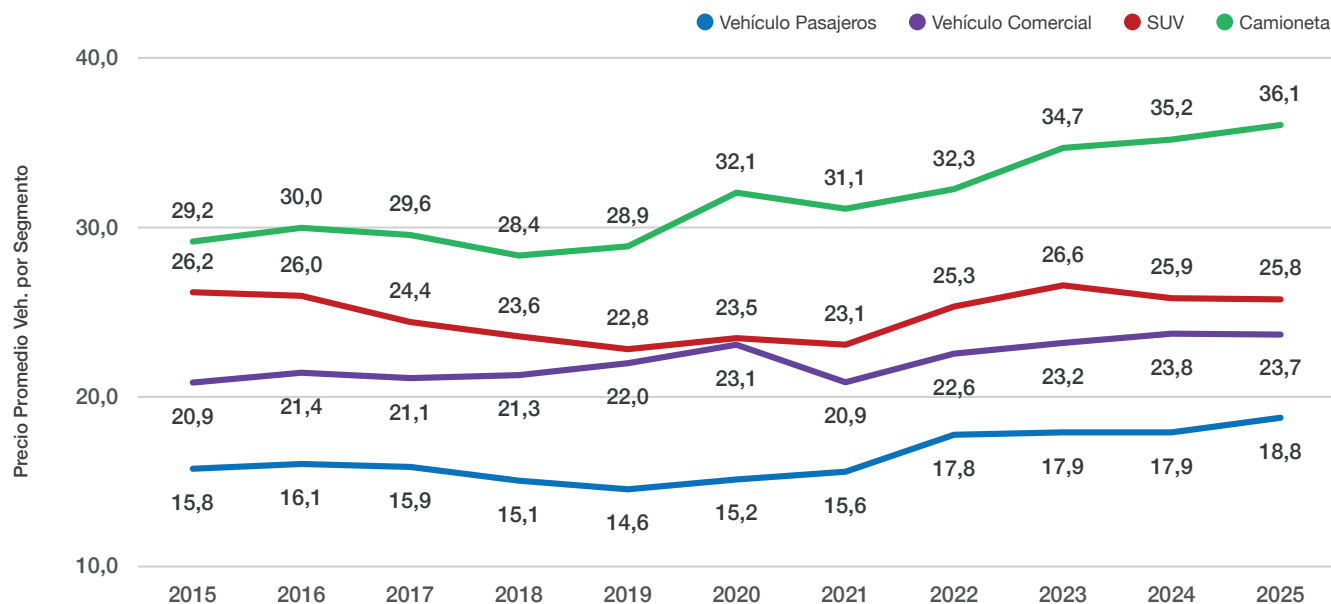


Gráfico 76: Evolución de los precios promedios según segmento.

6.4.10.4. Distribución de las ventas por rangos de precios – total mercado

Este gráfico da cuenta de cómo ha ido evolucionando la pirámide de precios del mercado automotor chileno. Si en 2015 el grueso de los autos que se vendía estaba en los tramos de menos de \$12 y de \$12 a 16 millones, en 2025 los tramos de \$12 a \$16 y de \$16 a \$20 millones pasaron a ser los que concentran las mayores tasas de ventas.

El incremento de los precios responde a variados motivos, destacando, por un lado, el cumplimiento de nuevas normativas en seguridad y emisiones que ha obligado a incorporar equipamientos que anteriormente eran opcionales, como control electrónico de estabilidad (ESP), airbags múltiples o sistemas de frenos, entre otros, elevando el estándar mínimo exigido por la regulación chilena. Por otro lado, los vehículos han experimentado una fuerte evolución tecnológica y de confort, integrando elementos como pantallas táctiles, pantallas de infoentretenimiento con sistemas Android Auto o Apple CarPlay, asistentes de mantenimiento en carril, cámaras de asistencia al manejo, conectividad avanzada y asistentes a la conducción, que han pasado a formar parte del equipamiento base en muchos modelos. Esta combinación de mayor exigencia normativa y mayor sofisticación tecnológica ha impactado en la estructura de precios del mercado, en Chile y otras partes del mundo.

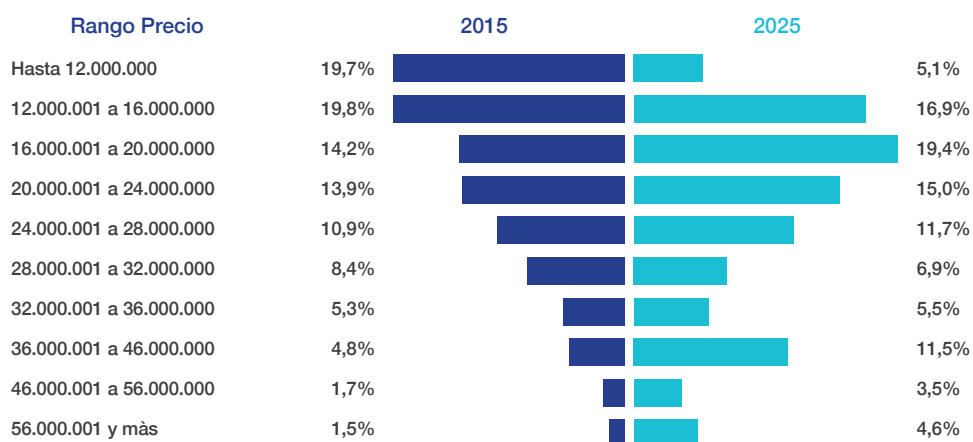


Gráfico 77: Comparativo precios promedios agrupados 2015 y 2025.

6.4.10.5. Distribución de las ventas por rangos de precios – segmento de vehículos de pasajeros

En el segmento de vehículos de pasajeros, se observa una clara reconfiguración de la distribución por rangos de precio en la última década. Mientras que en 2015 predominaban las ventas de menos de \$12 millones (36,7%), en 2025 ese protagonismo se desplazó hacia el tramo de \$12 a \$16 millones, que concentró el 35% de las ventas. Este rango se ha consolidado como el principal punto de acceso al mercado, agrupando una amplia oferta de modelos que equilibran precio, eficiencia y equipamiento, lo que lo convierte en la preferencia del consumidor del segmento.

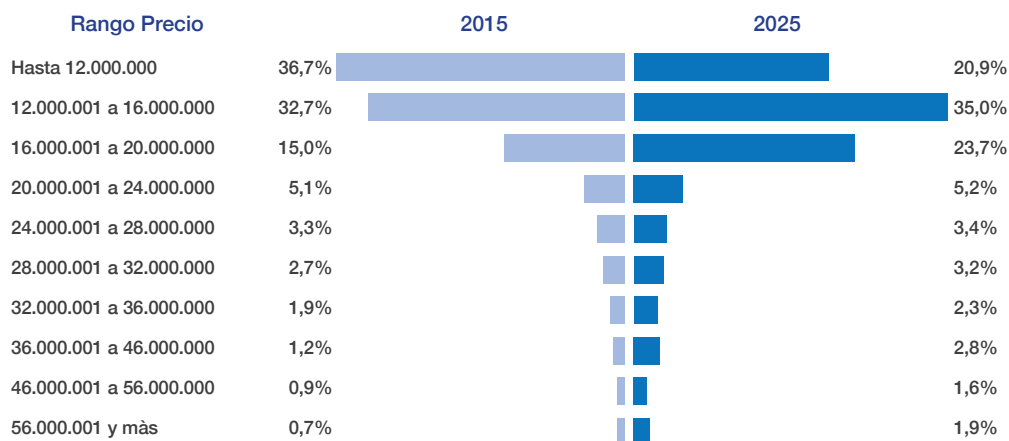


Gráfico 78: Comparativo precios promedios agrupados 2015 y 2025 en segmento vehículos pasajeros.

6.4.10.6. Distribución de las ventas por rangos de precios – segmento de vehículos SUV

El análisis de la distribución de ventas por rangos de precios en el segmento SUV revela una transformación relevante en la estructura del mercado. En 2015, el tramo con mayor participación correspondía a los \$20 a \$24 millones, con 26,9% de las ventas, mientras que en 2025 esa posición la ocupa el rango de \$16 a \$20 millones, con 24,6%. Este desplazamiento hacia un tramo de precio levemente inferior evidencia cómo la alta competencia del sector ha favorecido al consumidor, permitiendo acceder a modelos mejor equipados y más tecnológicos a precios relativamente más competitivos, sin sacrificar calidad ni prestaciones.

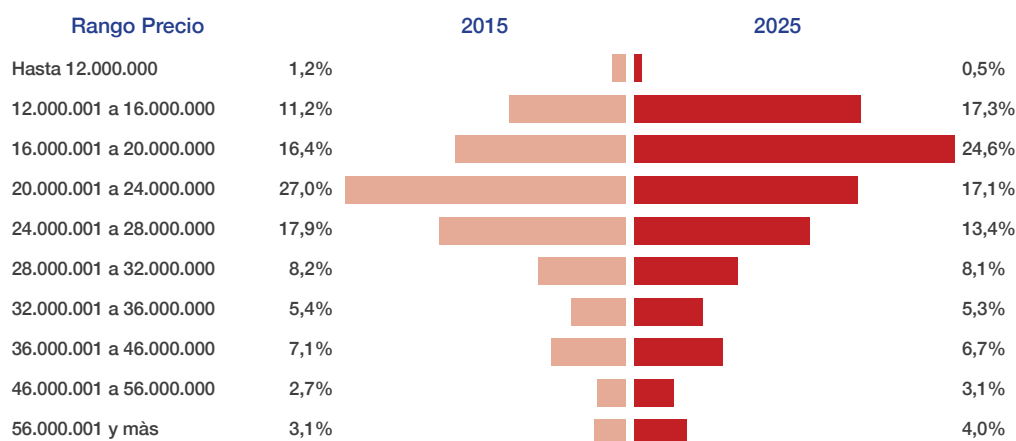


Gráfico 79: Comparativo precios promedios agrupados 2015 y 2025 en segmento SUV.

Por otro lado, la distribución equilibrada en varios tramos de precio, tanto en 2015 como en 2025, demuestra que el mercado de SUV ha logrado construir una oferta diversa y bien orientada, capaz de responder a las diferentes necesidades y presupuestos de los usuarios. Desde opciones de entrada con enfoque urbano hasta versiones más completas, familiares o con capacidades off-road, el segmento muestra una visión amplia que permite atender múltiples perfiles de uso, lo que explica su consolidación como el más popular del mercado chileno.

6.4.10.7. Distribución de las ventas por rangos de precios – segmento de vehículos de camionetas pick-up

La distribución de ventas a lo largo de todos los rangos de precio confirma que las camionetas han evolucionado desde ser principalmente una herramienta de trabajo para convertirse también en vehículos de ocio y vida recreativa, con la llegada de motorizaciones más eficientes, mejor equipamiento en seguridad y confort; y por tener Chile un marcado incentivo al uso de la camioneta en general. Aunque el precio promedio ha aumentado, el mercado mantiene una oferta amplia en todos los segmentos. Este incremento se explica principalmente por la llegada de versiones mejor equipadas en confort y prestaciones, en contraste con 2015, cuando predominaban configuraciones con enfoque en el trabajo.

En los primeros seis rangos de precio, se observa una caída notoria en el tramo de \$28.000.001 a \$32.000.000 (de 26,7% a 5,7%). En contraste, el rango de \$36.000.001 a \$46.000.000 muestra un repunte de 12,2% a 29,6%, reflejando un interés creciente por versiones de gama media con mayor equipamiento.

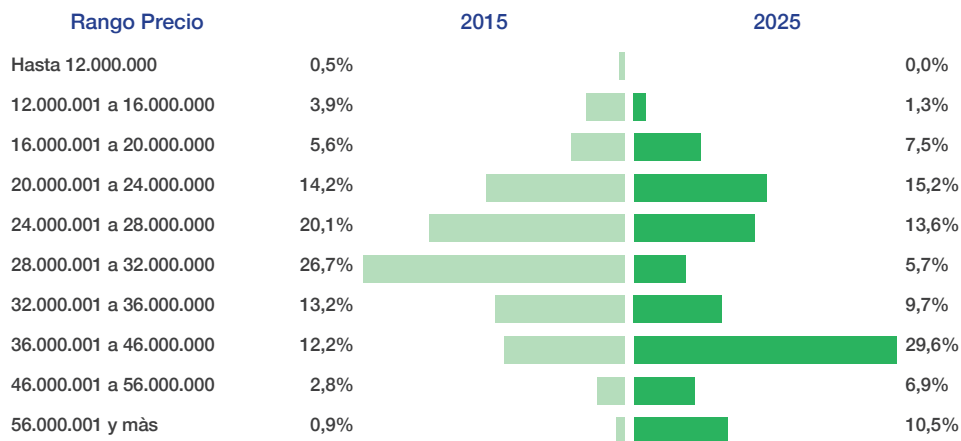


Gráfico 80: Comparativo precios promedios agrupados 2015 y 2025 en segmento camionetas.

6.4.10.8. Distribución de las ventas por rangos de precios – segmento de vehículos comerciales

En el segmento de vehículos comerciales, los datos muestran una mayor dispersión en los rangos de precios durante 2025 en comparación con 2015, lo que refleja un cambio estructural en la oferta disponible. Esta diversificación ha sido impulsada por la entrada de nuevos competidores y la incorporación de tecnologías más avanzadas, tanto en motorización como en seguridad, rendimiento y conectividad. Hoy conviven en el mercado una amplia gama de soluciones, que incluyen furgones, minitrucks y minibuses, con distintas configuraciones y capacidades, lo que permite cubrir desde necesidades logísticas básicas hasta operaciones más complejas o especializadas. Además, el segmento ha sido clave para la introducción de nuevas tecnologías —como ocurrió con los vehículos eléctricos— que encontraron en el transporte comercial un espacio ideal para iniciar su masificación.

En este contexto, los vehículos comerciales no solo son una herramienta esencial para el funcionamiento diario de miles de empresas, sino que también se han consolidado como un motor del desarrollo económico. A comienzos de 2023, se publicó la más reciente exigencia de seguridad para este tipo de vehículos, comenzando las marcas desde entonces con la implementación de diversos elementos.

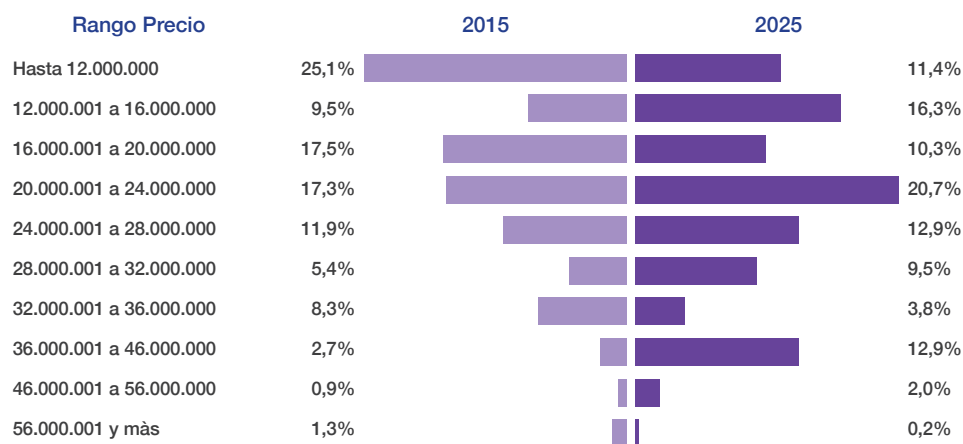


Gráfico 81: Comparativo precios promedios agrupados 2015 y 2025 en segmento vehículos comercial.

6.4.11. Tipo de combustible de vehículos livianos y medianos

En cuanto a la distribución por tipo de combustible entre los vehículos de motorización térmica, la distribución ha sido estable a lo largo de la última década. Los vehículos bencineros siempre se han movido entre el 72% y el 73% de proporción, en tanto que los diéseles han estado entre el 27% y el 28%. Incluso con las ventas históricas post pandemia esta composición siguió la tendencia.

Venta de Vehículos Livianos y Medianos en Chile

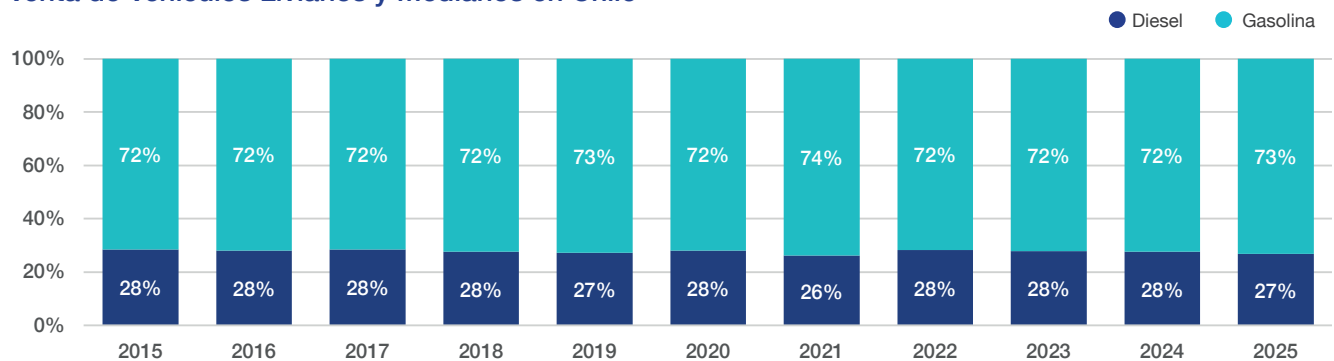


Gráfico 82: Evolución de las ventas por tipo de combustible – mercado de livianos y medianos.

Como se verá en los gráficos siguientes, automóviles y SUV tiran el carro de la participación de los gasolineros; en tanto que comerciales y camionetas lo hacen con las motorizaciones diésel.

Segmento Vehículo Pasajeros

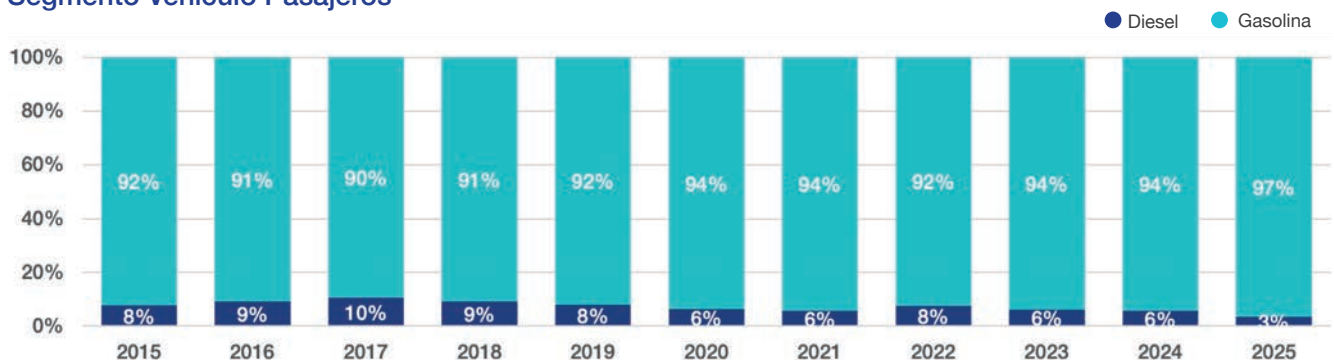


Gráfico 83: Evolución de las ventas por tipo de combustible – Segmento de pasajeros.

Segmento SUV

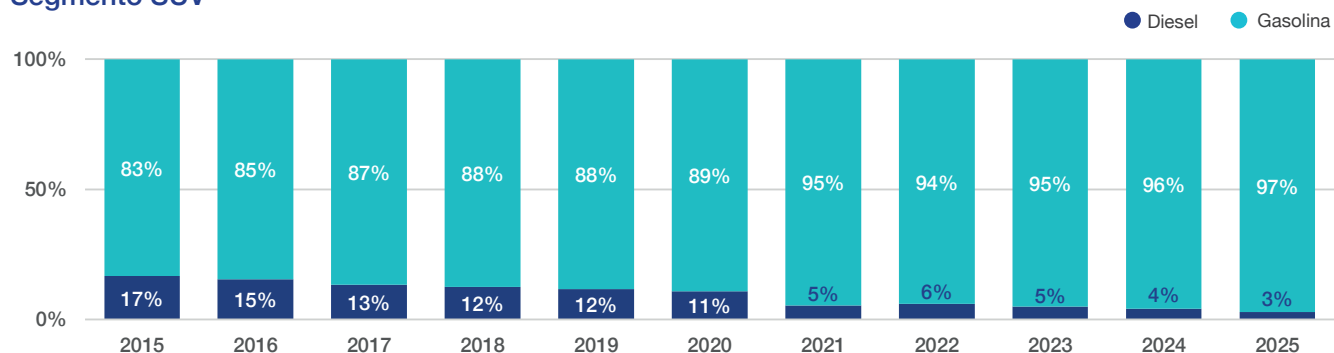


Gráfico 84: Evolución de las ventas por tipo de combustible – Segmento SUV.

Segmento Camionetas

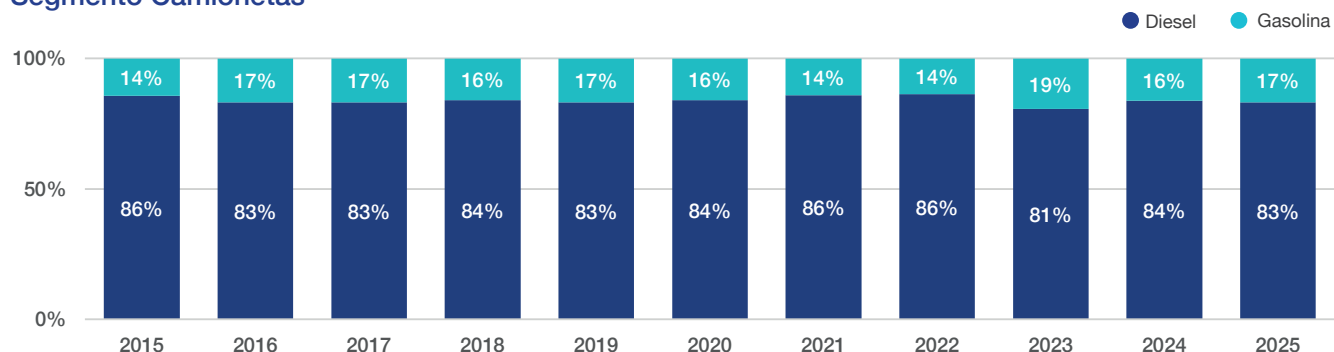


Gráfico 85: Evolución de las ventas por tipo de combustible – Segmento camionetas.

Segmento Vehículos Comerciales

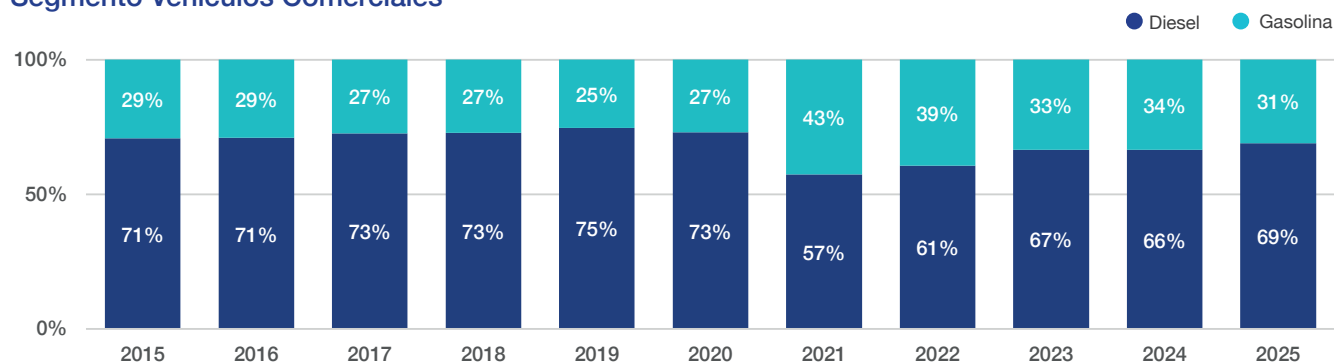


Gráfico 86: Evolución de las ventas por tipo de combustible – vehículos comerciales.

6.4.12. Ventas por tipo de tracción

En lo relativo al sistema de tracción de los vehículos livianos y medianos durante la última década, se aprecia un avance de los 4x4 o All Wheel Drive en 2025, que llegaron al 24% de participación, frente al 16% a 21% que ostentaron entre 2015 y 2022.

Venta Vehículos Livianos y Medianos en Chile

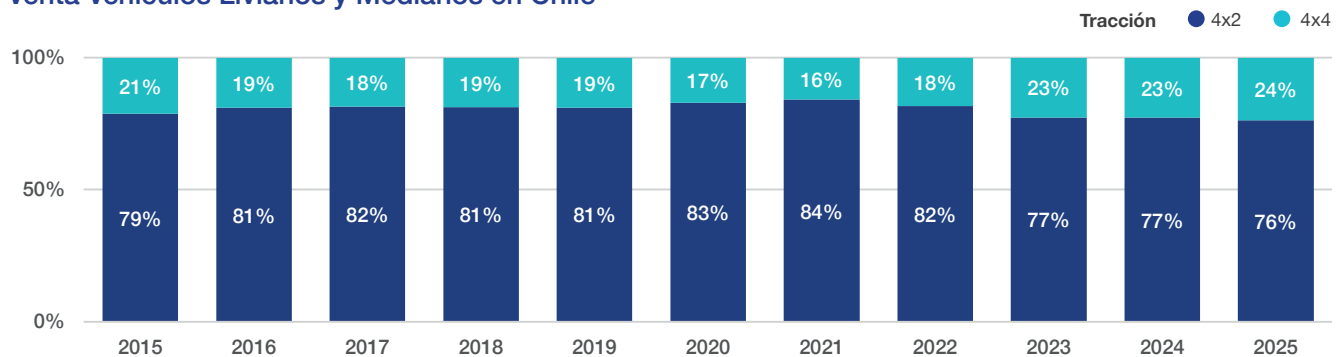


Gráfico 87: Evolución de las ventas por tipo de combustible – mercado de livianos y medianos.

Este fenómeno se explica por el crecimiento en la demanda de camionetas y SUV de doble tracción, una tendencia que refleja el cambio global post-pandemia hacia la preferencia por vehículos más preparados para la aventura y actividades al aire libre durante el fin de semana, además de la utilización de estos vehículos como herramienta de trabajo los días hábiles de la semana. En el caso de las camionetas, la evolución ha sido notable: mientras que en 2015 la distribución entre versiones 4x2 y 4x4 era 57% y 43% respectivamente, para 2025 las versiones 4x4 dominaron el mercado con 67% de participación.

