



ALADDA

Asociación Latinoamericana de
Distribuidores de Automotores

Balance y Perspectivas del Mercado Automotor Latinoamericano



Diciembre 2025

ÍNDICE

3 PRÓLOGO

7 Argentina

Estabilidad macroeconómica y mayor oferta impulsan la reactivación del mercado automotor argentino

14 BRASIL

Mercado brasileño de vehículos nuevos: ¡Entre el freno y el acelerador!

22 CHILE

Chile avanza hacia la modernización del mercado automotor

34 COLOMBIA

Colombia: en 2025, las ventas crecieron el 30% impulsadas por las nuevas tecnologías

40 COSTA RICA

El sector automotor de Costa Rica enfrenta retos y riesgos en 2025

45 ECUADOR

El mercado automotor ecuatoriano inició un proceso de reactivación en 2025

53 MÉXICO

Desafíos externos y presión interna marcan el desempeño del sector automotor en México

62 PARAGUAY

Paraguay acelera su crecimiento: un mercado automotor dinámico con proyección positiva para 2026

72 PERÚ

En Perú, la comercialización de vehículos entre enero y octubre superó las ventas de 2024

PRÓLOGO

Una región en movimiento: avances y desafíos del sector automotor latinoamericano

El sector automotor de América Latina se ha consolidado como un pilar estratégico para el desarrollo regional, al facilitar la conectividad, dinamizar la actividad económica y ampliar las oportunidades de movilidad para la población. Su incidencia alcanza la producción, el comercio, la logística y una amplia red de servicios que sostienen el funcionamiento cotidiano de nuestras economías. En este contexto, la Asociación Latinoamericana de Distribuidores de Automotores (Aladda) presenta el Balance y Perspectivas del Mercado Automotor Latinoamericano 2025, elaborado gracias al análisis técnico de las asociaciones que la integran.

Este informe resume la evolución del mercado en Argentina,



GENARO BALDEÓN H.
PRESIDENTE ALADDA

Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Paraguay, Perú y México, fruto de la colaboración de ACARA, FENABRAVE, CAVEM, ACONAUTO, AIVEMA, AEADE, CADAM, AAP y AMDA. Su contribución permite presentar una visión comparada y actualizada, que refleja tanto los avances como los desafíos que enfrenta el mercado automotor en la región.

Los estudios de cada país muestran realidades diversas, aunque con tendencias convergentes en modernización tecnológica, ordenamiento regulatorio y fortalecimiento del entorno de negocios.



Argentina, de acuerdo con Acara, el mercado automotor argentino creció un 50 % interanual, una recuperación destacada, impulsada por una combinación de factores económicos internos y externos favorables. La recuperación del crédito facilitó el acceso a vehículos nuevos. La mejora en el poder adquisitivo, junto a la creciente oferta impulsó la expansión del mercado.



Brasil, con la información aportada por Fenabrave, reafirma su posición como el mercado más grande de la región. En 2025 avanzó en eficiencia energética y renovación tecnológica mediante programas estatales y una intensa labor gremial. Para 2026, el desempeño estará influido por las condiciones crediticias, el comportamiento del consumo y el proceso electoral.



Chile, según el análisis de Cavem, continúa fortaleciendo su marco regulatorio y su transición hacia vehículos de menores emisiones. El mercado muestra señales de recuperación, con perspectivas de crecimiento moderado en 2026 apoyadas en el financiamiento, la digitalización y la renovación de la oferta.



Colombia, de acuerdo con Aconauto, en 2025 se registró un crecimiento notable, especialmente en tecnologías electrificadas. Para 2026 se proyecta una expansión adicional bajo un entorno que exige mejorar las condiciones de acceso al mercado, revisar cargas tributarias y facilitar la renovación del parque automotor.



Costa Rica, según Aivema, enfrenta una etapa de reacomodo del mercado tras ajustes fiscales aplicados a los vehículos eléctricos. La infraestructura de carga y la creciente presencia del mercado informal representan retos estructurales. Para 2026 se prevé estabilidad, con predominio del segmento SUV y un crecimiento sostenido de la movilidad eléctrica.



Ecuador, según el análisis de Aeade, mostró en 2025 una recuperación clara del mercado automotor, respaldada por el crecimiento de las exportaciones, el comercio interno y la mayor oferta del crédito que dinamizó la adquisición de vehículos. La mejora en la confianza del consumidor y del sector empresarial tras las elecciones también fortaleció la demanda. Para 2026 se anticipa la continuidad de esta tendencia en un contexto de estabilidad económica.



México, según el análisis de AMDA, mantiene un desempeño positivo gracias al dinamismo del consumo interno y su integración productiva con América del Norte, lo que lo posiciona como un actor relevante para la oferta automotriz latinoamericana.



Paraguay, según el análisis de CADAM presenta un escenario económico positivo con condiciones macroeconómicas favorables, crecimiento económico sobre la media de la región, inflación controlada y un incipiente proceso de industrialización. En tanto que,

el mercado automotor presenta un crecimiento sostenido en los últimos años, en las importaciones y matriculaciones de vehículos nuevos. El 2026, se proyecta positivo, aunque persisten los desafíos.



Perú, el estudio de la Asociación Automotriz del Perú (AAP), muestra un mercado estable con perspectivas de crecimiento gradual hacia 2026. Los retos principales radican en la mejora de la calidad de combustibles, la armonización normativa y la renovación del parque automotor.

La lectura regional revela que, aunque los países avanzan a ritmos distintos, convergen en el propósito de ampliar el acceso a la movilidad y ajustarlo a las realidades económicas de sus ciudadanos. Para las asociaciones, asegurar condiciones que faciliten dicho acceso —desde un financiamiento adecuado hasta entornos macroeconómicos estables y esquemas tributarios compatibles con la capacidad de los consumidores— resulta determinante para potenciar la demanda y sostener la dinámica de los mercados.



También se reconoce la importancia de fortalecer un entorno regulatorio que promueva la formalidad y reduzca distorsiones generadas por la importación de vehículos usados sin control, la dispersión normativa o la presencia del mercado informal. La modernización del parque automotor depende, en buena medida, de contar con reglas claras, procesos eficientes y políticas que incentiven la renovación de forma sostenible y asequible.

El desarrollo del sector requiere, además, infraestructura que acompañe la evolución del mercado: redes logísticas eficientes, combustibles de mejor calidad y, en los países donde la transición tecnológica gana terreno, sistemas de carga acordes con la demanda. La adopción de nuevas motorizaciones avanza, pero lo hace de manera heterogénea; por ello, la región necesita una

transición gradual y realista, que considere la asequibilidad y las particularidades de cada país.

Este Balance y Perspectivas constituye un documento de referencia para quienes diseñan políticas públicas, toman decisiones de inversión o estudian la evolución del mercado automotor en América Latina. Su contenido sintetiza tendencias, identifica desafíos y orienta acciones necesarias para avanzar hacia una movilidad más accesible, eficiente y moderna, alineada con las características económicas y sociales de la región.

Aladda expresa su reconocimiento a Acara, Fenabreve, Cavem, Aconauto, Aivema, Aeade, Cadam, AAP y AMDA por su aporte especializado y por su compromiso con el desarrollo del mercado automotor latinoamericana.

ARGENTINA



Estabilidad macroeconómica y mayor oferta impulsan la reactivación del mercado automotor argentino

Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (Acara)

En 2025, el mercado automotor argentino experimentó una recuperación destacada, impulsada por una combinación de factores económicos internos y externos favorables. El mercado creció un 50% interanual, alcanzando un volumen estimado cercano a las 615.000 unidades, lo que superó las expectativas del sector. Este aumento estuvo estrechamente relacionado con la mejora en las condiciones macroeconómicas, como la estabilización de la inflación y la reducción de tasas de interés, que reactivaron el consumo. Asimismo, Argentina implementó un proceso de desburocratización de la administración pública y facilitación del comercio exterior que impulsaron el dinamismo de todas las actividades económicas.

La recuperación del crédito también permitió a muchos consumidores acceder a vehículos nuevos. La mejora en el poder adquisitivo, junto con la oferta creciente de vehículos importados, contribuyó a una expansión significativa del mercado. En particular, los vehículos electrificados lograron un avance notable, con un aumento de la participación en el mercado del 3,4% en 2024 al 4,2% en 2025. Para 2026, se espera que la participación de estos vehículos crezca aún más, alcanzando hasta un 7%, consolidando así una tendencia hacia la sostenibilidad y la innovación en el sector automotriz.



Contexto macroeconómico

El contexto económico en Argentina en 2025 estuvo marcado por una recuperación moderada, con un crecimiento del PIB proyectado en un 4,6%. Este crecimiento fue posible gracias a la reactivación generalizada de la actividad productiva, los servicios y la construcción, impulsados por la estabilización de las variables clave como la inflación y las tasas de interés. Estos elementos brindaron un entorno más predecible y favorable tanto para las empresas como para los consumidores.

En cuanto a la inflación, Argentina vivió un proceso de desaceleración significativa. Después de un pico de 117% en 2024, la inflación se redujo a un 30% en 2025, lo que representó un alivio importante para la economía. Este proceso de ordenamiento de precios fue crucial para mejorar la previsibilidad económica y fomentar la inversión a largo plazo. Las proyecciones para 2026 indican que la inflación podría alcanzar un 16%, consolidando la tendencia de estabilización de los precios.

Respecto a las tasas de interés, aunque se mantuvieron estables en 2025 (29% proyectado para diciembre), se esperaba que comiencen a bajar para 2026 alineándose con la reducción de la inflación. Esta baja prevista de las tasas de interés facilitaría el acceso al crédito, un aspecto clave para la reactivación de sectores como el automotriz.



En cuanto a la política cambiaria, el gobierno argentino implementó un sistema de bandas de flotación del tipo de cambio, lo que permitió una mayor previsibilidad en el mercado cambiario. Esta medida estabilizó el valor del peso argentino frente al dólar y benefició las importaciones, especialmente en sectores como el automotor, que depende en gran medida de las importaciones de vehículos y autopartes.

El cumplimiento de los compromisos de deuda externa también fue un aspecto positivo para la economía argentina en 2025. El gobierno logró afrontar sus vencimientos de deuda sin afectar las políticas internas, lo que permitió mantener la estabilidad económica y mejorar la confianza internacional en la capacidad de pago del país.



Principales indicadores económicos argentinos

	2024	2025	2026
PBI Var. % i.a.	-1,3%	4,6%	3,9%
Consumo privado Var. % i.a.	-2,9%	7,8%	3,7%
Inflación Var.% i.a.	117,8%	29,9%	15,8%
TC Oficial mayorista Prom. Dic.	1.021	1.451	1.669
Tasa Badlar Prom. Dic.	32,9%	29,0%	16,0%

Contexto macroeconómico

Para 2026, las perspectivas macroeconómicas en Argentina son alentadoras, con varios factores que apuntan a un entorno económico favorable. Uno de los elementos más relevantes será la consolidación política del gobierno, que le permitirá implementar reformas económicas clave, como la reforma tributaria y la simplificación administrativa. Esto creará un marco más propicio para la inversión y el crecimiento económico.

En cuanto a la deuda externa, se espera que el país continúe cumpliendo con sus obligaciones, lo que permitirá un retorno gradual al crédito internacional a tasas más competitivas. Este acceso a financiamiento internacional será crucial para financiar proyectos de infraestructura y aumentar la inversión en sectores estratégicos para el crecimiento económico.

Asimismo, la reducción de las retenciones a las exportaciones agrícolas contribuirá a fortalecer el sector agroindustrial, que es uno de los principales motores de la economía. Esta medida generará mayores ingresos por exportaciones y mejorará la balanza comercial, lo que beneficiará a otras áreas de la economía, incluida la automotriz.

Por otro lado, el crecimiento sostenido de la actividad económica en 2026 será un factor fundamental para el aumento del consumo interno. La mejora en las condiciones financieras, junto con una mayor estabilidad en el mercado, contribuirá a una recuperación generalizada en diversos sectores, incluidos el automotriz y el de bienes durables.

Desempeño del mercado automotor en 2025

El desempeño del mercado automotor argentino en 2025 fue muy positivo, con un crecimiento que superó las expectativas. El mercado alcanzó un volumen de 630.000 unidades vendidas, lo que representa un aumento del 50 % respecto al año anterior. Este resultado fue impulsado por varios factores, siendo el principal el aumento de la oferta de vehículos. La normalización de las importaciones permitió que la oferta de vehículos se ampliara, especialmente en los segmentos de autos y SUV, que fueron los que más crecieron, con un aumento acumulado del 70 %.

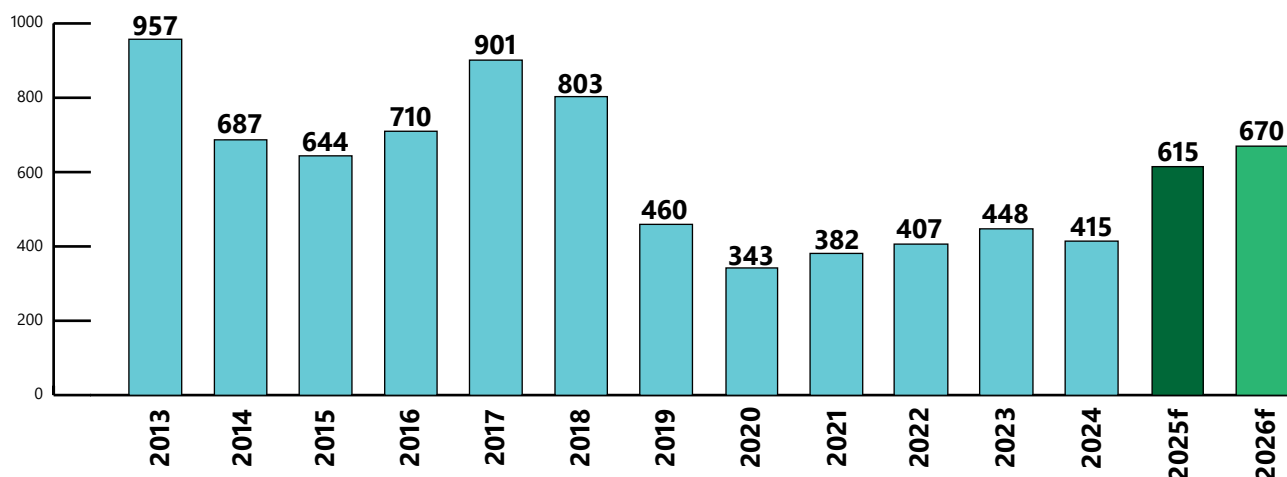
Los vehículos comerciales livianos y pesados también registraron crecimientos importantes, aunque a un ritmo más moderado. Los vehículos comerciales livianos, como las pick-ups, tuvieron un crecimiento del 41 %, mientras que los comerciales pesados, que incluyen camiones y buses, vieron un incremento del 63 %. Esto refleja una tendencia de crecimiento generalizado, aunque algunos segmentos, como los comerciales livianos, experimentaron un leve enfriamiento hacia el final del año debido a la incertidumbre política y económica.

En cuanto a los mecanismos de financiamiento, estos jugaron un papel clave en el crecimiento del mercado. A lo largo de 2025, el 48 % de las ventas de vehículos nuevos fueron financiadas, lo que demuestra que el crédito sigue siendo un factor fundamental para acceder a los vehículos nuevos. En particular, el financiamiento a través de las terminales automotrices y sus propias financieras creció significativamente, ganando terreno frente a los tradicionales planes de ahorro, que históricamente dominaron el mercado.



Mercado automotor argentino 2013-2026 (p)

Miles de unidades



Fuente: ABCEB en base a SIOMAA

Factores determinantes

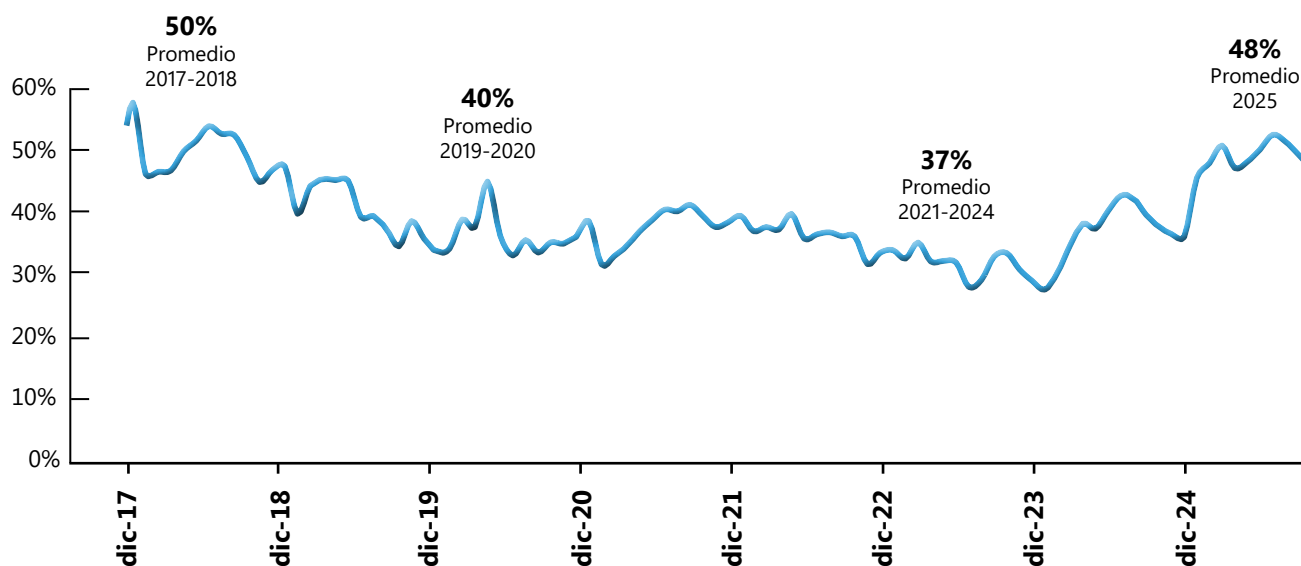
El crecimiento del mercado automotor en 2025 estuvo determinado por una serie de factores clave. En primer lugar, la mejora del poder adquisitivo de los consumidores fue fundamental. La estabilización de la inflación y el aumento moderado de los salarios en dólares contribuyeron a una mayor capacidad de compra, lo que permitió a más personas acceder a vehículos nuevos.

El financiamiento fue otro pilar fundamental. Durante 2025, el porcentaje de ventas financiadas alcanzó el 48 %, lo que refleja el papel crucial del crédito en la reactivación del mercado. Este acceso a financiamiento fue facilitado tanto por las políticas de tasas de interés relativamente estables como por las ofertas de crédito de las propias terminales automotrices.



Financiamiento de vehículos en el mercado argentino 2017-2025

En %



Fuente: ABECEB en base a SIOMAA

La apertura comercial y la normalización de las importaciones de vehículos también fueron factores determinantes. La mayor oferta de vehículos importados, especialmente de origen chino, amplió las opciones para los consumidores y contribuyó al dinamismo del mercado. Esto permitió que se diversificara la oferta y que los consumidores pudieran acceder a vehículos más variados, en términos de precio y características.

Las políticas gubernamentales de apoyo a la electromovilidad también fueron clave para el crecimiento del mercado en 2025. La reducción de impuestos y aranceles para los vehículos eléctricos e híbridos permitió que estos vehículos ganaran terreno en el mercado, con un crecimiento de su participación del 3,4 % al 4,2 %. Para 2026, se espera que este crecimiento continúe, impulsado por incentivos fiscales y una mayor conciencia ambiental por parte de los consumidores.

Tendencias e innovación

En términos de tendencias, el mercado automotor argentino está avanzando hacia una mayor sostenibilidad. Los vehículos híbridos y eléctricos están ganando terreno, respaldados por incentivos fiscales y el creciente interés de los consumidores por opciones más sostenibles. Esta tendencia está destinada a seguir creciendo, con una penetración proyectada de más del 7 % para 2026.

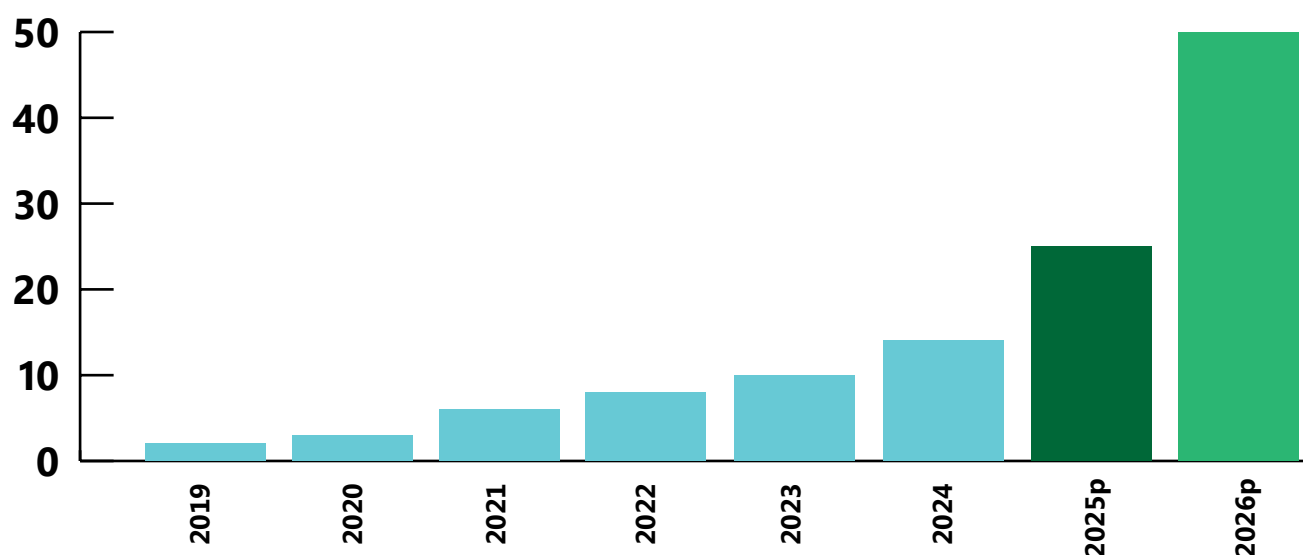
Además, la digitalización marca un cambio importante en el sector. Los concesionarios están adoptando plataformas de ventas en línea y soluciones de financiamiento digital para mejorar la experiencia del cliente y facilitar el acceso a vehículos. Esta digitalización, que incluye desde la venta en línea hasta la gestión de financiamiento digital, está haciendo que el proceso de compra sea más ágil y accesible para los consumidores.





Mercado de Evs en Argentina 2019-2026 (p)

Miles de unidades



Fuente: ABECEB en base a SIOMAA

Proyecciones 2026

Para 2026, se espera que el mercado automotor argentino continúe creciendo a un ritmo moderado. Se estima que las ventas de vehículos nuevos aumentarán un 7 %, lo que llevará el volumen a aproximadamente 670.000 unidades. Este crecimiento será impulsado por la recuperación de los salarios, la mejora en las condiciones financieras y la consolidación de las políticas de promoción de tecnologías sostenibles, como los vehículos híbridos y eléctricos.

