

Radiografía del sector automotriz peruano

Empezar a renovar el parque automotor peruano era uno de los objetivos del sector automotriz para el año 2020. Ello teniendo en cuenta que, en el año 2019, el Poder Ejecutivo emitió un decreto que fomentaba el Bono del Chatarreo para renovar el parque automotor del país, a través del retiro de unidades vehiculares muy antiguas.

Así, mediante el Decreto de Urgencia N° 029-2019, se establecieron medidas para promover el chatarreo como mecanismo dirigido a la renovación o retiro definitivo de vehículos del parque automotor, con el fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI).

Asimismo, se buscaba rebajar los contaminantes locales que afecten a la salud pública, así como contribuir a reducir la siniestralidad en las vías públicas y al resguardo de la seguridad vial. **Como parte de los programas de chatarreo, se estableció el otorgamiento de beneficios a las personas propietarias de los vehículos a manera de incentivos, pudiendo ser estos económicos y no económicos, los cuales están detallados en el reglamento del decreto de urgencia líneas arriba.**

- ▶ Ever Perez: “Solo el 15% de la venta de vehículos seminuevos son formales”
- ▶ Expertos presentan propuestas del Bicentenario para impulsar economía peruana

La norma señala que únicamente pueden acceder a los incentivos previstos en los programas de chatarreo las personas solicitantes que acrediten, como mínimo, las siguientes condiciones respecto del vehículo:

1. Que el vehículo se encuentre inscrito a su nombre en el registro de propiedad vehicular de la Superintendencia Nacional de Registros Públicos (Sunarp).
2. Que el vehículo cuente con Tarjeta de Identificación Vehicular.
3. En el caso de vehículos que presten el servicio de transporte público de personas y mercancías, el número de chasis y de motor deben coincidir con los números consignados en la Tarjeta de Identificación Vehicular.
4. El vehículo debe estar en funcionamiento y en capacidad de llegar a la planta de chatarreo por su propia propulsión.
5. El vehículo tiene que contar con los componentes mecánicos y estructurales completos, los cuales son establecidos en el Reglamento.

Con esta norma se pretendía también aumentar las importaciones de nuevos automóviles por lo que se esperaba un crecimiento para el año 2020. **Lamentablemente, el sector automotriz fue muy afectado por la pandemia de la COVID-19 y, en los primeros seis meses del año 2020, las importaciones totales de vehículos disminuyeron en 22% respecto al año 2019, una dura caída que parecía muy difícil de revertir.**

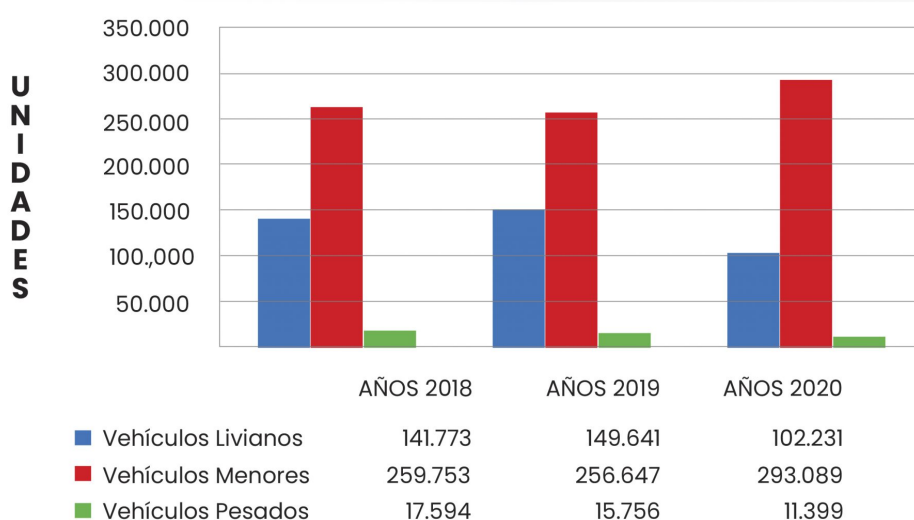
A partir del mes de julio las importaciones de vehículos comenzaron a recuperarse llegando en algunos meses casi al nivel mostrado en el 2019. Lastimosamente, solo en los vehículos menores (motos y trimotos) hubo un aumento en las

importaciones totales en el año 2020, llegando a crecer 14%, mientras que los vehículos livianos (automóviles y camionetas) decrecieron en 32% y los vehículos pesados (camiones, buses y tracto) en 28% (ver gráfico N°1).

