



*Los transportistas de vehículo terminado se encuentran ante una situación difícil*

## La logística del automóvil pide mayor implicación a los fabricantes

1 diciembre, 2021

La [Asociación Europea de Logística de Vehículos](#) (ECG) de la que forman parte alrededor de 140 miembros, hace un llamamiento a los fabricantes de automóviles para que garanticen, de un lado, un volumen mínimo en el número de vehículos a transportar, y de otro, un tratamiento más igualitario con respecto a logística de componentes.

La crisis del coronavirus, con la subsiguiente pérdida de movilidad y también las dificultades económicas de la población afectada, han propiciado un descenso en la venta de automóviles. Además, la crisis logística global y la falta de materias primas, se han añadido a la situación, provocando una total imprevisibilidad en los volúmenes de producción.

Muchos de los más importantes fabricantes de automoción (OEM) se muestran incapaces de realizar una previsión de fabricación de productos terminados, lo que ha derivado en las dificultades de que los miembros de la logística de vehículos terminados se enfrenten a pérdidas récord durante los meses de pandemia y sin posibilidades de planificar su operativa para el futuro. En esta situación la EGC solicita de los fabricantes una garantía mínima de transporte que garantice las inversiones.

### **Las empresas de la logística del vehículo terminado se enfrentan a un desafío económico sin precedentes**

La asociación cree que los transportistas están asumiendo la mayor parte del peso de una logística desequilibrada en cuanto a los contratos firmados porque, según Wolfgang Göbel, presidente de ECG, «no se trata solo de los volúmenes reducidos, la imprevisibilidad hace imposible una planificación, la eficiencia en las operaciones de transporte ha disminuido significativamente y estamos implementando todas las soluciones posibles para proteger el negocio», incluida la reducción de la capacidad o incluso la reducción de los días de operación. Todo esto está sucediendo

invertir” en

posible que las tarifas predeterminadas en los contratos a largo plazo ya “no sean financieramente viables” con aumentos tan rápidos en los costos operativos. También enfrentan las dificultades para retener a los conductores de los camiones de transporte de vehículos, que buscan su sustento en otros campos y que “será difícil que regresen” cuando la situación se normalice.

*La ECG pide mayor  
compromiso a los OEM de la  
automoción*

## Agravio comparativo

El director ejecutivo de ECG, Mike Sturgeon, señala que “es un hecho que el sector de la logística de salida de producto terminado se trata de manera completamente diferente a los proveedores en la logística de acopio de componentes”. Durante años, los principales productores de vehículos (OEM) “se han aprovechado de sus proveedores de logística de vehículos terminados” con volúmenes de licitación sobredimensionados, sin garantizar volúmenes y esperando que los operadores pudieran absorber las fluctuaciones del mercado.

Esta situación supone un agravio comparativo con los proveedores de acopio de materias primas, “trabajando con espíritu de colaboración”, mientras se presiona a los transportistas de producto terminado.

A corto plazo, la viabilidad de los transportistas corre un riesgo significativo, mientras que, a medio plazo, la industria se verá incapaz de responder a la eventual recuperación del volumen o de invertir en la descarbonización y los otros desafíos a los que se enfrenta la industria.

Entre los miembros de la asociación se encuentran varios [puertos españoles](#) (Barcelona, Tarragona y Santander) y europeos (Haropa, Zeebrugge, Normadía o Nanges- St. Nazaire) así como operadores nacionales e internacionales como Bergé, DB, DFDS, Finnlines, Grupo Suardíaz, Transfesa, Neptune, UECC o WWO, entre otros.