La mejora de las condiciones macroeconómicas, especialmente la reducción de las tasas de interés y la estabilización de la inflación, también contribuirá a la reactivación del mercado. A medida que el país continúe recuperándose, se espera que el sector automotor siga siendo uno de los principales motores de la economía, con un mercado más diversificado y accesible para los consumidores.

BRASIL



Mercado brasileño de vehículos nuevos: ¡Entre el freno y el acelerador!

Por Arcelio Junior, presidente de Fenabrave



Asumí la presidencia de Fenabrave (Federación Nacional de la Distribución de Vehículos Automotores), a comienzos de 2025, año en que nuestra entidad celebró su sexagésimo aniversario de fundación, y puedo afirmar que realizamos el equivalente a tres años de trabajo en uno.

Se llevaron a cabo 319 acciones en tan solo 11 meses, entre importantes reuniones, audiencias con autoridades políticas de todos los niveles, visitas

realizadas y recibidas, eventos que promovimos o de los cuales participamos — muchos de ellos junto a delegaciones extranjeras, como Aladda — además de los cursos desarrollados por nuestra área educativa. Sin mencionar los materiales resultantes de nuestra intensa actuación en el área de comunicación, con diversos canales creados y más de 1.700 notas periodísticas mensuales en las que Fenabrave fue fuente de información para todo Brasil. ¡Así seguimos moviendo a nuestro país sobre ruedas!

Esta federación, la segunda mayor del mundo en el sector, tiene la enorme responsabilidad de representar, en 951 municipios, a 8.225 concesionarias de vehículos de los segmentos de automóviles, vehículos comerciales livianos, motocicletas, camiones, autobuses, implementos viales y maquinaria agrícola. Un sector que, por sí solo, mueve el 5,79% del PIB nacional y genera directamente más de 370.000 empleos.

Y, con la misma grandeza y amplitud de nuestro sector, de los segmentos automotrices y de las 58 marcas que operan en nuestro país —cuyas asociaciones

son nuestras afiliadas—, Fenabrave tiene la enorme responsabilidad de representar, institucionalmente, un mercado que acumula más de 124 millones de vehículos en su flota registrada (hasta noviembre de 2025), sin considerar la maquinaria agrícola, que no es matriculada por Sentaran – Secretaría Nacional de Tránsito.

Teniendo en cuenta las dimensiones continentales y las diversas realidades entre los 27 estados que conforman Brasil, es natural que tengamos, habitualmente, un mercado de vehículos nuevos susceptible al crédito y al escenario macroeconómico en general, así como al contexto político y social vigente. Pero, particularmente en 2025, enfrentamos desafíos intensos en la mayoría de los segmentos automotrices. La mayor parte pasó este año con un pie en el freno y, en ciertos momentos, el otro en el acelerador.

Escenario económico y Programa Carro Sustentable

Ante un PIB que debería crecer alrededor del 2% en 2025, una inflación prevista entre el 4,5% y el 5%, y una Tasa Selic del 15%, los registros de vehículos han venido sufriendo el impacto de la desaceleración del crédito, provocada por las altas tasas de interés sobre los financiamientos.

En realidad, todos los mercados que dependen del crédito terminan enfrentando algún nivel de desaceleración, influida por la morosidad de las familias, que continúan con un nivel de endeudamiento preocupante, a pesar de los estímulos al consumo.

Algunas acciones importantes para combatir esta situación han sido adoptadas por el actual gobierno, con el cual Fenabrave mantiene un diálogo constante, abierto y positivo.



Prueba de ello fue el lanzamiento del Programa Auto Sustentable que, como parte del Programa Mover, desde el 10 de julio redujo los impuestos para los vehículos producidos en Brasil y con alta eficiencia energética.

Para tener una idea, mientras el crecimiento de los registros de automóviles y vehículos comerciales livianos, hasta octubre, fue del 2,74%, las ventas de los modelos participantes de este Programa aumentaron más del 26%, lo que demuestra la eficacia de la medida. En este sentido, han sido muy importantes las interlocuciones mantenidas por Fenabrave con el equipo del MDIC – Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio, cuyo ministro es también

el Vicepresidente de la República, Geraldo Alckmin, a quien he acompañado en visitas a Concesionarias de las marcas participantes, con el fin de evaluar la evolución del Programa.



Ceremonia de anuncio del Programa Auto Sustentable, el 10 de julio de 2025, en el Palacio del Planalto, en Brasilia-DF.

Otro punto importante, y que contó con el total apoyo de Fenabrave, fue la aprobación del Marco Legal de Garantías, que deberá estimular el apetito de oferta de crédito por parte de los bancos, al reducir el tiempo de recuperación del bien en caso de impago.

Resultado por segmento automotriz

Teniendo en cuenta todos los factores mencionados, el mercado de automóviles y comerciales ligeros debería presentar un crecimiento en 2025, estimado en un 3% por Fenabrave, dependiendo de los últimos resultados del año. De confirmarse este aumento, alcanzaremos la cifra de 2.608.777 unidades matriculadas, un volumen que aún se sitúa por debajo del máximo registrado en 2012, cuando superamos los 3,6 millones de automóviles y comerciales ligeros nuevos comercializados en el mercado interno.



Brasil: Proyecciones 2025

Segmentos	Actual 2024	Volumenes Proyección - Ene/25 2025		Volumenes Proyección - Abr/25 2025	% Variación	Volumenes Proyección - Jul/25 2025	% Variación	Volumenes Proyección - Oct/25 2025	% Variación	
Autos y Vehículos Ligeros	2.484.740	2.608.977	5,0%	2.608.777	5,0%	2.608.777	5,0%	2.559.345	3,0%	▲
Camiones	122.099	127.593	4,5%	127.593	4,5%	113.552	-7,0%	118.552	-7,0%	▲
Ómnibus	27.675	29.336	6,0%	29.336	6,0%	29.336	6,0%	29.336	6,0%	▼
Subtotal	2.634.514	2.765.906	5,0%	2.765.706	5,0%	2.751.665	4,4%	2.702.233	2,6%	▲
Motocicletas	1.875.903	2.063.493	10,0%	2.063.493	10,0%	2.063.493	10,0%	2.157.288	15,0%	▲
Implementos Viales	88.661	93.094	5,0%	88.661	0,0%	70.928	-20,0%	70.928	-20,0%	▼
TOTAL	4.599.078	4.922.493	7,0%	4.917.860	6,9%	4.886.086	6,2%	4.930.449	7,2%	▲

Los registros de camiones e implementos viales deberían sufrir una fuerte caída en 2025. Como resultado de las altas tasas de interés y de la desaceleración de la actividad industrial y del agronegocio, estos sectores pueden retraerse un 7% y un 20%, respectivamente, comprometiendo los resultados de los concesionarios vinculados a ambos segmentos. Para estos segmentos, contamos actualmente con el Programa de Renovación de Flota, que este año tiene a Fenabrave como líder del Grupo Coalición, integrado por 10 entidades, además del MDIC.



Si el desarrollo avanza como se espera, en los próximos años tendremos la necesaria renovación de la flota de camiones, autobuses e implementos viales con más de 30 años de fabricación, promoviendo un importante incremento en las ventas del sector y, al mismo tiempo, generando mayor seguridad vial para el país.

Y, hablando de autobuses, un mercado extremadamente afectado durante la pandemia, la recuperación ha sido consistente desde 2022 y, en 2025, la expansión debería ser del 6% respecto a 2024, con un total de 29.336 unidades registradas, muchas de ellas impulsadas por el Programa Camino a la Escuela, una iniciativa municipal orientada a la renovación de la flota escolar.



En cuanto a las ventas de maquinaria agrícola (tractores + cosechadoras) al por mayor (ventas de las fábricas a las concesionarias), muestran una recuperación en relación con 2024, pero debemos considerar la base baja de comparación, ya que el sector viene registrando caídas sucesivas desde 2023. Como tenemos la expectativa de una excelente cosecha, los concesionarios están recomponiendo

sus inventarios. Sin embargo, las altas tasas de interés aplicadas en el mercado, el actual nivel de endeudamiento de los productores rurales y la baja rentabilidad pueden impedir que estos mismos resultados se reflejen en el comercio minorista hasta finales de este año.

Por el momento, las asociadas a Fenabreve analizan que los negocios realizados están muy alineados con los concretados en 2024, y estamos observando los movimientos del mercado para evaluar el contexto general de este sector, que depende totalmente del agronegocio.

Foto: Veja Negocios



Foto: MTY

Mientras algunos segmentos muestran mayor cautela o frenan sus resultados, otros, como el de las motocicletas, están acelerando hacia niveles récord en nuestra historia. Desde la pandemia, el sector de dos ruedas ha experimentado una expansión continua y se ha consolidado en la preferencia del consumidor brasileño. Esto se debe al crecimiento de los servicios de entrega (delivery), al uso de la moto como sustituto del transporte colectivo o como segundo vehículo familiar.

Sea cual sea la razón, el hecho es que se prevé que las motos alcancen el 15% de aumento previsto por Fenabreve en sus matriculaciones, en comparación con 2024, llegando a un total estimado de 2.157.288 unidades nuevas vendidas en nuestro país.

El secreto de esta expansión del consumo, incluso con la contracción del crédito para financiamiento, es una invención brasileña: el sistema de consorcios. Exactamente, este modelo de autofinanciamiento, creado en la década de 1960 y que también existe en algunos países de América del Sur y Europa, ha sido responsable del 32% de las ventas de motocicletas nuevas en Brasil.

Lo que viene por delante: escenario 2026

Hemos sido muy acertados en nuestras proyecciones para el sector. Nuestros modelos de estudio se basan en la realidad actual, en el balance de desempeño del año concluido y en el escenario estimado para el año que comienza.

Por ello, no puedo adelantar nuestras proyecciones porcentuales para 2026. No obstante, lo que sí puedo decir es que los desafíos de calendario serán de gran importancia en nuestro país.

1

En primer lugar, porque tendremos un año lleno de feriados en medio de la semana y, además, contaremos con la estacionalidad de la Copa del Mundo, muy apreciada por los brasileños, a mediados de 2026, lo que puede reducir el número de días hábiles y, por lo tanto, las ventas de vehículos.

2

En el segundo semestre, atravesaremos el calendario electoral para Presidente de la República, Gobernadores y Senadores. Pero estaremos, desde comienzos del año, inmersos en pleno movimiento electoral.

3

Desde el punto de vista económico, el Banco Central ha señalado una reducción gradual de las tasas de interés, lo que puede favorecer el crédito para financiamientos, pero la velocidad del crecimiento económico aún presenta incertidumbres.

Es decir, necesitaremos esperar un poco más para desvelar las proyecciones más probables para nuestro sector en Brasil, en 2026.



Fortalecimiento institucional: ¡Un legado de todos nosotros!

Sea cual sea el escenario para el próximo año, Fenabreve mantendrá sus acciones en la dirección de la legítima representatividad del Sector de Distribución de Vehículos en Brasil, de sus asociadas y afiliadas, así como de los más de 370.000 empleos directos generados por el sector y sostenidos por nuestros consumidores.

En este sentido, una de las principales misiones y



compromisos que asumí en Fenabreve fue no solo mantener, sino ampliar nuestra unión y, con ello, el fortalecimiento de nuestro sector en nuestro país.

Por ello, yo y mi junta directiva, junto a las bases de liderazgo de esta entidad, reforzamos continuamente la **representatividad institucional del Sector de la Distribución de Vehículos, tanto en Brasil como en el exterior.**

Estamos ampliando y fortaleciendo nuestra base de relaciones y contactos con entes federativos, autarquías, entidades congéneres (nacionales e internacionales), así como manteniendo una interlocución permanente con las autoridades brasileñas, tanto del poder legislativo como del ejecutivo, en los ámbitos federal, estatal y municipal, involucrando en estos dos últimos casos a nuestros líderes regionales de cada estado.



De la misma manera, el creciente fortalecimiento de la relación de Fenabreve con las entidades internacionales vinculadas al Sector, como es el caso de NADA, Aladda y sus asociadas (entre las cuales se encuentra Fenabreve), además de otras asociaciones europeas y asiáticas, ha permitido un intercambio permanente de información relevante sobre lo que ocurre en el sector en cada país, así como la intención de ampliar la participación de delegaciones extranjeras en eventos como el Congreso & ExpoFenabreve.



En el 33º Congreso & ExpoFenabreve, tuvimos una asistencia récord, con 9.004 participantes, incluyendo delegaciones extranjeras.

Por ello, espero a todos en el 34º Congreso & ExpoFenabreve, que se realizará entre los días 17 y 19 de agosto de 2026, en São Paulo Expo, en São Paulo – SP, Brasil.

Porque no importa el escenario futuro ni los desafíos que enfrentaremos, cada uno en su país. Si estamos unidos, seremos más fuertes y capaces de acelerar el crecimiento mundial de todo nuestro sector.

¡Un cordial abrazo y que Dios bendiga a todos!

Arcelio Junior es Presidente de Fenabreve – Federación Nacional de la Distribución de Vehículos Automotores.

CHILE



Chile avanza hacia la modernización del mercado automotor

Fuente: Cámara Nacional de Comercio Automotriz de Chile (Cavem)

En 2025, la economía chilena ha mostrado un crecimiento robusto, impulsada por la inversión y servicios. La inflación se mantiene moderada, con el IPC anual en 4,4 % en septiembre de 2025, según datos de octubre, en línea con las expectativas del mercado. Se proyecta un crecimiento anual de alrededor del 2,4 % a 2,6 % para el año.

Tras un proceso de ajuste orientado a corregir desequilibrios recientes, la economía chilena ha retomado una senda de crecimiento moderado. La recuperación se sustenta en un mayor dinamismo de la inversión, la resiliencia del comercio exterior y la convergencia gradual de la inflación hacia la meta del Banco Central. Sin embargo, las tensiones comerciales globales y la incertidumbre geopolítica podrían limitar las perspectivas de expansión, condicionando el desempeño económico del país.

En 2024, el PIB de Chile creció 2,6 %. Para 2025 y 2026, la OCDE proyecta un crecimiento de 2,4 %, mientras que el Banco Central de Chile, en su Informe de Política Monetaria (IPoM) de septiembre de 2025, elevó su previsión a un rango de 2,25 % - 2,75 %. Por su parte, la CEPAL revisó al alza su estimación para 2025, desde 2,2 % a 2,4 %.

Hacia fines de 2024 y comienzos de 2025, la economía chilena se fue recuperando, en parte gracias a las exportaciones, el mayor consumo y la inversión.

En el mercado laboral, la tasa de desempleo para el trimestre julio-septiembre de 2025 se ubicó en 8,5 %. Esta cifra representa un descenso de 0,2 puntos porcentuales en comparación con el mismo período del año anterior. La disminución se debe al aumento de la fuerza de trabajo.

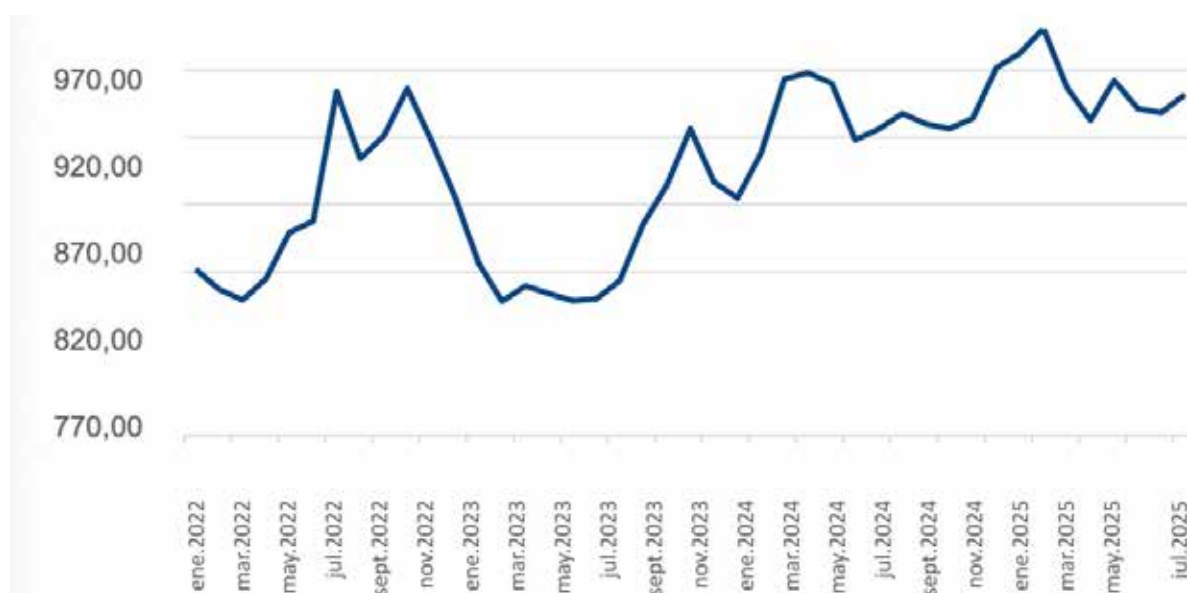
La mejora en el poder adquisitivo contribuye a una reactivación progresiva del consumo en la segunda mitad del año.

Tipo de cambio y frente externo

En el período enero a julio de 2025, el peso chileno acumuló una depreciación de 1,5 % frente al dólar, en línea con la fortaleza global de la divisa estadounidense. Este comportamiento responde a su rol como activo refugio en un contexto de tensiones comerciales, al mantenimiento de tasas de interés elevadas en Estados Unidos y a un ciclo de menores tasas de interés en Chile.



Chile: Evolución mensual tipo de cambio nominal pesos por dólar (enero 2022 - julio 2025)



Fuente: División de Análisis Económico y Política Comercial, Dirección de Estudios, SUBREI, sobre la base de cifras del Banco Central de Chile.

Inflación y política monetaria

La inflación se reduce gradualmente. En septiembre de 2025, el Índice de Precios al Consumidor (IPC) anotó una variación mensual de 0,4 %, acumulando 3,3 % en el año y de 4,4 % a 12 meses. Superando la meta para este año de 3,0 % establecida por el Banco Central.

La economía chilena ha iniciado una recuperación moderada, apoyada en la inversión, la resiliencia exportadora y la convergencia de la inflación. El dinamismo del sector minero-energético y el repunte de los salarios reales refuerzan las perspectivas de corto plazo, aunque persisten desafíos asociados al desempleo, la volatilidad del tipo de cambio y la dependencia de los precios de los commodities.

Desempeño del mercado automotor

El mercado automotor chileno muestra una tendencia al alza en 2025, aunque con un crecimiento moderado, especialmente en el segmento de vehículos nuevos. El mercado de camiones y buses está experimentando un crecimiento más robusto, impulsado por la modernización de flotas y el reemplazo de vehículos de trabajo, según reportes de la industria. En cuanto a los vehículos usados, el segmento de livianos y medianos también ha mostrado expansión.



Vehículos nuevos



El primer semestre de 2025 registra un alza del 2,8 % en las ventas de autos nuevos livianos y medianos respecto al año anterior, pero se mantiene por debajo de los niveles de 2021 y 2022.

Septiembre de 2025 es el mejor mes en lo que va del año, impulsado por la renovación de vehículos comerciales y de trabajo, además de cambios en las normas de emisión para los vehículos livianos y medianos nuevos (Norma Euro 6c)

Se proyecta que el año cerrará con cerca de 310.000 unidades inscritas, lo que significaría un crecimiento anual de 1,3 %.

Las ventas de camiones han tenido un desempeño más positivo. En octubre de 2025, las ventas de camiones aumentaron un 5,9 % interanual.

El crecimiento en este segmento se explica por la modernización de flotas y la incorporación de vehículos más eficientes y menos contaminantes.

Vehículos usados

El mercado de vehículos usados ha experimentado un crecimiento. Entre enero y octubre de 2025, el segmento de livianos y medianos creció un 5,1 % respecto al mismo período del año anterior.



Participación de mercado

La Región Metropolitana concentra más del 60 % de las inscripciones de vehículos nuevos en octubre de 2025.

El mercado de vehículos livianos y medianos usados tiene una participación del 77,3 % del mercado global de autos en Chile.