Si bien el sector automotriz se ha venido recuperando en estos últimos meses, es muy difícil proyectar si esta tendencia de recuperación se mantendrá para el año 2021, debido a la incertidumbre generada no solo por la segunda ola y el nuevo confinamiento (cuarentena), sino también por las elecciones y el nuevo presidente que dirigirá nuestro país. En un escenario así es muy difícil dar una proyección para lo que resta del año 2021.

Gráfico
N°1

IMPORTACIONES TOTALES POR TIPO DE VEHÍCULO PERIODO 2018 - 2020



Fuente: AAP

Elaboración: IDEXCAM

Autos eléctricos e híbridos

Los carros eléctricos e híbridos ofrecen la solución a uno de los grandes anhelos de las personas: movilizarse de manera sostenible. Por ejemplo, sin ir muy lejos, en Colombia han empezado a incorporarse como una alternativa de movilidad y cada vez son más las opciones que aparecen en el mercado.

Los vehículos eléctricos se componen de dos motores eléctricos alimentados por la energía almacenada en un paquete de baterías, en su gran mayoría de iones de litio. Estos vehículos requieren de conexión a la red eléctrica para recargarse.

Mientras que los vehículos híbridos son aquellos que combinan un motor de combustión interno alimentado por gasolina, diesel, gas o hidrógeno, con un motor o varios eléctricos. Estos últimos, recargan su batería, bien por medio del movimiento del mismo carro o conectándolos a la red eléctrica.

De acuerdo a la Gerencia de Estudios Económicos de la Asociación Automotriz del Perú (AAP), solo en diciembre del 2020, la venta de dichos vehículos llegó a 93 unidades superando en 57,6% a lo reportado en similar mes del 2019, convirtiéndose en un récord histórico mensual.

Al desagregar las cifras disponibles de vehículos ecoamigables vendidos, de acuerdo al tipo de tecnología, los híbridos convencionales o HEV (Hybrid Electric Vehicle, por sus siglas en inglés) fueron los más vendidos en el 2020 con 542 unidades, seguido por los eléctricos puros o BEV (Battery Electric Vehicle) con 26 unidades, y luego los híbridos enchufables o PHEV (Plug in Hybrid Electric Vehicle) con 10

unidades.

Al comparar el nivel de ventas de vehículos ecoamigables en el Perú con otros países de la región, como Colombia, se puede observar una gran diferencia ya que durante el 2020 se vendieron 6.011 unidades, es decir, más de 800% que en nuestro país, mientras que dicho mercado representa el 3% del total de vehículos livianos comercializados el año pasado.

En ese contexto, la AAP viene trabajando el Plan Nacional de Electromovilidad, el cual propone distintas medidas, con el propósito de alcanzar una mayor penetración de estos vehículos en el parque automotor peruano.

En dicho plan se plantea la exoneración temporal del IGV a la venta de vehículos electrificados (híbridos y eléctricos), así como la ampliación del marco legal para deducir gastos para efectos del impuesto a la renta. Se sugiere también exonerar o reducir el impuesto al patrimonio vehicular, corrigiendo distorsiones como la de gravar con más impuestos a los vehículos nuevos, en lugar de hacerlo con los modelos que más contaminan.

Además, se propone incentivar a nivel nacional el desarrollo de redes de carga rápida (electrolineras) y promover la instalación de infraestructura semejante en los hogares peruanos, para que las familias puedan cargar sus vehículos en horarios de baja carga y costo menor.

Esperemos que la venta de vehículos eléctricos continúe en

aumento en el Perú y que el parque automotor se renueve para así reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). En ello tendrá mucho que ver el Estado y los incentivos que otorgue para que este tipo de vehículos ganen espacio en el mercado. Cabe señalar que estos beneficios ya se han dado en otros países con óptimos resultados.

Tabla
N°1

IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS EN EL PERÚ.

Periodo Enero - Diciembre 2020. (Unidades)



TIPOS DE VEHÍCULOS		Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Vehículos Livianos	Automóviles	4.347	4.347	4.347	4.347	42	546	2.200	3.823	3.548	3.490	3.640	4.183
	Camionetas	8.486	8.486	8.486	8.486	360	1.556	4.971	6.337	9.028	8.964	8.173	7.419
Vehículos Menores	Motos	25.805	15.460	7.923	3.483	11.951	15.081	15.954	18.902	23.559	36.527	37.245	41.744
	Trimotos	3.738	2.611	1.882	1.852	3.727	1.495	2.483	4.107	3.074	4.012	4.805	5.669
Vehículos Pesados	Camiones	918	845	686	193	180	348	640	993	663	973	696	1.150
	Buses	225	205	130	165	20	133	117	142	174	196	142	184
	Tracto	112	76	96	55	30	57	86	149	177	145	109	189

Fuente: AAP

Elaboración: IDEXCAM