Segmento Camionetas

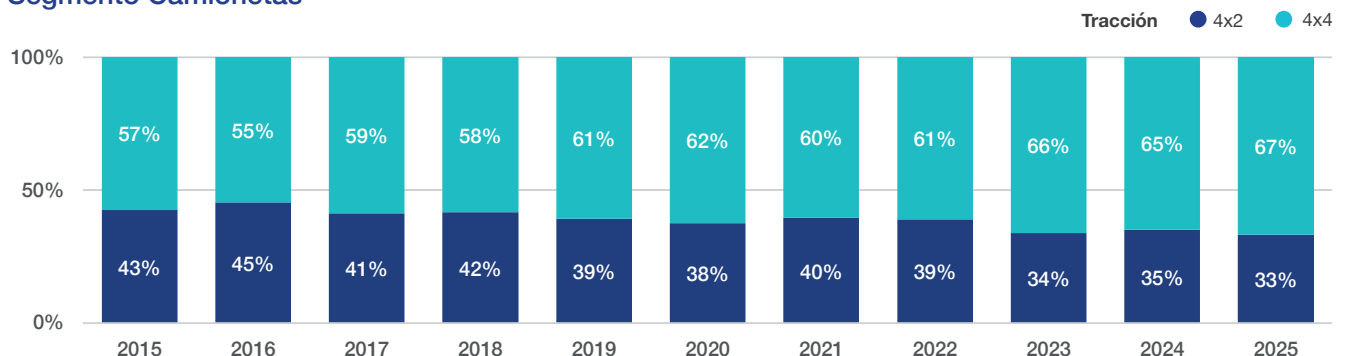


Gráfico 88: Evolución de las ventas por tipo de combustible – segmento camionetas.

En el segmento de los SUV, la participación de las versiones 4x4 cayó significativamente, pasando del 39% en 2015 al 18% en 2025. Sin embargo, al analizar el período entre 2023 y 2025, se observa un leve repunte en la preferencia por este tipo de tracción.

Segmento SUV

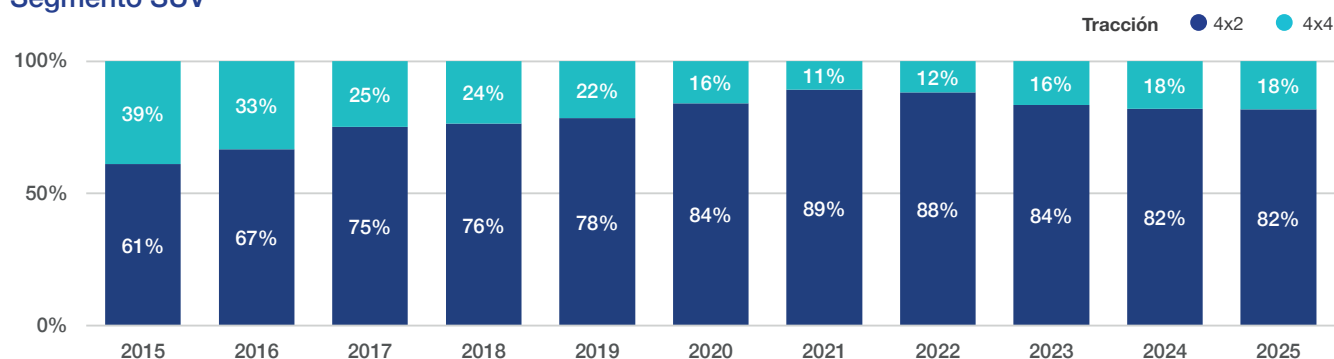


Gráfico 89: Evolución de las ventas por tipo de combustible – segmento SUV.

6.4.13. Tipo de transmisión

En cuanto a tipos de transmisión, la tendencia de la última década muestra un cambio significativo en las preferencias del mercado: los vehículos equipados con caja automática han ido ganando terreno frente a los de transmisión manual. En 2015, los automóviles con transmisión manual dominaban ampliamente el mercado, representando el 76% de las ventas, mientras que los automáticos apenas alcanzaban el 24%. Sin embargo, para 2025, la situación ha cambiado pues los vehículos automáticos aumentaron su participación al 48%.

Venta Vehículos Livianos y Medianos en Chile

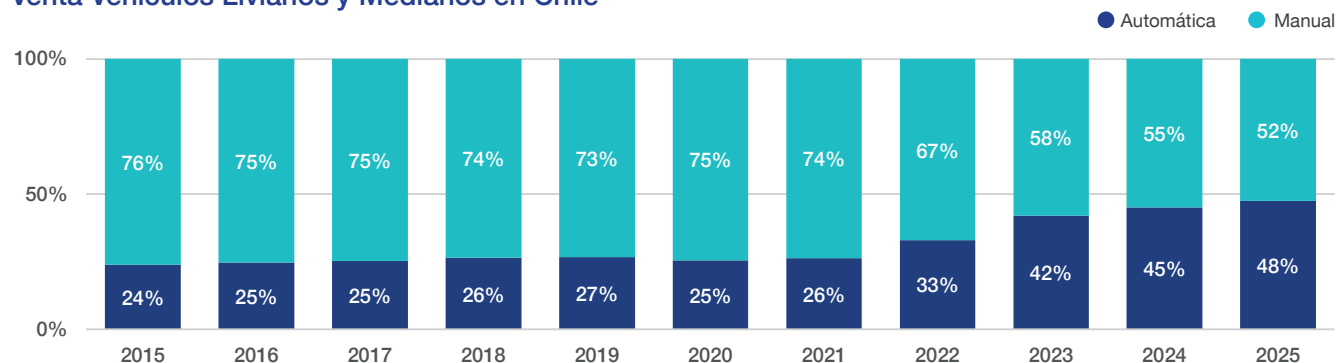


Gráfico 90: Evolución de las ventas por tipo de transmisión – mercado de livianos y medianos.

La principal justificación está dada por la eficiencia alcanzada en las motorizaciones automáticas, muchas veces asociada a mecanismos start-stop o desconexión de cilindros a altas velocidades y distintos mecanismos de eficiencia energética. Estas cifras nuevamente están en línea con las tendencias globales de los mercados y dicen relación con la facilidad de los fabricantes por incluir elementos de seguridad, que son más propios de vehículos automáticos que de los manuales (entiéndase frenado autónomo de emergencia, control crucero adaptativo, etc.).

6.4.14. Inclusión de tecnologías en seguridad y confort

Algo anteriormente explicado sobre el incremento de precios de los vehículos livianos y medianos tenía que ver con la inclusión de nuevas tecnologías. A continuación, se presenta cómo ha ido cambiando la composición de los vehículos patentados año a año, según la integración de diversos elementos de seguridad activa y también de confort.

Sensor Lluvia - Vehículos Livianos y Medianos en Chile

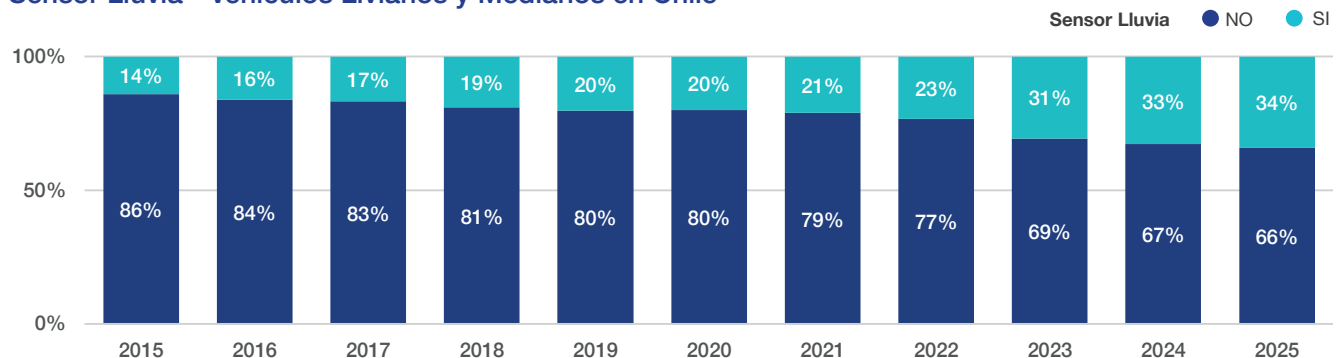


Gráfico 91: Evolución de las ventas con sensor de lluvia – mercado de livianos y medianos.

Sistema de Frenos - Vehículos Livianos y Medianos en Chile

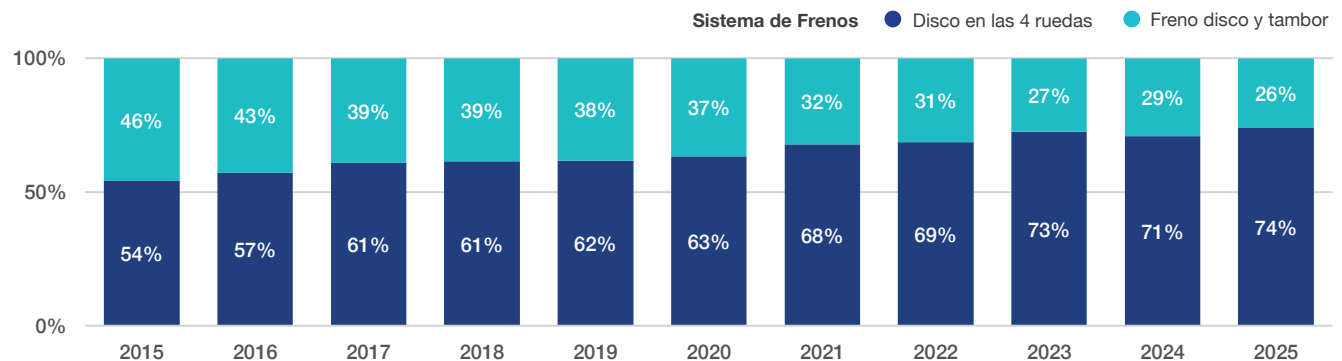


Gráfico 92: Evolución de las ventas por tipo de sistema de frenos – mercado de livianos y medianos.

ESP - Vehículos Livianos y Medianos en Chile (SUV+Pasajeros)

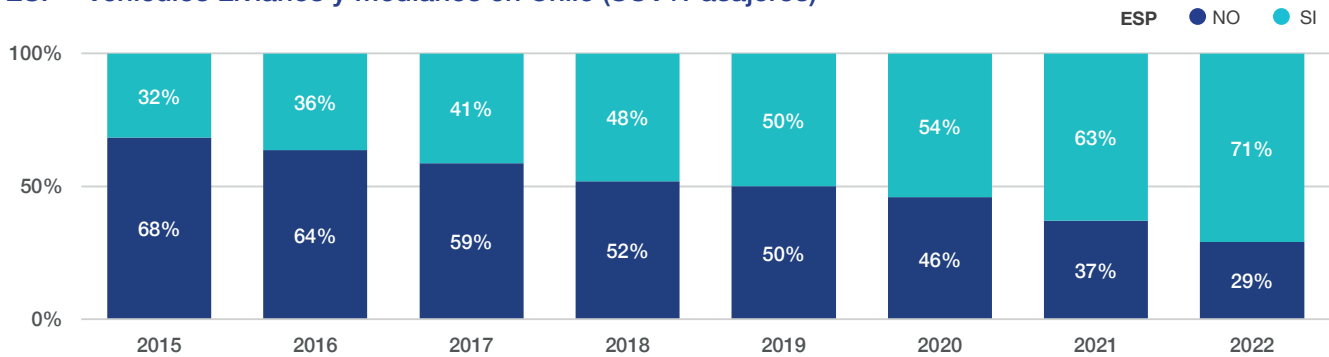


Gráfico 93: Evolución de las ventas con sistema ESP – mercado de livianos y medianos. Mercado avanzó fuertemente en ESP antes de lo establecido en la norma (fines de 2022) - Vehículos livianos.

Tipo Alzavidrios - Vehículos Livianos y Medianos en Chile

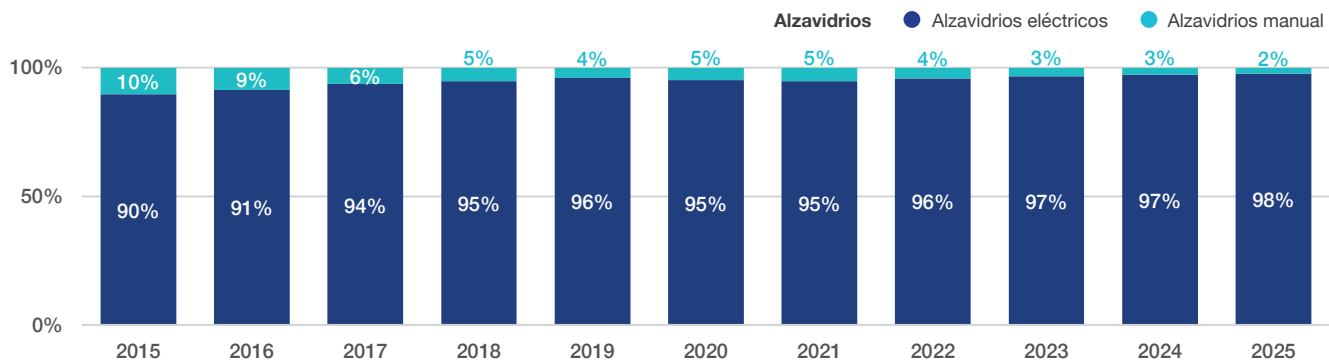


Gráfico 94: Evolución de las ventas por tipo de de alza vidrio – mercado de livianos y medianos.

Llantas - Vehículos Livianos y Medianos en Chile

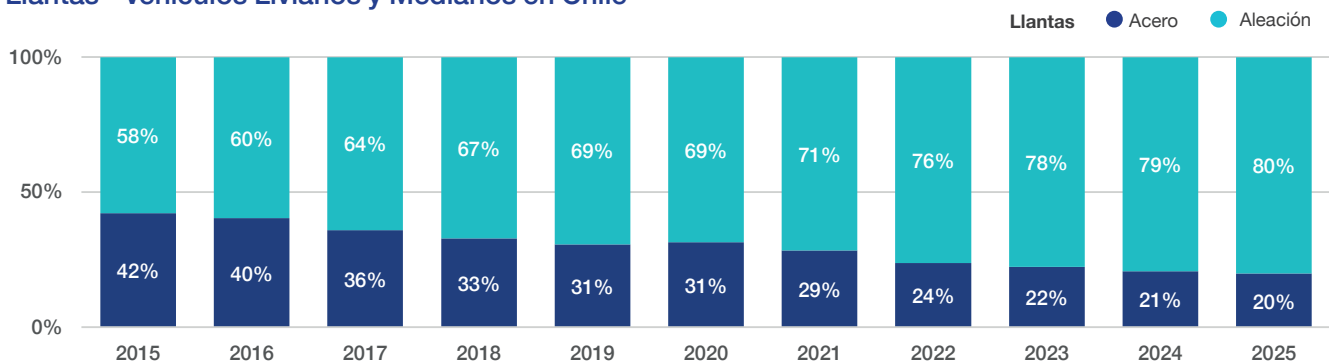


Gráfico 95: Evolución de ventas por tipo de llantas – mercado de livianos y medianos.

Luz Led Día - Vehículos Livianos y Medianos en Chile

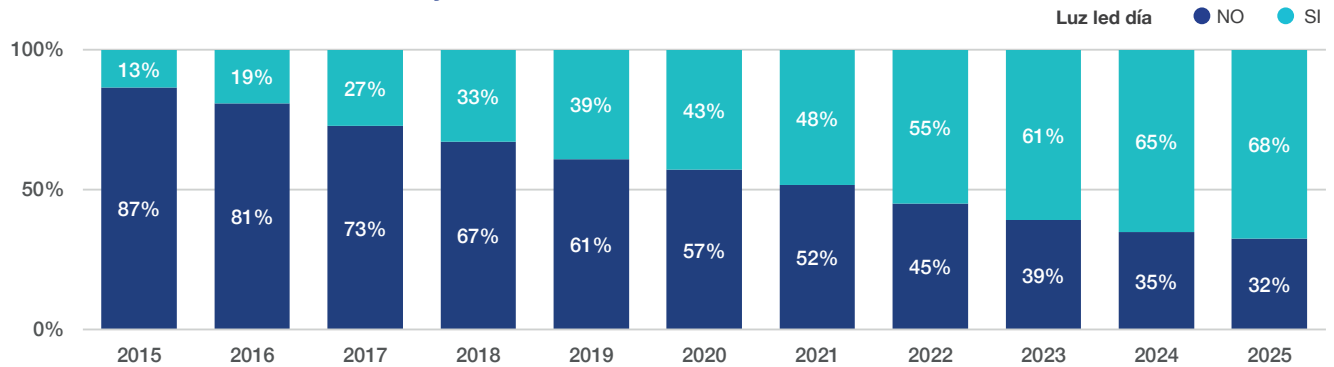


Gráfico 96: Evolución de las ventas con sistema luz día – mercado de livianos y medianos.

Espejos Eléctricos - Vehículos Livianos y Medianos en Chile

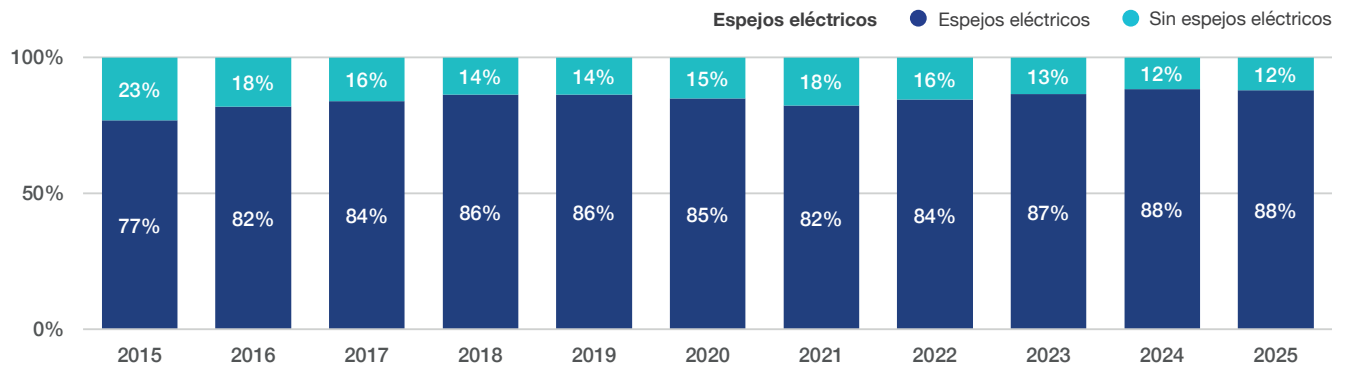


Gráfico 97: Evolución de las ventas con sistema de espejos eléctricos – mercado de livianos y medianos.

6.5.

MERCADO DE VEHÍCULOS CERO Y BAJA EMISIONES - LIVIANOS Y MEDIANOS

El registro de venta de vehículos cero y baja emisiones en Chile comenzó en 2007, registrando en ese momento 66 unidades, cifra que al año siguiente se triplicó. Con el paso del tiempo, y con 17 años de profundización en esta materia, para 2025 el parque total está en torno a 79.705, contabilizando modelos electrificados enchufables eléctricos (BEV), híbridos enchufables (PHEV) y modelos electrificados no enchufables como híbridos convencionales (HEV), microhíbridos (MHEV), eléctricos de rango extendido enchufable (PEREV), eléctricos de rango extendido (EREV) o hidrógeno (FCEV).

Ventas por Año Total y Variación % año a año

Total Unidades Comercializadas a 2025: 79.705

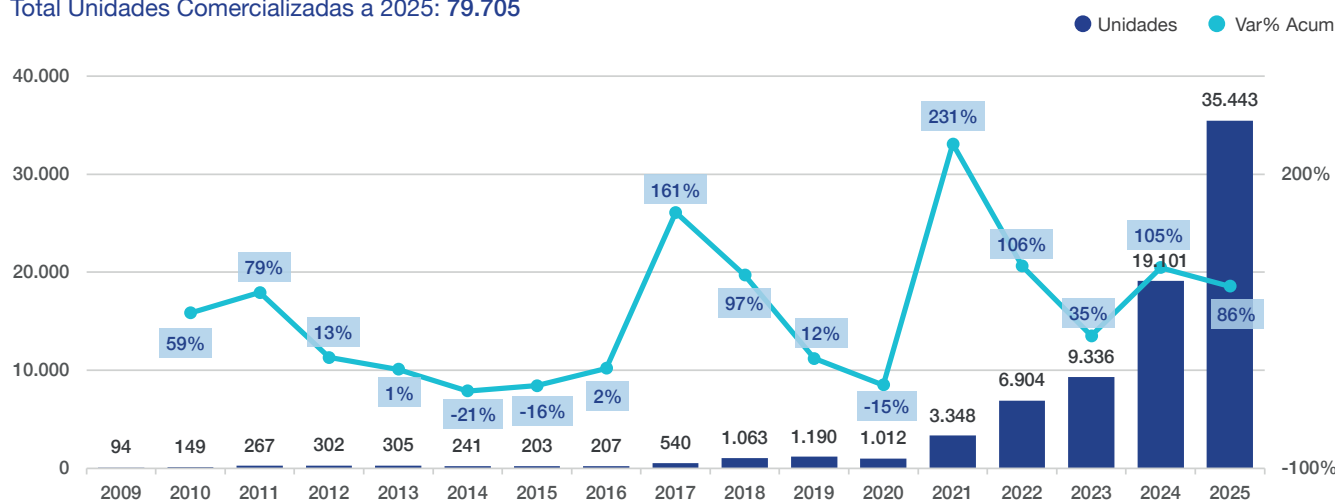


Gráfico 98: Evolución de las ventas por años en vehículos cero y bajas emisiones.

La comercialización de este tipo de vehículos ha tenido un alza exponencial durante los últimos años, situación que se reflejó en 2025 pues se registró la mejor temporada en ventas al totalizar 35.443 unidades, lo que significa un aumento del 86% si lo comparamos con el mismo periodo del 2024.

Este escenario se explica por el ingreso de nuevas marcas y modelos, la disminución de precios, mejora continua en las autonomías, y otras cinco claves que se explican en el recuadro siguiente.

Las cinco claves para entender el crecimiento de este mercado en 2025

1

La creciente cantidad de marcas, que llegó a 65, con cerca de 140 modelos BEV y PHEV disponibles a la venta en Chile.

2

El precio más accesible de estos modelos, siendo 2025 el primer año con precios desde \$12.290.000.

3

La irrupción de la compra por parte de personas naturales o para uso particular, que alcanzó el 61,2%, revirtiendo la tendencia de años anteriores en que las compras eran lideradas por empresas, flotas de empresas y vehículos de uso comercial para el caso de los BEV.

4

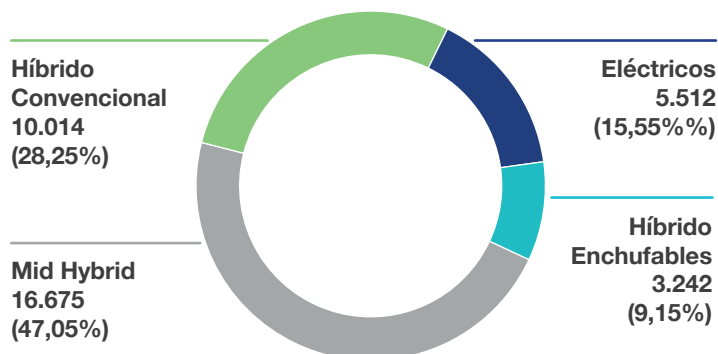
La estandarización de los conectores en las categorías BEV y PHEV, que se volcó hacia el estándar internacional europeo y que a 2025 es compatible con 90% de las estaciones de carga en Chile. Además, el aumento en la autonomía promedio de los vehículos comercializados, donde el 80% de ellos, alcanzó o superó los 300 kilómetros.

5

La entrada en vigencia de la ley de eficiencia energética, que permitió multiplicar la venta de BEV y PHEV entre marzo y diciembre, llevando al mercado a disminuir las emisiones promedio de CO₂ en un 8% y a mejorar el consumo promedio de combustible en 18%, esto es, casi 3 kilómetros por litro más eficiente en las motorizaciones vendidas en 2024.

Por tipo de vehículos, en 2025 los microhíbridos superaron por amplio margen a los híbridos convencionales, con el 47,1% de las ventas contra el 28,3% respectivamente. En tanto, los modelos eléctricos e híbridos enchufables ya tienen una porción sobre el 24% en la categoría de bajas emisiones.

Distribución de Ventas Totales en 2025 por Tecnología



Distribución Ventas 2024 según Categoría de Vehículo Enchufable y No Enchufable

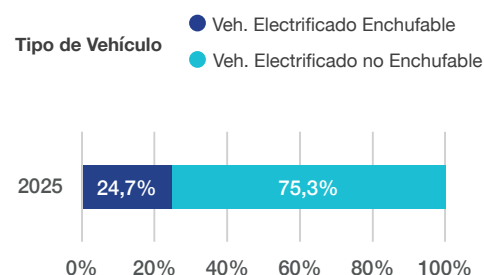


Gráfico 99: Distribución por tipo de nueva energía.

Se destaca la amplia variedad de tecnologías en el mercado nacional, y en especial la alta participación de modelos HEV y, en los últimos años, MHEV, que han ido ganando una participación de mercado significativa por su variedad y precios más accesibles, siendo el primer eslabón en la cadena de electrificación, explicando el 70% de las ventas. Relevante también ha sido el aumento en la participación de mercado de los PHEV y BEV, que en 2025 fueron preferidos por personas naturales, mientras que en todos los ejercicios anteriores representaban una opción preferida mayoritariamente por empresas, Pymes u organizaciones.

Evolución de Ventas por año según Tipo de Tecnología

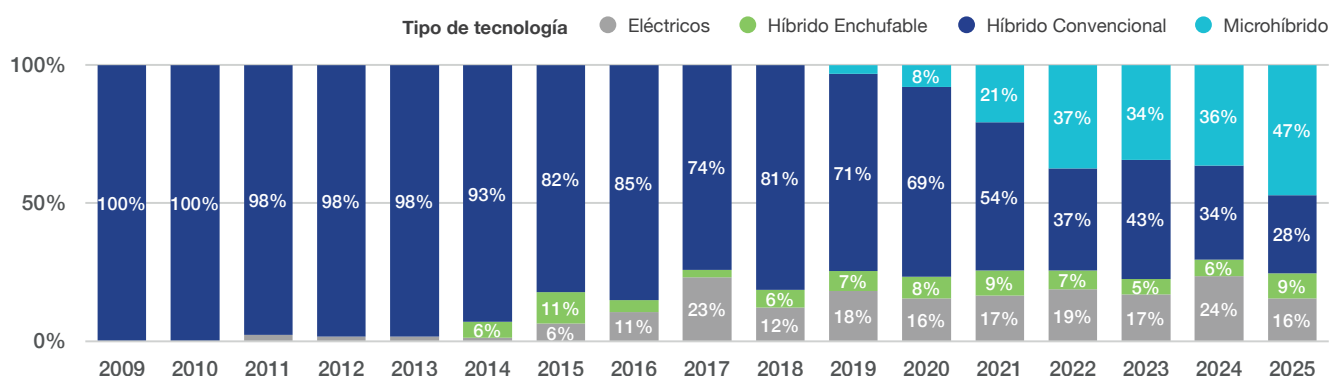


Gráfico 100: Evolución en la distribución por tipo de nueva energía.

