



## ¿Quién le entregará su próximo coche?

### Rápida evolución de la crisis de capacidad en la logística de vehículos terminados

Bruselas, viernes 21 de octubre de 2022

La dirección logística de los fabricantes de vehículos y el Consejo de la ECG debatieron la crisis de capacidad que afecta actualmente a la industria en la Reunión de alto nivel de la industria de la logística de vehículos terminados previa a la exitosa Conferencia de la ECG que se celebró el pasado 14 de octubre en Viena. Se evocó el acto similar de 2021 en el que los proveedores de servicios logísticos reclamaron apoyo por parte de los fabricantes de vehículos dada la imprevisibilidad de los volúmenes de producción como consecuencia de la escasez de materiales. Hoy, han cambiado las tornas y los fabricantes buscan asegurar la capacidad en un mercado reducido.

Los operadores no han invertido en nuevos activos en un contexto de volúmenes bajos e impredecibles, falta de previsiones fiables o compromisos con volúmenes mínimos, escasez de conductores y materiales, costes disparados y mucho más... Esto plantea ahora un enorme reto para la industria, en un momento en que se espera que los volúmenes de nuevos vehículos empiecen a recuperarse.

El director ejecutivo de la ECG, Mike Sturgeon, repasó, medio por medio, los problemas que afectan a la industria en la actualidad. En el **transporte por carretera**,

se estima que hay 1/3 menos de capacidad de camiones disponible en comparación con el período pre-COVID. Muchos camiones antiguos se han desguazado y los conductores han abandonado la logística de vehículos para realizar otros trabajos o conducir en otros sectores. La ineficacia se ha agravado más si cabe porque los fabricantes de equipos originales se han pasado al mercado al contado, lo que ha perturbado el funcionamiento habitual del mercado. “No podemos llevar a cabo nuestra actividad comercial en el mercado al contado. Tenemos que hacer que las relaciones comerciales contractuales vuelvan a funcionar”, afirmó Wolfgang Göbel, presidente de la ECG.

En cuanto al **transporte marítimo** de corta distancia, los buques más viejos se han desguazado mientras que otros se fletan a Asia, donde la demanda está por las nubes. Steven van Arsdale, [ponente de PwC](#) en la Conferencia de la ECG, estimó que el crecimiento de los vehículos fabricados en China vendidos a Europa prácticamente se duplicará de 2022 a 2025! Si hoy se realiza un pedido de un buque nuevo, no se nos entregará hasta dentro de 4 o 5 años. La congestión en los puertos y la escasez de mano de obra agravan aún más la situación de este sector.

El **transporte ferroviario** está sufriendo enormemente debido a la ausencia prolongada de inversión en infraestructuras y los consiguientes trabajos de mantenimiento. Asimismo, los operadores de locomotoras prefieren trabajar en actividades más estables y predecibles que la logística de vehículos. Estos y otros factores han creado una escasez de capacidad ferroviaria de en torno al 35-40%, según algunas estimaciones, al menos en el mercado alemán, en el que existe un impacto crónico en la red ferroviaria debido a las obras de ingeniería y al [reciente decreto](#) para priorizar el transporte de energía por encima del de cualquier otra mercancía. Sin soluciones evidentes, no se ve la luz al final del túnel.

*“Hay un verdadero riesgo de que nos quedemos sin capacidad para trasladar vehículos”,* declaró Sturgeon tras su reseña sobre el estado actual de la industria, a lo que añadió *“y hay más probabilidades de que empeore que de que mejore”*. ECG lleva años instando a establecer unas asociaciones más sólidas en el sector, ¿pero qué significa esto exactamente? El compromiso con unos volúmenes mínimos y compensaciones, contratos indefinidos, mejores previsiones, una compensación por el aumento de los costes y un diálogo más estrecho entre la industria del automóvil y sus proveedores. Estos son los ingredientes de la receta perfecta. Pasarán algunos años hasta que se recupere y restablezca la capacidad perdida, pero los operadores tienen que recuperar la confianza en el mercado para invertir.

ECG prestará apoyo y seguirá promoviendo, y actualizando, su [metodología recomendada de previsión](#) de la logística de vehículos terminados y está también elaborando [un índice de costes](#) para el sector de la logística de vehículos terminados y los distintos medios de transporte. Sturgeon añadió que *“algunos fabricantes han entendido los problemas y ya están adaptando sus contratos y relaciones en consecuencia. Desafortunadamente, otros todavía muestran una importante ‘desconexión’ entre las operaciones y sus socios de compras”*.

Para conseguir que se entiendan mejor los retos y los problemas a los que se enfrenta la industria, ECG ha publicado un [Documento Informativo sobre la Crisis de Capacidad](#) en el que se abordan los problemas con más detalle.

### **Nota a los editores:**

ECG es la plataforma europea consolidada para el sector de la logística de salida del automóvil que reúne a representantes de proveedores de servicios logísticos, fabricantes de automóviles y proveedores de la industria. El objetivo del ECG es facilitar la colaboración no comercial entre sus empresas miembros y ayudarlas a compartir las mejores prácticas en muchos ámbitos operativos, en particular la armonización de las normas de funcionamiento.

Para más información, póngase en contacto con

**Mike Sturgeon**

**Executive Director**

ECG – The Association of European Vehicle Logistics

+32 2 706 82 80

[info@ecgassociation.eu](mailto:info@ecgassociation.eu)

[www.ecgassociation.eu](http://www.ecgassociation.eu)

### **Sobre ECG**

ECG, la Asociación Europea de Logística de Vehículos, es la voz del sector europeo de la logística de vehículos terminados desde 1997. La ECG representa los intereses de más de 140 empresas afiliadas, desde pymes familiares hasta multinacionales, y es el principal actor del sector europeo de la logística de vehículos. ECG representa a todos los modos de transporte a nivel de la UE: por carretera, ferroviario, marítimo y fluvial. Los miembros del ECG prestan servicios de transporte, distribución, almacenamiento, preparación y postproducción a fabricantes, importadores, empresas de alquiler de vehículos y operadores de leasing de vehículos en toda la Unión Europea, así como en Noruega, Suiza, Reino Unido, Turquía entre otros. Los miembros poseen o explotan más de 360 transportistas de automóviles, 15.100 vagones de ferrocarril construidos especialmente, 22 barcasas fluviales y más de 23.000 transportadores de automóviles.

Al ser también un importante empleador, el sector de la logística de vehículos terminados desempeña un importante papel en la contribución al éxito económico de la Unión Europea. Los miembros del GEC tienen un volumen de negocios agregado de aproximadamente 21.300 millones de euros y su impacto económico en las empresas relacionadas con el sector se estima en 56.000 millones de euros. [Más de 93.000 ciudadanos europeos están directamente empleados por el sector de la logística de vehículos terminados y otros 224.000 están empleados indirectamente en este sector.](#)

---

TRUCK



SHIP



COMPOUND



RAIL



BARGE