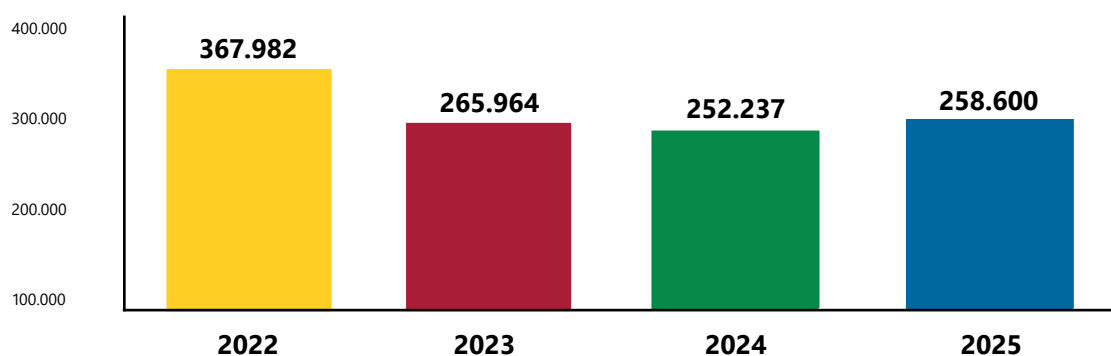
Chile: Ranking acumulado vehículos nuevos (enero - octubre)

Marca	2025	2024	Variación	Part. 2025	Part. 2024
TOYOTA	20.569	19.435	5,8 %	8,0 %	7,7 %
SUZUKI	18.637	16.416	13,5 %	7,2 %	6,5 %
HYUNDAI	17.660	17.135	3,1 %	6,8 %	6,8 %
KIA	15.489	15.808	-2,0 %	6,0 %	6,3 %
CHEVROLET	15.050	17.185	-12,4 %	5,8 %	6,8 %
PEUGEOT	13.086	14.020	-6,7 %	5,1 %	5,6 %
FORD	12.822	12.342	3,9 %	5,0 %	4,9 %
GREAT WALL	10.994	7.181	53,1 %	4,3 %	2,8 %
CHANGAN	10.221	8.209	24,5 %	4,0 %	3,3 %
MITSUBISHI	9.952	9.209	8,1 %	3,8 %	3,7 %
MAZDA	8.114	6.914	17,4 %	3,1 %	2,7 %
CHERY	7.955	6.165	29,0 %	3,1 %	2,4 %

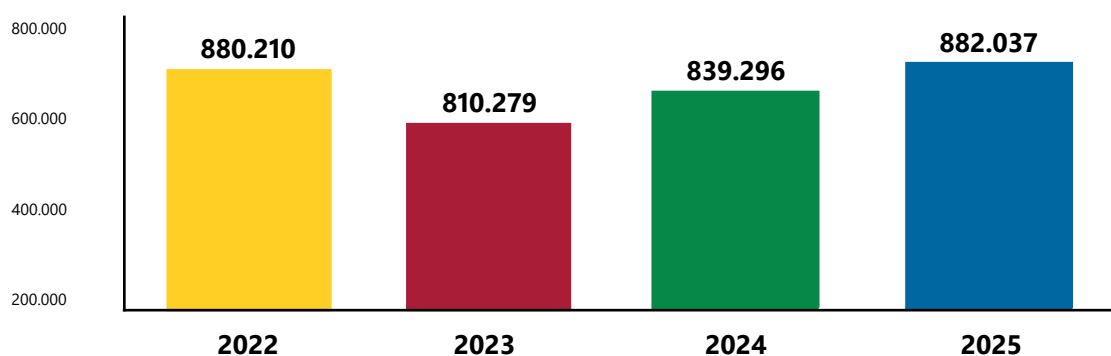
Marca	2025	2024	Variación	Part. 2025	Part. 2024
MG	7.763	9.997	-22,3 %	3,0 %	4,0 %
CITROEN	6.310	6.004	5,1 %	2,4 %	2,4 %
SUBARU	5.790	5.187	11,6 %	2,2 %	2,1 %
VOLKSWAGEN	5.624	4.500	25,0 %	2,2 %	1,8 %
NISSAN	5.375	7.855	-31,6 %	2,1 %	3,1 %
MAXUS	5.130	6.908	-25,7 %	2,0 %	2,7 %
FOTON	5.060	3.744	35,1 %	2,0 %	1,5 %
JAC	4.660	3.686	26,4 %	1,8 %	1,5 %
OMODA	4.185	2.183	91,7 %	1,6 %	0,9 %
JETOUR	3.728	3.690	1,0 %	1,4 %	1,5 %
RAM	3.500	2.951	18,6 %	1,4 %	1,2 %
GEELY	3.134	1.620	93,5 %	1,2 %	0,6 %
KGM	2.828	3.321	-14,8 %	1,1 %	1,3 %
OTRAS	34.964	40.572	-13,8 %	13,5 %	16,1 %
TOTAL	258.600	252.237	2,5 %	100,0 %	100,0 %



Acumulado en unidades nuevas en Chile (enero - octubre)



Acumulado en unidades usadas en Chile (enero - octubre)





Ranking acumulado vehículos usados en Chile (enero - octubre)

Marca	2025	2024	Variación	Part. 2025	Part. 2024
CHEVROLET	105.992	101.323	4,6 %	12,0 %	12,1 %
HYUNDAI	78.826	74.222	6,2 %	8,9 %	8,8 %
TOYOTA	67.740	65.072	4,1 %	7,7 %	7,8 %
KIA	64.795	61.474	5,4 %	7,3 %	7,3 %
NISSAN	63.480	63.504	-0,04 %	7,2 %	7,6 %
SUZUKI	59.784	56.850	5,2 %	6,8 %	6,8 %
PEUGEOT	43.966	43.249	1,7 %	5,0 %	5,2 %
MAZDA	36.014	33.995	5,9 %	4,1 %	4,1 %
FORD	33.716	31.037	8,6 %	3,8 %	3,7 %
MITSUBISHI	30.512	28.819	5,9 %	3,5 %	3,4 %
VOLKSWAGEN	29.225	27.532	6,1 %	3,3 %	3,3 %
CITROEN	17.366	17.014	2,1 %	2,0 %	2,0 %
CHERY	16.613	15.342	8,3 %	1,9 %	1,8 %
SSANGYONG	15.757	13.336	18,2 %	1,8 %	1,6 %
SUBARU	15.426	15.539	-0,7 %	1,7 %	1,9 %
RENAULT	15.370	15.599	-1,5 %	1,7 %	1,9 %
FIAT	12.365	12.493	-1,0 %	1,4 %	1,5 %
HONDA	12.280	11.391	7,8 %	1,4 %	1,4 %
MG	11.971	11.956	0,1 %	1,4 %	1,4 %
BMW	11.221	10.278	9,2 %	1,3 %	1,2 %
CHANGAN	10.821	9.265	16,8 %	1,2 %	1,1 %
MERCEDES BENZ	10.687	10.449	2,3 %	1,2 %	1,2 %
GREAT WALL	10.440	9.217	13,3 %	1,2 %	1,1 %
JAC	9.452	9.584	-1,4 %	1,1 %	1,1 %
MAXUS	8.844	7.238	22,2 %	1,0 %	0,9 %
OTRAS	89.374	83.518	7,0 %	10,1 %	10,0 %
TOTAL	882.037	839.296	5,1 %	100 %	100 %

Razón livianos y medianos usado/nuevos en Chile			
Años	Usados	Nuevos	Razón
2022	880.210	367.982	2,4
2023	810.279	265.964	3,0
2024	839.296	252.237	3,3
2025	882.037	258.600	3,4

Fuente: Departamento Estadísticas Cámara de Comercio Automotriz de Chile - CAVEM

Factores determinantes del mercado

Los factores que determinan el mercado automotriz en Chile incluyen el financiamiento, que se ve afectado por políticas crediticias y la solvencia de los consumidores; las políticas públicas, como impuestos, regulaciones y subsidios que influyen en la demanda y oferta; y otros factores económicos como la inflación, el tipo de cambio y los costos de producción, que impactan los precios y la accesibilidad de los vehículos. Además, las preferencias del consumidor, la sostenibilidad y el mercado de usados también son determinantes clave.

Financiamiento



En nuestro mercado el 80 % de las compras de autos nuevos requieren algún tipo de financiamiento, con un promedio del 60 % del monto total, de los cuales 65 % sería del tipo crédito automotriz.

La disponibilidad y las condiciones de los créditos automotrices son cruciales para la compra de vehículos.

La solidez financiera de los consumidores y la existencia de sobreendeudamiento en el mercado son puntos de análisis importantes para las políticas públicas.

Políticas públicas

Las políticas de impuestos, la devolución y reducción de impuestos, y los subsidios pueden incentivar o desincentivar la compra de vehículos nuevos o usados.

Las políticas de crédito y regulación de las exigencias para otorgarlos son una preocupación constante en el mercado.

La capacidad de la infraestructura vial y de servicios para soportar el crecimiento del parque automotriz es un factor para considerar en la planificación pública.

La Estrategia Nacional de Electromovilidad considera el 100 % de las nuevas

incorporaciones al transporte público urbano sean vehículos cero emisiones al 2035, el 100 % de ventas de vehículos livianos y medianos sean cero emisiones al 2035 y el 100 % de las ventas de vehículos para el transporte de pasajeros interurbano y transporte de carga sean cero emisiones al 2045.



Factores económicos

Las variaciones en la inflación acumulada y el tipo de cambio afectan directamente los precios de los vehículos.

El desempeño general de la economía, el PIB y la ralentización de la actividad económica tienen un impacto directo en el mercado automotriz.

Preferencias del consumidor

Está mejor informado sobre los vehículos, el 46 % considera la tecnología como el elemento que más capta su atención.

Interesado en vehículos eléctricos e híbridos, los principales motivadores para adquirir un automóvil eléctrico son, 42 % preservar el medio ambiente es un factor para tener en cuenta, 41 % considera el ahorro de combustible.

Es más consciente de sus derechos, 77 % de los reclamos son con respecto al proceso de venta de vehículos, atención, plazos, precios, gastos incluidos, reservas, el 14 % está relacionados a repuestos y accesorios y el 8 % está relacionado con mantenimiento y reparación de vehículos.

Exige rapidez en los procesos de compra, la claridad en el proceso de compra lo considera muy importante, el 78 % de los consumidores espera que las empresas respondan y resuelvan sus preocupaciones con rapidez.

La creciente preferencia por vehículos más amigables con el medio ambiente, como los eléctricos, es una tendencia que va en aumento.

El mercado de vehículos usados ha cobrado relevancia como una opción más accesible a las nuevas tecnologías para los consumidores.



Tendencias e innovaciones

Las tendencias clave para el 2025 en el sector automotriz incluyen la aceleración de la electrificación y la movilidad sostenible, la creciente digitalización del proceso de compra y la mayor integración de la conectividad en los vehículos. Los consumidores priorizan cada vez más opciones ecológicas, conectadas y personalizadas.

Electrificación y movilidad sostenible

Los vehículos electrificados enchufables registran un crecimiento de 67,2 % con 6.824 unidades matriculadas en el período (enero – octubre), desglosado de la siguiente manera: Por una parte, los eléctricos puros alcanzaron un aumento de 33,5 % en el año con 4.264 vehículos vendidos, y por la otra, los híbridos enchufables se incrementaron 188,6 % con 2.560 unidades. Estas dos categorías son las únicas que tiene un incentivo en la rebaja del Permiso de Circulación anual.

A pesar de este avance, existen obstáculos que frenan la adopción masiva de vehículos eléctricos e híbridos enchufables. La principal barrera es la falta de incentivos efectivos y directos al usuario final para facilitar el acceso a estas tecnologías. Además, la infraestructura pública de carga, aunque ha mejorado y hoy cuenta con más de 1.200 puntos y una potencia instalada que se duplicó a 59,2 MW en un año, sigue concentrada en la Región Metropolitana y es insuficiente para cubrir toda la demanda nacional. Otro desafío crítico y sistemático es la dificultad para instalar cargadores en comunidades, como edificios y condominios.



Digitalización

La digitalización revoluciona el proceso de compra, con plataformas en línea que permiten a los consumidores personalizar y hasta realizar parte de la compra de vehículos de manera remota.

Proyecciones para el año 2026

Las proyecciones para el sector automotriz chileno en 2026 apuntan a un crecimiento moderado, con ventas de autos nuevos entre 320.000 y 325.000 unidades, un aumento con respecto a 2025. Este crecimiento estará impulsado por la recuperación económica, una mayor penetración del financiamiento y la consolidación de la electromovilidad, con una oferta de vehículos eléctricos e híbridos que se expande y se vuelve más competitiva.

Sin embargo, el sector enfrenta riesgos como la debilidad del crecimiento económico general y las tasas de interés aún altas, mientras que las oportunidades radican en la innovación tecnológica, la digitalización del mercado y la adaptación a un consumidor más exigente.

Perspectivas de crecimiento



Se proyecta un crecimiento leve pero constante, con estimaciones de entre 320.000 y 325.000 unidades nuevas vendidas en 2026, superando las cifras de 2025.



La adopción de vehículos eléctricos e híbridos enchufables seguirá creciendo, impulsada por una mayor oferta, precios más competitivos y el fortalecimiento de la infraestructura de carga.



El mercado de autos usados también mostrará un dinamismo, impulsado por la renovación de la flota y las retomas de los vehículos nuevos.



El aumento de la demanda interna, que se ve reflejada en el crecimiento del comercio minorista, favorecerá al sector automotriz como un segmento clave en la economía general.

Riesgos



A pesar de las proyecciones de recuperación, el crecimiento económico general podría seguir siendo moderado, lo que limitaría un alza más explosiva en las ventas.



Las tasas de interés aún altas podrían seguir siendo un factor que frene el dinamismo del mercado, ya que encarecen los créditos y financiamiento.



El entorno macroeconómico global presenta desafíos que pueden impactar indirectamente al mercado automotriz nacional.

Oportunidades



La llegada de nuevos modelos con mayor tecnología y eficiencia energética, especialmente en el segmento de eléctricos, representa una oportunidad para atraer a un consumidor más exigente.



La digitalización del canal de ventas y la mejora de la experiencia de compra online son claves para adaptarse a las nuevas tendencias y necesidades del consumidor.



La creciente presencia de marcas chinas con modelos accesibles y eléctricos podría generar una mayor competencia, pero también presionar a otras marcas a ofrecer mejores alternativas y precios.



Los gobiernos locales podrían incentivar la movilidad limpia a través de apoyos fiscales e incentivos, creando un ecosistema más favorable para los vehículos eléctricos y de bajas emisiones.

Desafíos del sector



Propuestas a la autoridad

Una medida que ayudaría a fomentar la electromovilidad es eliminar el arancel aduanero unilateralmente a vehículos livianos, medianos y pesados eléctricos, híbridos y de hidrógeno y revisar las reglas de origen para los tratados que hoy no permiten disminuir el arancel, ya que el 100 % de esta tecnología es importada y hoy es una barrera de acceso al mercado.



Redefinir el discurso comercial

Dejar de hablar de descuentos y cuotas, y empezar a hablar de "rendimiento por litro", "conectividad segura" o "autonomía extendida". Las campañas deben enseñar, no solo atraer.

**Crear contenido técnico traducido a lenguaje del comprador**

Una medida que ayudaría a fomentar la electromovilidad. En vez de fichas técnicas, explicar qué significa Euro 6c, qué diferencia hay entre un turbo y un mild hybrid, o por qué un PHEV es una buena decisión intermedia.

Este tipo de contenido debe estar optimizado para búsquedas locales y alojado en sitios de marca o portales especializados.

**Usar los datos de comportamiento digital para personalizar la comunicación**

No todos los compradores buscan lo mismo, ni al mismo tiempo. Hay que cruzar señales de intención (Google Trends, tráfico web, consultas en formularios) para entregar mensajes diferentes a cada perfil: ahorro, tecnología o familia.

**Replantear el valor de marca**

Las marcas tradicionales deben volver a responder la pregunta: ¿por qué te elegiría hoy? Si la respuesta es solo "por calidad", no basta.

El foco debe estar en mostrar propósito, fiabilidad y servicios reales, no slogans vacíos.

**Fortalecer la posventa como ventaja competitiva**

China muestra que la confianza no se construye en la venta, sino en la primera visita al taller.

Implementar programas de "seguimiento post-entrega" y comunicación directa vía WhatsApp Business puede marcar diferencia.

**Adoptar modelos de gestión tipo "Revenue Lab"**

Esto implica medir el retorno no por clics o leads, sino por ventas efectivas, recompra y satisfacción neta del cliente.

COLOMBIA



Colombia: en 2025, las ventas crecieron el 30 % impulsadas por las nuevas tecnologías

Fuente: Asociación Colombiana de Concesionarios Automotrices (Aconauto)

El mercado automotor colombiano gozó de buena salud durante 2025 al describir un crecimiento anual del 30 %, en virtud de un año 2024 de ventas muy bajas, pero impulsado por el auge de la electrificación automotriz (77 %, sumados EV, HEV y PHEV), no obstante la constante amenaza de encarecimiento de los productos por vías de eliminación de beneficios fiscales o de imposición de nuevos gravámenes.

Para 2026 se espera un crecimiento de la economía del 2,5 %, con lo cual se estima un aumento de las ventas de vehículos de alrededor del 10 %.



Mercado automotor colombiano Consecutivo mensual y comparado (2024 - 2025)

Mes	2024	2025	Var %	Part %
Enero	11.594	14.399	24,2%	7,2%
Febrero	15.612	17.114	9,6%	8,5%
Marzo	13.361	18.361	37,4%	9,2%
Abril	15.315	17.430	13,8%	8,7%
Mayo	14.828	19.729	33,1%	9,8%
Junio	14.571	18.000	23,5%	9,0%
Julio	16.516	23.903	44,7%	11,9%
Agosto	16.522	21.327	29,1%	10,6%
Septiembre	17.144	24.894	45,2%	12,4%
Octubre	18.550	25.278	36,3%	12,6%
Noviembre	21.848	-	0,0%	0,0%
Diciembre	25.358	-	0,0%	0,0%
Total acumulado	201.219	200.435	30,1%	-

Fuente: Registro Único Nacional de Tránsito

Contexto macroeconómico y político

Colombia se debate entre un crecimiento inercial (2,4 %), insuficiente para cubrir las necesidades de la mayoría de la población, y las altas tasas de interés (9,25 %) como medida del Banco Central para cumplir con su objeto misional del control de la inflación (5,81 % anual), de menos del 3 %.

En este contexto, el Ejecutivo sostiene un lenguaje pugnaz contra las instituciones y el sector privado, como una forma ineficaz de buscar la aprobación de su mandato (34 % en agosto) y de distraer la atención de sus erráticas políticas.

Por ejemplo, la política económica ha sido ineficiente para hacer crecer más la economía y, dentro de ella, el recaudo tributario ha estado por debajo de las necesidades de financiamiento del presupuesto general de la Nación, al punto de que ha sido necesario acudir al endeudamiento externo, lo cual ha elevado la deuda nacional a más del 60% del PIB.

Este fenómeno, y el descuido del gasto, le ha costado al país la baja de las principales calificadoras de riesgo, con lo que las tasas de interés del crédito externo se han encarecido y obligan al Banco Central a mantener la tasa interna de referencia estable, pero alta.

Unido a lo anterior, el enfrentamiento entre los gobiernos de Estados Unidos y Colombia hace temer la toma de medidas arancelarias, con graves consecuencias para la economía nacional dado que un tercio de las exportaciones tienen ese destino.

Desempeño del mercado automotor



A pesar del contexto macroeconómico externo adverso, de la incertidumbre respecto de la política externa e interna del Ejecutivo, del encarecimiento del crédito y de una informalidad laboral del 60 %, las matrículas de vehículos automotores vienen creciendo al 30 % año a año y se espera que lleguen a unas 250.000 unidades en 2025.

Se destaca el crecimiento de los vehículos electrificados (+77,5 %) y, dentro de estos, los Electric Vehicle - EV (170,8 %), Plug-in Hybrid Electric Vehicle - PHEV (166,4 %) y Hybrid Electric Vehicle - HEV (57,8 %).

La producción local se redujo a una sola planta de vehículos livianos, con un ensamble CKD de 35% integración local de las piezas y con un volumen estimado de unas 30 mil unidades (25.000 en 2024).



Marcas más vendidas en Colombia (Acumulado de ventas al cierre de octubre 2025)

Mes	2024	2025	Var.	Part.
Kia	18.444	26.610	44,3%	13,3%
Renault	19.228	26.309	36,8%	13,1%
Toyota	21.974	20.838	-5,2%	10,4%
Mazda	13.886	17.124	23,3%	8,5%
Chevrolet	15.517	16.838	8,5%	8,4%
Suzuki	8.575	10.898	27,1%	5,4%
Nissan	9.328	10.752	15,3%	5,4%
Hyundai	4.943	9.203	86,2%	4,6%
Volkswagen	6.316	8.356	32,3%	4,2%
BYD	2.618	8.083	208,7%	4,0%
Otras	33.184	45.424	36,9%	22,7%
Total	154.013	200.435	30,1%	

Fuente: Registro Único Nacional de Tránsito

Factores determinantes del mercado

En Colombia, entre el 60 y el 70 % del mercado automotor se realiza por medio de alguna forma de financiamiento.

En cuanto a política pública, desde el año 2018 el Ejecutivo de la época redujo aranceles e IVA a los vehículos electrificados y dictó medidas para el fomento de la inversión en red pública de carga eléctrica, pero el actual gobierno ha mostrado intenciones de elevar la carga tributaria.



El impulso de la demanda sobre los vehículos electrificados tiene un punto decisivo: ante el rezago de la inversión en infraestructura, las 10 principales ciudades enfrentan embotellamientos del tránsito automotor y, como una medida para aliviarlos, las alcaldías municipales han desplegado desde hace 25 años esquemas de restricción al tránsito según el último número de la placa, con lo cual una buena porción de los automotores no puede circular en cerca del 50% de las horas hábiles. Sin embargo, desde hace unos 10 años se eximió a los EV de esta medida, y hace unos cinco, a los híbridos de todo tipo, con lo cual se ha dado el impulso descrito.



Líneas más vendidas en Colombia (Acumulado de ventas al cierre de octubre 2025)

Mes	2024	2025	Var.	Part.
Toyota Corolla Cross FHEV	5.889	6.952	18,1%	3,5%
Renault Duster ICEg	5.341	6.072	13,7%	3,0%
Kia Picanto ICEg	4.911	5.645	14,9%	2,8%
Mazda Cx-30 MHEV	4.995	5.549	11,1%	2,8%
Chevrolet Onix ICEg	3.161	4.917	55,6%	2,5%
Kia K3 cross ICEg	2.340	4.605	96,8%	2,3%
Renault Kardian ICEg	1.282	4.034	214,7%	2,0%
Toyota Hilux ICEd	3.789	3.234	-14,6%	1,6%
Suzuki Swift MHEV	2.321	3.208	38,2%	1,6%
Renault Logan ICEg	2.357	3.110	31,9%	1,6%
Otras	117.627	153.109	30,2%	76,4%
Total	154.013	200.435	30,1%	-

Fuente: Registro Único Nacional de Tránsito

Tendencias e innovaciones

Alrededor del auge de los vehículos electrificados y los puntos de carga en las estaciones de servicio y parqueaderos públicos ha florecido un ecosistema de emprendimientos que van desde aplicativos para encontrar el cargador más cercano hasta calculadores de autonomía en tiempo real, así como la inclusión de estaciones de carga en nuevos proyectos de vivienda y centros comerciales.

Unido a lo anterior, las grandes ciudades están haciendo el cambio de energía de sus sistemas de transporte público masivo, del diésel a la electricidad.



Marcas electrificadas más vendidas en Colombia (Acumulado de ventas al cierre de octubre 2025)

Mes	2024	2025	Var.	Part.
Toyota	10.307	11.555	12,1%	17,1%
Suzuki	4.978	8.992	80,6%	13,3%
Byd	2.618	8.083	208,7%	11,9%
Mazda	6.081	6.913	13,7%	10,2%
Kia	1.912	4.989	160,9%	7,4%
Renault	882	4.621	423,9%	6,8%
Hyundai	699	3.818	446,2%	5,6%
Ford	2.226	2.279	2,4%	3,4%
Nissan	1.501	1.911	27,3%	2,8%
Mercedes-Benz	1.153	1.794	55,6%	2,6%
Otras	5.567	12.785	129,7%	18,9%
Total	37.924	67.740	78,6%	33,8%

Fuente: Registro Único Nacional de Tránsito



Líneas electrificadas más vendidas en Colombia (Acumulado de ventas al cierre de octubre 2025)

Línea	2024	2025	Var.	Part.
Toyota Corolla Cross HEV	5.889	6.952	18,1%	8,2%
Mazda Cx-30 MHEV	4.995	5.549	11,1%	4,7%
Suzuki Swift MHEV	2.321	3.208	38,2%	5,7%
Byd Yuan up EV	199	3.870	1844,7%	3,5%
Toyota Corolla HEV	1.501	2.382	58,7%	3,2%
Suzuki Fronx MHEV	1.427	2.185	53,1%	2,6%
Toyota Yaris Cross HEV	1.721	1.740	1,1%	4,3%
Renault Arkana MHEV	512	2.923	470,9%	2,8%
Nissan X-trail t33 HEV	1.474	1.896	28,6%	3,3%
Byd Seagull EV	855	2.242	162,2%	51,4%
Otras	17.030	34.793	104,3%	
Total	37.924	67.740	78,6%	

Fuente: Registro Único Nacional de Tránsito

Proyecciones para el año 2026

El próximo año en Colombia es electoral y se espera una acentuación de la polarización sociopolítica en torno de los partidos y sus candidatos al Congreso y a la Presidencia.

Aunque este extremismo de por sí engendra un riesgo por el aumento de la violencia verbal y física, ha sido tradición en el país que la economía es ajena a la agitación electoral.

Así las cosas, el próximo año se espera un crecimiento de la economía cercano al 2,5 %, y con este también el del mercado automotor en 10 %.