Cada vez más usuarios están considerando adquirir modelos más eficientes, económicos y amigables con el medio ambiente, por lo cual más marcas han incorporado a su oferta más modelos con este tipo de tecnología. Se destaca cómo el mercado pasó en 10 años de tener 8 marcas con modelos electrificados a 65, lo que refleja el interés del sector automotriz por acercar esta nueva tecnología al consumidor.

Evolución del N° de Marcas para Vehículos Cero y Bajas Emisiones

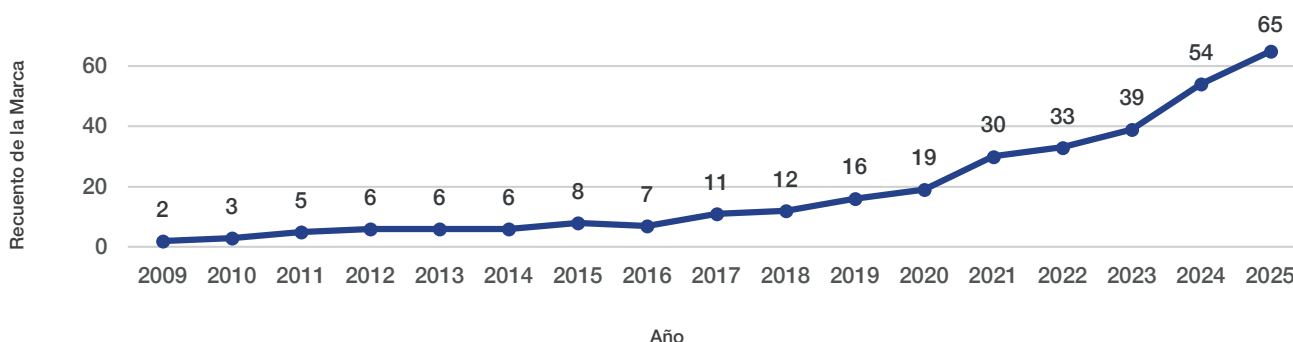


Gráfico 101: Cantidad de marcas comercializadas por año.

6.5.1. Venta de vehículos eléctricos

Este tipo de vehículos solo funcionan con baterías y se recargan conectándolos a la red eléctrica (BEV). Su comercialización comenzó en 2011 y, durante los últimos tres años, sus ventas han tenido un importante crecimiento. En total, a 2025, el parque de modelos cero emisiones es de 14.140 unidades.

Ventas por Año Total y Variación % año a año

Total Unidades Comercializadas a 2025: 14.140

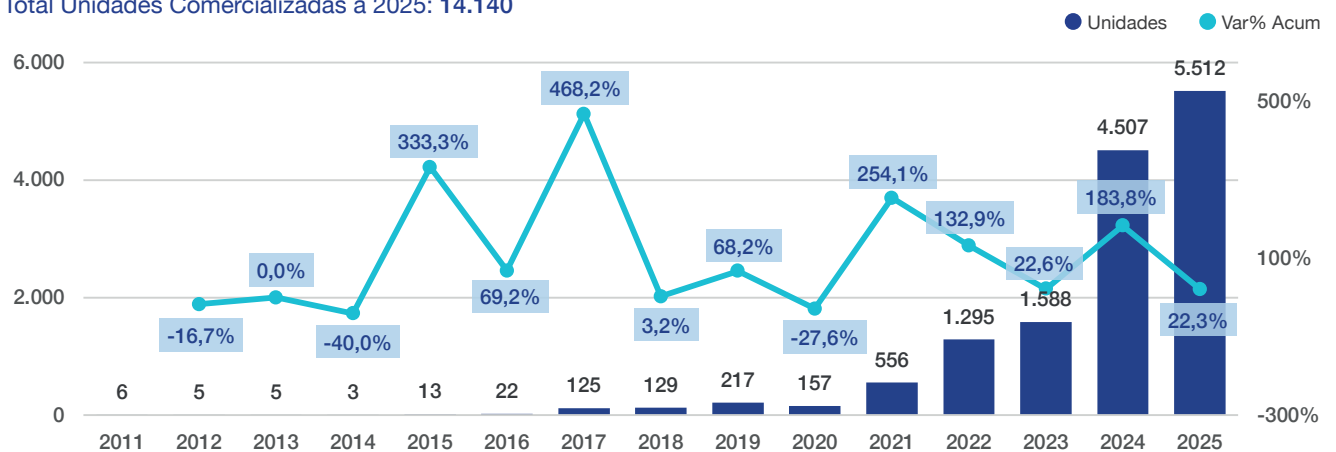


Gráfico 102: Total de ventas vehículos 100% eléctricos.

Su venta en el país partió con vehículos de pasajeros, a los que luego se sumaron los comerciales, mientras que desde 2022 están presentes todos los segmentos. Durante 2025, los SUV le quitaron el liderato en las ventas a los vehículos de pasajeros, con un 49,5%. Adicionalmente, ese año la venta de vehículos eléctricos a particulares marcó el 61,2% de las ventas y las ventas a empresas u organizaciones representaron solo el 38,8%, un hecho inédito para nuestro mercado.

Evolución de la Distribución de Ventas según Segmento

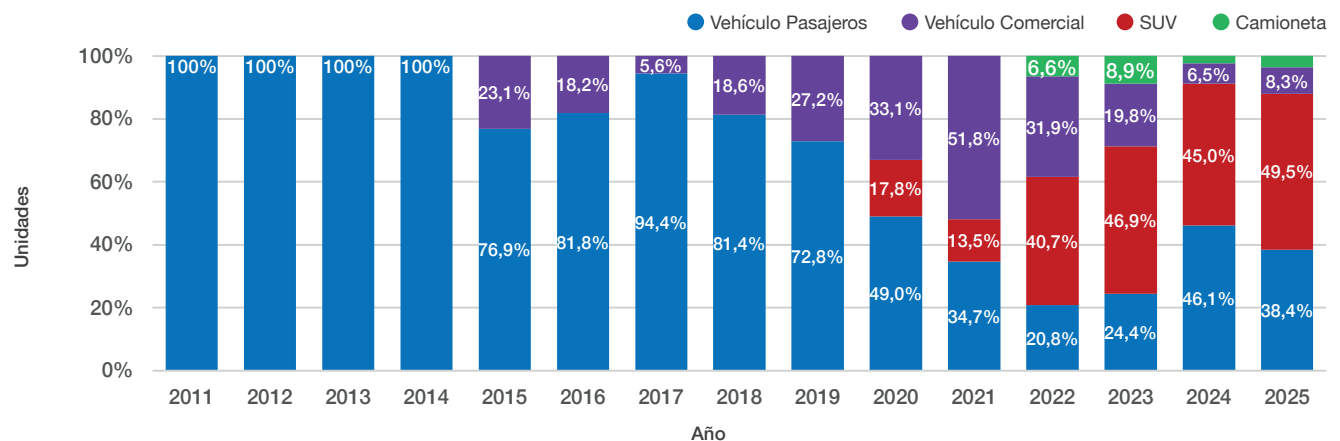


Gráfico 103: Evolución en la venta de vehículos BEV según segmentos.

Por origen, destaca la procedencia china, que creció al 86% del total de mercado. Pese a esto, un punto a resaltar es la amplia variedad de orígenes disponibles, escenario netamente favorable para el consumidor, que dispone de una amplia oferta para elegir.

Distribución de Ventas según Origen de Fabricación

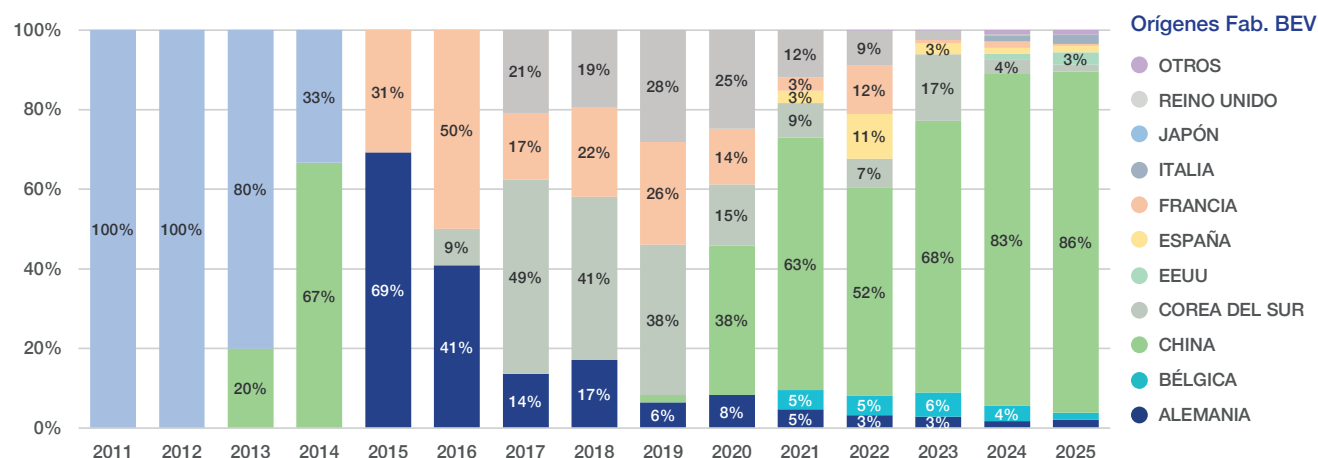


Gráfico 104: Evolución de las ventas BEV según origen de fabricación.

Los eléctricos son los que mayor cantidad de marcas tienen presencia en Chile dentro de los vehículos cero y bajas emisiones, sea a través de una oficina propia o red de concesionarios, alcanzando las 52 marcas.

Nº de Marcas

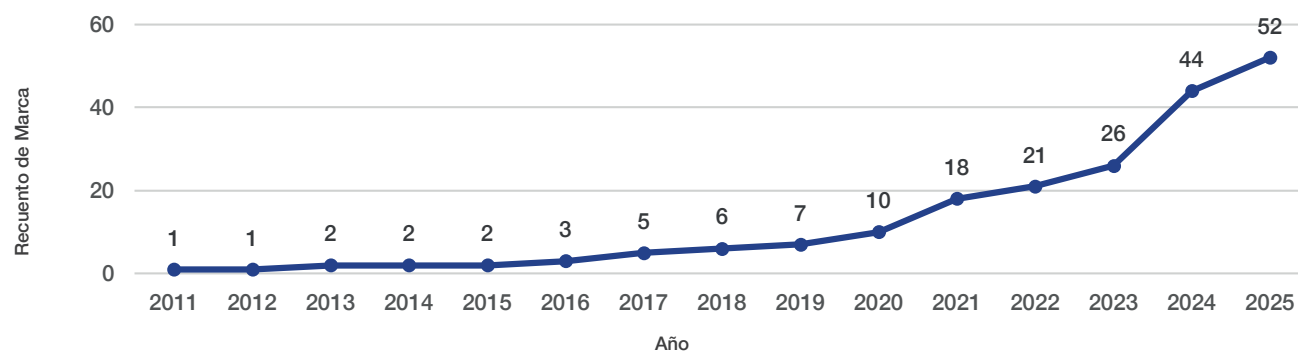


Gráfico 105: Evolución marcas comercializadas por año para BEV.

Entre todas ellas comercializan vehículos que están superando los 400 kilómetros de autonomía en ciclo WLTP, y que admiten cargas rápidas de más de 100 kW, que permiten recuperar el 80% de autonomía en menos de 20 minutos.

Tabla 17. Ranking de ventas BEV 2025

Nº	Marca BEV	Vehículo de Pasajeros	SUV	Camionetas	Vehículo Comercial	Total General
1	TESLA	431	553	2		986
2	VOLVO		784			784
3	BYD	321	401			722
4	JAC	271	46	2	3	322
5	RENAULT	283				283
6	MAXUS		2	29	215	246
7	NAMMI	209				209
8	CHEVROLET	1	196			197
9	MG	102	50			152
10	SMART		145			145
11	OMODA JAECOO		138			138
12	DONG FENG	122				122
13	PEUGEOT	18	14		88	120
14	FIAT	102				102
15	GWM	97				97
16	HYUNDAI	44	45			89
17	RIDDARA			82		82
18	ZNA			78		78
19	FARIZON				78	78
20	MINI	59	11			70
21	GEELY		66			66
22	KIA		55			55
23	GECKO				43	43
24	HONDA	18	22			40
25	BMW	9	30			39
26	PORSCHE	10	24			34
27	AUDI	2	25			27
28	DFSK		14		12	26
29	LEAPMOTOR		25			25
30	MERCEDES BENZ	1	12			13
31	JMC			4	9	13
32	SKODA		12			12
33	CHANGAN		11			11
34	GAC MOTOR	3	7			10
35	CUPRA		9			9

Nº	Marca BEV	Vehículo de Pasajeros	SUV	Camionetas	Vehículo Comercial	Total General
36	DFM	8		1		9
37	DS		8			8
38	VOLKSWAGEN		7			7
39	CITROEN				5	5
40	SHINERAY				5	5
41	ZEEKR	5				5
42	JEEP		5			5
43	NETA		3			3
44	KGM		3			3
45	LIVAN		2			2
46	LEXUS		2			2
47	OPEL		2			2
48	LANDKING				1	1
49	LYNK & CO		1			1
50	RIVIAN			1		1
51	FORD	1				1
52	TOYOTA	1				1
53	OTROS	1	1	4		6
-	Total general	2.119	2.731	203	459	5.512

El aumento de modelos también ha sido explosivo. En apenas cinco años, pasó de tener 12 a 129 modelos disponibles, demostrando la importancia que le han otorgado las marcas de contar con este tipo de vehículos en sus portafolios.

Nº de Modelos (Familia)

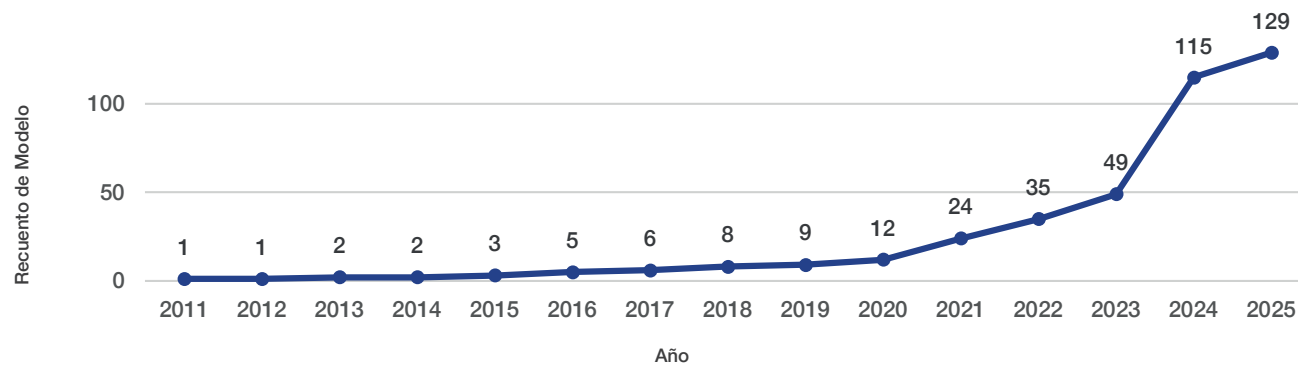


Gráfico 106: Evolución de las marcas BEV comercializadas por año.

6.5.2. Venta de vehículos híbridos enchufables

Los vehículos híbridos enchufables son aquellos que combinan un motor de combustión con un motor eléctrico y baterías de mayor capacidad, que se recargan enchufando el vehículo a la red eléctrica.

La venta de los PHEV ya lleva 10 años en el país (siendo el Mitsubishi Outlander y Porsche Panamera los primeros en 2014) y hasta circulan 5.972 unidades en las calles. Su uso es preferentemente particular, se enfoca en siluetas SUV, normalmente con tracción 4x4 y en el último tiempo la autonomía en modo eléctrico está superando los 80 kilómetros en modo 100% eléctrico. Estos vehículos, al igual que los 100% eléctricos y los FCEV, son los únicos que cuentan con incentivos en la ley de eficiencia energética que Chile publicó en 2022 y que entró en vigencia en 2024.

Estos vehículos han presentado un alto crecimiento en los últimos años y en 2025 registró su mejor temporada, con 3.242 unidades patentadas y un crecimiento notable de 181,4%.

Ventas por Año Total y Variación % año a año

Total Unidades Comercializadas a 2025: 5.972

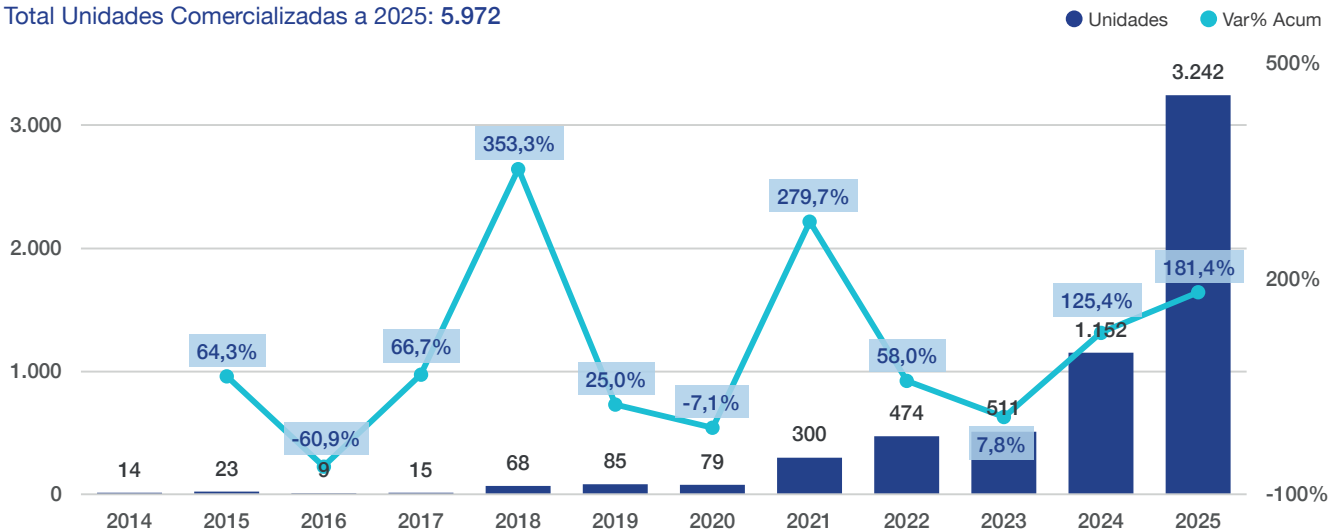


Gráfico 107: Evolución de las ventas por año para PHEV.

Hasta el momento, la tecnología PHEV está presente en solo tres segmentos: vehículos de pasajeros, camionetas y los SUV. Este último es el que tiene mayor protagonismo, hegemonía que se ha conservado desde que comenzara a venderse en el país y que en 2025 superó el 81%.

Evolución de la Distribución de Ventas según Segmento

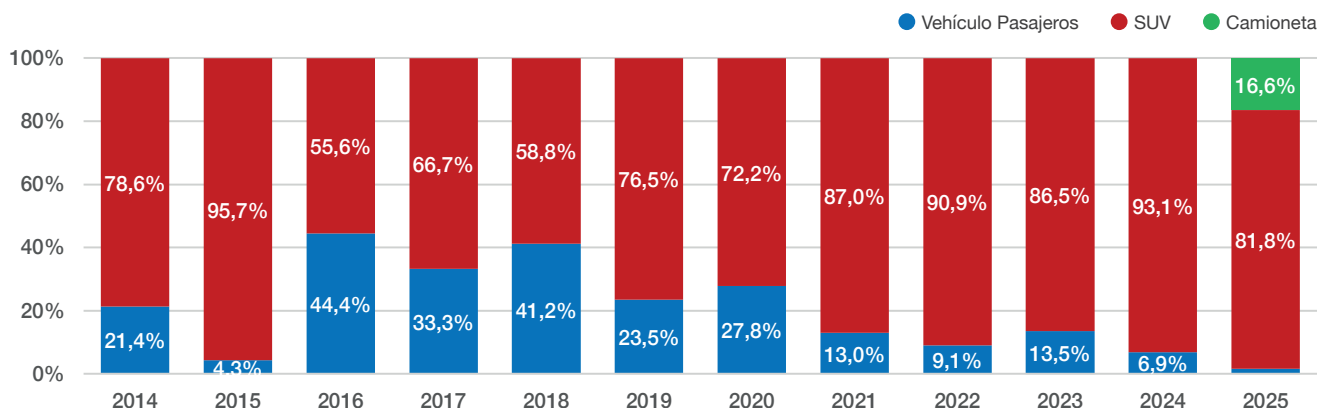


Gráfico 108: Evolución de las ventas PHEV según segmento.

Lo más destacable de los vehículos PHEV es la gran variedad de orígenes, aunque con un dominio del origen chino desde 2024. Anteriormente, las marcas de países europeos, en especial de Alemania, Bélgica, Francia y Suecia tenían la mayor participación. Este último, incluso, tuvo la mayor cuota de ventas entre 2021 y 2023.

Distribución de las Ventas según Origen de Fabricación

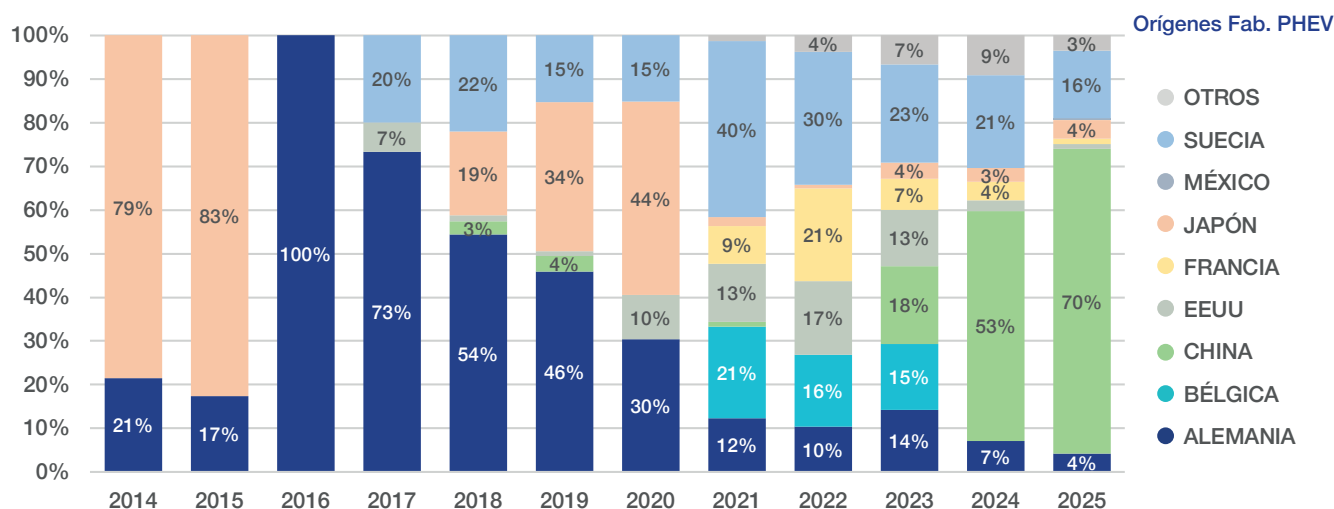


Gráfico 109: Evolución de las ventas PHEV según origen de fabricación.

Con el paso del tiempo, cada vez son más las compañías que han mostrado interés en sumar a su portafolio un híbrido enchufable y al cierre de 2025 ya son 25 las que ofrecen, al menos, un modelo.

Nº de Marca

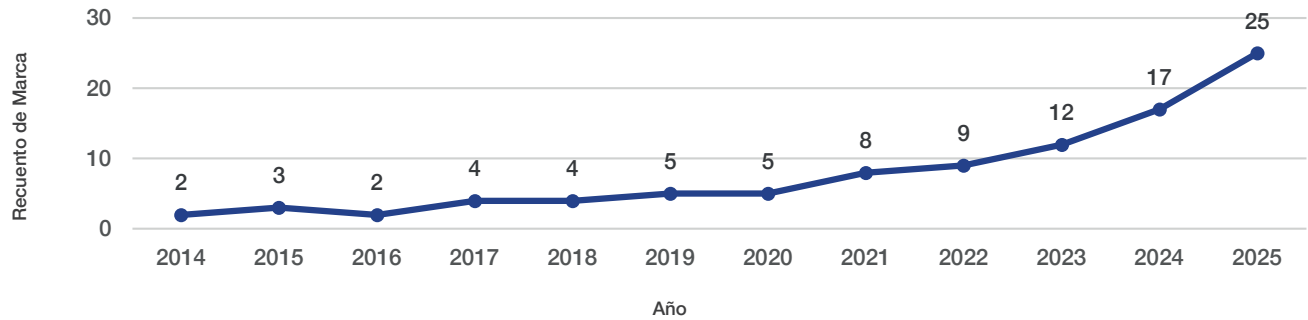


Gráfico 110: Evolución de las marcas comercializadas de PHEV.

Tabla 18. Ranking de ventas PHEV 2025

Nº	Marca PHEV	Vehículo de Pasajeros	SUV	Camionetas	Total General
1	BYD		415	425	840
2	CHANGAN		722	39	761
3	VOLVO		457		457
4	DFSK		293		293
5	OMODA JAECOO		171		171
6	BMW	34	100		134
7	LEAPMOTOR		100		100
8	JETOUR		80		80
9	MITSUBISHI		70		70
10	GWM			52	52
11	CUPRA		41		41
12	DS		34		34
13	LEXUS		31		31
14	LAND ROVER		30		30
15	PORSCHE	5	19		24
16	MAZDA		22		22
17	LYNK & CO		22		22
18	RIDDARA			21	21
19	CHERY		14		14
20	JEEP		14		14
21	AUDI		13		13
22	FERRARI	12			12
23	BENTLEY	3			3
24	ALFA ROMEO		2		2
25	PEUGEOT		1		1
-	Total general	54	2.651	537	3.242

El crecimiento mostrado en los últimos 10 años por los híbridos enchufables es significativo, considerando que varió de solo dos modelos a disposición del público a 46.

