



¿Quién le entregará su próximo coche?

La ECG publica una nueva versión de su documento informativo sobre la crisis de capacidad que recoge una actualización de marzo de 2023.

Bruselas, lunes 13 de marzo de 2023

La ECG publica, cuatro meses después de la primera publicación, [la segunda versión del documento informativo sobre la crisis de capacidad con una actualización de marzo de 2023](#). En el documento se señala que ha habido muchos cambios en este tiempo y que hay pruebas de que el mercado está recuperando la confianza. No obstante, esta actualización también indica que siguen existiendo muchos problemas, y que la industria de la logística de vehículos terminados sigue viéndose enormemente afectada por la falta de capacidad. La fragmentación del mercado se está convirtiendo en un factor determinante de la situación general, ya que los cargadores se están haciendo con el control de los recursos específicos, lo que reduce todavía más el uso eficiente de los activos.

En el **transporte por carretera**, desde diciembre de 2022, se han realizado importantes pedidos de vehículos de transporte de automóviles. Los plazos de entrega de los camiones siguen siendo largos (15 meses como mínimo) a pesar de haberse cancelado algunos pedidos del sector del transporte de mercancías general, debido a la recesión económica, lo que ha liberado espacios para entregas durante

este año. Los plazos de entrega de remolques se prolongan en este momento hasta bien entrado el año 2024, ya que estos fabricantes especializados están teniendo dificultades para restablecer la capacidad.

Sin embargo, la eficacia de la flota general se está viendo ahora adicional y considerablemente afectada por varios factores.

- Se alquilan vehículos transportadores para el uso exclusivo por parte de unos pocos clientes, una explotación que resulta muy ineficaz.
- La congestión portuaria ha provocado cambios en las redes y la utilización de nuevos puertos, así como restricciones en el acceso a terminales portuarias debido a la congestión.

Estos dos factores han repercutido notablemente en la eficiencia, dando lugar a un mayor número de recorridos en vacío y la consiguiente reducción de la capacidad general del mercado.

Asimismo, sigue habiendo una escasez de conductores, y también están teniendo una repercusión negativa nuevas leyes como el “paquete de movilidad” y la revisión de la normativa sobre cabotaje. Además, el aumento del peso de los vehículos que se transportan a medida que la electrificación va cogiendo ritmo está reduciendo los factores de carga. Si tomamos todos los factores en su conjunto, el sector está sufriendo una “tormenta perfecta”.

También se está recuperando la confianza en el **transporte marítimo**, con carteras de pedidos de buques ro-ro cada vez mayores, según datos recibidos de VesselsValue. Sin embargo, la mejora prevista para 2023 es muy leve ya que, aunque se van a entregar 12 buques, se prevé la retirada de 4.

VesselsValue señaló que “la cartera de pedidos ha aumentado a lo largo de los últimos 12 meses, lo que es positivo para los fabricantes de equipos originales. El año pasado, no hubo pedidos de buques PCTC pequeños o de mediano tamaño, lo que es inquietante para el transporte comercial de corta distancia de vehículos ligeros. Los fabricantes de equipos originales [...] han incrementado su actividad de fletamento de embarcaciones de gran calado atrasadas con acuerdos de 5 años. Una tendencia interesante que observar, junto con el flujo de volúmenes de comercio de vehículos ligeros hacia buques portacontenedores”.

Resulta preocupante que, en los próximos meses, otros 5 o 6 buques vayan a abandonar las aguas europeas y tomar rumbo hacia el mercado asiático, a lo que se le suma la falta de embarcaciones nuevas de corta distancia. Mientras que VesselsValue espera que la capacidad global alcance a la demanda en el año 2025, parece que hay pocas soluciones a corto plazo. Esto ha provocado un giro radical hacia la contenedorización en los últimos meses, mientras que ha habido una enorme caída en las tasas de buques portacontenedores a medida que han subido las tasas de buques ro-ro.

La congestión portuaria sigue siendo una realidad, un problema que se ve agravado por la realización de operaciones en terminales sumamente congestionadas.

En el **ferrocarril** ha habido pocos cambios y la reducción de la capacidad derivada de los problemas de infraestructura, principalmente en Alemania, sigue ejerciendo una mayor presión sobre otros modos, principalmente el transporte por carretera. Las cosas han mejorado durante el invierno 2022/23, con menores volúmenes de lo esperado y una mejora de los tiempos de circulación, pero, aun así, la oferta de vagones sigue siendo escasa. No obstante, de cara a la primavera, las obras de infraestructura se volverán a intensificar, y también es posible que haya acciones de protesta en Alemania en los próximos meses.

Mike Sturgeon, director ejecutivo de la ECG, ha declarado que: *“En términos generales, las noticias no son muy positivas a corto plazo, sencillamente porque los activos no pueden crearse de un día para otro. La capacidad sigue siendo excepcionalmente limitada en todo el sector de la logística de vehículos terminados, ya que la eficiencia de los activos y otras operaciones siguen viéndose negativamente afectadas por la situación”*. Aunque a más largo plazo parece que hay mejores perspectivas, y se están realizando inversiones, 2023 será un año complicado para la industria en toda Europa.

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

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 contruidos 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.