Desafíos de 2026

La Asociación Gremial de Concesionarios de Automotores – Aconauto tiene desafíos para el próximo año:



Promover la derogación del conjunto de medidas de este y otros gobiernos que limitan el libre acceso al mercado al consumidor final, en especial, el esquema de chatarrización 1 a 1, el aporte del 25% del valor del vehículo de carga nuevo a un fondo de ascenso tecnológico para obtener la matrícula.



Insistir en la abolición del Impuesto al Consumo, que encarece el 8% el valor de los vehículos.



Desarrollar un esquema de evaluación del fabricante / importador por parte de los concesionarios.

COSTA RICA



El sector automotor de Costa Rica enfrenta retos y riesgos en 2025

Fuente: Asociación de Importadores de Vehículos y Maquinaria (AIVEMA)

En el contexto macroeconómico y político de Costa Rica, el crecimiento del PIB para 2025 se proyecta en torno al 3,8 %, según el Banco Central de Costa Rica (BCCR), mientras que para el 2026 es de un 3,5 %.

Este comportamiento positivo es impulsado por la demanda interna, aunque se espera una desaceleración en 2026 en relación con años anteriores, especialmente por factores como la disminución del turismo, la caída en las exportaciones de servicios y una moderación en el consumo de los hogares.



Fuente: Banco Central de Costa Rica

PRONÓSTICO PARA EL 2025

Pronóstico anual y trimestral para el I trimestre 2025



Crecimiento del PIB real
pronosticado para el 2025

3,8% a 4,7%
Rango

Estimación puntual 4,2%



Crecimiento del PIB real
pronosticado para el
I trimestre de 2025

4,5% a 5,8%
Rango

Estimación puntual 5,1%

Pronóstico de crecimiento anual 2025 por tipo de régimen

Régimen definitivo

2,5% a 3,7%
Rango

Estimación puntual 3,1%

Régimen especial

8,1% a 13,8%
Rango

Estimación puntual 10,9 %

Fuente: Instituto de Investigaciones en Ciencias Económicas

En este año, el mayor dinamismo se registró en las actividades de manufactura y servicios profesionales, científicos y técnicos desarrollados especialmente bajo la modalidad de zona franca.

Otro aspecto positivo, según el Banco Central, es el comportamiento de las tasas de interés en colones, que se mantendrían relativamente bajas y estables, lo que podría favorecer la inversión y el crédito en el mercado local.

Además, se espera que la inflación general regrese al rango de tolerancia del Banco Central en el segundo trimestre y la subyacente a finales del primer trimestre de 2026. Esta se sitúa en un 0,52 % en 2025 y aumentando al 1,91% para el 2026; una variación perceptible, aunque todavía dentro de rangos considerados bajos y manejables. En resumen, el crecimiento en la economía de Costa Rica es de 3,6 %, en promedio, para 2026-2027.



Fuente: Banco Central de Costa Rica

Pese a estas señales, hay factores de riesgo, entre los que se incluyen:

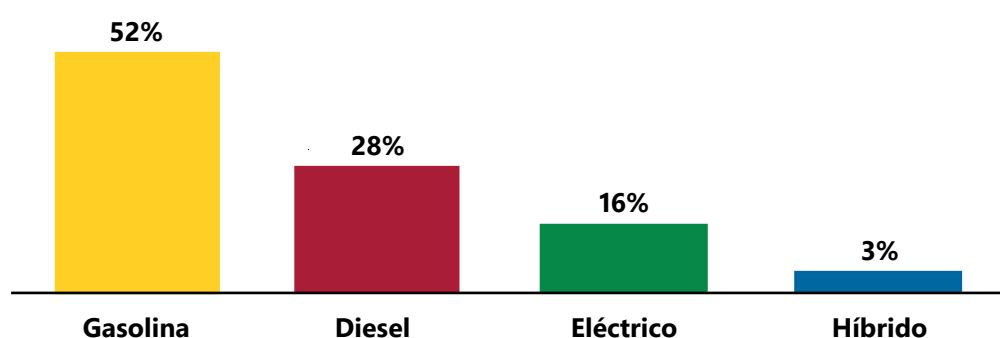
- Una posible desaceleración de la economía estadounidense, principal socio comercial de Costa Rica, lo que impactaría en las exportaciones y en la llegada de turistas, los dos motores más importantes de la economía nacional.
- Las tensiones geopolíticas y políticas comerciales más proteccionistas en el ámbito internacional.
- El año electoral en Costa Rica generará cambios administrativos en los poderes del Estado.



Foto: AnaViajes

Desempeño del mercado automotor

La Asociación de Importadores de Vehículos y Maquinaria (AIVEMA) espera un volumen de importaciones al cierre de este período 2025 cercano a las 70.000 unidades nuevas. Para octubre de 2025, ya se han superado las 59.000 unidades, de las cuales el 84 % utiliza algún tipo de combustible fósil y el 16 % son eléctricos. Existe una baja participación de las tecnologías híbridas producto de las políticas de beneficios únicamente a los vehículos 100 % eléctricos.



Fuente: AIVEMA

Al analizar la evolución de las importaciones por tipo de motorización, los vehículos a gasolina cedieron espacio a los vehículos eléctricos; en cambio, las unidades que utilizan diésel mantienen su participación de mercado estable, en torno al 26-28 % de las importaciones.

Otro dato relevante es la distribución por segmentos: los SUV –en cualquiera de sus modalidades CUV, MiniSUV o full size- son líderes indiscutibles por la variedad de oferta, rangos de precios, así como la comodidad y versatilidad que ofrecen.

Segmento	Cantidad	%
SUV	40.088	66,93 %
Pick up	8.448	14,11 %
Camión	3.960	6,61 %
Hatchback	3.226	5,39 %
Microbus	1.628	2,72 %
Panel	1.179	1,97 %
Sedan	1.114	1,86 %
Bus	250	0,42 %
Total	59.893	100,00 %

Fuente: AIVEMA

Actualmente, el mercado se encuentra redistribuyendo sus volúmenes totales después de que 2024 se posicionara como el mejor año histórico de la industria, lo que hace esperar una desaceleración cercana al 8 % para el cierre de este 2025. Esta situación no debería encender las alarmas, pues se sitúa como el segundo mejor año histórico.

Factores determinantes del mercado

Uno de los mayores factores que ha influenciado el mercado, y en específico el mercado de vehículos eléctricos, han sido los incentivos fiscales y no fiscales ofrecidos por el gobierno para su promoción. Actualmente, se llegó a la entrada en vigencia del primer incremento del Impuesto Selectivo de Consumo (ISC) previsto en la Ley No. 9518, donde los vehículos eléctricos, a partir del mes de junio de 2025, empiezan a pagar un 7,5 % de ISC.

Esto genera un incremento inmediato de costos y, por ende, de precios, lo que hace esperar una desaceleración de la importación de unidades eléctricas. Lo anterior es acorde con los datos estadísticos, donde el total de importaciones de vehículos eléctricos en el período enero–octubre 2025 es inferior al de 2024. Al analizar el comportamiento mensual, se sitúa al mes de abril de 2025 como el que registra la menor cantidad de unidades eléctricas importadas en los últimos meses.



Existen varios proyectos de ley en la Asamblea Legislativa que buscan ampliar los beneficios fiscales a los vehículos eléctricos, así como el restablecimiento de los incentivos a las tecnologías híbridas. Dichos expedientes están iniciando el proceso de análisis y discusión, por lo que tomaría unos meses conocer su evolución.

Con una modificación en la legislación del Ministerio de Hacienda, se eliminaron ciertos parámetros de control y verificación de valores de vehículos nuevos y usados. Esto ha creado un portillo que aprovechan los importadores de autos usados para generar una ventaja ilegal. La eliminación del decreto antes indicado tiene efectos incluso extensivos al Grey Market, lo que puede promover el crecimiento de este mercado en detrimento de nuestro sector de vehículos nuevos.

Tendencias e innovaciones

A excepción de una noticia publicada recientemente sobre la puesta en marcha de un plan piloto para desarrollar vehículos voladores en China, el cual pretende construir una unidad cada 30 minutos y su eventual comercialización a partir del año 2027, la tendencia del mercado es muy clara –y la vemos diariamente en las carreteras–: vehículos cargados de tecnología con sistemas que dan asistencia al conductor y a los pasajeros tanto en seguridad como en comodidad. ADAS, cámaras 520°, pantallas, masajes en los asientos y hasta asientos flotantes son, en muchos casos, parte del equipamiento de serie de los fabricantes chinos, quienes se han abierto una oportunidad interesante basados en un agresivo esquema de precios.

La referencia al mercado de origen chino no es casualidad. China, al igual que ha sucedido en otros países, ha tomado el mercado costarricense y, en cuestión de unos pocos años, ha pasado de ser un participante más a convertirse en el mayor mercado, con más de un 37 % de participación en el total de importaciones. Si se aísla ese número únicamente a vehículos eléctricos, la cifra se dispara por encima del 75 %.

En el caso de Costa Rica, los consumidores tienen una tendencia muy clara: buscan vehículos tipo SUV, representando este sector más del 60 % de las ventas totales del mercado. Por su lado, la movilidad eléctrica parece estar ajustando su paso, pues después de un crecimiento sostenido por años –y el 2025 no va a ser la excepción–, incrementa sus números en menor medida.

Proyecciones para 2026

El 2026 trae retos importantes para Costa Rica. Más allá de factores políticos y la distorsión que una elección presidencial pueda introducir al mercado, está el peso de un mercado que redistribuye su volumen y los números de sus participantes, esto tanto a nivel de marcas, como de origen y motorización. Existen también cambios en la representación de marcas, ya que el ingreso de nuevos jugadores en el mercado está trayendo transformaciones en el país.

Los precios de los combustibles –el mayor de la región– están en sus niveles más bajos de los últimos 4 años, lo que puede impulsar en alguna medida el mercado. Respecto a la movilidad eléctrica, es necesario continuar desarrollando la infraestructura pública de carga para aliviar así el estrés que se ha generado recientemente por la cantidad y capacidad de los cargadores, al ser sobrepasados por el volumen de unidades eléctricas.

ECUADOR



El mercado automotor ecuatoriano inició un proceso de reactivación en 2025

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (Aeade)

Resumen ejecutivo

Entre enero y noviembre de 2025, el mercado automotor ecuatoriano registró una recuperación significativa tras casi dos años de contracción. Las ventas de vehículos nuevos alcanzaron 112.550 unidades, un incremento del 13,0 % frente al mismo periodo de 2024. No obstante, aún se sitúan 9,1 % por debajo de 2023.

El crecimiento comenzó a consolidarse a partir de abril, impulsado por tres factores clave: mayor confianza del consumidor, expansión del crédito automotriz, y dinamismo del sector productivo y logístico.

Destacan el vigoroso crecimiento de los vehículos comerciales (+28,6 %) y la acelerada expansión de los vehículos eléctricos (+201,9 %) e híbridos (+38,8 %).

Esta dinámica refleja cambios estructurales en las preferencias de movilidad, así como la incidencia de políticas comerciales y tributarias que han modificado la composición de la oferta disponible. Para 2026, se prevé que la tendencia positiva continúe, sostenida por la recuperación macroeconómica, la estabilidad política y la renovación del parque automotor de vehículos comerciales.



La estabilidad del país impulsó la recuperación del consumo y el incremento de las ventas de vehículos

El desempeño del sector automotor en 2025 estuvo íntimamente ligado al entorno macroeconómico nacional. La economía ecuatoriana mostró un repunte significativo, con proyecciones de crecimiento que alcanzarían 3,8% según el Banco Central del Ecuador, impulsadas por la recuperación del consumo privado, una mayor inversión privada, y un entorno internacional más favorable en términos de precios de sus principales productos de exportación.

La inflación se mantuvo en niveles moderados, lo cual contribuyó a mejorar la capacidad de planificación de hogares y empresas. Las tasas de interés — particularmente relevantes para la compra de bienes duraderos— se redujeron tras los ajustes de política monetaria aplicados en 2024, favoreciendo la contratación de créditos automotrices y el financiamiento de flotas empresariales.

En el plano político, 2025 estuvo marcado por un ambiente de estabilidad tras las elecciones de abril, que ratificaron a Daniel Noboa para un período presidencial completo. La continuidad en las reformas orientadas al desarrollo del mercado, a la modernización regulatoria y a la atracción de inversión generó un clima de mayor previsibilidad, condición indispensable para sectores con ciclos de inversión de mediano plazo, como el automotor. Esto permitió que consumidores y empresas retomaran decisiones de compra postergadas durante los dos años anteriores.

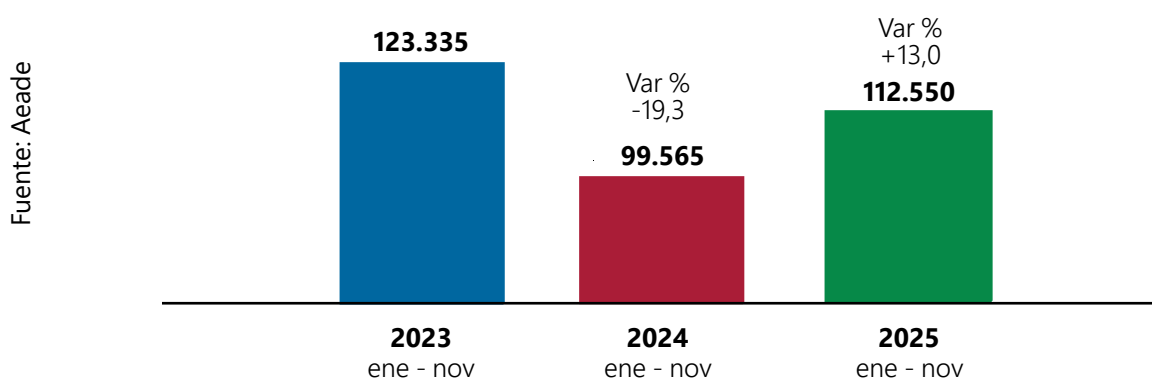


Tendencias e innovaciones del mercado automotor

Entre enero y noviembre de 2025 se comercializaron 112.550 vehículos nuevos, frente a 99.565 en 2024, consolidando un repunte del 13,0 %. Sin embargo, las cifras permanecen 9,1 % por debajo de 2023, cuando se registraron 123.335 unidades. En noviembre de 2025, las ventas mensuales alcanzaron 11.810 unidades, lo que representa un aumento del 46,3 % respecto al mismo mes del año anterior. Los vehículos livianos representaron el 84 % del total, mientras que los vehículos comerciales (camiones, buses y vans) alcanzaron 17.478 unidades (+28,6 %). Las ventas de camiones aumentaron 35 %, reflejo del dinamismo productivo y del crecimiento de las exportaciones.



Evolución de las ventas de vehículos nuevos en Ecuador (2023 - 2025)



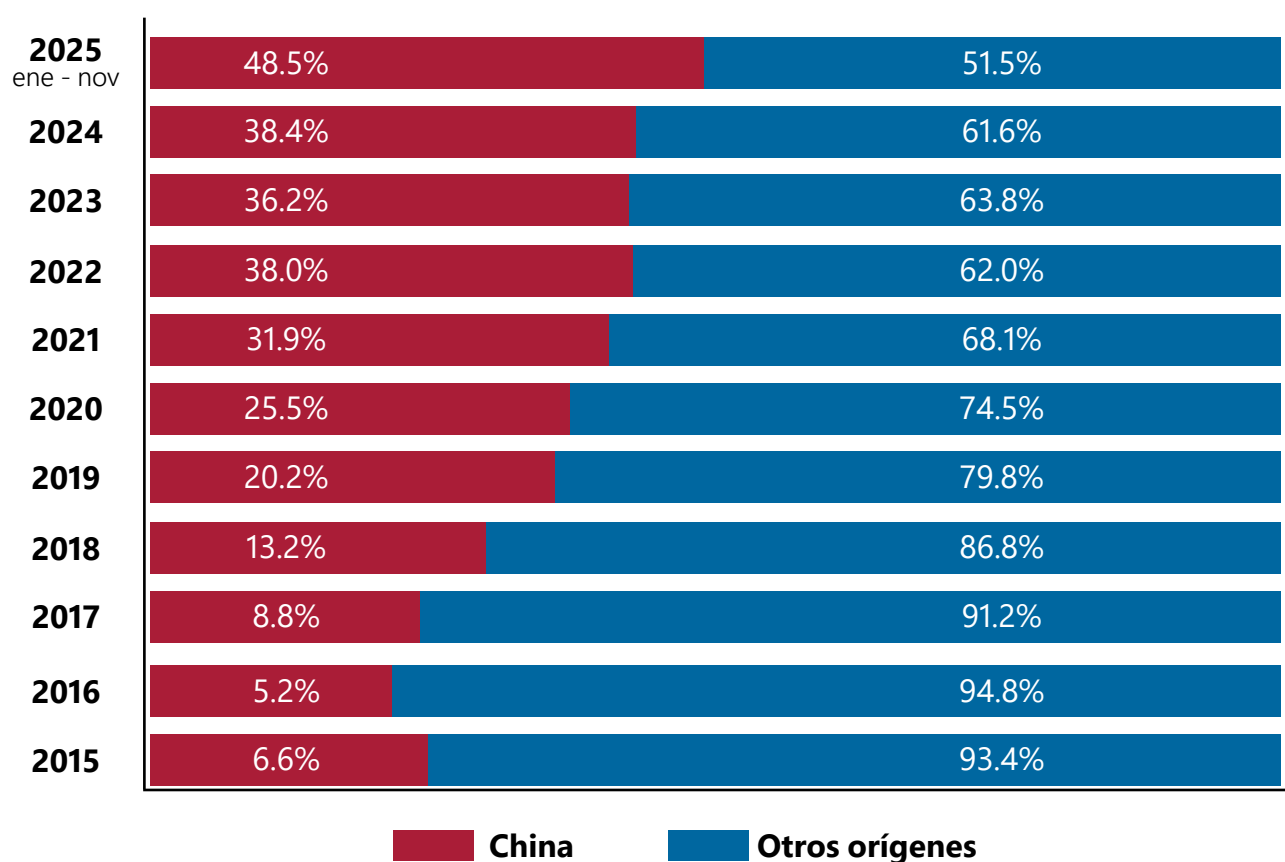
En los años subsecuentes a la pandemia del Covid 19, las preferencias de los consumidores de vehículos se inclinaron más rápidamente hacia modelos más versátiles y con mayor espacio. Por este motivo, los SUV ganan un gran espacio en el mercado automotor (55.476 unidades entre enero y noviembre de 2025, lo que representa el 49% del mercado automotor ecuatoriano) en detrimento de los automóviles, el cual es el único segmento que ha retrocedido esta año con una variación interanual negativa de 4,5%.

De la misma manera, el mercado ecuatoriano se ha visto influenciado por otra gran tendencia global, el gran crecimiento de la oferta china. La participación de los vehículos producidos en China en el mercado ecuatoriano ha pasado de 6,6% en 2015 a 25,5% en 2020, y alcanza 48,5% en lo que va de 2025. Este crecimiento responde a la tendencia de la oferta automotriz a nivel regional, donde el producto chino se consolida con una oferta cada vez más amplia en marcas originarias de China, que incorporan los últimos avances tecnológicos en términos de equipamiento y seguridad, junto con los precios más competitivos en cada segmento.

En el Ecuador, también se debe señalar que el 2025 corresponde al segundo año de desgravación arancelaria en el marco del acuerdo comercial firmado con el gigante asiático; lo cual plantea un escenario de desviación de comercio inducido por los altos techos arancelarios (40%) y una desgravación arancelaria acelerada al socio comercial dominante en el sector automotor.



Crecimiento de las ventas de vehículos de origen chino en Ecuador (2015 - 2025)

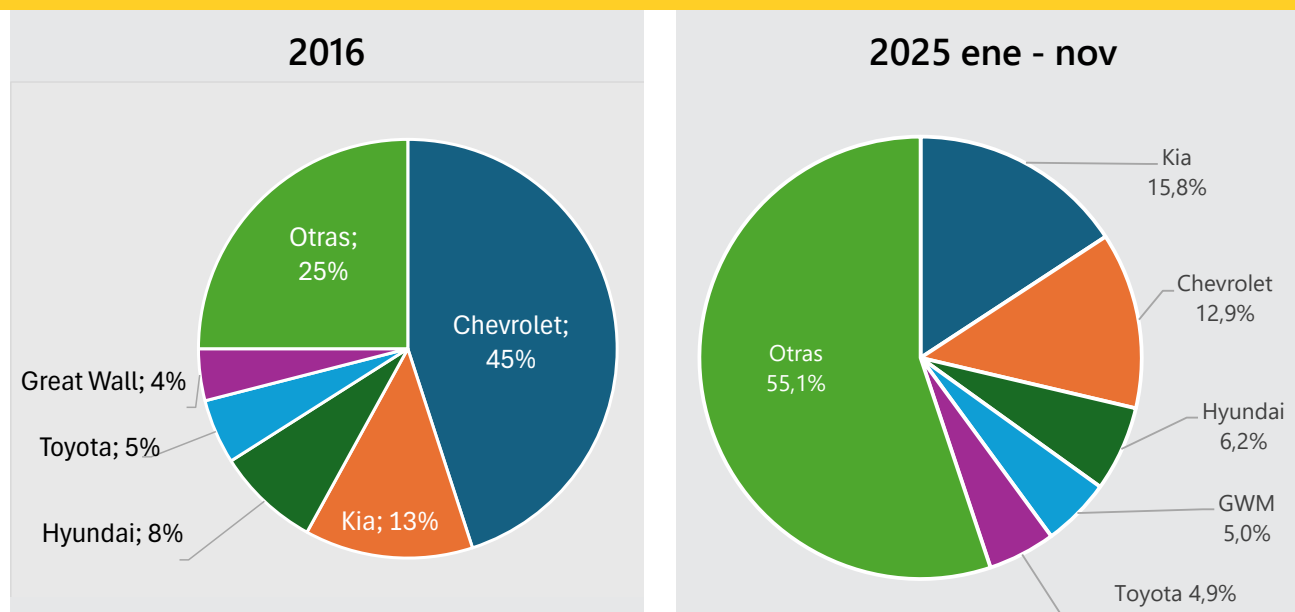


Fuente: Aeade

Otro aspecto relevante es la creciente diversidad de marcas, que alcanzan 130 en el mercado ecuatoriano, una de las ofertas más amplias de América Latina. Este ingreso constante de marcas ha generado una disminución en la alta concentración que presentaba el mercado ecuatoriano hasta el año 2016, donde las 5 primeras marcas representaban el 74,7% de las ventas, mientras que en la actualidad su cuota de mercado alcanza el 44,8%. Este fenómeno implica mayor competencia, rápida rotación de modelos, presiones sobre márgenes y la necesidad de profesionalizar las áreas de posventa y servicio técnico.