Nº de Modelos (Familia)

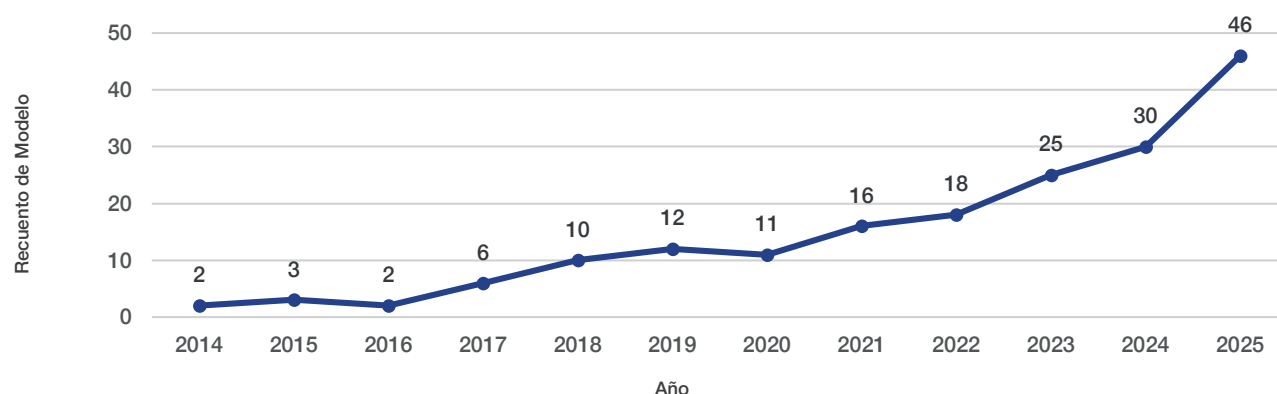


Gráfico 111: Evolución de las modelos comercializadas de PHEV.

6.5.3. Venta de vehículos híbridos convencionales

Los híbridos convencionales son aquellos vehículos que combinan dos fuentes de potencia con un motor principal a combustión, una batería y motor eléctrico que sirven de apoyo en diversas situaciones. Esta tecnología fue la primera en llegar al país (2008), con el lanzamiento del modelo Honda Civic Hybrid y desde esa fecha hasta 2025 se han incorporado más de 33 modelos con esta tecnología, y se han comercializado 29.381 unidades de vehículos HEV y EREV.

El año 2025 fue el mejor en la historia para este tipo de vehículos, con 10.014 inscripciones y un alza del 54% comparado con 2024. Estos números responden —en gran parte— a que son más eficientes en consumo de combustible comparados con los convencionales.

Ventas por Año Total y Variación % año a año

Total Unidades Comercializadas a 2025: 29.381

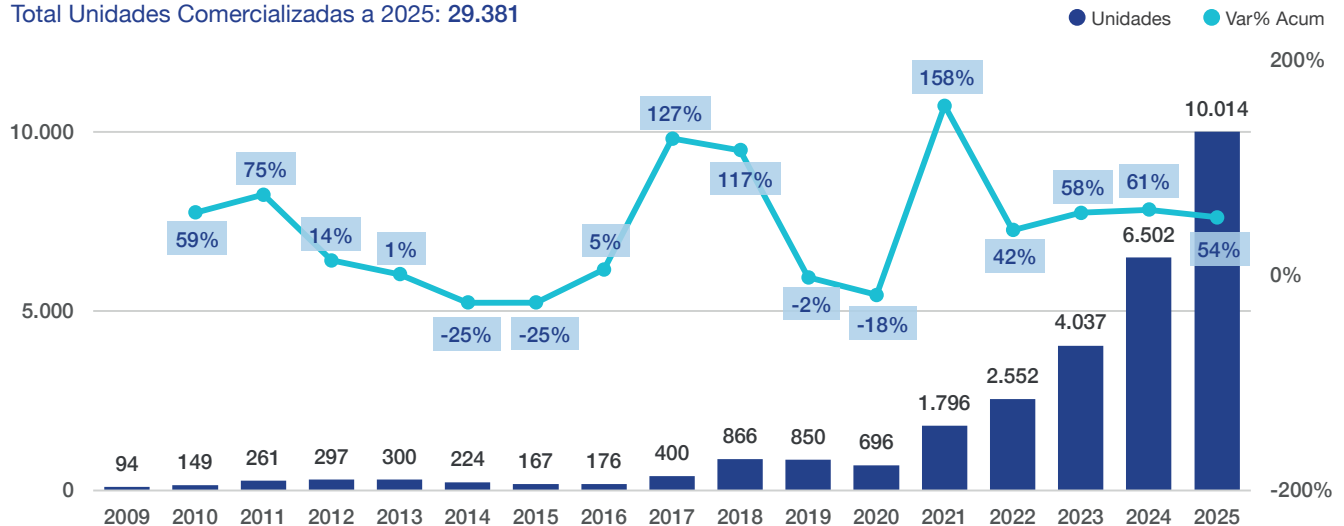


Gráfico 112: Evolución de las ventas por año HEV.

Por segmento, por muchos años los modelos de pasajeros fueron los que lideraron esta categoría. Sin embargo, ahora el dominio es de los SUV, con más del 90%, mientras que los de pasajeros tienen poco más de 3% de participación en el mercado de HEV. Las camionetas alcanzaron el 5,4% en 2025.

Evolución de la Distribución de Ventas según Segmentos

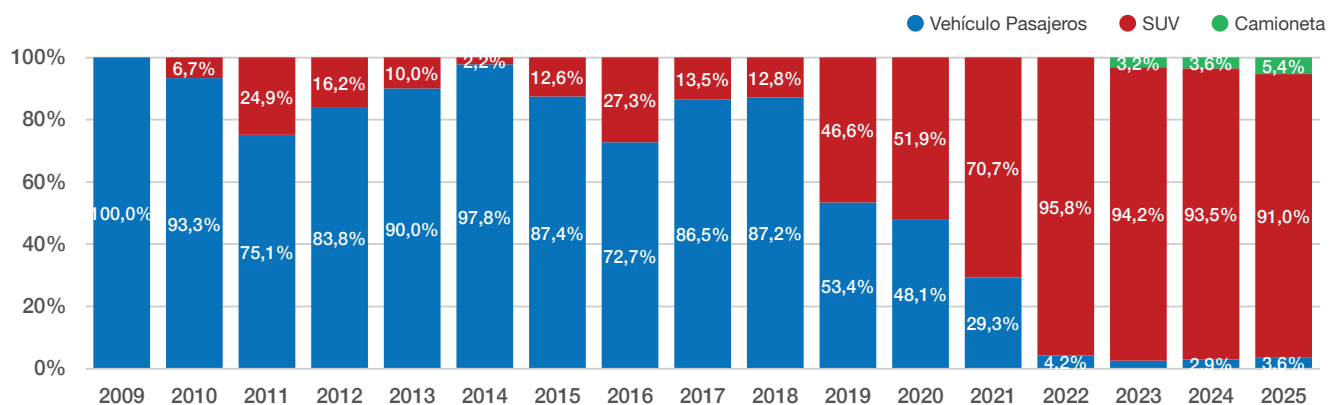


Gráfico 113: Evolución de las ventas por año HEV por segmento.

El origen en este tipo de vehículos cambió radicalmente. Durante los primeros cinco años de comercialización en el país, Japón tuvo el 100% de participación, sin embargo, después de 16 años ha bajado a 18%. Este nuevo escenario obedeció al ingreso de diferentes orígenes de fabricación, como Brasil (actual dominador), China, Corea del Sur, México y Estados Unidos.

Distribución de Ventas por Origen de Fabricación

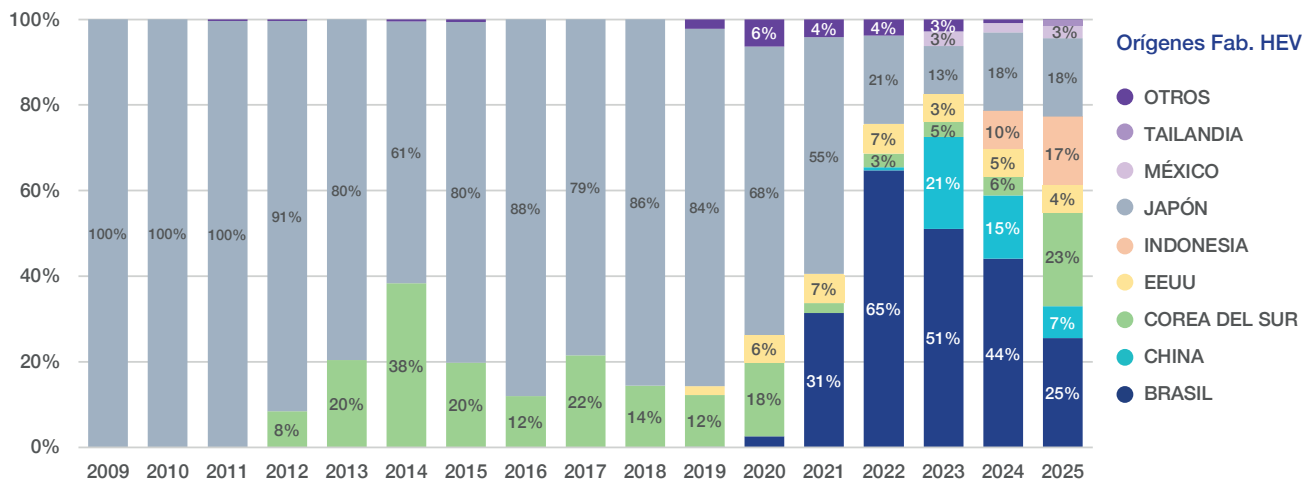


Gráfico 114: Evolución de las ventas por año HEV por origen de fabricación.

Uno de los factores que explican su posicionamiento dentro de los vehículos cero y bajas emisiones es su tecnología, consolidada en el mercado por largo tiempo, con distintos modelos icónicos. Es así como, hoy en día, más fabricantes han apostado por esta tecnología, alcanzando así 16 marcas que poseen vehículos HEV.

Nº de Marcas

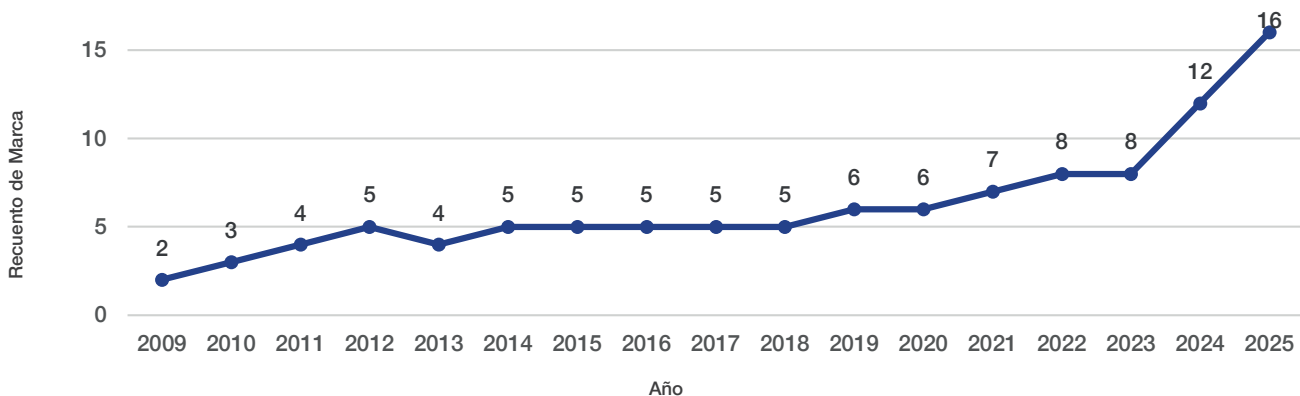


Gráfico 115: Evolución de las modelos comercializadas de PHEV.

Las marcas que para 2025 desarrollaban este tipo de tecnología en el país fueron Toyota, GWM, Ford, Hyundai, Lexus, Kia, Subaru, DFM, BMW, Ferrari, Mercedes Benz y GAC Motor, Baic y Renault.

Tabla 19. Ranking de ventas HEV 2025

Nº	Marca HEV	Vehículo de Pasajeros	SUV	Camionetas	Total General
1	TOYOTA	194	5.388		5.582
2	HYUNDAI		2.231		2.231
3	FORD		180	536	716
4	GWM		473		473
5	LEXUS	20	336		356
6	MG	144	44		188
7	HONDA		132		132
8	SUBARU		116		116
9	NISSAN		103		103
10	DFM		42		42
11	KIA		37		37
12	RENAULT		14		14
13	GAC MOTOR		10		10
14	BAIC		9		9
15	MERCEDES BENZ	4			4
16	BMW		1		1
-	Total general	362	9.116	536	10.014

Al término de 2025, había 33 modelos híbridos convencionales diferentes que se ofrecieron en el mercado automotor chileno.

Nº de Modelos (Familia)

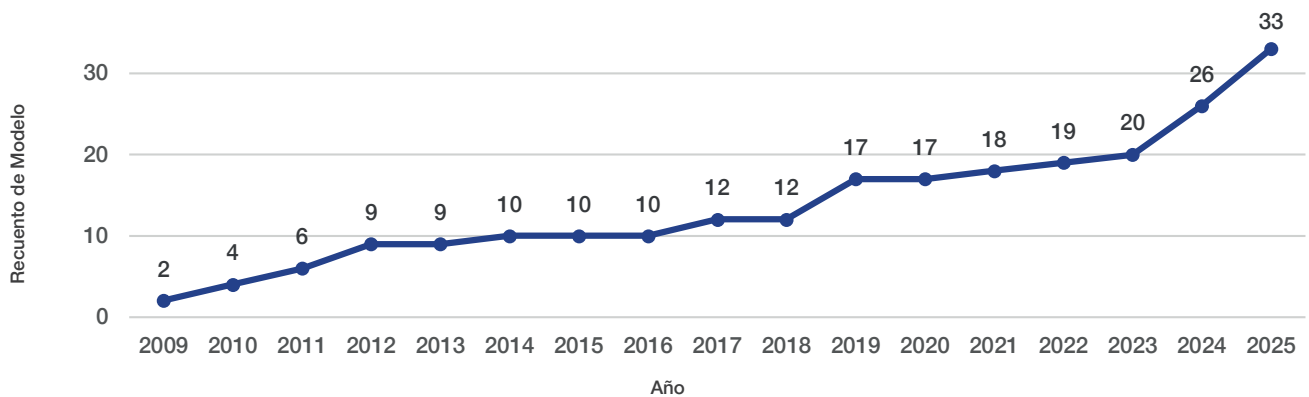


Gráfico 116: Evolución de las modelos comercializados HEV.

6.5.4. Venta de vehículos microhíbridos

Los vehículos microhíbridos o de hibridación ligera son los que combinan el motor de combustión con un pequeño motor eléctrico, normalmente de 48 volts, que asiste a la conducción en momentos puntuales y sirve también como motor de arranque. En otros casos la acción eléctrica se ejerce sobre la caja de cambios. Su comercialización se inició en 2019 y en solo cinco años ha logrado posicionarse como el primer grupo con más vehículos comercializados.

Ventas por Año Total y Variación % año a año

Total Unidades Comercializadas a 2025: 30.209



Gráfico 117: Evolución de las ventas MHEV por año.

Su venta comenzó con los SUV, en tanto que al año siguiente se sumaron los vehículos de pasajeros y, posteriormente, se añadieron las camionetas. Por el momento, el único segmento que no está a la venta con micro hibridación es el de los vehículos comerciales.

Evolución de la Distribución de Ventas según Segmentos

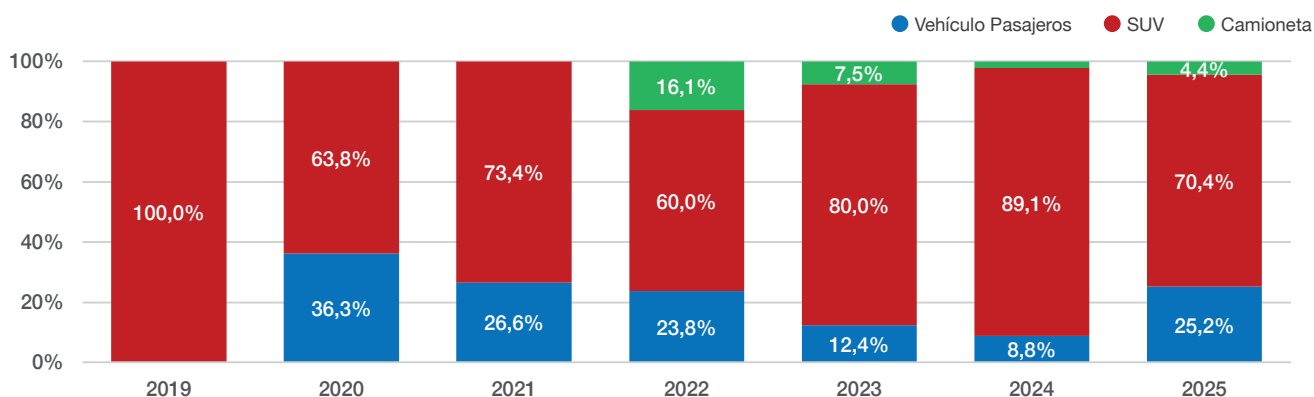


Gráfico 118: Evolución de las ventas MHEV por segmento.

Con el paso del tiempo se fueron sumando variadas procedencias y, a 2025, la que domina es India (55%). La segunda es Francia, seguida de cerca por España.

Distribución de Ventas por Origen de Fabricación

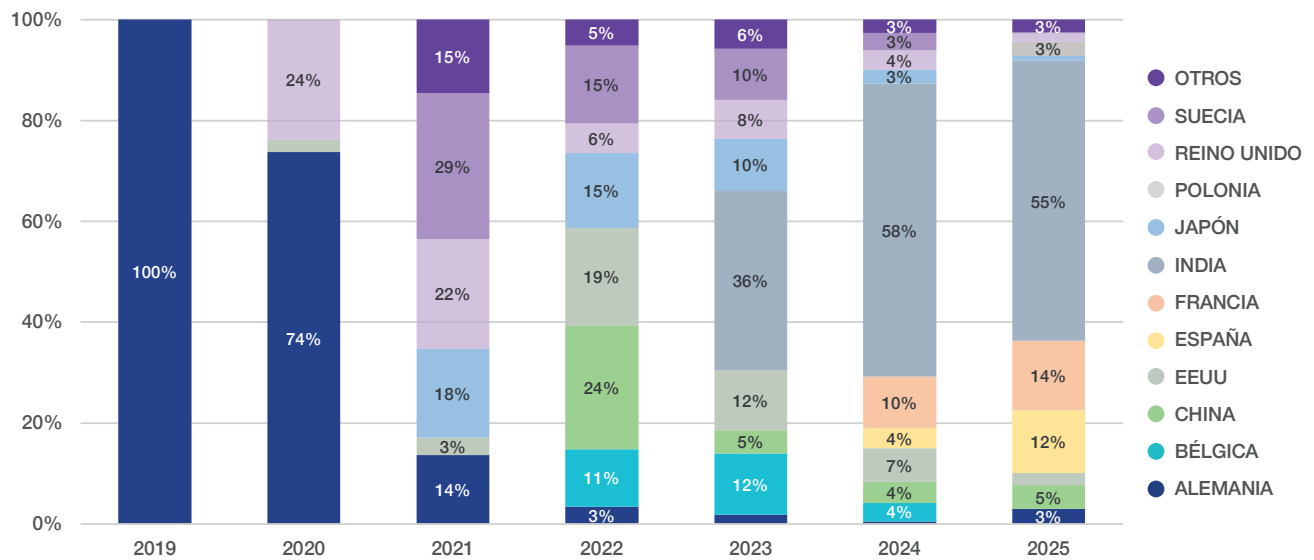


Gráfico 119: Evolución de las ventas MHEV por origen de fabricación.

En cinco años la categoría de MHEV pasó de tener solo una marca presente a 20.

Nº de Marcas

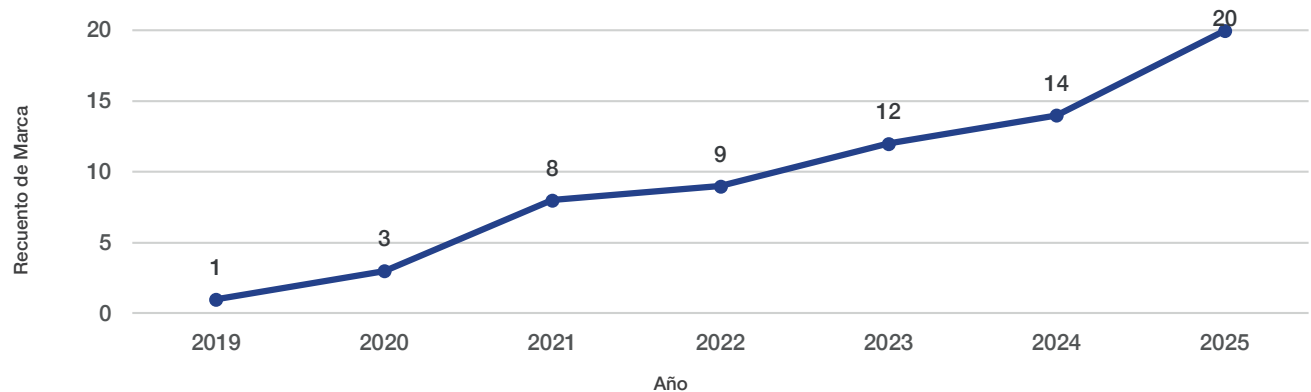


Gráfico 120: Evolución de las marcas comercializadas MHEV.

Tabla 20. Ranking de ventas de MHEV por marca

N°	Marca MHEV	Vehículo de Pasajeros	SUV	Camionetas	Total General
1	SUZUKI	3.177	6.123		9.300
2	PEUGEOT	421	3.660		4.081
3	FOTON			643	643
4	JEEP		454		454
5	BMW	134	313		447
6	AUDI	176	125		301
7	LAND ROVER		286		286
8	CITROEN	225			225
9	OPEL		200		200
10	CUPRA	68	113		181
11	MAZDA		174		174
12	RAM			89	89
13	MAXUS		81		81
14	RENAULT		74		74
15	LYNK & CO		61		61
16	SKODA	6	22		28
17	VOLVO		27		27
18	ALFA ROMEO		14		14
19	MASERATI	2	6		8
20	MERCEDES BENZ	1			1
-	Total general	4.210	11.733	732	16.675

Las marcas están incrementando su oferta de MEVH en Chile, porque es la forma más rápida y económica de electrificar el parque sin tener que depender de cargadores eléctricos externos, lo que se refleja en la amplia variedad en la oferta, que llegó hasta los 50 modelos en 2025.

N° de Modelos

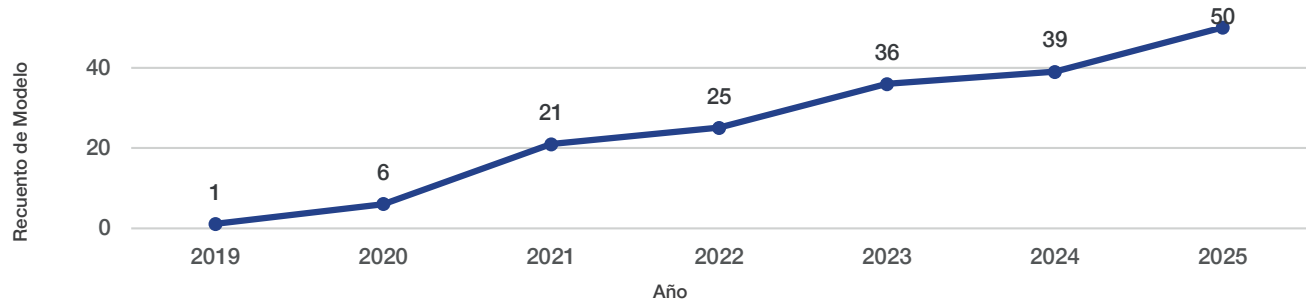


Gráfico 121: Evolución de los modelos comercializados MHEV.

6.5.5. Ventas de vehículos cero y bajas emisiones

Desde su introducción en 2007 a la fecha, ya son 55 marcas las que ofrecen en su portafolio al menos un vehículo electrificado.

Tabla 21. Ranking consolidado de vehículos cero y bajas emisiones 2025

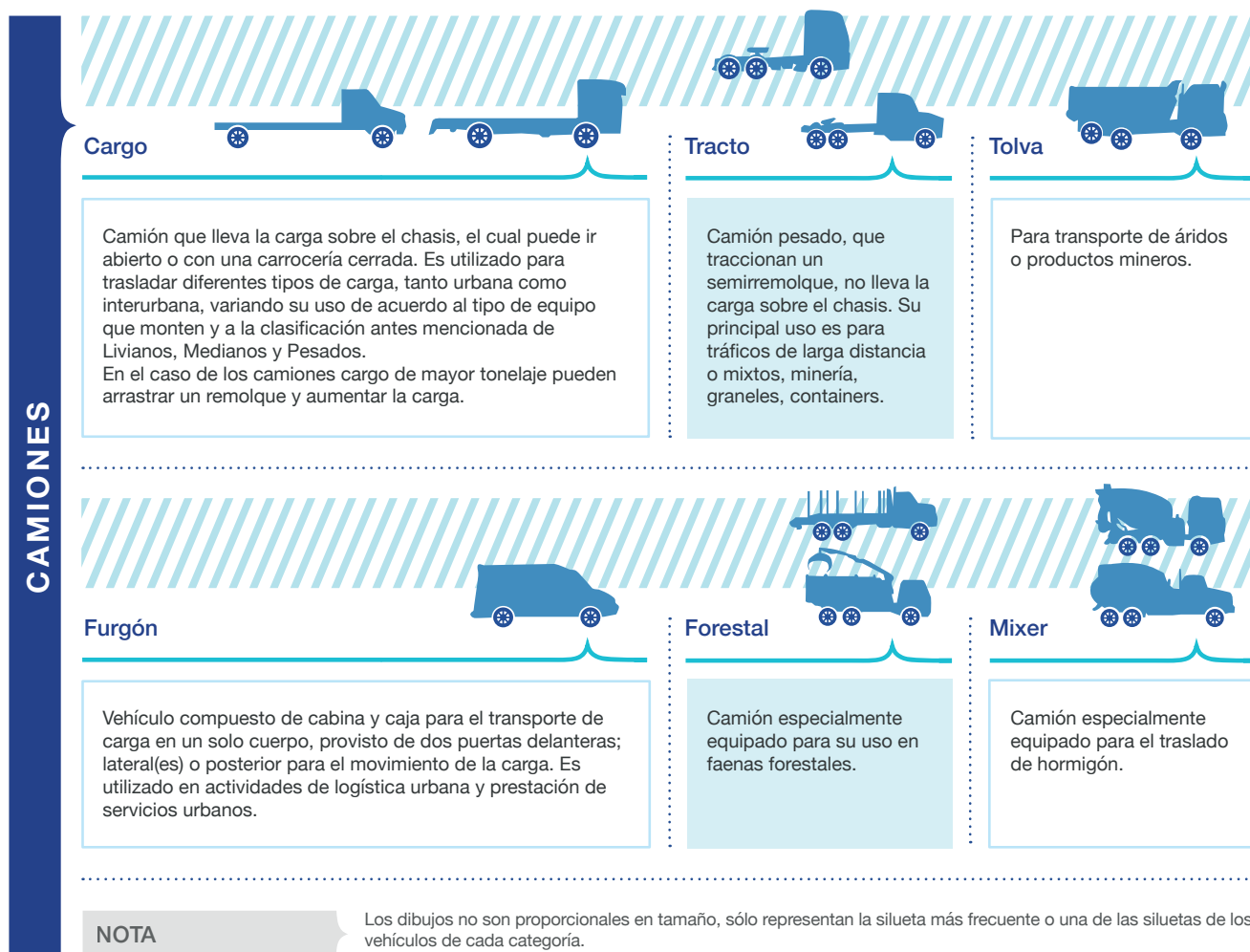
N°	Marca	Eléctricos	Híbrido Enchufables	Híbrido convencional	Microhíbrido	Total General
1	SUZUKI				9.300	9.300
2	TOYOTA	1		5.582		5.583
3	PEUGEOT	120	1		4.081	4.202
4	HYUNDAI	89		2231		2.320
5	BYD	722	840			1.562
6	VOLVO	784	457		27	1.268
7	TESLA	986				9.86
8	CHANGAN	11	761			772
9	FORD	1		716		717
10	FOTON				643	643
11	GWM	97	52	473		622
12	BMW	39	134	1	447	621
13	JEEP	5	14		454	473
14	LEXUS	2	31	356		389
15	RENAULT	283		14	74	371
16	AUDI	27	13		301	341
17	MG	152		188		340

Nº	Marca	Eléctricos	Híbrido Enchufables	Híbrido convencional	Microhíbrido	Total General
18	MAXUS	246			81	327
19	JAC	322				322
20	DFSK	26	293			319
21	LAND ROVER		30		286	316
22	OMODA JAECOO	138	171			309
23	CUPRA	9	41		181	231
24	CITROEN	5			225	230
25	NAMMI	209				209
26	OPEL	2			200	202
27	CHEVROLET	197				197
28	MAZDA		22		174	196
29	HONDA	40		132		172
30	SMART	145				145
31	LEAPMOTOR	25	100			125
32	DONG FENG	122				122
33	SUBARU			116		116
34	RIDDARA	82	21			103
35	NISSAN			103		103
36	FIAT	102				102
37	KIA	55		37		92
38	RAM				89	89
39	LYNK & CO	1	22		61	84
40	JETOUR		80			80
41	ZNA	78				78
42	FARIZON	78				78
43	MINI	70				70
44	MITSUBISHI		70			70
45	GEELY	66				66
46	PORSCHE	34	24			58
47	DFM	9		42		51
48	GECKO	43				43
49	DS	8	34			42
50	SKODA	12			28	40
51	GAC MOTOR	10		10		20
52	MERCEDES BENZ	13		4	1	18
53	ALFA ROMEO		2		14	16

Nº	Marca	Eléctricos	Híbrido Enchufables	Híbrido convencional	Microhíbrido	Total General
54	CHERY		14			14
55	JMC	13				13
56	FERRARI		12			12
57	BAIC			9		9
58	MASERATI				8	8
59	VOLKSWAGEN	7				7
60	ZEEKR	5				5
61	SHINERAY	5				5
62	KGM	3				3
63	BENTLEY		3			3
64	NETA	3				3
65	LIVAN	2				2
66	RIVIAN	1				1
67	LANDKING	1				1
68	OTROS	6				6
-	Total general	5.512	3.242	10.014	16.675	35.443

6.6.

MERCADO DE CAMIONES



El mercado de camiones ha sido un agente clave en el desarrollo de la economía en Chile. Por un lado, está su rol activo en su asistencia al sistema logístico y portuario y, por el otro, explica en gran parte su comportamiento en diferentes factores macroeconómicos como la inversión, el Producto Interno Bruto, tasa de interés, el índice de confianza empresarial, entre otros.

Estos vehículos pesados, de alta tecnología y eficiencia, tienen la labor de transportar durante largas distancias bienes y servicios imprescindibles para la economía, ya sean del retail, bodegas, almacenes, puertos, faenas de producción de la minería, agricultura y la industria forestal. De hecho, más del 95% de la carga en Chile se transporta a bordo de camiones.

Con lo anterior, se garantiza el flujo constante de elementos fundamentales para el país, entregando la conexión necesaria entre las regiones más remotas y de difícil acceso. Además, los camiones cumplen un rol importante para el comercio exterior, siendo el medio de transporte principal de la cadena logística de bienes, algo imprescindible para la economía de Chile.

6.6.1. Comercialización

La comercialización de camiones nuevos en Chile está en torno a las 13 mil unidades en promedio en los últimos 10 años. Eso sí, en 2021 y 2022 vivió una importante recuperación tras el estallido social y pandemia, y la necesidad de renovar equipos antiguos u obsoletos, llegando a superar la barrera de las 16 mil unidades.

En 2025 se totalizó la venta de 14.394 unidades camiones, siendo diciembre el mes que más movimiento hubo con 2.416 matriculaciones, importante alza debido al adelantamiento de compras por cambio en la norma de emisiones.

Cantidad y N° de Marcas por Año

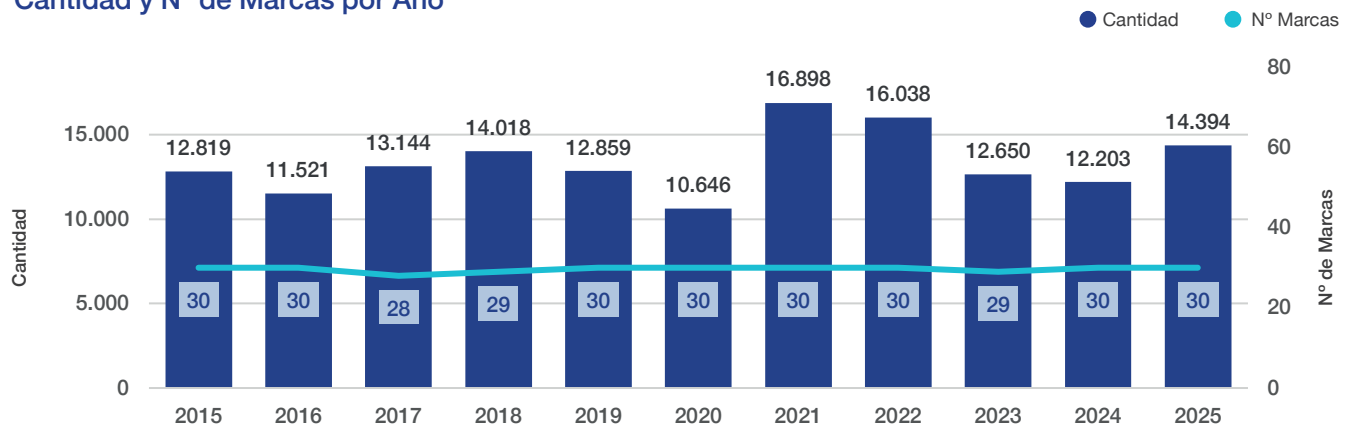


Gráfico 122: Evolución de las ventas por año de camiones.

N° Marcas por Segmento

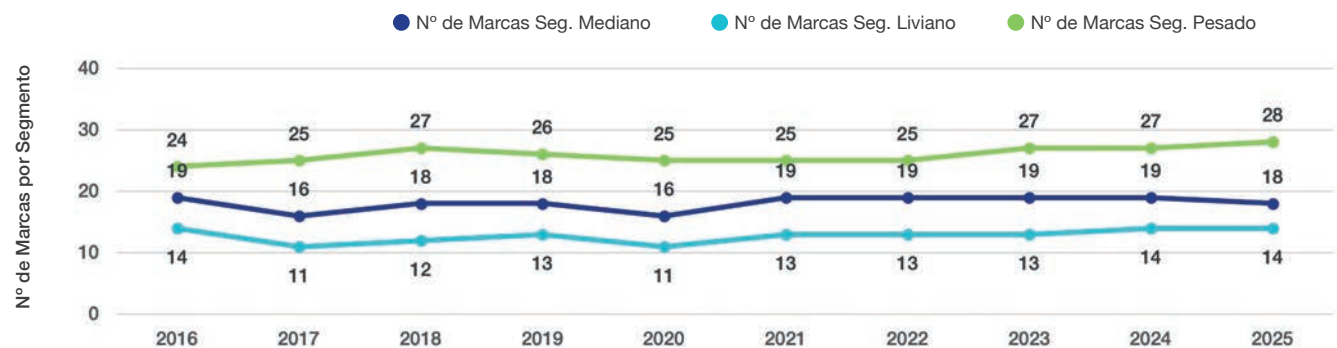


Gráfico 123: Evolución de las marcas comercializadas por año y segmento.

A excepción de 2022, la marca que ha dominado el mercado en los últimos años ha sido Mercedes-Benz. El fabricante alemán ha conservado su fiel propuesta en este tipo de vehículos, entregando a su público confiabilidad. En 2025 totalizó 1.993 unidades, de las cuales 1.906 pertenecen al segmento de camiones pesados.

Tabla 22. Ranking de ventas por marca de camiones 2025

Nº	Marcas	Camión Liviano		Camión Mediano		Camión Pesado		Total	
		Unidades	Part. %	Unidades	Part. %	Unidades	Part. %	Unidades	Part. %
1	MERCEDES BENZ			87	2,5%	1.906	19,9%	1.993	13,8%
2	VOLVO					1.701	17,7%	1.701	11,8%
3	SCANIA					1.476	15,4%	1.476	10,3%
4	CHEVROLET	151	12,0%	1022	29,0%	215	2,2%	1.388	9,6%
5	VOLKSWAGEN	15	1,2%	386	10,9%	879	9,2%	1.280	8,9%
6	HINO	200	15,9%	768	21,8%	230	2,4%	1.198	8,3%
7	FUSO	201	16,0%	452	12,8%	63	0,7%	716	5,0%
8	JAC	262	20,8%	193	5,5%	146	1,5%	601	4,2%
9	RENAULT			1	0,0%	563	5,9%	564	3,9%
10	FOTON	213	16,9%	178	5,0%	151	1,6%	542	3,8%
11	MAN			5	0,1%	522	5,4%	527	3,7%
12	SINOTRUK	1	0,1%			401	4,2%	402	2,8%
13	FAW	87	6,9%	56	1,6%	108	1,1%	251	1,7%
14	IVECO			13	0,4%	235	2,5%	248	1,7%
15	MACK					228	2,4%	228	1,6%
16	FREIGHTLINER					227	2,4%	227	1,6%
17	HYUNDAI	3	0,2%	183	5,2%	33	0,3%	219	1,5%
18	DONG FENG	2	0,2%	105	3,0%	54	0,6%	161	1,1%
19	DAF					137	1,4%	137	1,0%
20	INTERNATIONAL					121	1,3%	121	0,8%
21	JMC	76	6,0%	35	1,0%			111	0,8%
22	SHACMAN					81	0,8%	81	0,6%
23	LANDKING	43	3,4%	14	0,4%			57	0,4%
24	BEIBEN					54	0,6%	54	0,4%
25	ASTRA					26	0,3%	26	0,2%
26	YUTONG	1	0,1%	22	0,6%	1	0,0%	24	0,2%
27	MAXUS	2	0,2%	4	0,1%	4	0,0%	10	0,1%
28	BYD					10	0,1%	10	0,1%
29	KENWORTH					9	0,1%	9	0,1%
30	XCMG			3	0,1%	5	0,1%	8	0,1%
31	OTRAS MARCAS	3	0,2%	3	0,1%	18	0,2%	24	0,2%
-	Total general	1.260	100,0%	3.530	100,0%	9.604	100,0%	14.394	100,0%

Como se mencionó, en Chile —y atendida las características geográficas y de mercado del país— los camiones se segmentan en livianos, medianos y pesados. Estos últimos son los que han liderado la venta en los últimos 10 años, alcanzando cerca del 55% de participación de mercado durante la última década. En 2025 llegaron a marcar el 67% de participación dentro del mercado de camiones, con la venta de 9.604 unidades.

Los camiones livianos, que no consideran los minitruck con peso bruto vehicular menor a 3.860 kilogramos (contabilizados dentro de vehículos comerciales), han ido a la baja lentamente y alcanzaron el 9% de participación dentro de este mercado. Paralelamente, los camiones medianos también se han visto perjudicados y han ido perdiendo terreno en su participación llegando a solo 25%, demostrando así el desafío que tiene Chile para retomar la inversión, el crecimiento empresarial y la aprobación de nuevos proyectos que permitan utilizar todas estas gamas de camiones.

% Participación Segmentos

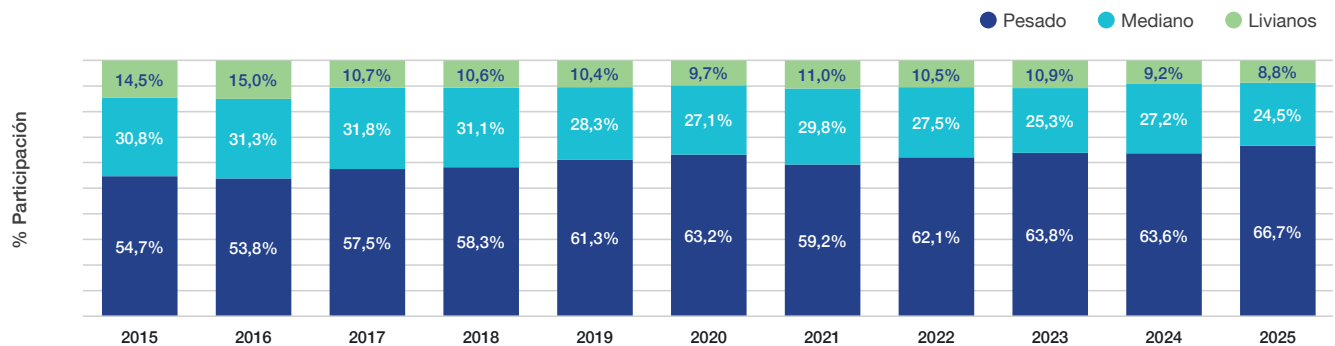


Gráfico 124: Evolución de las ventas por segmento.

6.6.2. Clasificación

Clasificación por Peso Bruto Vehicular

Livianos
3.861 - 6.350 Kilos

Medianos
6.351 - 14.968 Kilos

Pesados
14.968 Kilos o más

Los camiones cargo lideran el mercado en Chile con una participación de mercado del 51,1%. Tienen diversas gamas de usos, dependiendo del tipo de equipo que se instale y la configuración final escogida por el propietario. Cabe señalar que participan en los tres segmentos (camiones livianos, medianos y pesados).

Luego le siguen los tractocamiones, que tuvieron una participación sobre el 26,9% durante el último ejercicio. En tercer puesto aparecieron “Otros”, que corresponde a camiones forestales, mixer y furgones pesados, con un 11% de participación.

% Participación Segmentos

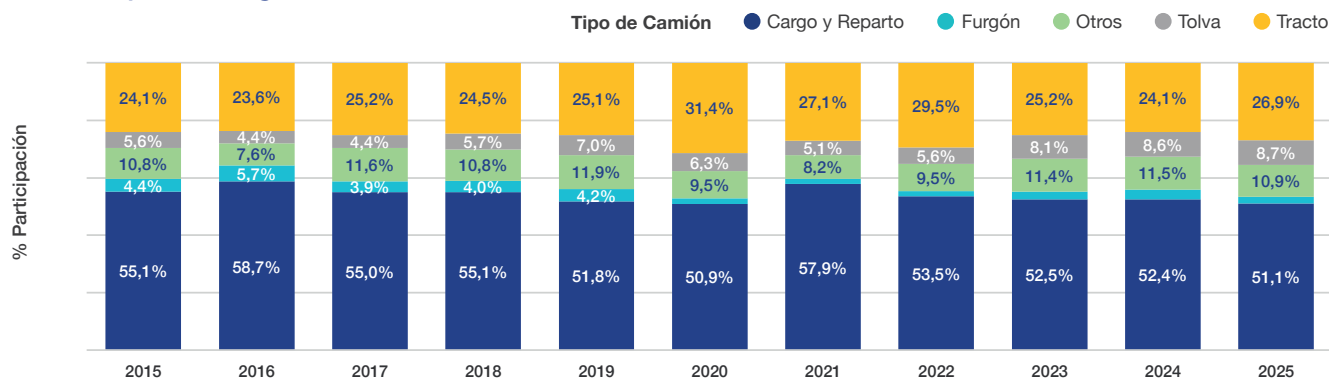


Gráfico 125: Evolución de las ventas por tipo de camión.

6.6.3. Mercado de camiones por tracción

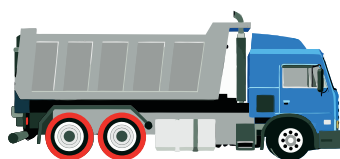
Los camiones también se dividen por tipo de tracción. El grupo de los 4x agrupa a los modelos 4x2 y 4x4, los cuales pueden ser livianos, medianos y pesados. Estos son los que dominaron el mercado 2025 con una preferencia del 52,5%, como ha sido la tónica durante el último tiempo, pero se debe considerar que hace 10 años representaba el 63%.

Más atrás quedó el grupo 6x. Este comprende los camiones 6x2, 6x4 y 6x6, que representaron el 36,3% de las ventas de 2025. Por último, está el grupo 8x, que incluye los modelos 8x2 y 8x4. Es el segmento más pequeño, aunque su participación va creciendo, pues pasó de un 4,9% en 2021 al 11,2%, en 2025, un alza de más de 6 puntos porcentuales.

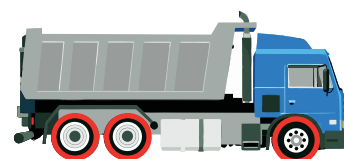
Grupo 6x



6x2



6x4



6x6

Grupo 8x



8x2



8x4

Otro punto para considerar es que, dentro de la categoría de los camiones pesados, el segmento que más destaca es de 6x y 8x, con el 70% de las ventas.

% Participación Segmentos

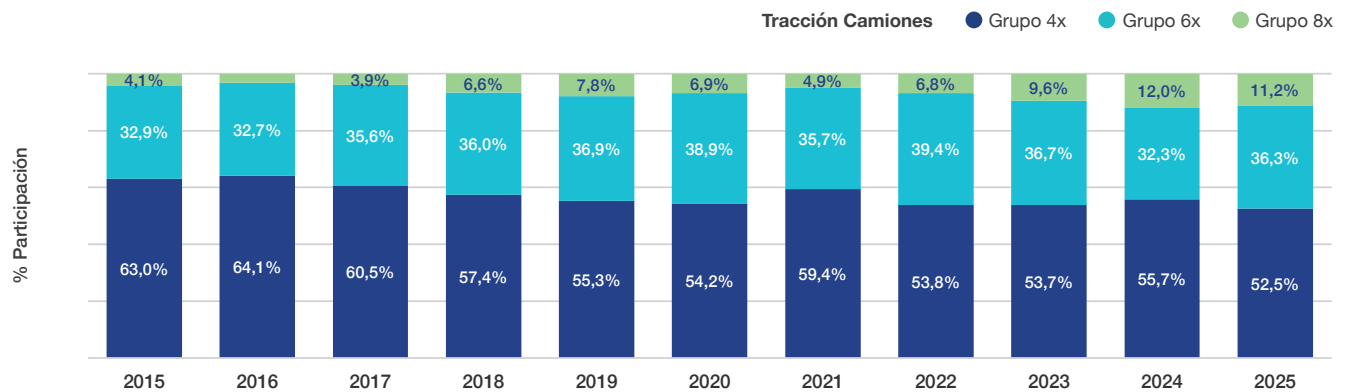


Gráfico 126: Evolución de las ventas por tipo tracción.

6.6.4. Origen

En cuanto a la oferta existente en la escena nacional, esta es amplia y competitiva, lo que se explica por el alto número de marcas presentes (30) y por las diversas configuraciones disponibles, las que se adecuan según las necesidades y presupuestos de los clientes.

En Chile se pueden encontrar camiones de distintos fabricantes de nivel global, ofreciendo una respuesta adecuada a los requerimientos de los clientes en sectores productivos tan relevantes como la minería, la construcción, el forestal y el transporte, entre otras áreas.

Con respecto a los orígenes, desde 2015 a 2025 Sudamérica cobró mayor protagonismo, pasando de tener el 28,3% de las ventas al 41,2%, lo que significa una consolidación más que sólida.

Mientras que el origen asiático hoy tiene 38,1% de participación. Llama la atención que América del Norte haya perdido tanto protagonismo en la última década, quedándose con solo el 4% en el último año. Usualmente, la tónica era pelear mano a mano con Europa. El Viejo Continente conservó el tercer puesto con el 16,6% de participación en las ventas 2025.

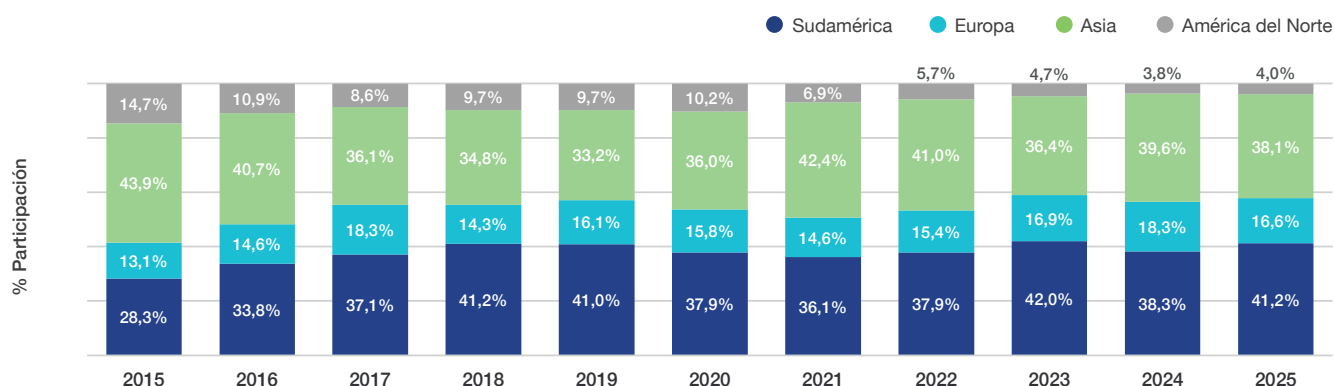


Gráfico 127: Evolución de las ventas por continente.

Si analizamos por país, Brasil es el principal origen del mercado de camiones, con el 39,1% de cuota de participación gracias a su minucioso trabajo en el segmento de camiones pesados. En segundo lugar queda Japón (23,7%), principalmente por la comercialización de los medianos. El top 3 lo cierra China (12,3%), que tiene una alta participación en el segmento de camiones livianos.

Cabe destacar el posicionamiento de Alemania, país que ha mantenido el cuarto puesto con porcentajes que bordean el 10%.

Ventas por País de Fabricación

Fuente: ANAC

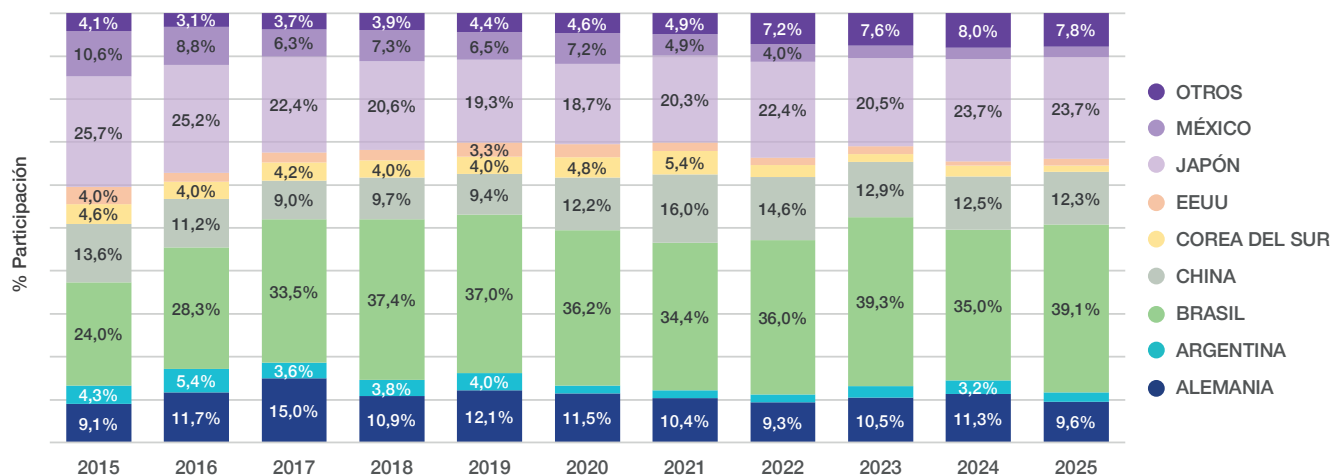


Gráfico 128: Evolución de las ventas por país de fabricación.

Con respecto al origen de marca, ni Alemania, Suecia y Estados Unidos fabrican sus productos internamente, sino que recurren a países como Argentina, México y, especialmente, Brasil.

Mercado Camiones - 2025

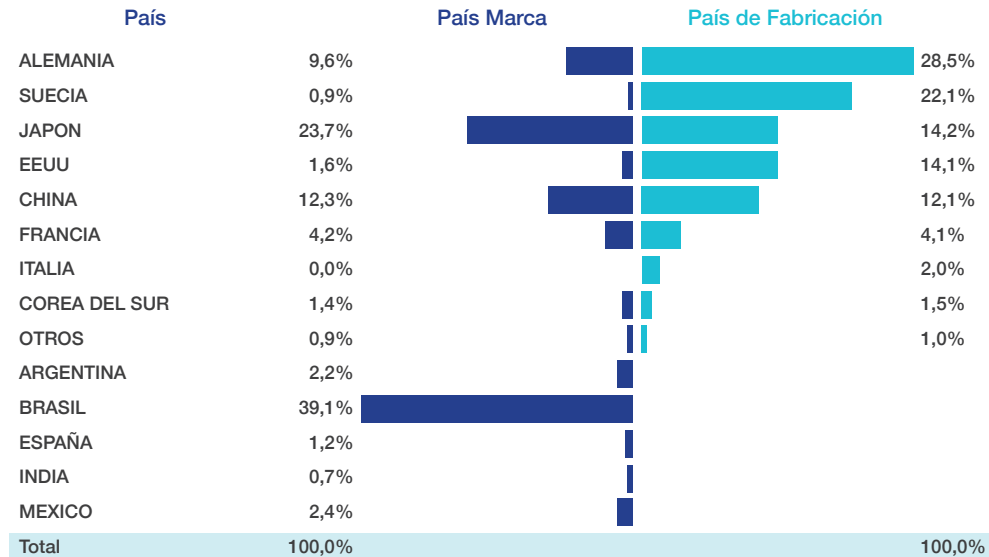


Gráfico 129: Comparativo ventas por país de fabricación y origen marca.