Participación por marca en la venta de vehículos en Ecuador

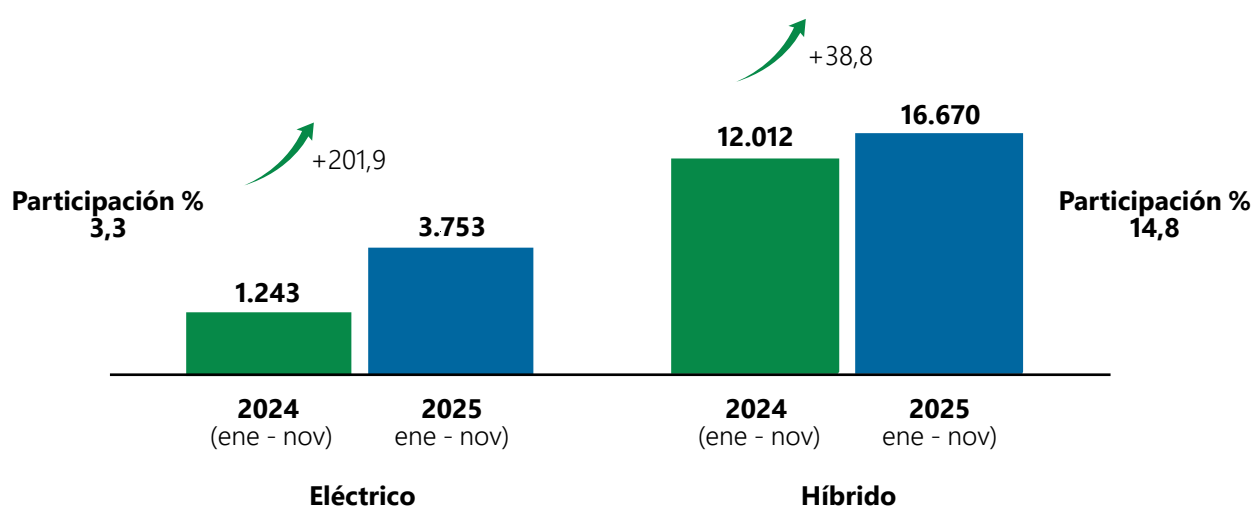


Fuente: Aeade

El 2025 estuvo marcado por el crecimiento sostenido de la venta de vehículos electrificados. Las ventas de vehículos eléctricos aumentaron 201,9 %, alcanzando 3.753 unidades entre enero y noviembre (3,3 % del mercado). Los híbridos pasaron de 12.012 a 16.670 unidades (14,8 % del mercado). En conjunto, la movilidad electrificada ya representa más del 18 % del mercado, cifra elevada en comparación regional. Los factores que explican este salto incluyen exoneraciones tributarias, una mayor disponibilidad de modelos accesibles y la expansión incipiente de cargadores públicos y privados.



Participación de vehículos eléctricos e híbridos en Ecuador (2024 - 2025)



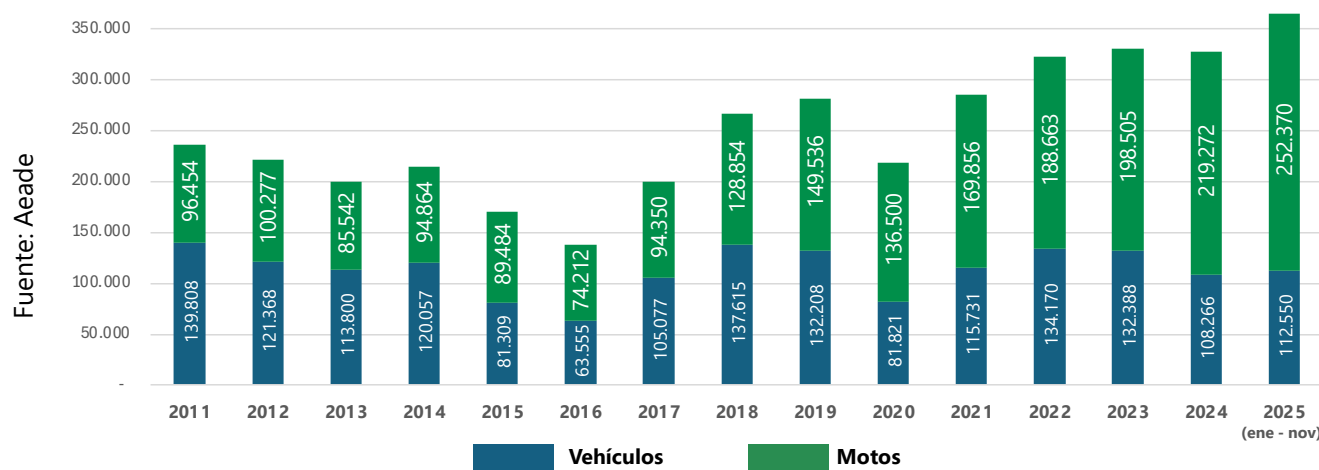
Fuente: Aeade

El segmento de motocicletas también creció 25,8 % de forma interanual entre enero y noviembre, y ha alcanzado ventas de 252.370 unidades frente a las 200.548 comercializadas en el mismo período de 2024. Este mercado es particularmente significativo cuando se lo analiza como un bien sustituto que procura la movilidad de los habitantes de amplias zonas del país como es la costa ecuatoriana.

Si se analiza de manera conjunta, el volumen de ventas entre vehículos y motocicletas alcanzaba en 2011 las 236.262 unidades (96.454 motocicletas y 139.808 vehículos), pasó en 2017 a 199.427 unidades (94.350 motos y 105.077 vehículos) y llegó al cierre de 2024 a 327.538 unidades (219.272 motos y 108.266 vehículos); lo que indica que las mayores necesidades de movilidad en los sectores de importante crecimiento poblacional están siendo solventadas mayoritariamente por motocicletas.



Ventas históricas de vehículos y motocicletas en Ecuador (2011 - 2025)



Factores determinantes del mercado

La recuperación del mercado automotor en 2025 estuvo influenciada por la convergencia de diversos factores económicos, financieros y productivos. En primer lugar, se observó una mejora sostenida en la confianza del consumidor, reflejada en un mayor interés por la adquisición de bienes duraderos. Después de dos años marcados por incertidumbre económica y elevada cautela financiera, los hogares retomaron decisiones de compra pospuestas. Este cambio en el clima de confianza fue determinante, pues las decisiones de adquirir un vehículo suelen depender tanto de la percepción de estabilidad futura como de la disponibilidad de ingresos.

Paralelamente, el crédito automotriz experimentó una expansión significativa. Las instituciones financieras, tanto bancarias como de financiamiento directo a través de concesionarios, flexibilizaron sus condiciones de otorgamiento, brindaron

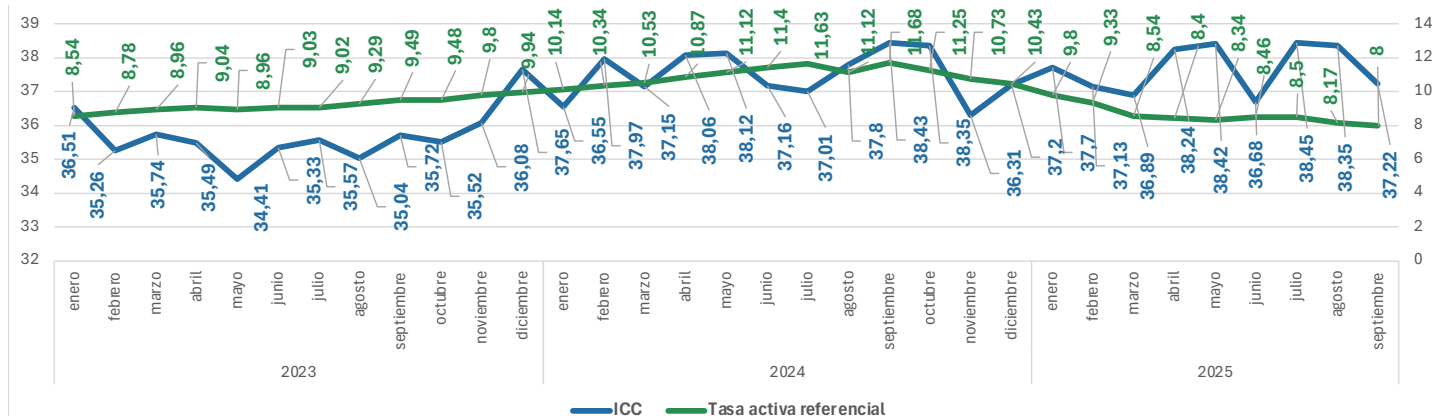
tasas más competitivas y extendieron los plazos de pago. Esta mayor accesibilidad permitió reactivar segmentos que habían permanecido deprimidos en los años previos.

Otro factor clave fue el dinamismo observado en las actividades productivas y logísticas. Sectores como el agroexportador y los servicios de transporte mostraron mayor actividad, lo cual elevó la demanda de vehículos comerciales. Muchas empresas aprovecharon la mayor disponibilidad de crédito y las mejores perspectivas económicas para modernizar sus flotas, buscando reducir costos operativos y mejorar la eficiencia.

En conjunto, estos elementos permitieron que el sector retomara un ritmo de crecimiento más equilibrado, apoyado tanto en la recuperación del consumo como en la expansión del aparato productivo nacional.



Índice de confianza del consumidor vs. tasa activa referencial en Ecuador (2023 - 2025)



Fuente: Aeade

Proyecciones para 2026

Las perspectivas para 2026 apuntan a la continuidad del ciclo de recuperación que comenzó a consolidarse en 2025. Se espera que las ventas de vehículos nuevos mantengan una trayectoria ascendente, apoyadas en un entorno macroeconómico relativamente estable, una mejora gradual de los ingresos y la continuidad del crédito en condiciones favorables.

Esta combinación de factores permitiría que el mercado alcance niveles cercanos a 127.000 unidades, lo cual implicaría un crecimiento interanual estimado entre 4 % y 5 %.

Desafíos de 2026



La movilidad sostenible continuará ganando terreno, impulsada no solo por la expansión de la oferta, sino por la creciente disponibilidad de infraestructura de carga en espacios públicos, corporativos y residenciales. La participación conjunta de vehículos híbridos y eléctricos podría superar el 20 % del total del mercado si se mantienen los incentivos tributarios y se fortalece la instalación de cargadores en las principales ciudades del país.



La elevada carga tributaria (23 en total) continúa limitando el acceso a vehículos nuevos y la renovación del parque automotor. Asimismo, la rigidez regulatoria que restringe el desarrollo de productos financieros innovadores — como el leasing operativo, el renting o esquemas flexibles de financiamiento para microempresas— afectan la capacidad del mercado para alcanzar su pleno potencial y lo mantienen por debajo de 3% para los siguientes años.



Conclusiones

El sector automotor ecuatoriano consolida su recuperación, apoyado en un entorno macroeconómico más favorable, la reactivación del crédito y la modernización de flotas productivas. Aunque se encuentra en un proceso de transformación profunda marcado por la diversificación de marcas, la irrupción de una oferta china cada vez más avanzada, una creciente preferencia por los SUV y la expansión acelerada de la movilidad sostenible.

Desde la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (Aeade) se destaca la relevancia de mantener un entorno regulatorio estable, promover incentivos a la renovación vehicular y fortalecer las políticas de movilidad sostenible como componentes esenciales del desarrollo económico.

Asimismo, el gremio reafirma su compromiso con la modernización tecnológica, la seguridad vial, la eficiencia energética y la reducción de emisiones, elementos indispensables para un sector automotor competitivo y alineado con las tendencias globales.

MÉXICO



Desafíos externos y presión interna marcan el desempeño del sector automotor en México

Fuente: Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA)

La industria automotriz mexicana se desenvuelve en un entorno económico y comercial desafiante, influido por tensiones internacionales, ajustes en la política monetaria y un crecimiento interno limitado. A pesar de ello, el mercado ha mostrado una resiliencia moderada y una clara preferencia del consumidor por vehículos de mayor funcionalidad, particularmente SUV. La presencia creciente de marcas asiáticas ha generado mayor competencia, impulsando beneficios para el comprador, pero también presión para el negocio de la distribución.

Algunos de los factores relevantes en el mercado son el financiamiento, que continúa siendo un componente fundamental para sostener la demanda, mientras que las tecnologías híbridas y eléctricas continúan con su consolidación como una alternativa con mayor participación en el mercado.

De cara al futuro, el desempeño del sector dependerá en buena medida del rumbo que tome la política comercial de Estados Unidos, la revisión del T-MEC prevista para 2026, la dinámica inflacionaria y el impacto de las políticas públicas internas.

Contexto macroeconómico

La economía mexicana vive actualmente un **contexto internacional complejo** marcado por la **política comercial de Estados Unidos** bajo la administración Trump, así como por las tensiones en la relación comercial con China y un enfoque creciente hacia medidas proteccionistas y arancelarias. Estas tensiones, aunadas a los movimientos recientes de la Reserva Federal, han generado un **entorno financiero incierto**, el cual había permanecido estable durante varios meses y que hoy representa un factor clave para la toma de decisiones de política monetaria del Banco de México.

Bajo este escenario, la economía mexicana muestra un estado de estancamiento, con un **crecimiento del PIB de (-)0,2%** al tercer trimestre de 2025, lo que refleja una actividad productiva detenida y un entorno económico de bajo dinamismo. Así mismo, en términos de política monetaria, la Junta de Gobierno del Banco de México decidió disminuir en 25 puntos base el objetivo para la tasa de interés, posicionándola en 7,25%.

Por su lado, la inflación anual en México alcanzó 3,57% durante la primera quincena de noviembre de 2025, reflejando un repunte en los precios al consumidor respecto al mismo periodo del año anterior.

Tabla 1 Producto Interno Bruto, Inflación y Tasa de Interés, serie 2022 y estimaciones 2026 en México 

Fuente	2022	2023	2024	2025		2026
				Observado*	Estimado	
PIB						
FMI	3,70%	3,20%	1,40%		1,00%	1,50%
OCDE					0,80%	1,30%
Banco de México					0,50%	1,32%**
Banco Mundial					0,20%	1,10%
INEGI		3,10%		-0,10%		
INFLACIÓN						
FMI	7,80%	4,70%	4,70%		3,90%	3,30%
OCDE					4,20%	3,60%
Banco de México					3,80%	3,84%**
INEGI				3,57%		
TASA DE INTERÉS						
OCDE	10,50%	11,30%	10,00%		7,00%	6,30%
Banco de México					7,10%	6,51%**

Dato observado* con información a Noviembre de 2025, 3 trimestre 2025.

** Dato corresponde a expectativas de los especialistas en octubre 2025.

Fuente: FMI, WEO (Octubre 2025). OECD, Economic Outlook (Septiembre 2025). Banco de México, Encuesta de Expectativas de Especialistas (Noviembre 2025). Banco Mundial. Global Economic prospects (Junio 2025).

Por último, es relevante mencionar que en términos de **Inversión Extranjera Directa** (IED), a pesar de haber alcanzado máximos históricos a septiembre, la **Inversión Fija Bruta**, que muestra cómo es que el nuevo valor agregado bruto en la economía se invierte (construcción, maquinaria), ha tenido una **contracción consecutiva** de 10 meses seguidos. Así, si bien se han llegado a fortalecer los flujos del exterior, por el lado interno hay una caída en la inversión, como resultado de un debilitamiento tanto de la inversión privada como pública.

Desempeño del mercado

El mercado interno automotor ha pasado por varias etapas en su desempeño; fue en el 2016, en donde alcanzó máximos históricos en ventas, con la comercialización de 1.607.165 unidades, posteriormente con la pandemia de COVID 19, la caída en las ventas fue evidente, cerrando el 2021 en niveles cercanos a los reportados en la crisis de 2009. Hoy en día, después de una paulatina recuperación **se encuentra en una fase de estancamiento**, cerrando en 2024 con 1.496.797 y en el acumulado a octubre de 2025 con 1.204.923 unidades, cifra prácticamente estable frente al mismo periodo de 2024 con un **incremento marginal de 0,1%**, equivalente a solo 1.342 unidades adicionales.



A pesar del estancamiento, el **segmento de usos múltiples** (integrado primordialmente por SUV) mantiene una **posición dominante en la preferencia del consumidor**, concentrando 41,5% del total de unidades comercializadas al cierre de octubre. Tanto los vehículos de usos múltiples como los camiones ligeros (pick-ups) han mostrado un desempeño notable, registrando niveles históricos de venta, tanto en el mes como en cifras acumuladas de 2025, lo que sugiere que, incluso en un entorno económico retador, existen nichos de demanda resilientes asociados al valor percibido del producto, versatilidad de uso y peso creciente de actividades productivas y logísticas en el país.

Tabla 2 Serie de ventas de vehículos ligeros 2015-2024 y acumulado enero-octubre (por segmentos y % de variación) en México 

Segmento/Año	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Var % 24-23	Ene-Oct 2024	Ene-Oct 2025	Var % 25-24
Usos múltiples	294.390	351.985	380.831	386.678	360.602	262.219	333.185	418.034	530.631	601.908	13,4%	482.471	499.469	3,5%
Subcompactos	493.303	596.095	548.436	486.456	447.237	284.581	283.849	238.871	280.521	317.350	13,1%	253.958	251.313	-1,0%
Compactos	313.728	362.569	332.219	301.344	261.733	210.929	202.332	213.032	276.597	278.095	0,5%	225.444	208.389	-7,6%
Camiones Ligeros	180.073	211.746	200.719	184.599	193.536	155.411	161.438	189.732	234.868	259.126	10,3%	209.229	213.179	1,9%
De Lujo	62.686	69.771	61.028	58.917	47.156	31.249	28.655	30.142	35.080	31.640	-9,8%	23.518	23.423	-0,4%
Deportivos	10.264	14.999	11.710	9.092	7.667	5.674	5.276	4.917	6.017	8.815	46,5%	7.427	7.604	2,4%
Total general	1.354.444	1.607.165	1.534.943	1.427.086	1.317.931	950.063	1.014.735	1.094.728	1.363.714	1.497.726	9,8%	1.203.581	1.204.923	0,1%

Fuente: AMDA con información de INEGI.

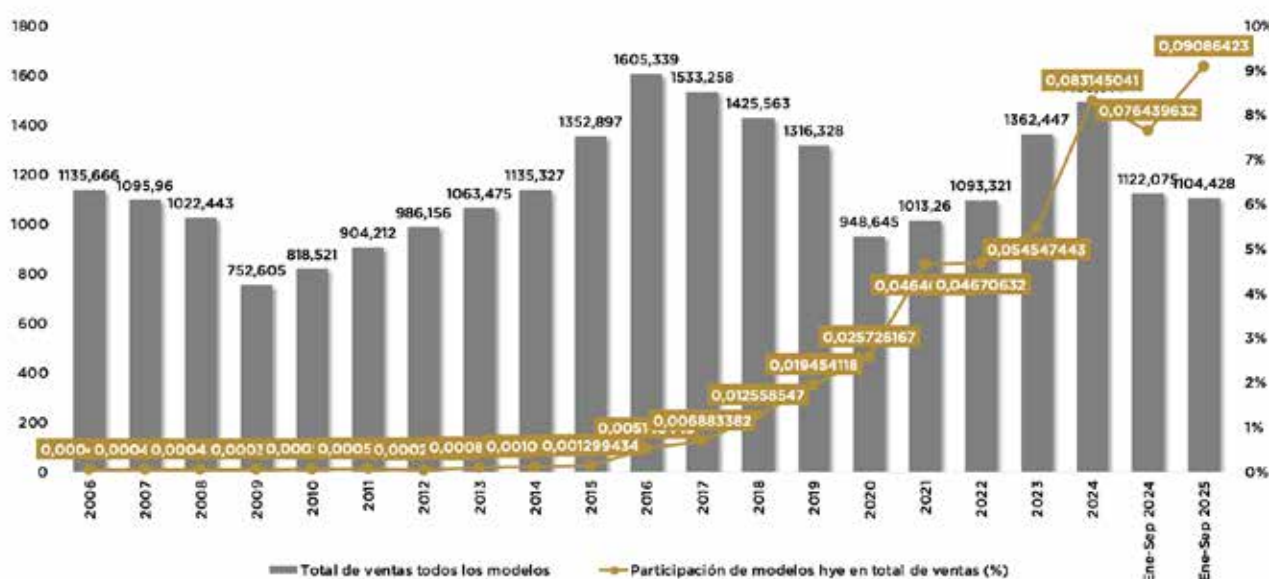
Vale la pena mencionar que el **mercado interno está compuesto por producto importado en un 64,3%** a octubre de 2025 y solo un 35,7% de origen nacional y es una **tendencia que se observa a lo largo de los últimos 20 años**, en donde en la actualidad los principales países de origen son: China, Estados Unidos, Brasil, India, Japón y Tailandia, que, en conjunto, representan el 80,5% del total de unidades vendidas de origen importado en el periodo señalado.



Por su parte, el mercado de **vehículos híbridos y eléctricos** ha presentado un claro incremento en su participación de las ventas de vehículos en el país, considerando que **en 2024** sus ventas ascendieron a 124.303 vehículos híbridos y eléctricos ligeros, implicando **una participación de 8,3%** con respecto a la venta total de vehículos ligeros.

Durante enero–septiembre de 2025, los vehículos híbridos y eléctricos ligeros alcanzaron una participación de 9,0 % del total de ventas nacionales, comercializándose 100.353 unidades, cifra que refleja un avance anual de 17,0% lo que evidencia que **las tecnologías de nueva generación continúan ganando espacio dentro de las preferencias del consumidor.**

Gráfico 2 Serie de ventas de vehículos ligeros híbridos y eléctricos y su participación en la venta total de vehículos ligeros 2006-2024 y acumulado enero a septiembre 2025 en México 🇲🇷



Fuente: Elaboración AMDA Reporte de Vehículos Híbridos y Eléctricos con información de INEGI (Venta al público de vehículos ligeros por marca, modelo, segmento y país origen, serie histórica., Asociaciones de marca y Reporte de Compradores de Urban Science)

Factores determinantes

A pesar de una economía nacional con bajo crecimiento, el **financiamiento a la adquisición de vehículos ligeros nuevos** sigue siendo el motor que sostiene la marcha de la venta de vehículos ligeros. En enero-septiembre de 2025 se registraron 661.274 colocaciones de vehículos ligeros nuevos, lo que representa un avance de 2,8% con respecto a 2024 esto equivale a 17.856 unidades adicionales financiadas y representa el 61,5% de las ventas, participación similar a niveles prepandemia. Son las financieras de marca las que tienen una participación en el total de unidades financiadas con el 78,61% en 2025, 20,07% que corresponde a bancos y 1,32% de participación del autofinanciamiento.



Otro factor determinante para la industria ha sido que, partir de la pandemia, la llegada de **nuevos competidores** (primordialmente de marcas chinas), ha creado movimientos en las estrategias de los distribuidores y mejores oportunidades para el consumidor, que, sin embargo, ha creado a su vez presión para el distribuidor. Bajo este entorno, se ha generado una tendencia a la baja en los precios de automóviles que se puede ver reflejado en la inflación de vehículos, que también se ha mantenido a la baja, derivado de la amplia competencia impulsada por las múltiples marcas que han entrado al mercado. Al cierre del mes de octubre de 2025, la inflación anual de automóviles se situó en un 1,39% mientras que en similar mes la inflación general fue de 3,57%

Los factores relacionados a la política comercial estadounidense son sin duda determinantes también. Todos los análisis especializados coinciden, en lo general, con un panorama de impacto negativo ante la imposición de **aranceles por parte de Estados Unidos**, no solo para su economía sino para los países implicados. Si bien el efecto directo toca al sector exportador, este impacta también el desempeño de la economía total, los niveles de empleo y el bienestar general de la población.