En el segmento de los camiones livianos, China comanda el protagonismo por origen de fabricación con más del 44% de presencia. El segundo lugar se lo disputan Argentina y Japón, el primero con 18,8% de participación y, el segundo, con 35%.

Ventas por País de Fabricación - Segmento de Camiones Livianos

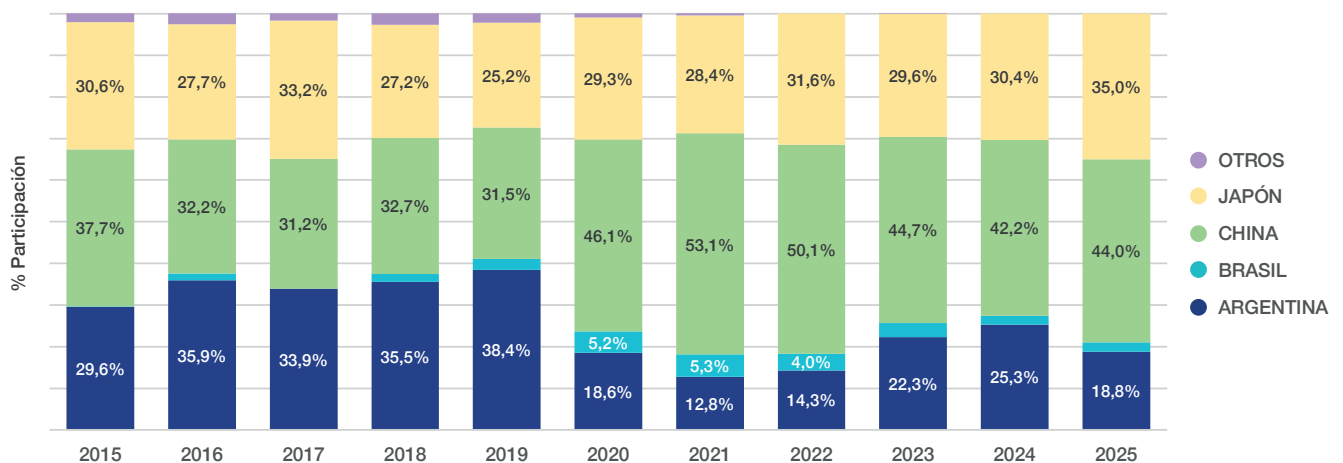


Gráfico 130: Comparativo ventas por país de fabricación y origen marca – segmento livianos.

China cuenta con un gran protagonismo en el segmento de camiones livianos, tanto en marca como en origen de fabricación. Alemania también es relevante, puesto que un 19,7% de camiones livianos son de marcas alemanas, aunque ninguna unidad tenga ese origen. En segundo lugar asoma Japón, cuyas marcas venden el 25,5% del segmento; pero un 35% de los camiones livianos procede de ese mismo país. Argentina, sin marcas a su haber, produce el 18,8% de este subsegmento.

Segmento Camiones Livianos - 2025

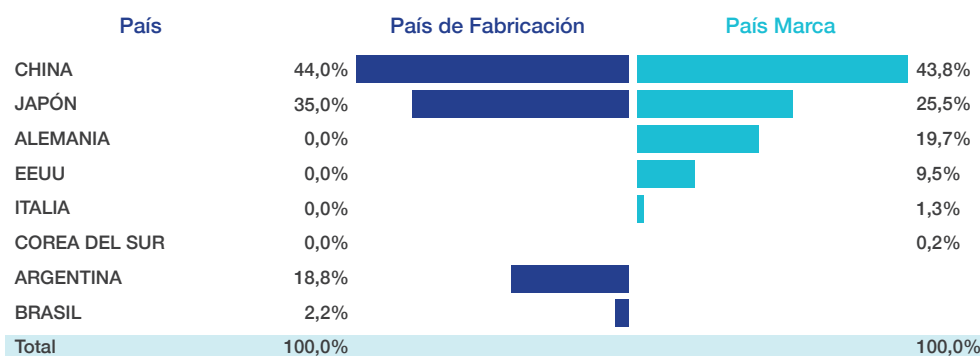


Gráfico 131: Comparativo ventas por país de fabricación y origen marca – segmento livianos.

En el segmento de camiones medianos Japón lidera en 2025 con el 65,8% de participación en la fabricación, siendo China su competidor más cercano con el 14,9% de market share. En este segmento, tres marcas concentran el 60% de las ventas.

Ventas por País de Fabricación - Segmento de Camiones Medianos

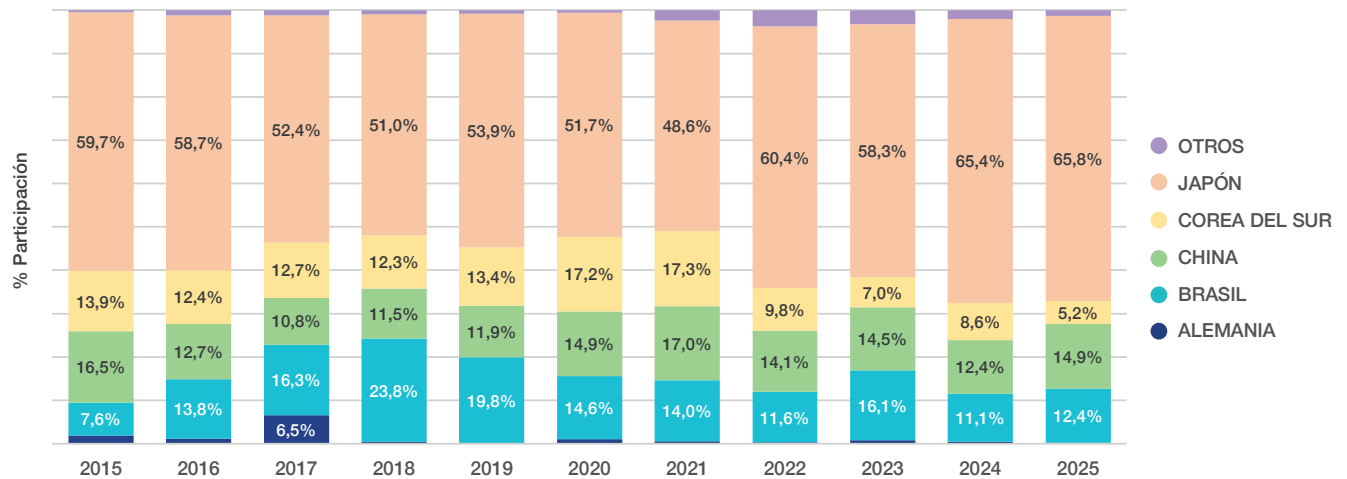


Gráfico 132: Comparativo ventas por país de fabricación y origen marca – segmento livianos.

En camiones medianos se aprecia claramente que Estados Unidos no fabrica ningún vehículo de este tipo en su país, pese a que casi un tercio del segmento lo comandan sus marcas. Mientras que, las marcas de origen chino solo fabrican en China.

Por su parte, Japón tiene el 65,8% del mercado, según origen de fabricación. En tanto, sus marcas tienen el 38% de participación.

Segmento de Camiones Medianos - 2025

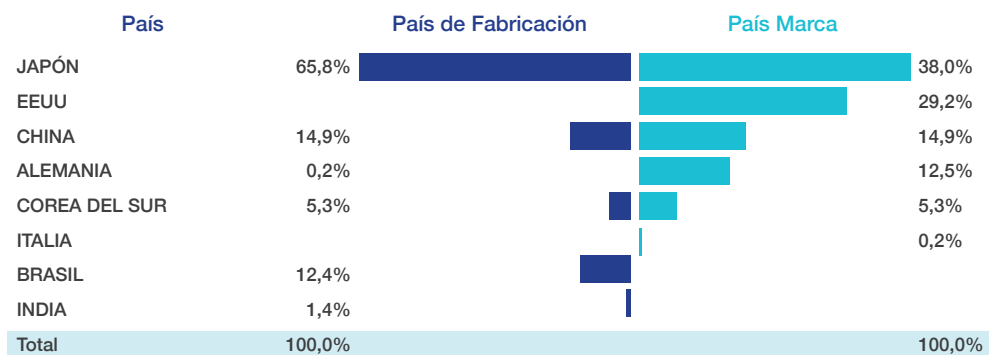


Gráfico 133: Comparativo ventas por país de fabricación y origen marca – segmento medianos.

En el segmento de camiones pesados por origen de fabricación, Brasil tiene el beneficio de que muchas marcas europeas tienen sus plantas localizadas, por lo que sus números van cada vez más al alza (56% en 2025). Alemania, en tanto, se queda en el segundo lugar (14,9%), aunque en 2025 mostró su número de ventas más bajo desde 2015.

Ventas de País por Fabricación - Segmento de Camiones Pesados

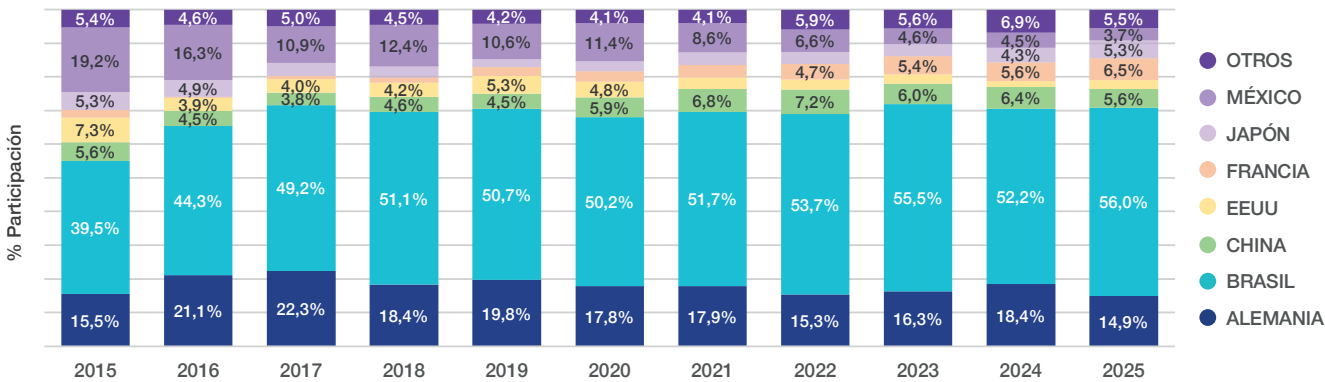


Gráfico 134: Comparativo ventas por país de fabricación y origen marca – segmento pesados.

Las marcas suecas y alemanas cuentan con un gran protagonismo en camiones pesados, sin embargo, la gran mayoría de su producción viene desde Brasil.

Segmento de Camiones Pesados - 2025

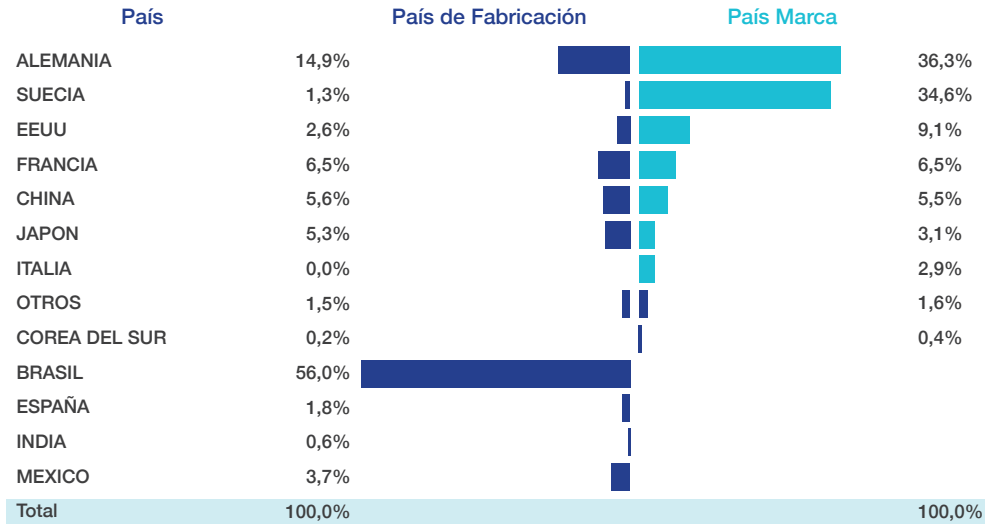


Gráfico 135: Comparativo ventas por país de fabricación y origen marca – segmento pesados.

6.7.

MERCADO DE CAMIONES ELÉCTRICOS

La venta de camiones eléctricos en el país todavía no alcanza los niveles de los vehículos livianos y medianos. La primera unidad vendida fue en 2018 y pasaron dos años en los que no se comercializó ninguna más. En 2021 retomó su camino y el 2022 registró su mejor año. Sin embargo, en 2023 cayeron sus ventas en 44,6% y alcanzó a matricular solo 36 unidades, tendencia que se revirtió en 2024 y 2025 superando las 100 unidades vendidas en cada año.

A la fecha, son 351 unidades de ese tipo las que circulan en el país.

Ventas por Año Total y Variación % año a año

Total Unidades Comercializadas a 2025: 351

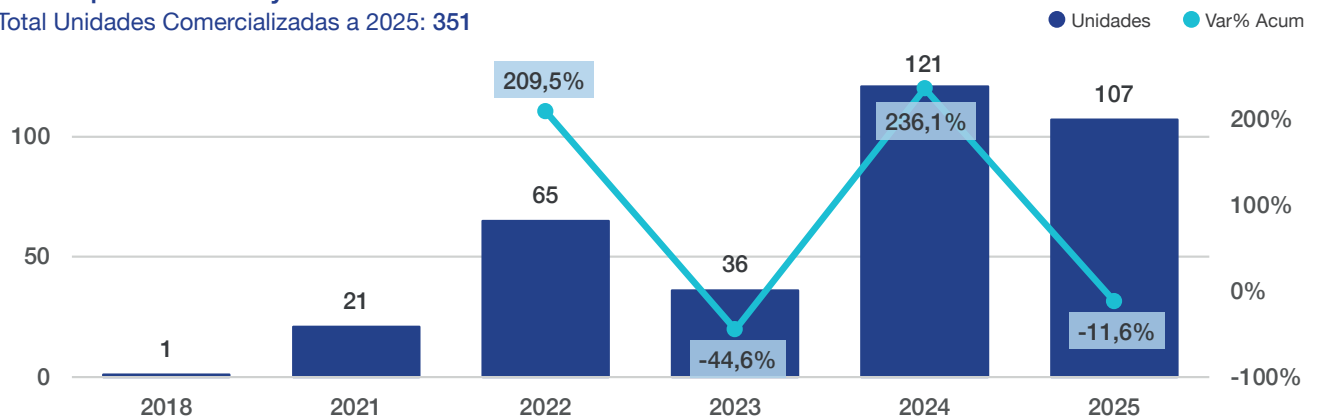


Gráfico 136: Ventas camiones eléctricos por año.

Los camiones eléctricos livianos fueron los que tuvieron mayor éxito hasta 2023, pero en 2025 quedaron en tercer lugar (24,3%), después de los pesados (32,7%). En tanto, los camiones medianos, principalmente de carga, lideran con un 43%.

Distribución de Ventas Totales en 2025

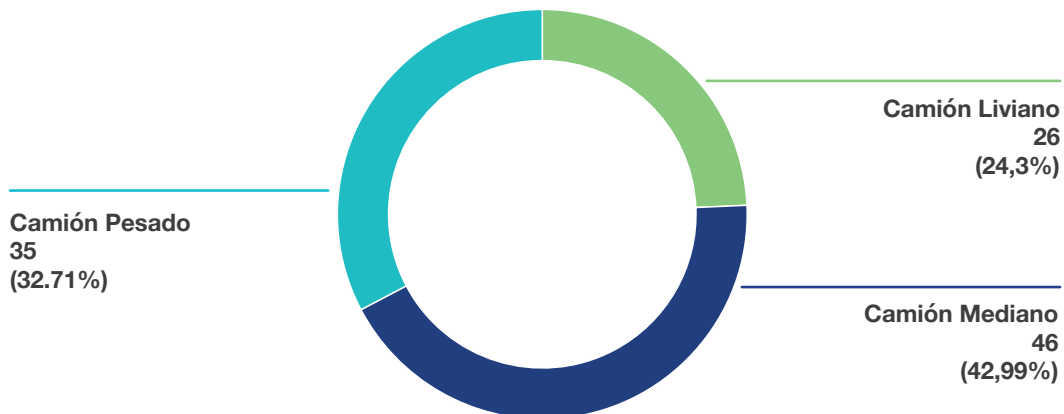


Gráfico 137: Distribución de ventas camiones eléctricos según segmento.

China es el origen que predomina en la disponibilidad de camiones eléctricos en el país, con más del 80%. No obstante, en los últimos dos años a este incipiente segmento se han sumado Japón (12%), Alemania, Francia y Estados Unidos (acumulado de 5%).

Ventas por Año Total y Variación % año a año

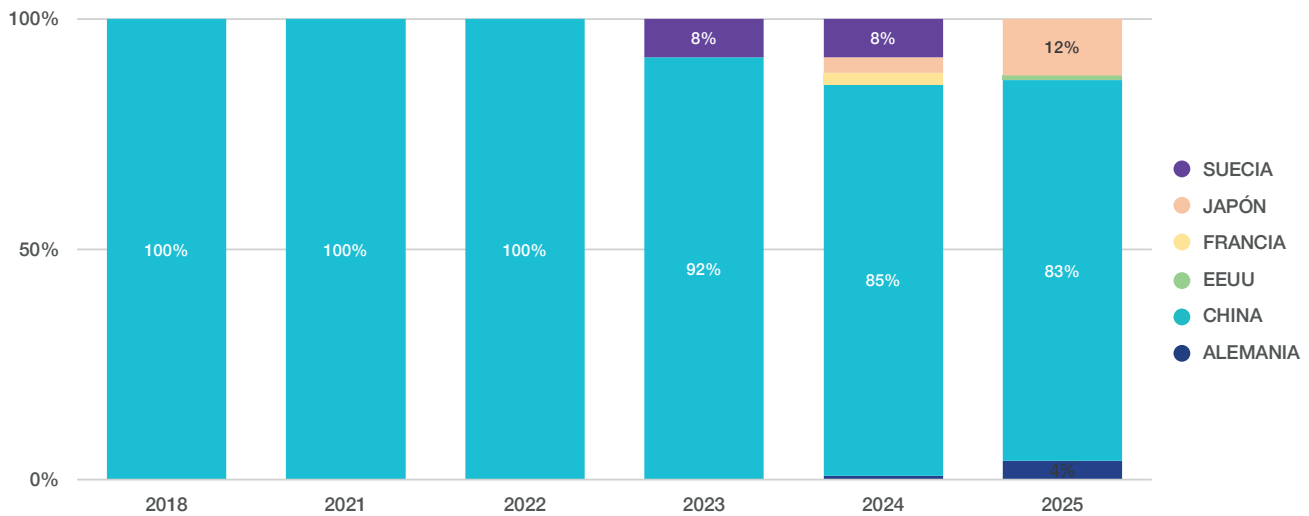


Gráfico 138: Evolución en la distribución de ventas camiones eléctricos según segmento.

En los dos últimos años, el número de marcas presentes en el mercado ha rondado las 16.

Nº de Marcas

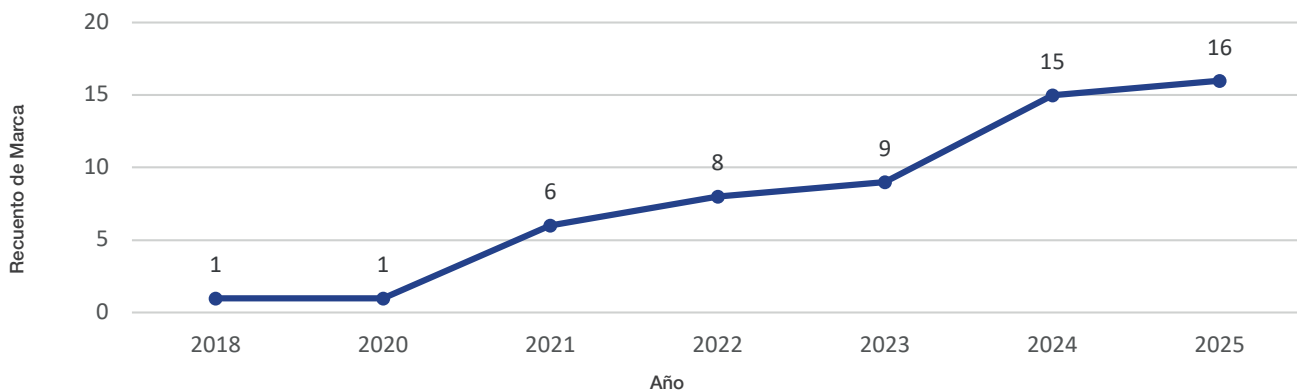


Gráfico 139: Marcas comercializadas por año de camiones eléctricos.

Tabla 23. Ranking de ventas por marca de camiones eléctricos 2025

Marcas	Liviano		Mediano		Pesado		Total	
	Unidades	Part. %	Unidades	Part. %	Unidades	Part. %	Unidades	Part. %
YUTONG	1	3,85%	22	47,83%	1	2,86%	24	22,43%
JMC	13	50,00%	2	4,35%			15	14,02%
FUSO			14	30,43%			14	13,08%
BYD					10	28,57%	10	9,35%
MAXUS	2	7,69%	4	8,70%	4	11,43%	10	9,35%
FOTON			1	2,17%	7	20,00%	8	7,48%
MERCEDES BENZ	5	19,23%			3	8,57%	8	7,48%
JAC	2	7,69%	3	6,52%			5	4,67%
HYUNDAI	3	11,54%					3	2,80%
SINOTRUK					2	5,71%	2	1,87%
VOLVO					2	5,71%	2	1,87%
DONG FENG					2	5,71%	2	1,87%
XCMG					1	2,86%	1	0,93%
FAW					1	2,86%	1	0,93%
SANY					1	2,86%	1	0,93%
ROSENBAUER					1	2,86%	1	0,93%
Total general	26	100,00%	46	100,00%	35	100,00%	107	100,00%

6.8.

MERCADO DE BUSES

BUSES

**Minibús Pesado**

Con capacidad entre 21 a 26 personas, incluyendo el conductor es utilizado principalmente para transporte público rural, transporte particular y turismo. Es de mayor tamaño y peso bruto vehicular en relación a los minibuses de livianos y medianos.

**Taxibus**

Con capacidad entre 27 a 35 pasajeros y un largo entre 8 a 9 metros. Es utilizado principalmente para transporte urbano, transporte rural, transporte privado y turismo.

**Buses Interprovinciales**

Con capacidad entre 36 a 45 pasajeros y entre 10 a 11 metros de longitud. Es usado como servicios de transporte público de corta distancia, rurales o interprovinciales, transporte privado y turismo.

**Red Movilidad**

Con largo entre 8 y 12 metros y de uso exclusivo para transporte público en el Gran Santiago y Regiones. Ex Transantiago.

**Bus Media Distancia**

Con capacidad entre 40 a 45 pasajeros y longitud de 10 a 13,5 metros. Este tipo de bus es utilizado principalmente en el turismo, para el traslado de personal privado y público interregional.

**Bus Larga Distancia**

Con capacidad entre 42 a 50 pasajeros, y hasta 64 personas en el caso de buses de dos pisos, y con un largo del carrozado entre 12 y 15 metros, el cual es utilizado para el transporte privado.

**Chasis de Bus**

Existen empresas en Chile que importan solo el chasis que cuenta con motor y que localmente fabrican su correspondiente carrocería.

NOTA

Los dibujos no son proporcionales en tamaño, sólo representan la silueta más frecuente o una de las siluetas de los vehículos de cada categoría.

6.8.1. Comercialización

En el 2025, el mercado de buses experimentó una significativa expansión, registrando un alza del 139% en comparación con el desempeño alcanzado en 2024. Este ascenso se tradujo en la venta de 4.932 unidades, debido principalmente al adelantamiento de inscripciones por el cambio en la norma de emisiones, que avanza de Euro V a Euro VI desde enero 2026.

Ventas y N° Marcas por Año

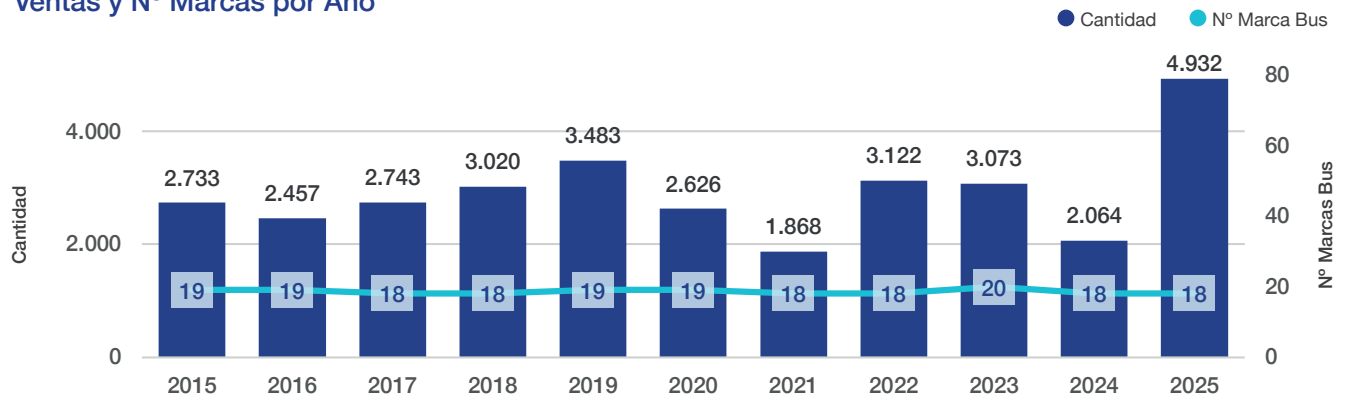


Gráfico 140: Ventas por año en el mercado de buses.

En 2025, se registraron 18 marcas activas, cifra que se mantiene dentro del promedio histórico, ya que en la última década el mercado ha contado con una presencia consistente de 18 a 20 compañías, reflejando una relativa estabilidad en la participación de marcas a lo largo del tiempo.

De los 4.932 buses comercializados en el territorio nacional durante el período analizado, el segmento con mayor participación corresponde a buses del sistema RED, con 1.796 unidades vendidas, lo que representa un 36,4% del total. En segundo lugar, se encuentran los taxibuses, con 1.189 unidades comercializadas y una participación del 24,1%.

Por su parte, los buses de larga distancia lograron 688 unidades vendidas. Más atrás se ubican los minibuses, con 587 unidades patentadas, seguidos de cerca por los buses doble piso, que alcanzaron 388 colocaciones. Finalmente, los buses interurbanos y de media distancia completan el ranking con 284 unidades vendidas, lo que representa un 5,8% del total comercializado.