Tendencias e innovaciones

En este escenario de retos y de oportunidades, la industria automotriz en México también enfrenta desafíos significativos en materia de **sostenibilidad**. La transición hacia la movilidad eléctrica y la reducción de emisiones de carbono son prioridades globales que exigen transformaciones profundas en los procesos productivos. A ello se suma el reto del manejo de residuos y la eficiencia en el uso de recursos, que requiere adoptar prácticas de economía circular, mayor reciclaje de materiales e inversión en tecnologías limpias y eficientes.

En respuesta, el sector automotriz mexicano ha comenzado a implementar diversas estrategias para avanzar hacia una producción más sustentable desde hace algunos años. Entre ellas destacan:



Economía circular y reciclaje

Las armadoras están invirtiendo en tecnologías para reciclar metales, plásticos y otros materiales, favoreciendo la reutilización de acero y aluminio.



Eficiencia energética e hídrica

Las plantas de producción aplican programas para reducir consumo energético, emisiones y generación de residuos, además de incorporar sistemas de tratamiento y reutilización de agua en procesos industriales.



Colaboración con proveedores y otras industrias:

El sector trabaja con su cadena de suministro para fortalecer prácticas sostenibles, garantizar el origen responsable de materiales y desarrollar tecnologías que faciliten reciclaje y reaprovechamiento.

Además de la búsqueda hacia la sostenibilidad y las energías limpias, otro elemento de innovación es la incorporación de los **procesos de digitalización**, que han aumentado sobre todo después de la pandemia. Con el cambio de perfil del consumidor que está más enterado de las características de los vehículos por medio de las plataformas digitales, el proceso de compra incluye hoy en día múltiples puntos de contacto digital. De acuerdo con Google, 9 de cada 10 compradores de autos nuevos en México, descubren su auto en línea, a pesar de que la compra se ejecute en piso. Además, las **herramientas de AI** (inteligencia artificial) han ido incursionando en el sector automotriz de forma más recurrente, por ejemplo, en los chats para interacciones con cliente, agendar citas, entre otros procesos que anteriormente podrían tomar más tiempo en su gestión.

Es muy claro cómo la industria busca subirse a la tendencia de uso en estas nuevas tecnologías, sin embargo, hay recomendaciones de los expertos para poder considerar primero un análisis claro para definir la problemática, proceso, o situación a resolver para así evitar costos asociados a la implementación de IA, sin tener claro una necesidad clara y prioritaria.

Proyecciones 2026



La continuidad del T-MEC permanece como un punto de atención relevante, ya que su alcance no está plenamente definido en la revisión que se avecina y existe la probabilidad de que se revisen reglas de origen y lineamientos laborales más estrictos, lo que podría elevar costos y presionar la competitividad del sector —en un entorno donde el aumento del salario mínimo ya ha incrementado estructuras laborales.

Por un lado, factores como la proximidad geográfica, la profunda integración productiva y el peso del sector exportador han contribuido a sostener la actividad económica, evitando una contracción mayor. Por otro, persisten riesgos derivados del entorno comercial con Estados Unidos, la evolución del T-MEC y las presiones inflacionarias que podrían prolongarse en ambos países. **Se anticipa un periodo amplio de incertidumbre que podría extenderse hasta 2026–2027, mientras avanza el proceso de revisión del acuerdo.** Sin embargo, es relevante considerar que puede existir una mejoría en los indicadores claves como el PIB, en parte debido a cierto optimismo derivado de un incremento en el consumo que traerá consigo la presencia del mundial en México.

Cabe mencionar que además de los retos y oportunidades indicados anteriormente, un riesgo latente ha sido y es la **introducción de vehículos de contrabando**: del 19 de marzo de 2022 al 26 de septiembre de 2024, suman 2.559.256 vehículos regularizados, equivalentes a 6.398 millones de pesos, siendo tres estados fronterizos los que concentran alrededor del 50 % de los vehículos regularizados. Se considera que el decreto oficializa los autos de contrabando en nuestro país, lo cual representa un riesgo para el mercado interno y los indicadores estratégicos de la economía nacional sobre los que la industria automotriz tiene un peso estratégico.

Bajo este contexto, se plantean dos **escenarios¹ de estimación para las ventas de vehículos ligeros nuevos en 2026**. Escenario "a" que implica que en 2026 se cierre con 1.507.757 lo que equivaldría a un incremento de apenas 0,2% y el Escenario "b" con un cierre de 2026 estimado en 1.619.414, que implicaría un incremento de 2,0%.

Es importante aclarar que el estimado "a" considera las cifras oficiales registradas en INEGI, institución oficial de estadística en México; mientras que el escenario "b" integra al ejercicio de estimación la serie de ventas de marcas fuera de reporte con base en datos estimados con base en diversas fuentes.

¹ Supuestos Estimación 2026 (Tasas anuales): PIB (1.4%), INPC (3.8%) y Financiamiento (5%). MERCADO INTERNO AMDA Estimado Cifras Oficial considerando RAI AVL de INEGI. Estimado Ajustado integra cifras de marcas que no reportan a INEGI.

Tabla 3 Escenarios de proyección de vehículos ligeros en México



Escenarios	2025 e/	2026 e/	Var. % anual	Var. Absoluta
Estimado Cifras Oficiales (a)	1.504.435	1.507.757	0,20%	3.322
Estimado Ajustado (b)	1.619.414	1.651.412	2,00%	31.998

Fuente: AMDA

Nota: Supuestos 2026 (Tasas anuales): PIB (1.4%), INPC (3.8%), Financiamiento automotriz (5%)



Conclusiones

México transita un escenario de crecimiento económico débil, donde el sector exportador ha sido el principal amortiguador del PIB. Aun así, se espera que hacia 2026 se observe una gradual aceleración económica, apoyada en una recuperación del consumo interno y una gradual normalización de condiciones externas que permitan un entorno más favorable para la inversión y el comercio.

Las oportunidades de nuestro país están en las ventajas comparativas que tiene México respecto del mundo y en la inmensa oportunidad interna la cual plantea el hecho de que tres cuartas partes de las ventas de vehículos están financiadas, es decir existe un potencial importante, por ello esta ventana de oportunidad con la población joven puede ser aprovechada por el gremio de la distribución, de la mano con las empresas armadoras haciendo el mejor trabajo posible para seguir brindando a nuestro país una potente industria automotriz que otorga un sólido impulso a la economía mexicana.

Para impulsar el consumo interno de automotores se requieren reglas claras e incentivos a la compra y a la propia producción local, ya que actualmente el 80% de la producción se exporta y de este porcentaje el 70% a los Estados Unidos. Otra medida de mejorar el mercado interno es terminar con la regularización del contrabando automotriz, la cual expone también la seguridad vial y el ambiente, y entorpece la cadena de la renovación vehicular de nuevo por seminuevo y de seminuevo por usado.

Asociaciones del gremio, distribuidores, plantas, gobierno, armadoras y todos los actores clave en la industria, deben sumar esfuerzos en la construcción de políticas públicas que nos permitan alcanzar el potencial de nuestro mercado.

Fuentes:
AMDA.

Comunicados de prensa 2025
Noticias 2025. Aunque 2025 cerrará con un récord en ventas de vehículos nuevos aún hay áreas de oportunidad
Reporte Mercado Interno Automotor
Reporte de Vehículos híbridos y eléctricos

BANXICO Anuncio de política monetaria. Noviembre de 2025.
BBVA. Automotive Sector: Relevance and Main Sustainability Challenges. June 2024.

INEGI.
INPC (Índice Nacional de Precios al Consumidor). Consultado el 25 de noviembre de 2025.
Producto Interno Bruto Trimestral precios de 2018.

PARAGUAY



Paraguay acelera su crecimiento: un mercado automotor dinámico con proyección positiva para 2026

Fuente: Cámara de Distribuidores de Automotores y Maquinarias

Resumen ejecutivo

Paraguay presenta un escenario económico positivo con condiciones macroeconómicas favorables, crecimiento económico sobre la media de la región, inflación controlada y un incipiente proceso de industrialización. La obtención del grado de inversión otorgado por Moody's, consolidó la confianza de los mercados, mientras que la expansión de la clase media y el dinamismo del sector privado reforzaron la demanda interna y las inversiones.

El mercado automotor presenta un crecimiento sostenido en los últimos años, en las importaciones y matriculaciones de vehículos nuevos. El 2026, se proyecta positivo, con oportunidades para avanzar en la formalización, modernización del parque y el fortalecimiento de la movilidad sostenible. Sin embargo, persisten desafíos relevantes, como controles efectivos a la importación de vehículos usados, la informalidad y la ineficiencia del sistema del transporte público.



Contexto macroeconómico y político

Este ha sido un buen año económico para Paraguay, con resultados que confirman el dinamismo de su economía. El crecimiento del PIB para el año 2025, se proyecta en 5 %, conforme los datos del Banco Central del Paraguay, superando las expectativas regionales, gracias al impulso del sector privado y a una gestión fiscal responsable. Además, los indicadores de empleo, la inversión y productividad reflejan una tendencia positiva, en sectores como servicios, manufactura, inmobiliario y agroindustria liderando el avance.

Paraguay obtuvo en julio de 2024 la calificación de grado de inversión por parte de Moody's, la estabilidad macroeconómica, mantiene una inflación controlada y un nivel de desempleo relativamente bajo en torno 4,5 % anual, posicionan al país con un escenario atractivo para las inversiones.



Además, el proceso de industrialización, impulsado por el régimen de maquila y exoneraciones fiscales para las inversiones, un efecto positivo y clave en la economía, siendo un motor de empleo formal, atracción de inversiones, diversificación de exportaciones y desarrollo industrial, posicionándose como un pilar fundamental del PIB nacional y la inserción en cadenas globales.

Paraguay cuenta con una generación de energía eléctrica 100% limpia y renovable, lo que le proporciona una gran ventaja comparativa, pero enfrenta grandes desafíos de distribución y diversificación para satisfacer el creciente consumo interno y evitar un futuro déficit energético, que se calcula se daría entre 2030-2035. Los principales desafíos son la falta de infraestructura de ANDE, sus pérdidas técnicas,

alta demanda industrial/residencial, y la dependencia climática.

En los últimos años, la clase media paraguaya tuvo un crecimiento muy importante, pasó del 26 % a representar el 54 % de la población total, con un crecimiento del 7,3 % por año, según el Instituto Nacional de Estadísticas.

Sin embargo, la informalidad en especial en el mercado laboral es muy alta, aproximadamente 62 % y la dependencia de productos agroganaderos, son desafíos importantes para los siguientes años.

Por otro lado, Paraguay aprobó la evaluación mutua del GAFILAT en 2022 (cuarta ronda), evitando la "lista gris", aunque entró en seguimiento intensificado. Las empresas asociadas a CADAM participaron activamente de esas evaluaciones, primeramente, cumpliendo con todas las exigencias establecidas por SEPRELAD y posteriormente, cinco empresas fueron seleccionadas para las evaluaciones ante GAFILAT, con resultados favorables. Sin embargo, el sector de los importadores de autos usados (informal) y a pesar del volumen de capital manejado, no participaron e incumplen con los requisitos establecidos en la lucha contra el lavado de dinero y activos.

Las perspectivas económicas para 2026 también son alentadoras. Se espera que el crecimiento económico continúe sostenido, con proyecciones que superan el promedio regional y un aumento en el ritmo de inversiones.



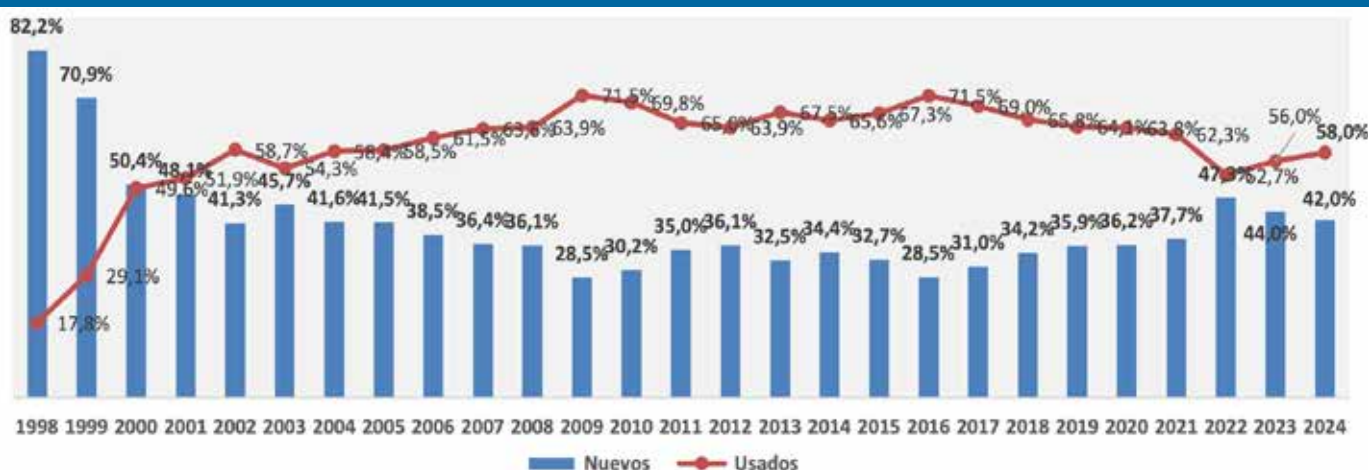
Desempeño del mercado automotor

El parque automotor paraguayo cuenta con aproximadamente 2 millones de vehículos y aproximadamente 1,3 millones de motocicletas registradas, con crecimiento promedio de automotores del 10% anual en los últimos años, caracterizado por una edad del parque automotor con más de 20 años de antigüedad, con el 62% del total con una antigüedad mayor a 16 años, uno de los más antiguos de la región. En los últimos años en promedio se incorporan al parque automotor 90.000 unidades, de los cuales según el promedio de importaciones el 60% corresponden a vehículos usados y el 40% a nuevos.

En este sentido, los controles al ingreso de autos usados cuentan con parámetros de emisiones pocos exigentes, con resultados ineficientes para el cuidado del medio ambiente y no existen controles técnicos lo cual compromete la seguridad vial. Más del 90% de estos vehículos son drásticamente modificados, ya que originalmente cuentan con el sistema de dirección ubicado a la derecha, también son reubicados el sistema de frenos, entre otros, sin ningún control ni garantías. Además, los sistemas de seguridad de los vehículos, tanto activos y pasivos no son garantizados en su correcta funcionalidad.



Importaciones de vehículos nuevos y usados 1998- 2024, en %



Fuente: Cámara de Distribuidores de Automotores y Maquinarias

El sistema de transporte público es ineficiente, principalmente buses, aunque económico y accesible, enfrenta desafíos de calidad, hacinamiento, falta de horarios fijos y regulación fragmentada por parte de diferentes instituciones¹.

Actualmente, un proyecto de ley de reformas, mejoras y modernización se encuentra en estudio en el Congreso Nacional.

Importaciones de vehículos livianos y pesados nuevos

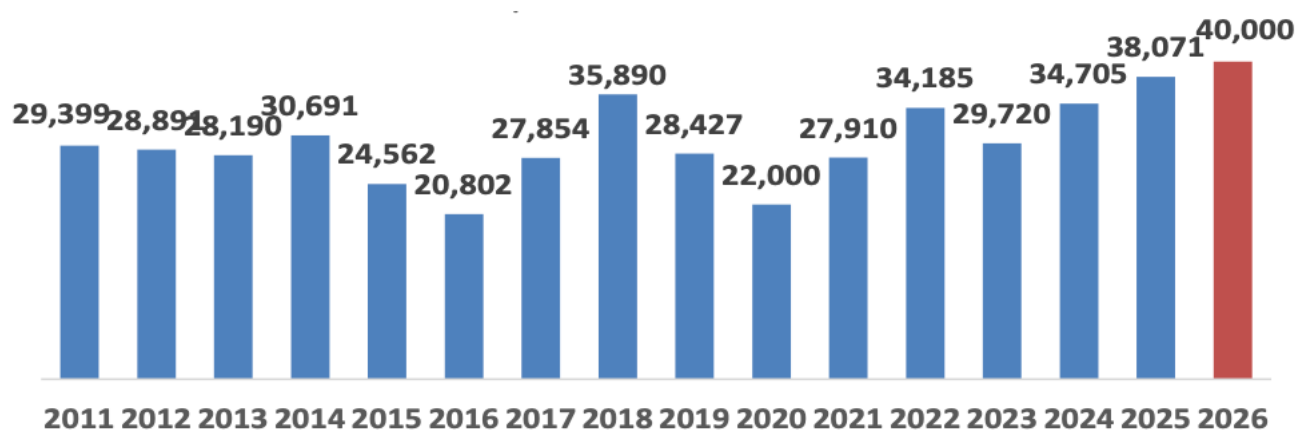
Las importaciones totales de vehículos alcanzarían en el 2025 a 40.321 unidades, con un crecimiento 9,8%, en relación al año 2024, lo que indica un buen desempeño del sector, por segundo año consecutivo, pero inferior al aumento del 16,9 % registrado en 2023.

Las importaciones de vehículos livianos se proyectan al cierre del año 2025 en aproximadamente 38.000 unidades, lo que representaría un crecimiento del 9,7 % respecto al año 2024.

En cuanto a las perspectivas para el año 2026, con un escenario prudente, se estima un crecimiento de los vehículos livianos de alrededor del 5 %, unas 40 mil unidades importadas.



Importaciones de vehículos livianos 2011- 2026, unidades



¹ Entre el Viceministerio de Transporte, la Dirección Nacional de Transporte y las municipalidades.



Variaciones de las Importaciones de vehículos livianos 2011 - 2026 en %

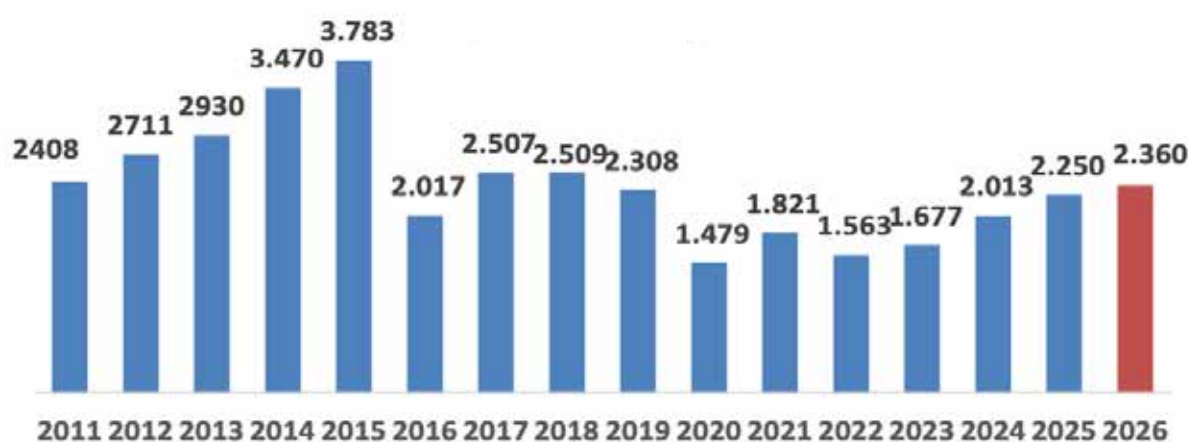


Fuente: Cámara de Distribuidores de Automotores y Maquinarias

En cuanto a las importaciones de pesados, para el cierre del año 2025 se proyectan al cierre en 2.250 unidades, lo que representaría un crecimiento del 11,8 % respecto al año 2024. Las estimaciones para el año 2026, también un con un escenario prudente, se estima unas 2.360 unidades de importaciones, un aumento del 5 %.



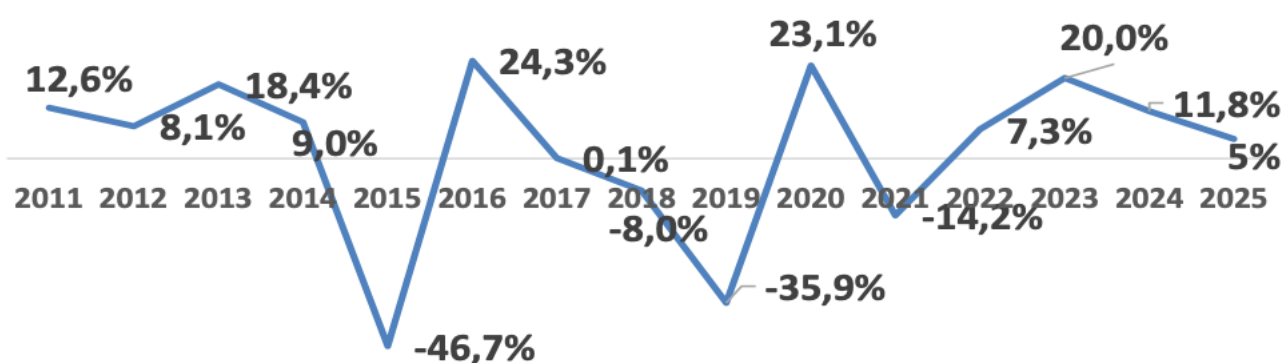
Importaciones de pesados 2011- 2026, unidades



Fuente: Cámara de Distribuidores de Automotores y Maquinarias



Variaciones de las importaciones de pesados 2011- 2026, unidades

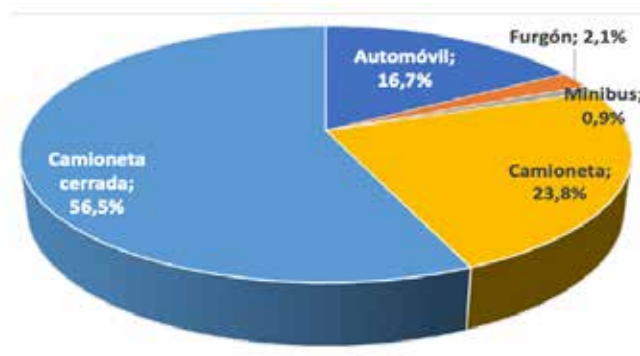


Fuente: Cámara de Distribuidores de Automotores y Maquinarias

Análisis por tipo de automotores

En las importaciones de automóvil con promedio histórico que representaba casi el 40 % del total, en el año 2025 solo representa el 17 % y las camionetas de un promedio del 30 %, se redujeron al 23 %, en tanto que las camionetas cerradas/SUV, aumentaron desde un promedio de 2 5% hasta llegar al 56 % en el año 2025, siendo hoy en día el tipo de vehículo nuevo más demandado en Paraguay. En el cuadro a continuación se presentan mayores detalles.

Importaciones de vehículos livianos por tipo



En las importaciones de automóvil con promedio histórico que representaba casi el 40 % del total, en el año 2025 solo representa el 17 % y las camionetas de un promedio del 30 %, se redujeron al 23 %, en tanto que las camionetas cerradas/SUV, aumentaron desde un promedio de 2 5% hasta llegar al 56 % en el año 2025, siendo hoy en día el tipo de vehículo nuevo más demandado en Paraguay. En el cuadro a continuación se presentan mayores detalles.



Importaciones de automotores por tipo, 2011- 2025 unidades y crecimiento anual

Tipo de automotores		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2025 en %
Vehículos livianos	Automóvil	11.732	10.977	12.740	13.747	9.108	8.053	10.886	15.256	12.974	10.827	10.808	9.379	6.056	6.059	6.346	16,7%
	Furgón	667	681	670	389	587	215	388	368	411	188	315	417	480	529	798	2,1%
	Minibus	287	365	398	408	288	163	197	163	177	106	124	271	251	373	340	0,9%
	Camioneta	10.333	10.307	8.759	8.557	7.465	5.823	8.478	9.645	6.157	4.440	7.737	7.997	8.292	9.267	9.060	23,8%
	Camioneta cerrada	6.380	6.561	5.623	7.590	7.114	6.548	7.905	10.458	8.708	6.439	8.926	16.121	14.641	18.477	21.527	56,5%
	Total Livianos	29.399	28.891	28.190	30.691	24.562	20.802	27.854	35.890	28.427	22.000	27.910	34.185	29.720	34.705	38.071	100%
	Total Livianos en % crec. Anual		-1,7%	-2,4%	8,9%	-20,0%	-15,3%	33,9%	28,9%	-20,8%	-22,6%	26,9%	22,5%	-13,1%	16,8%	-9,6%	
Pesados	Camión	2.301	2.557	2.817	3.422	3.395	1.755	2.260	2.288	2.218	1.442	1.797	1.553	1.606	1.948	2.132	94,8%
	Omnibus	107	154	113	48	388	262	247	221	90	37	24	10	71	65	118	5,2%
	Total Pesados	2.408	2.711	2.930	3.470	3.783	2.017	2.507	2.509	2.308	1.479	1.821	1.563	1.677	2.013	2.250	100%
	Total Pesados en % crec. Anual		12,6%	8,1%	18,4%	9,0%	-46,7%	24,3%	0,1%	-8,0%	-35,9%	23,1%	-14,2%	7,3%	20,0%	-9,0%	
Totales	Total general	31.807	31.602	31.120	34.161	28.345	22.819	30.361	38.399	30.735	23.479	29.731	35.748	31.397	36.718	40.321	
	Total en % crec. Anual		-0,6%	-1,5%	9,8%	-17,0%	-19,5%	33,1%	26,5%	-20,0%	-23,6%	26,6%	20,2%	-12,2%	16,9%	9,8%	

Fuente: Dpto. de Estadísticas de CADAM, elaborado con datos del DNA.

Importaciones de autos híbridos y eléctricos

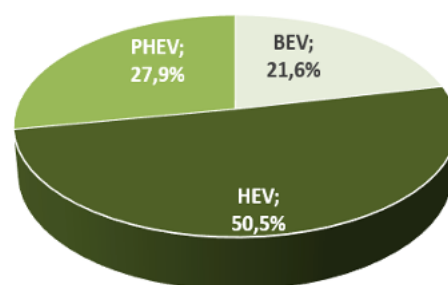
Los vehículos electrificados (incluyen BEV, HEV y PHEV) nuevos están aumentando su participación en el total de importaciones y se proyecta un cierre de aproximadamente 10 %. Actualmente se comercializan 48 marcas y más de 148 modelos. A noviembre el 50,5% de los importados son HEV, el 27,9% PHEV y el 21,6% BEV. Cabe resaltar, que la Ley 6925/2022 exonera a los vehículos híbridos y eléctricos nuevos los aranceles a las importaciones y el IVA venta. Además, existen financiamiento con beneficios exclusivos para los vehículos eléctricos, mayores plazos y menores tasas de interés.

² Esta permitid la importación de vehículos híbridos y eléctricos usados, pero sin exenciones tributarias de la Ley 6925/2022. A noviembre /2025 se han importados 150 unidades usadas.



Importaciones de vehículos electrificados 2015-2025

Años	Unidades	Var %
2015	28	
2016	15	-46,4%
2017	41	173,3%
2018	28	-31,7%
2019	301	975,0%
2020	388	28,9%
2021	543	39,9%
2022	1.291	137,8%
2023	1.560	20,8%
2024	2.443	56,6%
2025*	3.800	55,5%



Fuente: Dpto. de Estadísticas de CADAM, elaborado con datos del DNA.

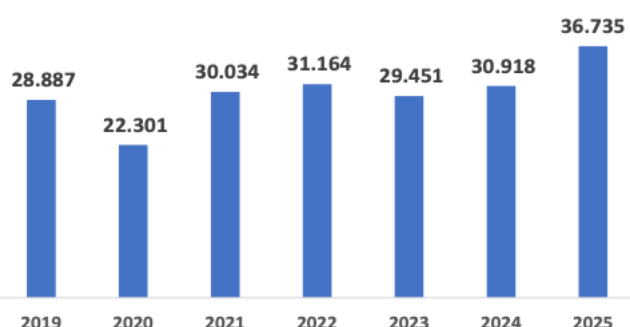
Matriculaciones de vehículos nuevos

Las matriculaciones al cierre del año 2025, se calculan en aproximadamente 36.700 unidades nuevas, con un crecimiento del 18,8 % respecto al año 2024, cifras superan al del año 2021, que hasta el momento era el de mayor número de matriculaciones. En tanto, los camiones al final del año alcanzarían un total de 2.228 unidades matriculadas, un crecimiento del 35,8 % con relación al año anterior, pero inferior al registrado en el 2019 con 2.716 unidades.

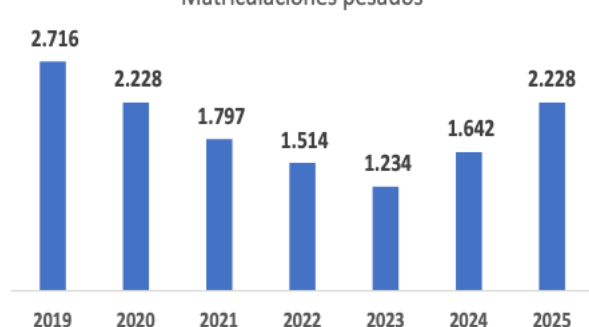


Importaciones de vehículos electrificados 2015-2025

Matriculaciones vehículos livianos



Matriculaciones pesados



Los departamentos de Central 30 %, Alto Paraná 17 % y la ciudad de Asunción 16 %, concentran las matriculaciones de automotores.

En cuanto a las matriculaciones por tipo de vehículos, se concentran en las camionetas cerradas/SUV con el 56,3 % y un crecimiento a nov/2025 del 28,1 %, las camionetas tienen una participación de 24,3 % y un crecimiento del 10,3 % y los automóviles con el 16,5 % de participación y 6,1 % de crecimiento.

En pesados el 98,3 % son camiones, con aumento del 36,8 %, mientras que los ómnibus nuevos solo representan el 1,7 % y un crecimiento del 3 %.

Tipo	nov-24	nov-25	Var % 2025/2024	Part. 2025
Automóvil	5.220	5.540	6,1%	16,5%
Camioneta	7.418	8.182	10,3%	24,3%
Furgón	558	698	25,1%	2,1%
Minibus	217	282	30,0%	0,8%
Camioneta Cerradas/ SUVs	14.809	18.968	28,1%	56,3%
Total livianos	28.222	33.670	19,3%	100,0%
Camión	1.471	2.012	36,8%	98,3%
Ómnibus	33	34	3,0%	1,7%
Total pesados	1.504	2.046	36,0%	100,0%

Factores determinantes del mercado: financiamiento, política pública, otros factores que han incidido en la oferta y demanda

Existe la comercialización directamente de la concesionaria, ya sea al contado o a plazos que pueden llegar hasta 60 meses, tanto en moneda local como en dólares. Mientras que los bancos, financieras y cooperativas también otorgan créditos para la adquisición de vehículos, con tasas de intereses, de acuerdo al plazo del crédito, que van desde ser incluso desde el 7 % de interés anual en moneda local y desde el 4 % en dólares. Sin bien, no disponemos de datos sobre la cantidad de vehículos vendidos por directamente por las concesionarias y vía mercado financiero, se pueden estimar en 40% de las concesionarias y el 60% utilizan el mercado financiero.

Las concesionarias dan amplios planes de garantía y cobertura/servicios de postventa, que pueden ser de más de 60 meses o hasta los 100.000 kilómetros de uso. Estas condiciones varían de acuerdo a cada concesionaria, marca y modelos. Uno de los factores económicos de este año se caracteriza por la depreciación del dólar con respecto al Guaraní, del casi 11 %, en lo que va del año.

Sin embargo, la deuda del Estado con sectores claves de la económica, como las constructoras y el sector farmacéutico, sumado al aumento sostenido de precios de algunos productos claves como la carne vacuna, presionan a la inflación, a pesar de los esfuerzos del gobierno en bajar ya en retiradas ocasiones, el precio de los combustibles, amenazan las decisiones de la adquisición o renovación vehicular, que se contraponen a los puntos citados anteriormente.



Conclusiones

A pesar del escenario económico y proyecciones positivas, en Paraguay existen aún muchos desafíos que el gobierno debe enfrentar: elevada tasa de informalidad en sectores como el automotor (usados), la poca exigencia de los controles impuestos a la importación de autos usados que no colaboran con el cuidado del medio ambiente y ponen en riesgo la seguridad vial.

Las importaciones y matriculaciones de vehículos muestran una tendencia positiva, con especial crecimiento en SUV. La utilización de autos híbridos y eléctricos en aumento, favorecidas por incentivos fiscales y mejores condiciones de financiamiento.

Para un crecimiento ordenado será clave promover incentivos para la renovación del parque automotor, fortalecer la infraestructura energética y la mejora del sistema del transporte público. Como gremio, CADAM seguirá impulsando acciones orientadas a la formalización, el cumplimiento normativo y la protección del consumidor.

PERÚ



En Perú, la comercialización de vehículos entre enero y octubre superó las ventas de 2024

Fuente: Asociación Automotriz del Perú (AAP)



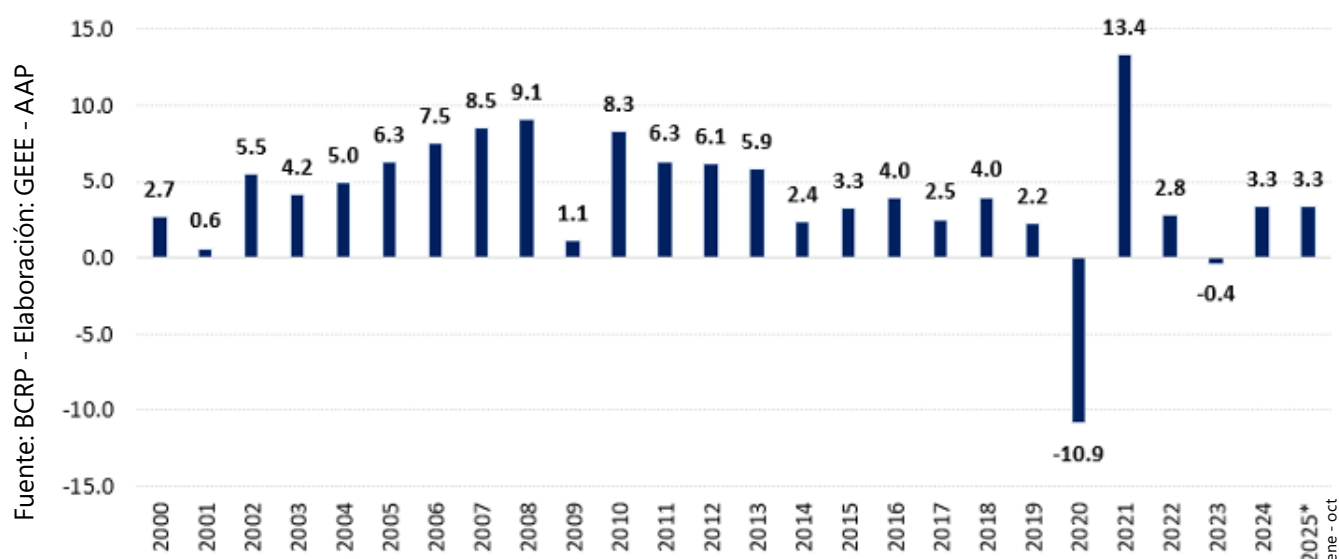
Según cifras oficiales de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (Sunarp), durante lo que va del 2025 la venta de vehículos nuevos registra resultados positivos en todos los segmentos, tanto livianos, como pesados y menores, y cerraría el año alcanzando récords históricos. Así, se atraviesa un contexto favorable para el mercado de vehículos en el país, que se espera mantener en el 2026, pero con un menor ritmo.

Para entender el desempeño de las ventas del mercado de vehículos se debe analizar el comportamiento de las diferentes variables e indicadores de la economía. Así, se tiene que el PBI viene mostrando un importante dinamismo este 2025, y a septiembre la producción nacional registra un crecimiento acumulado de 3,3 % frente al mismo periodo del 2024.

Este desempeño se explica por el buen comportamiento de sectores económicos claves como la construcción, agropecuario, comercio, minería y transporte. Ahora, las expectativas del mercado apuntan a una economía creciendo alrededor de 3,3 % este 2025 por la recuperación de la inversión y consumo privado, y alrededor de 3 % en el 2026 y 2027.



PIB: Var % Anual en Perú



Asimismo, la evolución positiva del consumo privado y la inversión privada genera ese círculo virtuoso con resultado favorable en el PBI. En ese sentido, las expectativas empresariales (indicador del comportamiento de la inversión) se mantienen en el tramo optimista por 17 meses consecutivos (precios de metales altos, resultados empresariales positivos y candidatos a la presidencia que no involucran un cambio en el modelo económico), y ello arrastra a la mejora de la confianza del consumidor (que mide el desempeño del consumo).



Expectativas empresariales en Perú (Índice de expectativas de la economía a 3 meses)



Fuente: BCRP

Elaboración: GEEE - AAP

El aumento de las expectativas empresariales se viene traduciendo en una recuperación de la inversión privada, y con ella la mejora del empleo formal y consumo privado, pilares del crecimiento económico del país.

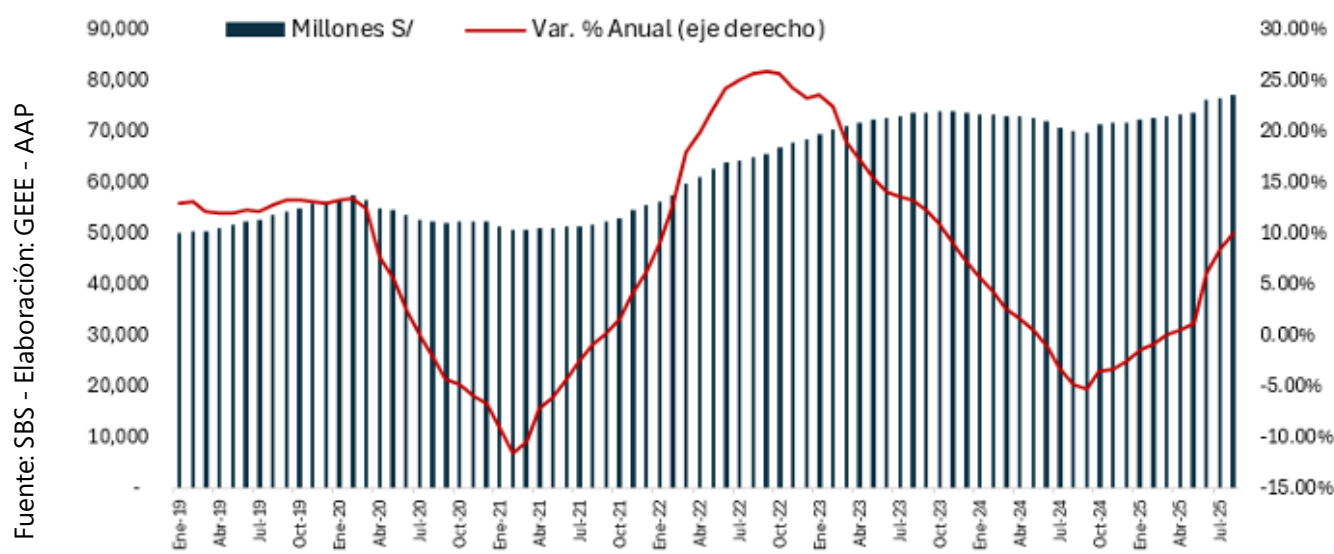
Ahora, el crecimiento a buen ritmo del empleo formal (más de 6 % anual) se refleja en el aumento de los ingresos por encima del incremento de precios en la economía (inflación de 1,3 %), lo que permite que las familias recuperen su poder de compra.



De otro lado, el buen desempeño de la economía se traduce en el mayor cumplimiento de parte de familias y empresas de sus obligaciones financieras, y, además, la flexibilización de la política monetaria de parte del BCRP, viene generando mayor oferta y mejores condiciones de financiamiento de préstamos a familias y empresas.



Créditos de consumo: Banca en Perú (Saldos y Var. % Anual)



Por su parte, el tipo de cambio también viene jugando un papel clave a favor de la comercialización de vehículos, puesto que el comportamiento decreciente (cayendo más de 10 % en lo que va del año), e incluso por debajo de los S/ 3,4 por dólar, explicado principalmente por fuerte ingreso de divisas proveniente de



las exportaciones que crecen a un buen ritmo y factores exógenos, implica la disminución del precio de venta de los vehículos nuevos.

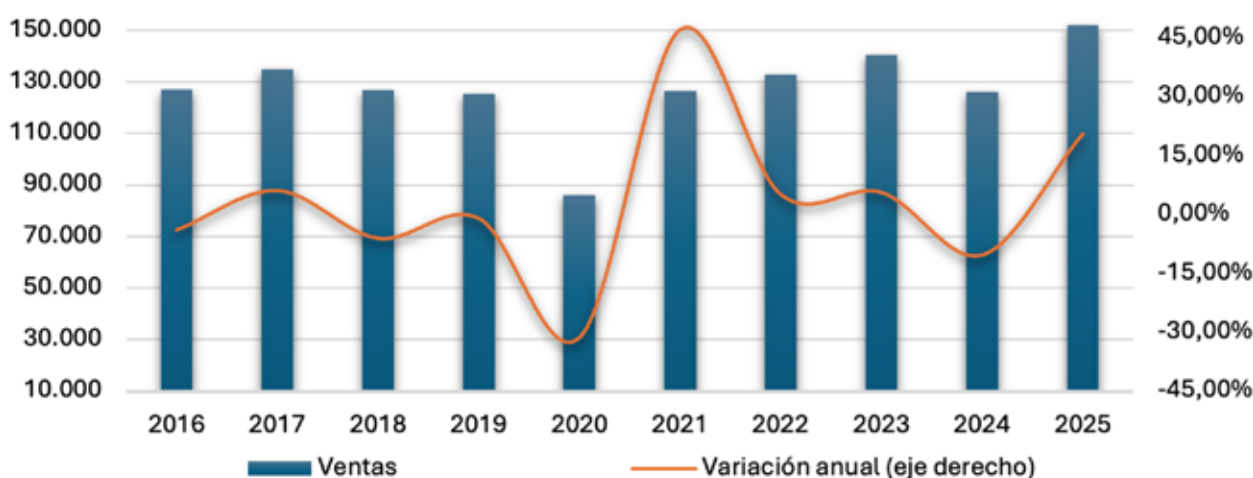
El mercado espera que el tipo de cambio cierre este año entre S/ 3,4 y S/ 3,5 por dólar y el 2026 entre S/ 3,5 y S/ 3,6 por dólar.

Desempeño del mercado automotor

Según información oficial de Sunarp, la comercialización de vehículos livianos nuevos durante octubre de 2025 alcanzó las 16.632 unidades, cifra que representó un crecimiento interanual del 26,8 %. Este volumen de ventas ha sido el más alto desde enero de 2013. En el periodo de enero a octubre del presente año se registró un total de 152.026 unidades vendidas, lo que equivale a un incremento del 20,6% respecto al mismo periodo del año anterior, e incluso ya superó todo lo vendido en el 2024.



Venta de vehículos livianos en Perú 2016 - 2025 (Enero - octubre de cada año y variación porcentual)



Fuente: SUNARP, AAP

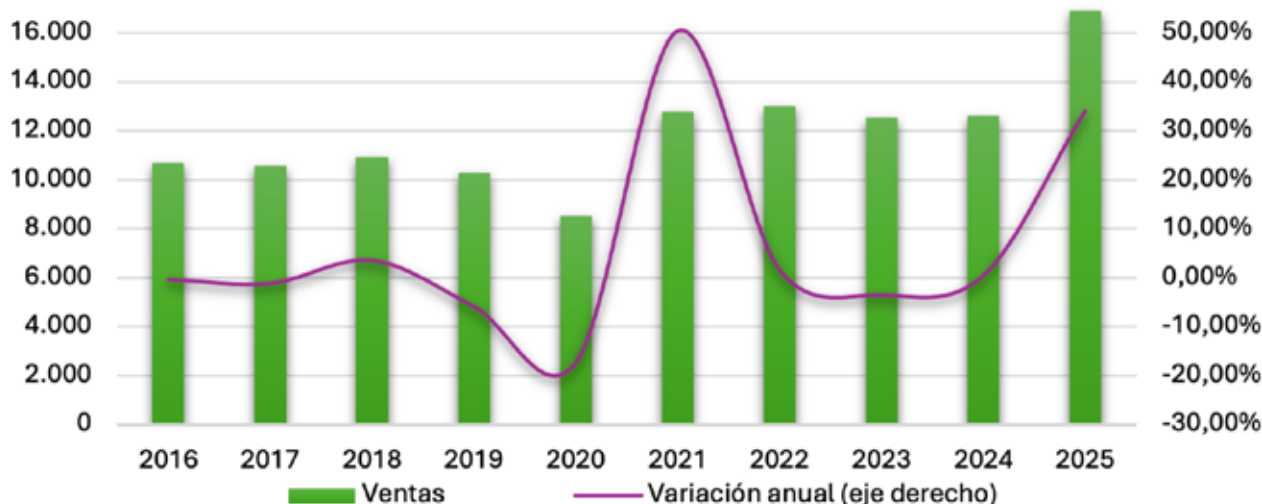
Elaboración: GEEE-

Al observar el comportamiento por sub-segmentos, destaca el notable dinamismo de las SUV, que entre enero y octubre de 2025 alcanzaron las 77.929 unidades vendidas, reflejando un crecimiento interanual de 27,4 %. Esta evolución confirma la consolidación de las SUV como la opción predilecta del consumidor peruano, representando ya más de la mitad del total de vehículos nuevos comercializados en el país. En paralelo, las pick-ups y furgonetas también mostraron un desempeño favorable, con 31.456 unidades vendidas y un incremento de 27,2 % frente al mismo periodo del año anterior. Las camionetas, por su parte, registraron 20.008 unidades, lo que equivale a un aumento de 16,3 %. En contraste, el segmento de automóviles fue el único que evidenció una contracción, con 22.633 unidades vendidas y una caída de 1,4 % respecto al mismo lapso de 2024.