Distribución por Segmento Buses

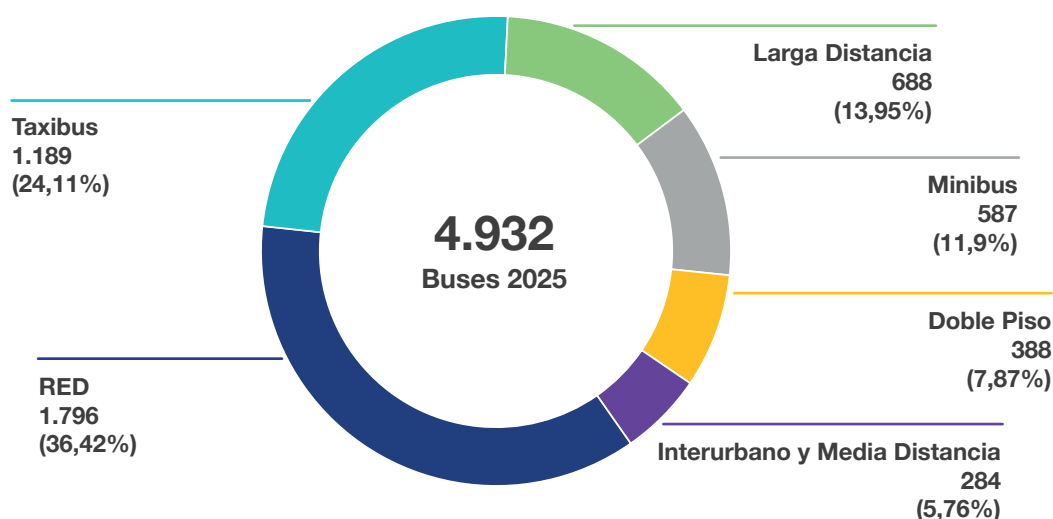


Gráfico 141: Distribución de las ventas por año según segmento.

Al comparar las cifras con respecto a 2024, algunos segmentos del mercado experimentaron una notable alza en sus ventas. Los buses RED registraron un crecimiento significativo del 371,4%, seguidos por los minibuses, con un incremento del 156,3%, y los taxibuses, que crecieron un 107,9%. Los buses de doble piso y larga distancia y los interurbanos y de media distancia tuvieron un rendimiento positivo de 55,7% y 48,7% respectivamente.

Ventas según Segmento Acumulado a Diciembre de cada Año

● 2024 ● 2025 ● Var% Acumulado

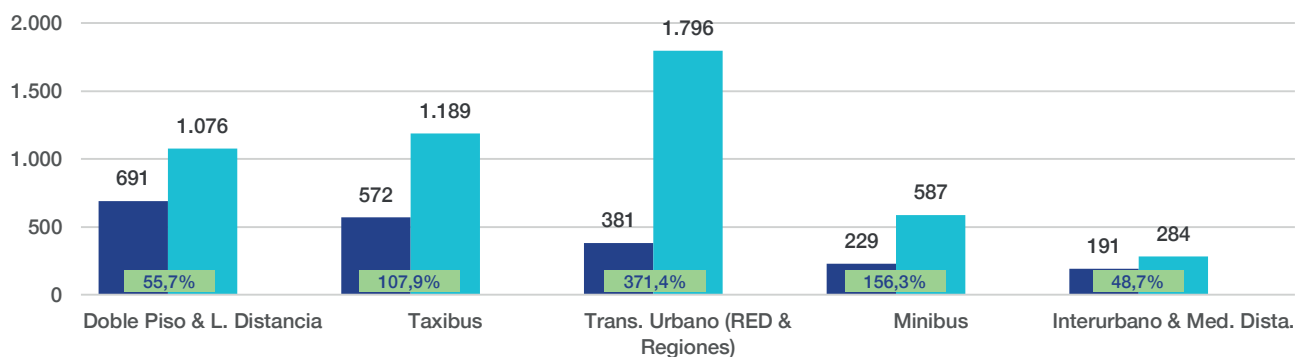


Gráfico 142: Ventas por año en el mercado de buses 2024 versus 2025.

Tabla 24. Ranking de ventas por marca de buses

Marcas	Doble Piso		Interurbano y Media Distancia		Larga Distancia		Minibus		RED		Taxibus		Total	
	Uni.	Part. %	Uni.	Part. %	Uni.	Part. %	Uni.	Part. %	Uni.	Part. %	Uni.	Part. %	Uni.	Part. %
ZHONGTONG			4	1,41%					819	45,60%	304	25,57%	1.127	22,85%
MERCEDES BENZ	52	13,40%	18	6,34%	382	55,52%					533	44,83%	985	19,97%
FUSO							465	79,22%					465	9,43%
YUTONG			55	19,37%			4	0,68%	372	20,71%	9	0,76%	440	8,92%
KING LONG			162	57,04%	35	5,09%			147	8,18%	10	0,84%	354	7,18%
SCANIA	65	16,75%	12	4,23%	270	39,24%							347	7,04%
FENCER									300	16,70%			300	6,08%
VOLVO	271	69,85%			1	0,15%							272	5,52%
VOLARE											210	17,66%	210	4,26%
HYUNDAI			2	0,70%			113	19,25%					115	2,33%
BYD									114	6,35%			114	2,31%
AGRALE											79	6,64%	79	1,60%
FOTON									44	2,45%	1	0,08%	45	0,91%
VOLKSWAGEN											26	2,19%	26	0,53%
BONLUCK			20	7,04%									20	0,41%
REM			11	3,87%							5	0,42%	16	0,32%
SUNLONG											12	1,01%	12	0,24%
GOLDEN DRAGON							3	0,51%					3	0,06%
OTROS							2	0,34%					2	0,04%
Total general	388	100%	284	100%	688	100%	587	100%	1796	99,99%	1189	100%	4.932	100%

El mercado de buses evidencia un nivel de madurez cada vez mayor, con una clara orientación hacia la electromovilidad, respaldada por cifras contundentes. En 2015, la participación de buses 100% eléctricos en el mercado era inexistente. Sin embargo, para 2025, esta cifra ha experimentado un notable crecimiento, alcanzando el 40%, lo que refleja una transformación significativa en la industria del transporte.

Esta tendencia ha sido impulsada, en gran medida, por el sistema de transporte público RED, que ha posicionado a Santiago como una de las ciudades más electrificadas del mundo, superada únicamente por algunas urbes en China.

De esta forma, los buses eléctricos se acercan a los que utilizan diésel, el tipo de vector energético más popular en este segmento, que tienen una participación de 60,1%, debido a que por temas logísticos aún es la mejor alternativa para los buses de larga distancia.

Distribución Ventas por tipo de Vector Energético

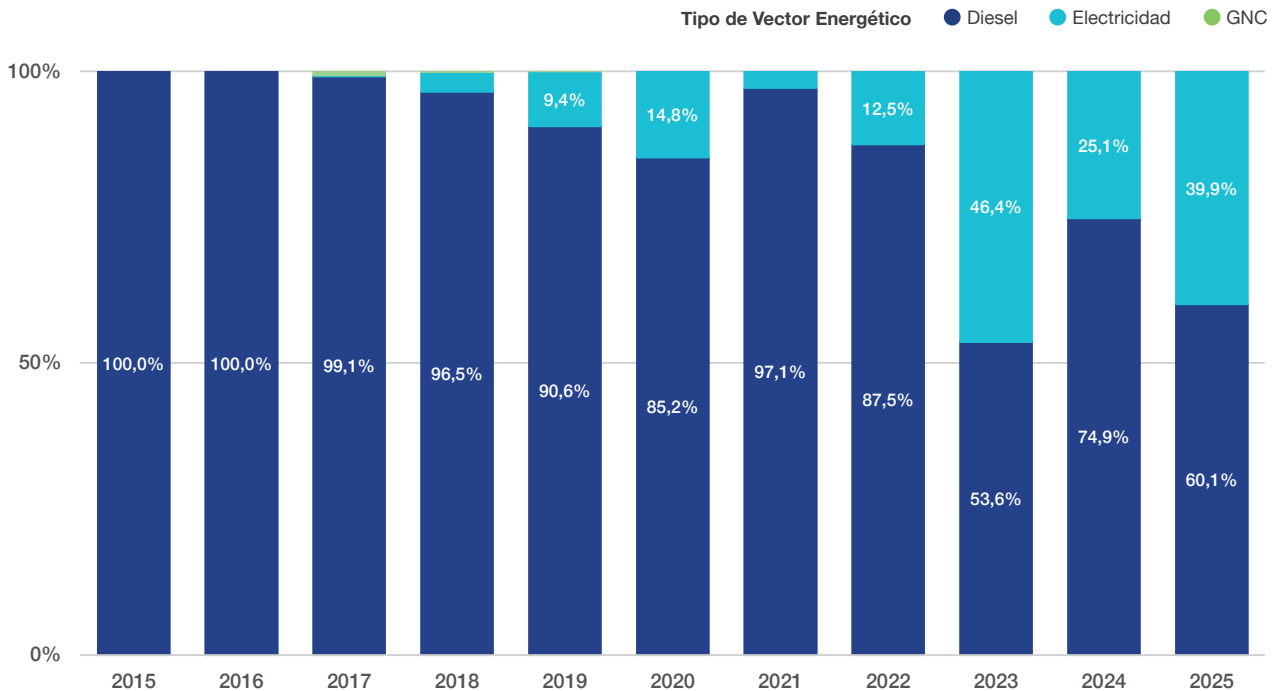


Gráfico 143: Evolución de la distribución de las Ventas por año en el mercado de buses según tipo de energía.

En el mercado de buses es frecuente que los fabricantes de chasis y de carrocería provengan de diferentes empresas, una clara diferencia con respecto a los mercados de vehículos motorizados donde toda la fabricación la ejecuta una misma compañía. Ejemplo de ello es Mercedes-Benz, la marca más comercializada del país, que es la que tiene mayor diversidad de carrocerías, con 10 empresas diferentes.

En Chile, este mercado es muy competitivo, donde cada marca aprovecha al máximo la libertad de poder importar y, de esta manera, poder ampliar sus estrategias.

Tabla 25. Importaciones por marca y carrocería

Marca - Carrocería	2016	2025
MERCEDES BENZ	1.001	823
MERCEDES BENZ	100	105
MERCEDES BENZ - BEPOBUS		133
MERCEDES BENZ - BUSSCAR	10	50
MERCEDES BENZ - BUSSTAR		15
MERCEDES BENZ - CAIO	270	27
MERCEDES BENZ - COMIL	17	11
MERCEDES BENZ - IRIZAR	21	75
MERCEDES BENZ - ITALBUS	2	7
MERCEDES BENZ - MARCOPOLO	343	355
MERCEDES BENZ - MASCARELLO	113	45
MERCEDES BENZ - NEOBUS	125	
ZHONGTONG	25	1.163
ZHONGTONG	25	1.163
SCANIA	206	315
SCANIA	15	64
SCANIA - BUSSCAR	2	68
SCANIA - CAIO	1	
SCANIA - COMIL	1	47
SCANIA - IRIZAR	11	47
SCANIA - MARCOPOLO	144	88
SCANIA - MASCARELLO	19	
SCANIA - NEOBUS	13	
SCANIA - VIAGGIO		1
YUTONG	80	429
YUTONG	80	429
VOLARE	211	212
VOLARE - MARCOPOLO	211	212

Marca - Carrocería	2016	2025
VOLVO	158	255
VOLVO	46	79
VOLVO - BUSSCAR		17
VOLVO - CAIO	14	
VOLVO - COMIL	12	80
VOLVO - IRIZAR	5	16
VOLVO - MARCOPOLO	48	63
VOLVO - MASCARELLO	24	
VOLVO - NEOBUS	9	
KING LONG	57	319
KING LONG	57	319
HIGER	10	300
HIGER	10	300
HYUNDAI	137	88
HYUNDAI	137	88
FUSO	124	97
FUSO	124	97
BYD		116
BYD		116
VOLKSWAGEN	82	17
VOLKSWAGEN	9	
VOLKSWAGEN - IRIZAR	2	
VOLKSWAGEN - ITALBUS	3	
VOLKSWAGEN - MARCOPOLO	37	17
VOLKSWAGEN - MASCARELLO	24	
VOLKSWAGEN - NEOBUS	7	
AGRALE	24	19
AGRALE		19



Marca - Carrocería	2016	2025
AGRALE - MASCARELLO	3	
AGRALE - NEOBUS	21	
FOTON		30
FOTON		30
DAEWOO	30	
DAEWOO	30	
BONLUCK	2	22
BONLUCK	2	22
NEOBUS	22	
NEOBUS	22	
CHEVROLET	20	
CHEVROLET	20	
GOLDEN DRAGON	9	1
GOLDEN DRAGON	9	1
OTROS	4	6
Total general	2.202	4.212

En 2025 el 49% de los buses vendidos en Chile correspondió a marcas de origen chino, reflejando la creciente influencia de este país en el mercado, especialmente en el segmento de los buses RED y, en menor medida, en los buses eléctricos de media distancia.

Al comparar este panorama con el de 2016 se observa un cambio radical. En ese entonces, el 75,5% de los buses que ingresaban al país eran fabricados en Brasil, un dominio que respondía a la fuerte presencia de marcas tradicionales como Mercedes-Benz, Volvo y Scania (estas dos últimas de origen sueco), cuyas plantas de producción se encuentran en el gigante sudamericano.

Es importante destacar que Brasil lideró durante años el mercado de origen de fabricación debido a su infraestructura industrial y a su proximidad con el mercado chileno, lo que facilitaba la importación de vehículos. Sin embargo, este liderazgo no implica que las marcas predominantes fueran exclusivamente brasileñas, sino que el país actuaba como un centro estratégico de producción para marcas globales que confiaban en sus plantas locales para abastecer a la región.

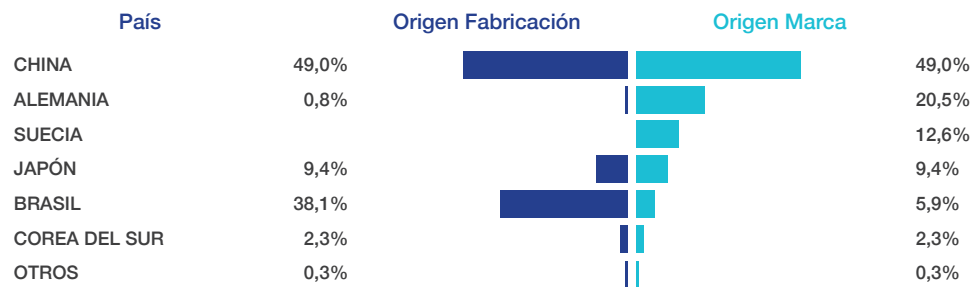
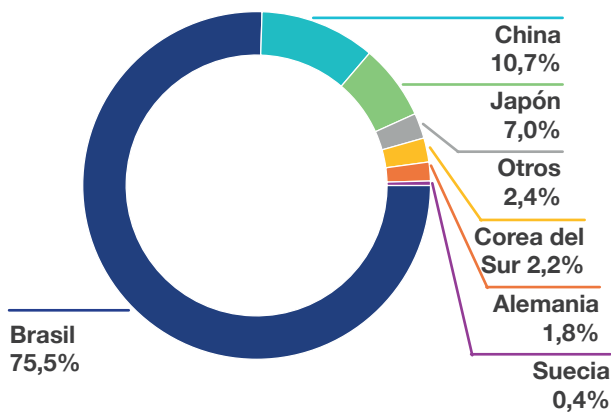


Gráfico 144: Importación según origen de marca y de fabricación.

Buses 2016 - Origen Fabricación



Buses 2025 - Origen Fabricación

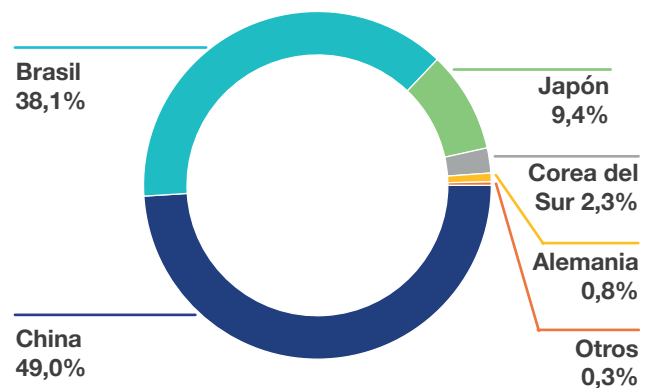


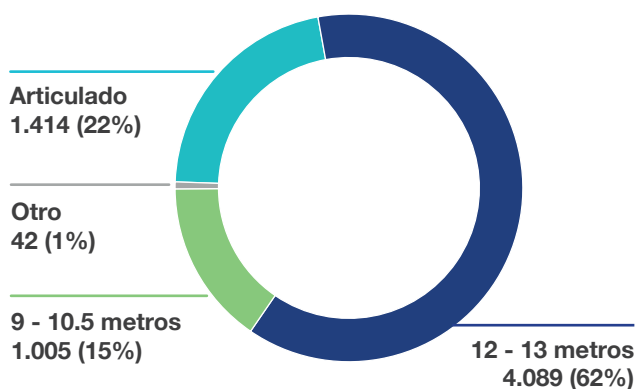
Gráfico 145: Evolución origen de fabricación buses – 2016 vs 2025.

6.8.2. Buses en el transporte público de Santiago

Fuente: Dirección de Transporte Público Metropolitano.

A lo largo de los últimos años, Chile ha experimentado una notable evolución en la composición de su parque de buses del transporte público metropolitano. Este avance se refleja en la incorporación progresiva de normas de emisión cada vez más estrictas, orientadas a la reducción de contaminantes, así como en el fuerte impulso a la electromovilidad. Gracias a estas políticas y a la modernización de la flota, Santiago se ha posicionado como la segunda ciudad del mundo, después de las ciudades de China, con mayor cantidad de buses eléctricos en circulación en su sistema de transporte público, consolidando su liderazgo regional en materia de sostenibilidad y movilidad limpia.

Tipo de Bus 2015



Tipo de Bus 2025

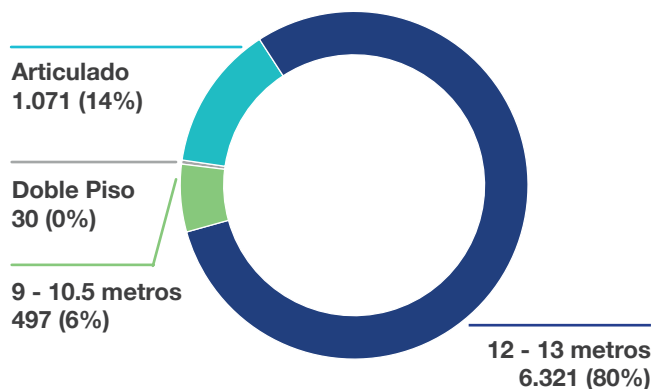


Gráfico 146: Comparativo composición parque de buses del transporte público metropolitano por tipo.

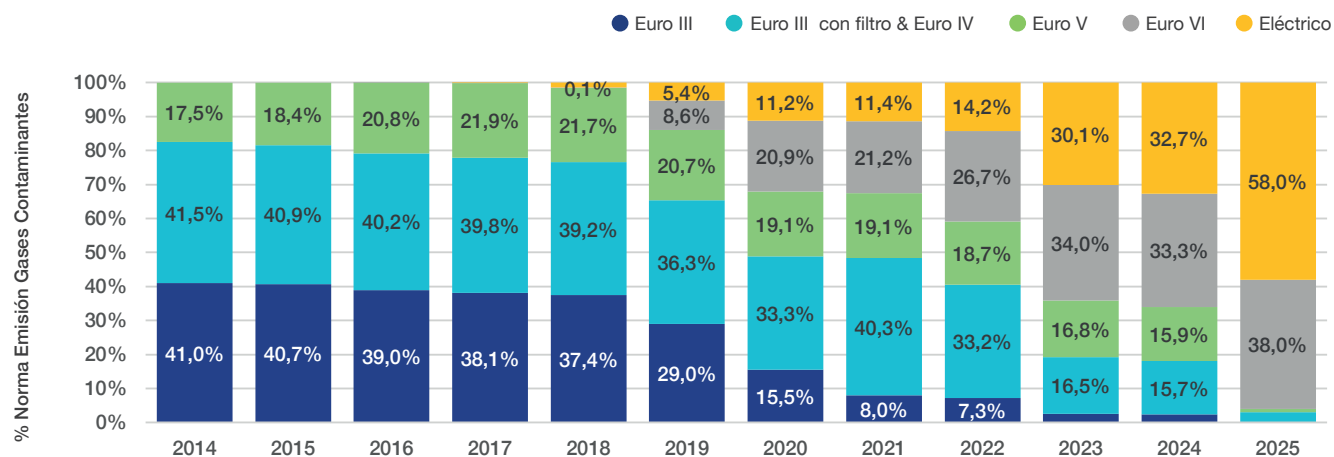


Gráfico 147: Evolución del parque de buses del transporte público metropolitano según norma de emisión.

6.9.

MERCADO DE BUSES ELÉCTRICOS

La venta de buses eléctricos en el país comenzó en 2017 y a la fecha contabiliza un parque total de 4.941 unidades. El 2025 fue el mejor de la historia para este segmento, con 1.994 matriculaciones y un crecimiento del 555,9%, mientras que en 2024 solo se comercializaron 304 (-78%).

Ventas por Año Total y Variación % año a año

Total Unidades Comercializadas a 2025: 4.941

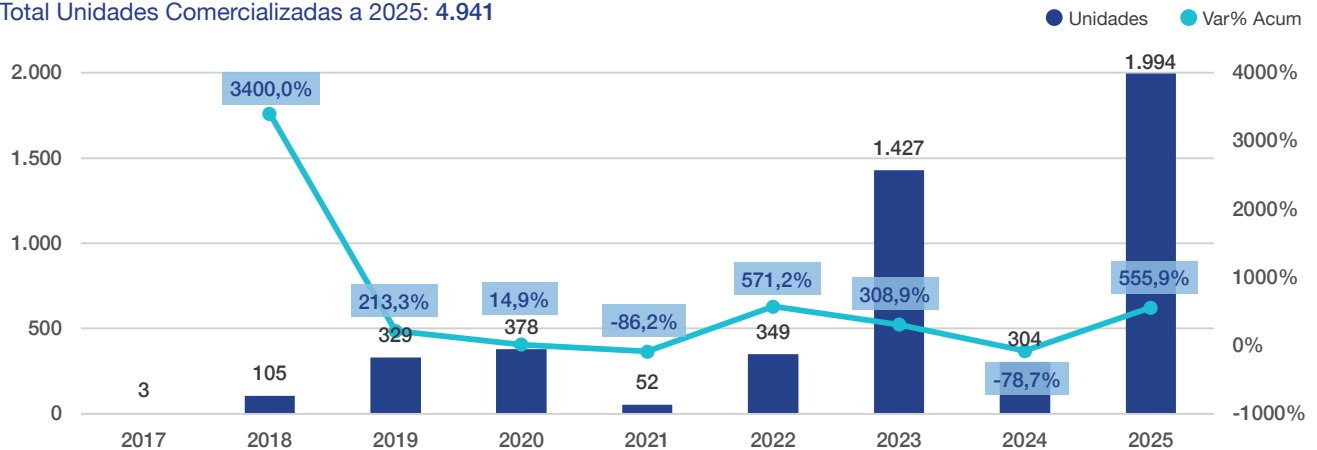


Gráfico 148: Ventas por año de buses eléctricos.

La principal explicación por estas cifras es que el año anterior se produjo la renovación de la flota RED del transporte público, que incluyó la adquisición de 1.769 unidades.

En las estadísticas acumuladas, a los buses del transporte público le siguen a distancia los buses interurbanos, los de media distancia, taxibuses y minibuses.

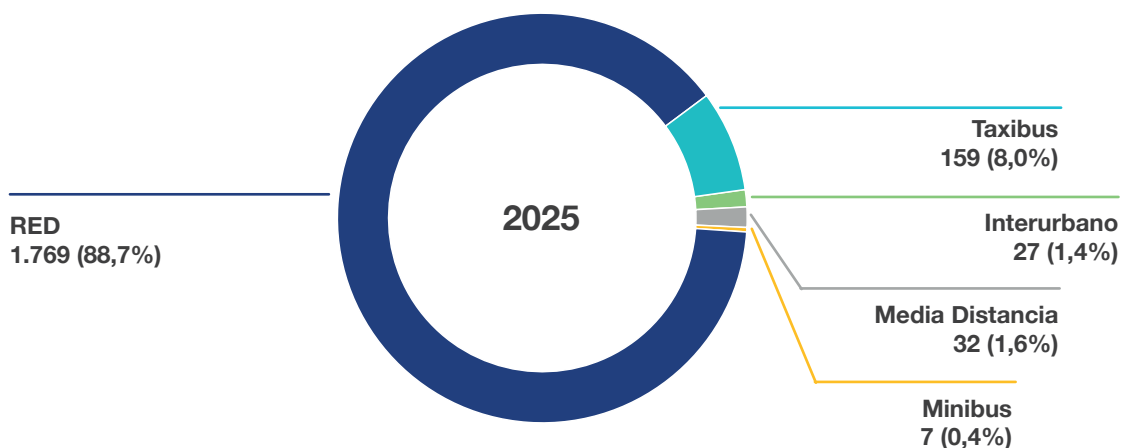


Gráfico 149: Ventas por año de buses eléctricos según segmento.

El crecimiento ha sido gradual en lo que refiere a la cantidad de marcas disponibles en este segmento, que en 2025 llegó a 9.

Tabla 26. Ventas por marca de buses eléctricos

Marca	Interurbano	Media Distancia	Minibus	RED	Taxibus	Total
ZHONGTONG	4			819	145	968
YUTONG		17	4	372	4	397
FENCER				300		300
KING LONG		15		146	5	166
BYD				114		114
FOTON				18		18
REM	11				5	16
BONLUCK	12					12
GOLDEN DRAGON			3			3
Total General	27	32	7	1.769	159	1.994



CAPÍTULO 7.

MERCADO DE MAQUINARIAS

Empresas Asociadas a ANAC:

- Dercomaq S. A.
- Salinas y Fabres S. A.
- SK Comercial Spa
- HD Construction Equipment Chile S.a.
- Finning Chile S. A.
- Komatsu Chile S.A.
- Zoomlion Heavy Industry Chile SpA
- Distribuidora Cummins Chile S.A.
- Comercial Motores de los Andes SpA
- Comercial Facma Ltda.
- Simma S. A.
- XCMG Financial Latam S. A.
- Hyundai Construction Equipment Co. Ltd.
- Tattersall Maquinaria S.A.

Marcas Sector Maquinaria:



El sector maquinarias

El sector maquinarias ha sido el último en sumarse como asociados a la Asociación Nacional Automotriz de Chile, en 2019. Esta importante área de la industria nacional utiliza una gran diversidad de equipos y soluciones para los requerimientos industriales, productivos, de construcción y faenas que se desarrollan en nuestro país.