Por otra parte, el segmento de vehículos pesados es uno de los protagonistas del mercado automotor en este 2025, con cifras que reflejan un crecimiento notable. Uno de los rubros de mayor avance ha sido el de camiones y tractocamiones. Así, en octubre último se comercializaron 1.928 unidades, lo que representa un crecimiento interanual de 55 %. En tanto, en el acumulado de enero a octubre, las ventas sumaron 16.899 unidades, superando en 34 % el nivel observado en similar lapso del año anterior.



Venta de camiones, tractocamiones en Perú 2016 - 2025 (Enero - octubre de cada año y variación porcentual)

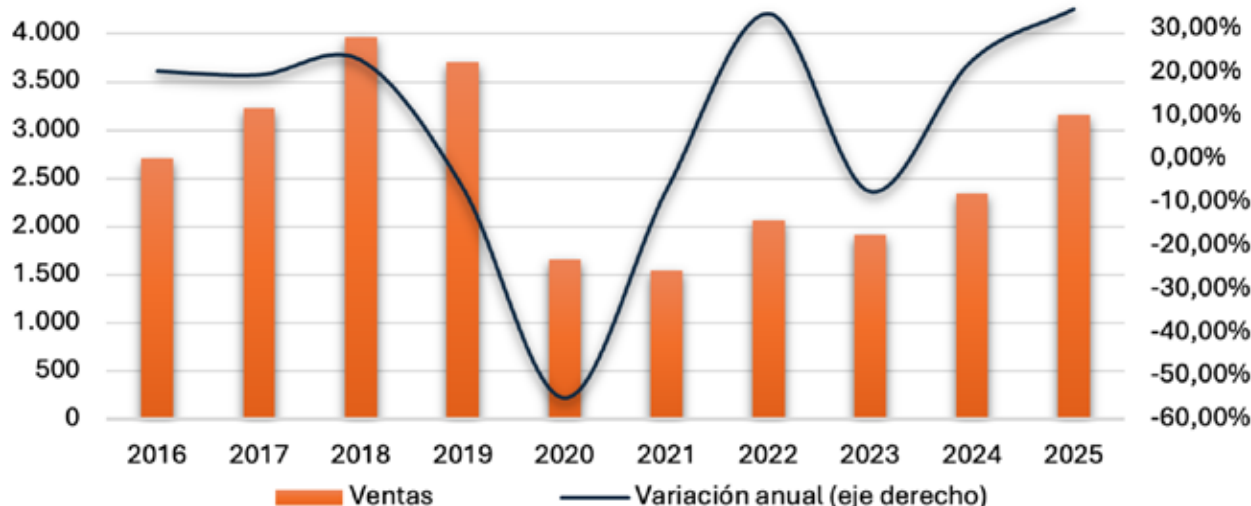


Fuente: SUNARP, AAP
Elaboración: GEEE-AAP

Igualmente, la venta de minibuses y ómnibus nuevos volvió a registrar un desempeño positivo, ya que en octubre último se comercializaron 321 unidades, lo que significó una expansión interanual de 25,4 %. Durante los diez meses transcurridos del presente año, las ventas alcanzaron las 3.162 unidades, alcanzando un incremento de 34,7% en comparación con similar periodo del año anterior.



Venta de minibus, omnibus en Perú 2016 - 2025 (Enero - octubre de cada año y variación porcentual)

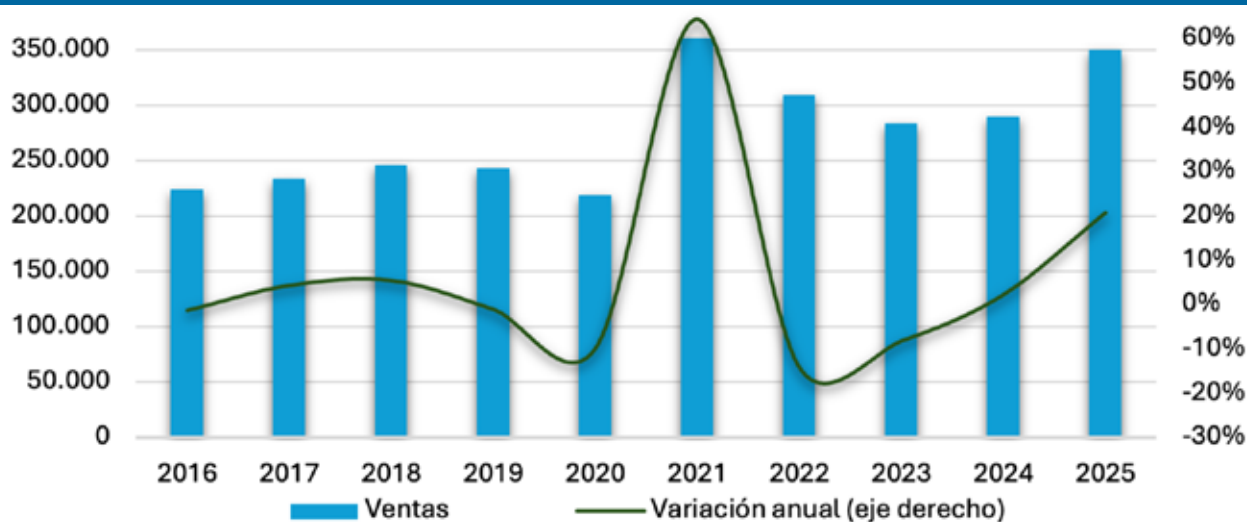


Fuente: SUNARP, AAP
Elaboración: GEEE-AAP

Finalmente, la comercialización de vehículos menores continuó mostrando una tendencia ascendente durante octubre de 2025, al anotar 40.875 unidades vendidas, cifra superior en 28,5 % frente a igual mes del año pasado. Asimismo, las ventas acumuladas a octubre de 2025 sumaron 349.958 unidades, cifra superior en 20,7 % respecto al mismo lapso del 2024. El sostenido avance fue impulsado por el crecimiento en las ventas de motocicletas, que concentraron 243.327 unidades vendidas (+19,5%), mientras que, en el caso de las trimotos, las ventas totalizaron 106.631 unidades (+23,6%).



Venta de vehículos menores en Perú 2016 - 2025 (Enero - octubre de cada año y variación porcentual)



Fuente: SUNARP, AAP
Elaboración: GEEE-AAP

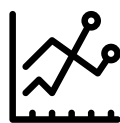
Factores determinantes del mercado



Luego de un 2024 complicado para el sector automotor, la recuperación de este mercado en lo que va del 2025 ha sido el resultado de una convergencia de factores económicos y comerciales que han creado un entorno especialmente favorable para la demanda de vehículos.



Por un lado, en lo que respecta a las ventas de vehículos livianos, las concesionarias han intensificado sus estrategias de venta, lanzando campañas y renovando su portafolio con modelos más competitivos, y aprovechando factores como la caída del tipo de cambio y la reducción de los costos logísticos internacionales. Esta respuesta desde la oferta ha sido clave para dinamizar el mercado.



En paralelo, el acceso al financiamiento ha mejorado significativamente. La reducción de las tasas de interés para créditos vehiculares, impulsada por los recortes en la tasa referencial del Banco Central, ha facilitado la adquisición de vehículos. Esta tendencia se ha visto reforzada por una mayor capacidad de pago de los consumidores y por la mejora en los indicadores de calidad de la cartera crediticia.



Además, el contexto macroeconómico también ha jugado a favor: el consumo privado ha superado las expectativas, la inversión privada muestra un dinamismo sostenido, y el mercado laboral -especialmente en el sector formal- continúa fortaleciéndose. Todos estos elementos han contribuido a consolidar una demanda robusta, tanto para vehículos de uso personal como para fines productivos.



De otro lado, el repunte de la venta de camiones está estrechamente vinculado al renovado impulso de la inversión privada, especialmente en sectores estratégicos como minería, hidrocarburos, manufactura, construcción y comercio, donde el transporte pesado cumple un rol fundamental en la cadena operativa.



A este contexto se suma un entorno financiero más favorable, con mejores condiciones crediticias y una caída del tipo de cambio, factores que han contribuido a hacer más accesible la adquisición de este tipo de vehículos. Mientras que, el crecimiento de la

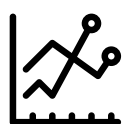
comercialización de buses lo impulsa la reactivación de sectores intensivos en el transporte de pasajeros.



Asimismo, actividades económicas como el turismo, hotelería, gastronomía y entretenimiento han retomado su dinamismo tras años marcados por restricciones y shocks negativos, lo que ha permitido una normalización operativa en las empresas vinculadas a estos rubros. En este nuevo contexto, muchas compañías han optado por renovar sus flotas. Del mismo modo, este repunte también ha sido favorecido por el fortalecimiento del consumo interno y la recuperación de la inversión privada, factores que han contribuido a dinamizar la movilidad en todo el país.



Finalmente, el desempeño de las ventas de motos y trimotos se explica por el comportamiento positivo del consumo privado, la mejora en los indicadores del mercado laboral y el acceso a condiciones crediticias más favorables, que en conjunto han sido factores clave detrás de este repunte. Además, la estabilidad de la inflación dentro del rango meta, sumado a la mejora de los ingresos de los hogares, ha fortalecido el poder adquisitivo de los consumidores.



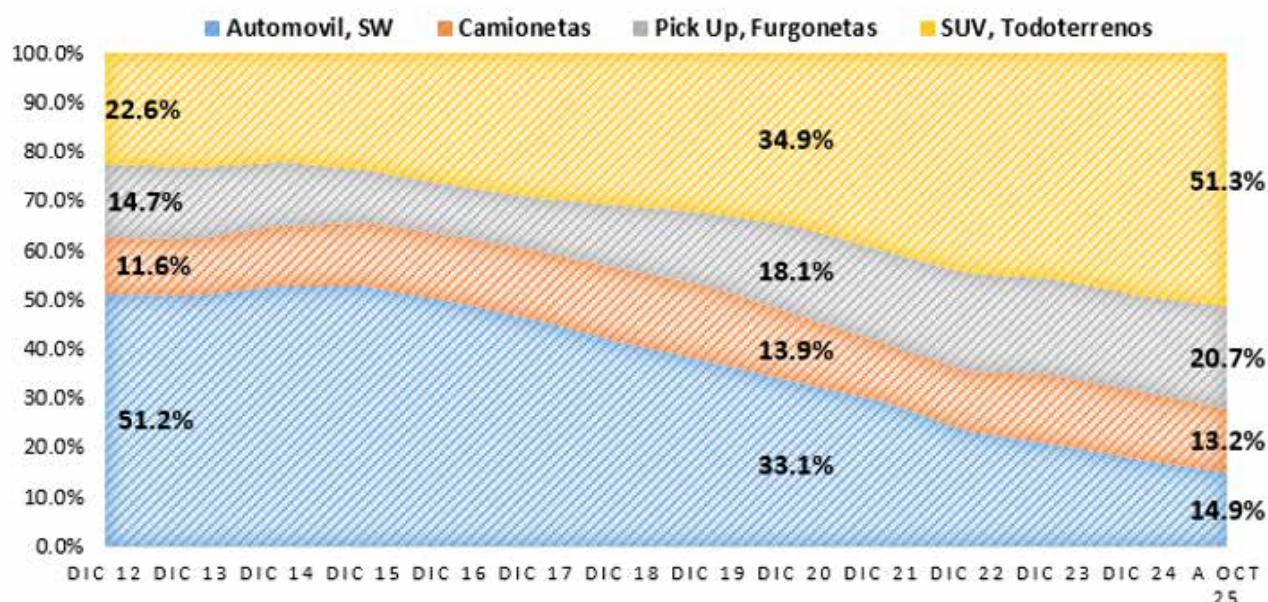
Desde el lado de la oferta, el entorno también ha sido propicio, gracias a la caída del tipo de cambio y la reducción de los costos logísticos, que han contribuido a abaratar los precios, mientras que la introducción de nuevos modelos y marcas, junto con una mayor disponibilidad de inventarios y estrategias comerciales más intensas por parte de los concesionarios, han ampliado las opciones para los compradores, estimulando aún más la demanda.

Tendencias e innovaciones del mercado automotor

Una tendencia que se observa al analizar los sub-segmentos del mercado de vehículos livianos es el comportamiento particularmente dinámico en la categoría de vehículos SUV, y pick ups, cuya comercialización representa el 51 % y 21 % del mercado total de livianos; respectivamente. En contraste, los automóviles (sedanes) registran una participación de 15 % del mercado, por debajo del 51 % que tenían en el 2012. Este comportamiento denota y reafirma la preferencia creciente por estos tipos de vehículos, que ofrecen prestaciones que son valoradas entre los consumidores, entre los que destaca que son más altos, amplios, con una gran diversidad de marcas y modelos, y que además son unidades que se pueden utilizar como herramientas de trabajo.



Participación de ventas por segmento de vehículos livianos en Perú



Fuente: SUNARP - AAP

Elaboración: GEEE - AAP

Por otro lado, la venta de vehículos electrificados se incrementa más del doble de lo que crece el mercado de vehículos livianos en general. Así, se tiene que en lo que va del 2025 la comercialización de vehículos electrificados (híbridos y eléctricos) continúa mostrando un avance considerable. Según datos oficiales de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (Sunarp), en el periodo enero – octubre del 2025 se registraron 8.165 unidades vendidas de vehículos híbridos y eléctricos, lo que representó un incremento de 46 % respecto al mismo lapso del año anterior.





Venta de vehículos electrificados y penetración en Perú A octubre de cada año (unidades y penetración)



Fuente: SUNARP - AAP

Elaboración: GEEE - AAP

Un aspecto relevante en la evolución del mercado de vehículos electrificados durante este 2025 ha sido el cambio en la composición por tipo de tecnología. Los híbridos convencionales incrementaron su participación de mercado, pasando de representar el 42 % en 2024 al 47 % en el presente año. Por su parte, los vehículos eléctricos puros, reconocidos por su eficiencia energética y por ser el que genera el menor impacto ambiental, también ampliaron su presencia, al pasar de una participación del 6 % al 8 %. En contraste, los híbridos ligeros redujeron su cuota dentro del segmento, descendiendo del 48 % al 40 %, lo que marca un ajuste en las preferencias del consumidor, aunado a una mayor oferta de los vehículos que aumentaron su participación. Lo anterior se explica por el aumento de la oferta de marcas y modelos de vehículos con estas tecnologías, además del mayor conocimiento del consumidor de las bondades de estos (ahorro importante en la operación y mantenimiento, beneficios para el medio ambiente, entre otros).

El crecimiento del mercado de vehículos electrificados en Perú en lo que va del 2025 ha estado marcado por una combinación de factores que han dinamizado tanto la oferta como la demanda. Por parte de las concesionarias, se ha observado una ampliación significativa de los modelos disponibles, que abarcan distintos tipos de tecnologías y a precios cada vez más competitivos. Al mismo tiempo, se percibe un cambio paulatino en las preferencias del consumidor peruano, quien viene optando poco a poco por opciones de movilidad sostenibles.

Esta tendencia responde no solo a una mayor conciencia ambiental, sino también al reconocimiento de beneficios concretos como la eficiencia energética, los menores costos operativos y el reducido mantenimiento que ofrecen estos vehículos. En este escenario, se proyecta que las ventas de unidades electrificadas mantendrán una trayectoria ascendente en lo que resta del año.

De otro lado, si bien la conversión de vehículos a GNV muestra cifras menores a la observadas desde el 2022, se ubican por encima del promedio de años anteriores. A la fecha se tienen casi 350.000 vehículos a GNV que circulan por las vías nacionales, casi el 10 % del parque automotor de vehículos livianos y pesados. No obstante, lo anterior, el potencial de este mercado es enorme considerando que nuestro país cuenta con una considerable reserva probada de gas natural. Así, están pendientes políticas públicas que apunten a masificar el GNV por todo el territorio nacional.



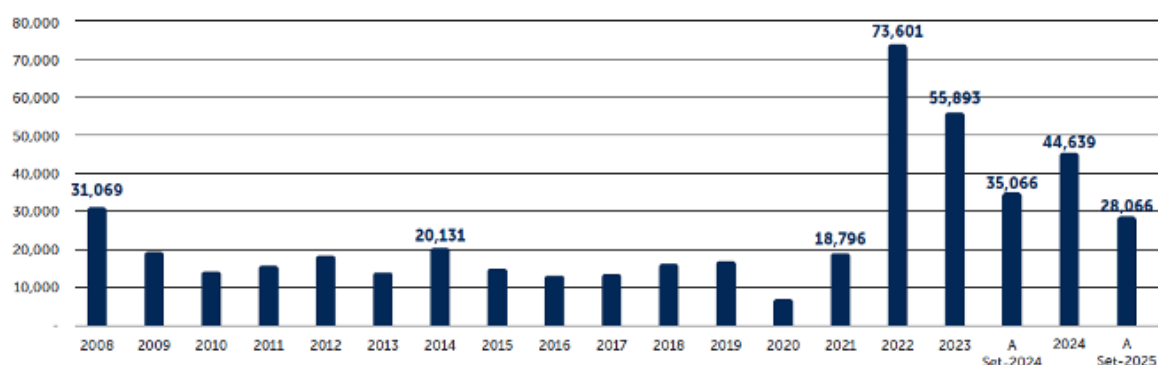
Principales variables de mercado GNV en Perú

Conceptos	Dic-22	Dic-23	Dic-22	A Set-25
Vehículos convertidos	73.601	55.893	44.639	28.066
Vehículos activos que registran consumos en el mes				
Automóvil	270.012	302.842	326.373	334.130
Camión	1.100	1.488	2.029	2.572
Otros	42	37	38	99
Transporte público	4.717	5.666	6.553	7.113
Trimóvil (mototaxi)	3.014	3.300	3.758	4.268
Stock en talleres de conversión	243	295	304	318
Stock de estaciones de carga	341	341	339	349

Fuente: Infogas - Elaboración: GEE - AAP



Vehículos convertidos a GNV en Perú



Por su parte, la participación de los vehículos de marcas chinas en las ventas de vehículos livianos y pesados avanza con fuerza. Así, en livianos paso de un 12 % en el 2017 a 31 % en el 2025, mientras que, en vehículos pesados, aumentó de 19 % en el 2017 a 38 % en el 2025, con espacio para crecer algo más tomando en cuenta la mayor oferta de estos vehículos a precios competitivos, mejora en diferentes aspectos (tecnología, seguridad, eficiencia, etc.) y la baja capacidad adquisitiva de la población.



Proyecciones para el 2026

Para el último trimestre del año se proyecta una leve moderación en el ritmo de crecimiento de las ventas de vehículos nuevos, influenciada por el aumento de la incertidumbre asociada al contexto electoral y la proximidad de las elecciones presidenciales. No obstante, esta desaceleración sería menos pronunciada de lo previsto meses atrás, dado que tanto el consumo como la inversión privada han mostrado una notable capacidad de resiliencia.

Los indicadores de confianza del consumidor y las expectativas empresariales continúan mostrando una tendencia positiva, lo que contribuye a sostener el dinamismo del mercado. Adicionalmente, se anticipa una inyección de liquidez en los hogares, producto de la liberación de fondos provenientes de las AFP y CTS, así como de las gratificaciones y aguinaldos de fin de año. Este flujo adicional de recursos podría actuar como un estímulo para el consumo, brindando soporte a la demanda de vehículos en los últimos meses del año.

Así, nuestra expectativa es que las ventas de vehículos nuevos cierren el 2025 con un desempeño positivo, reportando récords históricos en todos los segmentos del mercado. Para el 2026, estimamos un menor dinamismo, básicamente por



una base de comparación alta, e incertidumbre que genera el proceso electoral, no obstante, el mercado registraría incrementos respecto al 2025.

Somos conscientes de las ventajas que trae el mayor uso de la tecnología, aplicaciones móviles y sitios web, lo que permitirá mejorar la eficiencia en el proceso de venta de vehículos, y en todas las actividades vinculadas. Asimismo, debemos enfocarnos en la sostenibilidad, pues hay una creciente conciencia medioambiental y aumento de oferta, con consumidores que buscan opciones más sostenibles y eficientes (vehículos a GNV, híbridos, eléctricos, etc.).

En conclusión, se atraviesa un contexto favorable para el mercado de vehículos en el país, que esperamos se mantenga en lo que resta del 2025 y con menor ritmo en el 2026. El sector automotor peruano tiene un potencial enorme de crecimiento considerando los bajos niveles de motorización que presenta y el entorno favorable que atraviesa nuestra economía.

Desafíos frente al 2026

El sector automotor es pieza fundamental en la economía nacional a través de su aporte a la actividad productiva, por ser una importante fuente generadora de empleo formal e ingresos al país, entre otros. Los vehículos satisfacen las necesidades de movilidad de más de 33 millones de peruanos y, en especial, los vehículos destinados al transporte de mercancías soportan el funcionamiento de una economía de cerca de más de USD 315 mil millones al año.

Considerando lo anterior, la Asociación Automotriz del Perú trabaja en diferentes frentes buscando un parque automotor más moderno, seguro, eficiente y sostenible. Así, entre los más relevantes tenemos:



Impulsar normas y políticas de estado que faciliten el desarrollo de un sistema de movilidad y parque automotor moderno, seguro y sostenible en el país

- ✓ Modificación de requisitos técnicos vehiculares del Reglamento Nacional de Vehículos.
- ✓ Implementación del sistema de homologación vehicular.
- ✓ Implementar sistema de retiro vehicular (chatarreo vehicular).
- ✓ Mejorar el sistema de fiscalización de centros de inspecciones técnicas vehiculares (CITV).
- ✓ Fomentar la mayor penetración del financiamiento.
- ✓ Promover la migración a la macromovilidad para descongestionar ciudades y reducir tiempos de viaje.



Promover y facilitar la fiscalización

- ✓ Impulsar la denuncia ciudadana.
- ✓ Impulsar la fiscalización electrónica con el uso de la tercera placa.
- ✓ Campaña (focalizada) Impunidad Cero para visibilizar la fiscalización.
- ✓ Crear mapa de aliados estratégicos (ej. Policía Nacional del Perú, municipalidades, gremios) con fines de campaña y endomarketing.
- ✓ Promover obras por impuestos.



Impulsar la adopción de vehículos de tecnología limpias

- ✓ Impulsar Proyecto de Ley de promoción de ómnibus y camiones eléctricos.
- ✓ Promover normas para el desarrollo de tecnologías limpias (ej. Euro VI, electromovilidad, etc.).
- ✓ Impulsar Proyecto de Ley de promoción de ómnibus y camiones eléctricos.
- ✓ Implementación del etanol y biodiesel en los combustibles.
- ✓ Fomentar el uso de Gas Natural Vehicular.



ALADDA

Asociación Latinoamericana de
Distribuidores de Automotores

Contáctanos para más información

secretaria@aladda.com
www.aladda.com