La necesidad de contar con una asociación que oriente y ordene el desarrollo sostenible de este sector, fue el motivo principal por el cual se han incorporado para el necesario avance normativo, de reducción de emisiones, de mayor seguridad y medición del impacto positivo en la economía nacional desde entonces. En los últimos años, los principales avances del sector se resumen en los siguientes:

- a. Publicación de una norma de emisiones aplicable a maquinaria autopropulsada, de alcance nacional, tanto para equipos nuevos como usados, medible desde la internación del equipo a Chile y sujeto a la fiscalización de la Superintendencia del Medio Ambiente (SMA) a través de un sistema de ventanilla única habilitado por Aduana de Chile. La norma entró en vigor en octubre de 2023, quedando exceptuados los tractores y maquinaria agrícola, que comenzará en 2030.
- b. Desarrollo de un sistema de fiscalización electrónico, en línea con la autoridad, para certificar la normativa de emisiones que debe cumplir cada maquinaria a medida que ingrese al país, al alero del sistema de seguimiento atmosférico que maneja la SMA.

- c. Segmentación y subclasificación del mercado de maquinaria completo, según la realidad chilena, de lo cual se dará cuenta a continuación en este anuario.

Por este motivo, se han clasificado los equipos del sector maquinaria en siete diferentes mercados: tractores, maquinaria para la agricultura, para la construcción y para la pavimentación, junto con equipos industriales y de minería, y también para lo relacionado con lo forestal. Cada uno de ellos, a su vez, cuenta con una cartera de subproductos de los cuales Chile da una muestra de su diversidad y variedad.

A continuación, describimos los distintos mercados y los orígenes de cada uno de ellos, donde es posible apreciar la diversidad de estos gracias a los tratados comerciales que tiene Chile con otros países para la importación de unidades nuevas en base a las importaciones en 2025.

7.1.

MERCADO DE TRACTORES

En el caso de los tractores, estos se dividen en los tradicionales, los fruteros, los minitractores y los viñateros.

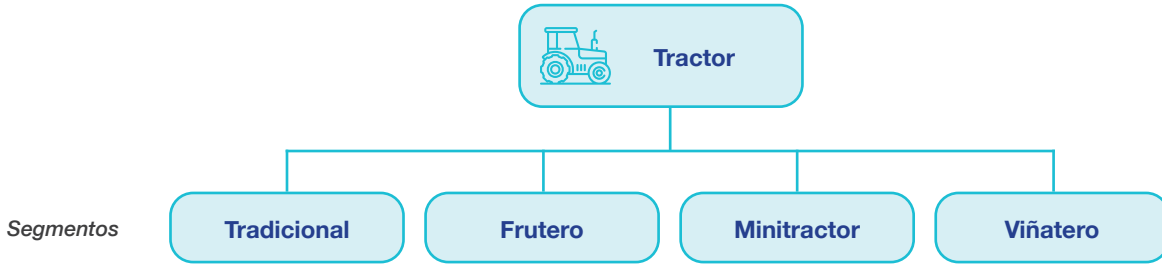


Figura 14: Mercado de tractores y sus segmentos.

Este mercado se caracteriza por una gran diversidad de origen, ligado a largos años de desarrollo en este sector: en cuanto al liderazgo por origen de fabricación, el 26,3% proviene de China, seguido por Brasil (16,3%), Japón (15,3%) e India (13,5%). Más atrás se ubican Italia (11,1%), México (6,1%) y Turquía (3,9%) principalmente.

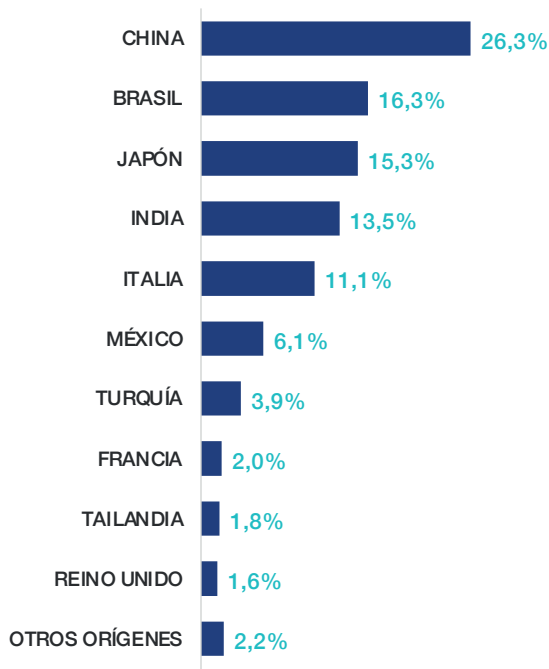


Gráfico 150: Importaciones según origen de importación – Mercado de tractores.

7.2.

MERCADO DE MAQUINARIA AGRÍCOLA

Entre la maquinaria agrícola, en tanto, se encuentran las cosechadoras, las pulverizadoras, las vendimiadoras y las picadoras.

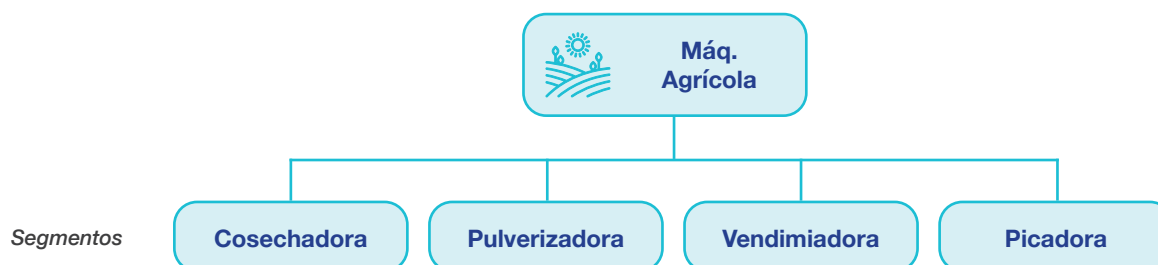


Figura 15: Mercado de maquinaria agrícola y sus segmentos.

Respecto del origen de fabricación, este segmento es ampliamente liderado por Italia, que tiene el 47% del mercado, seguido a una distancia importante por EEUU (25,3%) y Portugal (11,5%), además de Alemania, Bélgica y Francia, todos con 3,4%.

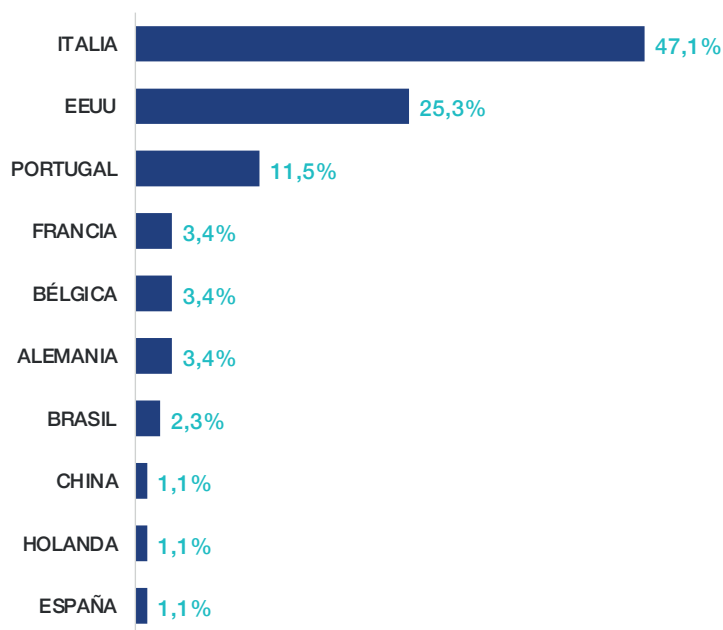


Gráfico 151: Importaciones según origen de importación – Mercado de maquinaria agrícola.

7.3.

MERCADO DE EQUIPOS FORESTALES

Dentro de los equipos forestales, y atendido el extenso desarrollo en países anglosajones y asiáticos de estas tecnologías, se encuentran los harvesters, los forwarders, los feller bunchers, los knuckleboom loaders, los skidders, los tree harvesters y las excavadoras forestales.

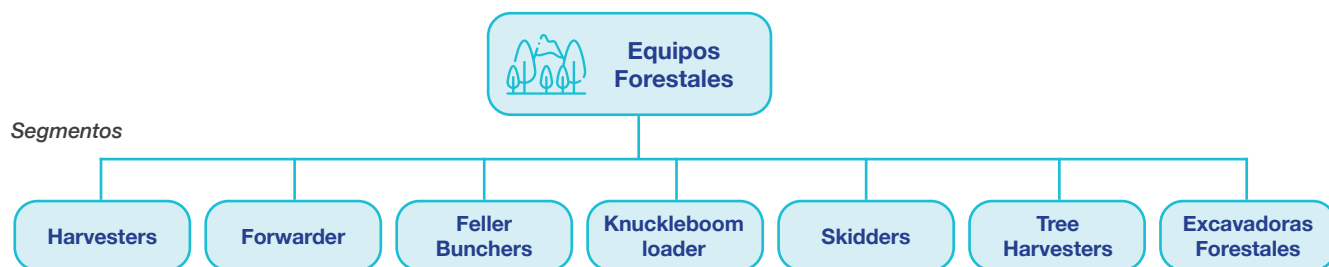


Figura 16: Mercado de equipos forestal y sus segmentos.

En los orígenes de sus productos, el liderazgo de este mercado se concentra en Canadá (42,9%) y EEUU (20,4%), por encima de Corea del Sur y Japón, con 12,2% y 10,2% respectivamente.

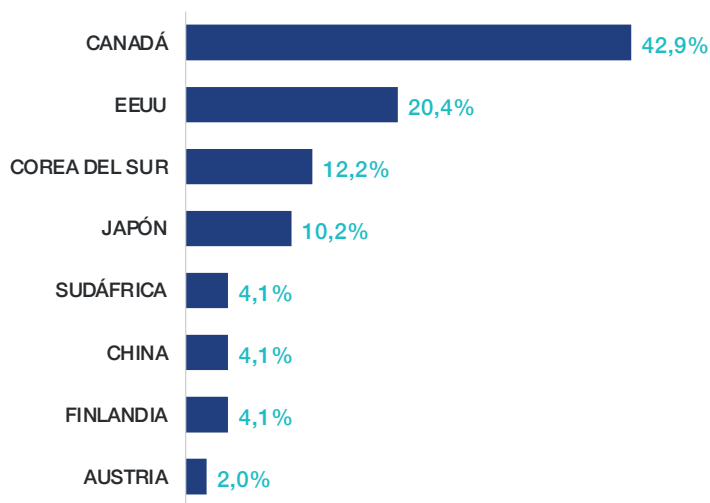


Gráfico 152: Importaciones según origen de importación – Mercado de equipos forestales.

7.4.

MERCADO DE EQUIPOS DE PAVIMENTACIÓN

Los equipos de pavimentación se segmentan entre compactadoras de asfalto, pavimentadoras, recuperadoras de camino, compactadores de suelo vibratorio, rodillos vibratorios en Tándem y los compactadores neumáticos.



Figura 17: Mercado de equipos de pavimentación y sus segmentos.

El origen de fabricación de los equipos de pavimentación también está concentrado en dos países, Alemania (47,1%) y China (31,8%), que tienen más del 78% del mercado. Les siguen India (6,6%) y Reino Unido (3,3%).

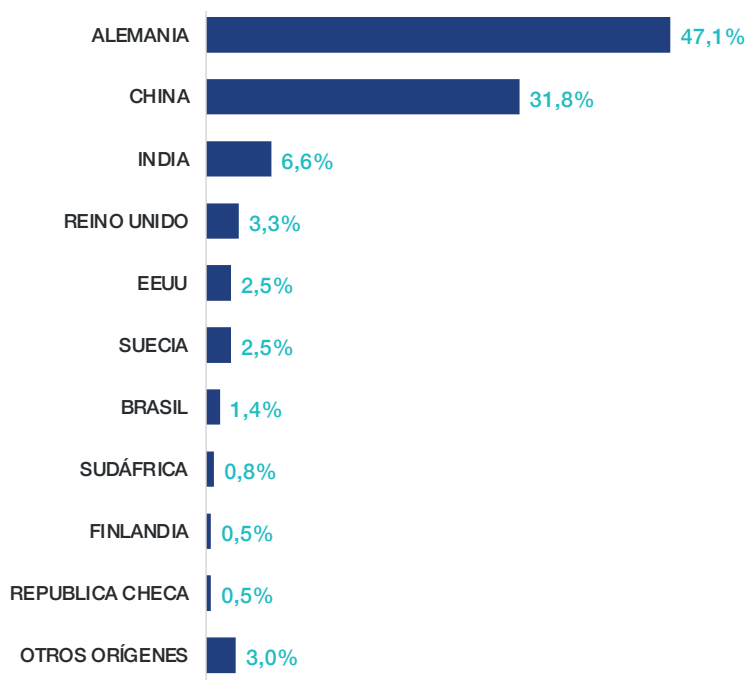


Gráfico 153: Importaciones según origen de importación – Mercado de equipos de pavimentación.

7.5.

MERCADO DE EQUIPOS PARA MINERÍA

Dentro de los de minería, y siguiendo la práctica internacional de segmentación aplicada por los mismos fabricantes de este amplio abanico de equipos, y en lo aplicable a nuestro mercado chileno, aparecen las palas de cable eléctricas, las palas hidráulicas, los camiones fuera de carretera grandes, las perforadoras, los tractores sobre orugas grandes, las mototraillas o scraper y los equipos de minería subterránea.



Figura 18: Mercado de equipos de minería y sus segmentos.

En este mercado, Estados Unidos domina el origen de fabricación, con un 38,8%. Mucho más atrás aparecen Finlandia (15,3%), China (10,1%) y Suecia (7,8%).

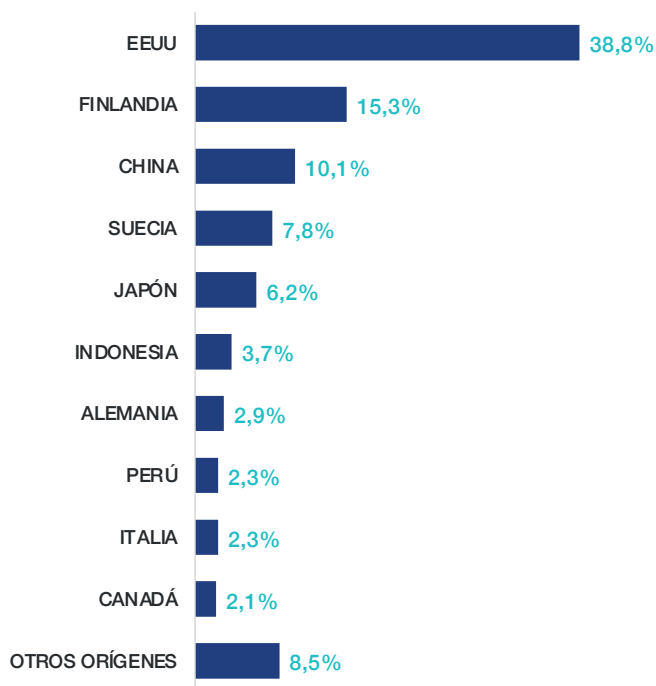


Gráfico 154: Importaciones según origen de importación – Mercado de equipos de minería.

7.6.

MERCADO DE EQUIPOS INDUSTRIALES

Los equipos industriales se subdividen en grúas horquillas y plataformas de elevación. Cada uno de estos segmentos tiene sus propias subclases. Dentro de las grúas horquillas encontramos los montacargas eléctricos contrabalanceados (Clase 1), montacargas eléctricos de pasillo angosto (Clase 2), apiladores eléctricos y transpaletas (Clase 3) y grúa horquilla a combustión interna de llanta neumática (Clase 4/5). Por su parte, el segmento de plataformas de elevación se separa en dos subclases,: plataforma aérea y plataforma tijera.

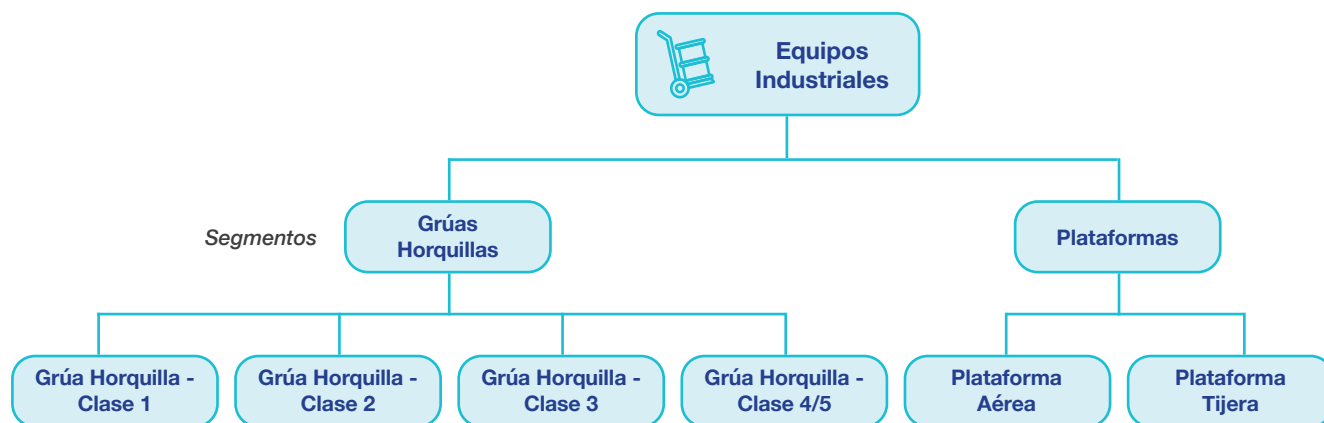


Figura 19: Mercado de equipos de pavimentación y sus segmentos.

7.6.1. Mercado de equipos industriales – segmento de plataformas de elevación

El segmento de plataformas de elevación también es dominado ampliamente por China, con un 87,3%, aunque aquí lo secundan Estados Unidos (3,2%) y México (2,2%).



Gráfico 155: Importaciones según origen de importación – Mercado de equipos industriales – segmento plataformas de elevación.



7.6.2. Mercado de equipos industriales – segmento de grúas horquillas

En este mercado el dominio es de China y por amplio margen: tiene el primer lugar del origen de estos equipos, con un 62,8%, más que sextuplicando a EEUU (9,5%). Más atrás, con porcentajes parecidos, aparecen Japón (8,5%), Alemania (6,6%) y Suecia (6%).

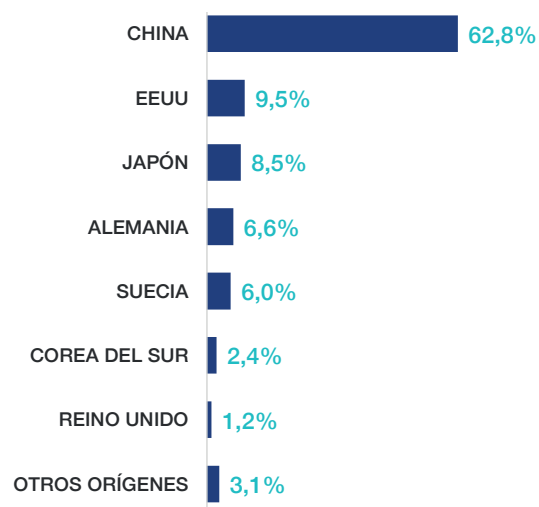


Gráfico 156: Importaciones según origen de importación – Mercado de equipos industriales – segmento grúas horquillas.

7.7.

MERCADO DE EQUIPOS PARA CONSTRUCCIÓN

El mercado con más productos dentro del sector corresponde a la maquinaria para la construcción. Aquí nuevamente debemos segmentar en dos categorías: por un lado, se encuentran los equipos para la construcción liviana, que cuenta con retroexcavadoras, miniexcavadoras, minicargadores, las grúas horquilla off-road, los tractores oruga pequeños, los cargadores frontales compactos y los manipuladores telescópicos.

Mientras que, por otro lado, se encuentran los equipos para la construcción pesada, donde aparecen los camiones articulados, los camiones fuera de carretera medianos, las excavadoras sobre orugas y neumáticos, las motoniveladoras, los cargadores frontales, los cargadores de oruga, los tractores sobre oruga medianos, los compactadores de relleno sanitario y los equipos tiendetubos.

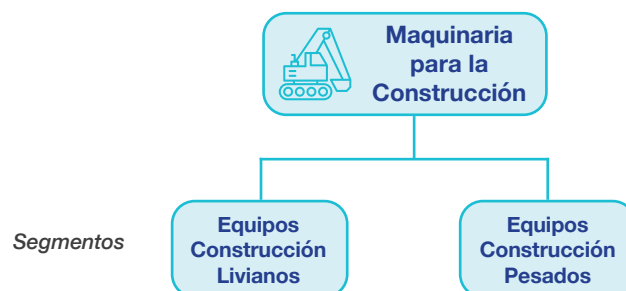


Figura 20: Mercado de equipos para la construcción y sus segmentos.

7.7.1. Mercado de equipos para construcción – segmento de livianos



Figura 21: Subsegmentos equipos de construcción livianos – Mercado de equipos para la construcción.

Esta categoría atiende a equipos destinados para un trabajo ligero, liviano o específico. Al igual que entre los equipos industriales, el primer lugar en el origen pertenece a China (50,5%), país que es secundado por Brasil (19,3%) y Reino Unido (10,3%). Luego se agrupan varias naciones con una participación similar: Italia (4,4%), India (2,8%) y Japón (2,8%).

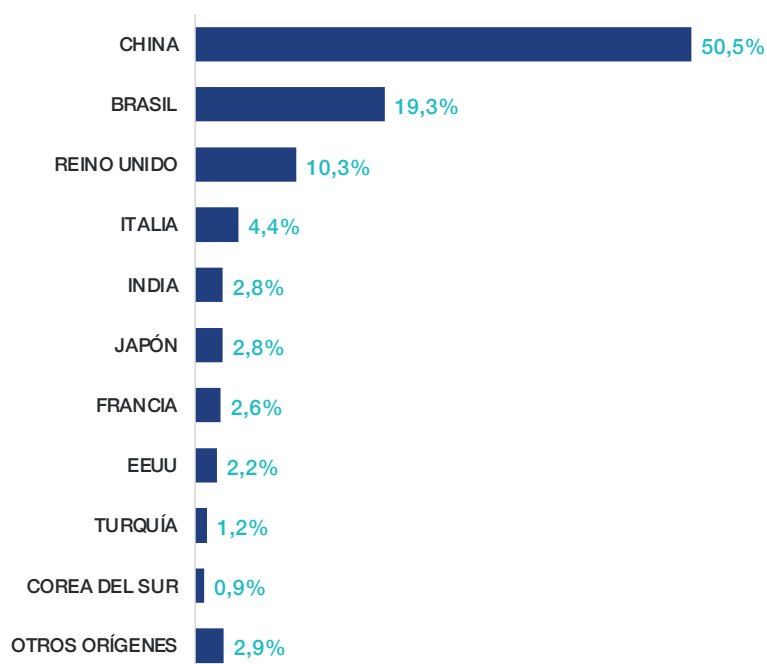


Gráfico 157: Importaciones según origen de importación – Mercado de equipos de construcción – Segmento equipos livianos.

7.7.2. Mercado de equipos para construcción – segmento de pesados



Figura 22: Subsegmentos equipos de construcción pesados – Mercado de equipos para la construcción.

El segmento de pesados corresponde a equipos destinados a un trabajo de mayor envergadura, en muchos casos se trata de equipos de alto tonelaje y que en general tienen un uso exclusivo en faena. En primer lugar aparece China (33,2%), seguido con participaciones relevantes de Japón (23%), Brasil (16,9%) y Corea del Sur (13,6%). Estados Unidos es el último entre los actores importantes de este segmento (8,6%), mientras que del resto ninguno supera el 1%.

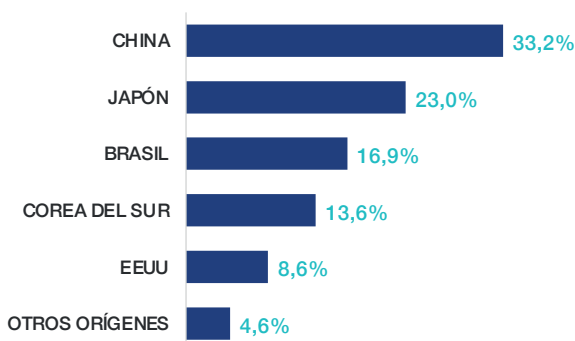


Gráfico 158: Importaciones según origen de importación – Mercado de equipos de construcción – Segmento equipos pesados.

GLOSARIO

ANUARIO ANAC 2026

ADAS:

Sistemas Avanzados de Asistencia a la Conducción orientados a apoyar al conductor y mejorar la seguridad vial mediante sensores, cámaras y radares.

Airbag:

Sistema de seguridad pasiva que se despliega en caso de colisión para reducir lesiones de los ocupantes.

ABS:

Sistema antibloqueo de frenos que evita el bloqueo de las ruedas durante una frenada, manteniendo el control del vehículo.

ESP:

Programa Electrónico de Estabilidad que ayuda a evitar la pérdida de control del vehículo mediante frenado selectivo.

ISOFIX:

Sistema estandarizado de anclaje para sillas infantiles que mejora la seguridad de niños.

Euro 6c:

Norma de emisiones que reduce significativamente NOx y material particulado en vehículos livianos y medianos.

Ley REP:

Ley de Responsabilidad Extendida del Productor que regula la recolección y reciclaje de productos prioritarios.

Movilidad sostenible:

Sistema de transporte que equilibra eficiencia, inclusión social y protección ambiental.

Ciclo NEDC:

Ciclo de pruebas de laboratorio utilizado históricamente para medir consumo y emisiones, poco representativo del uso real.

Ciclo WLTC:

Ciclo de medición más exigente y representativo de la conducción real, vigente en Chile desde 2025.

Electromovilidad:

Uso de vehículos impulsados total o parcialmente por energía eléctrica.

BEV:

Vehículo eléctrico a batería que funciona exclusivamente mediante uno o más motores eléctricos, sin emisiones directas.

FCEV:

Vehículo eléctrico que genera energía a partir de hidrógeno mediante celdas de combustible.

HEV:

Vehículo híbrido que combina motor a combustión y eléctrico sin enchufe externo.

PHEV:

Vehículo híbrido enchufable que puede operar en modo eléctrico y combustión.

Economía circular:

Modelo productivo basado en la reutilización, reciclaje y valorización de materiales y componentes.

Parque automotor:

Conjunto total de vehículos motorizados en circulación.

Antigüedad del parque:

Edad promedio de los vehículos en circulación, utilizada como indicador de seguridad, eficiencia y nivel tecnológico.

Tasa de motorización:

Relación entre población y número de vehículos en circulación.

Vehículos usados retornados:

Vehículos ingresados usados, generalmente por zonas francas, con estándares inferiores de seguridad y emisiones.





ANUARIO AUTOMOTRIZ 2026

Conoce más:

