



*La falta de capacidad en car-carriers ha llevado a los logísticos de la automoción a la búsqueda de alternativas como el transporte de vehículos en contenedores y flat racks*

## Las ventas de vehículos en Europa crecen y la “pesadilla” logística se dispara

Por [\[Nombre\]](#) - 5 mayo, 2023

**Las matriculaciones de automóviles nuevos en Europa aumentan un 17,9% en el primer trimestre del 2023**, según datos de ACEA (European Automobile Manufacturers' Association). Pero detrás de estas gratas noticias, aparece una “pesadilla” logística, explica [ECG \(The Association of European Vehicle Logistics\)](#).

“Las ventas de vehículos en Europa han crecido, pero los puertos están saturados con una acumulación de vehículos preparados para salir al mercado”, resalta ECG.

Asimismo, el denominado sector del **finished vehicle logistics (FVL)** declara que la “ineficiencia”, le ha hecho perder el 30% de la capacidad para el transporte de automóviles. Concretamente, ECG Business Intelligence destaca la crisis de capacidad logística de vehículos terminados y el aumento de la ineficiencia que está perjudicando todavía más a la industria automovilística. Para encontrar una solución al problema, el mensaje es claro: “Se debe trabajar conjuntamente”.

### La crisis de capacidad

Según ECG, la crisis de capacidad actual fue causada por cinco años de insuficiente inversión en la [flota de buques car-carriers](#) desde el 2016 y el excesivo desguace de unidades por parte de los armadores en el primer año del Covid-19. Todo esto, ha repercutido en una tasa récord de los fletes, explica Daniel Nash, Head of VC & RoRo de VesselsValue.

Esta situación no está prevista que cambie durante los próximos 12 meses, aproximadamente. Mientras tanto, en el sector del transporte por carretera, la escasez de conductores sigue siendo un problema, pero las empresas proveedoras de servicios logísticos estarían acelerado las soluciones.

“Estamos activamente incorporando personas de fuera de la industria. Hemos establecido un centro de capacitación para facilitar a los nuevos aspirantes un permiso para conducir un camión en 3 o 4 meses”, explica Mark Hindley, director de ventas y marketing de BCA Logistics.

Y la nueva capacidad terrestre estaría en camino. El productor especializado en portavehículos Rolfo dice que la cartera de pedidos nunca ha sido tan numerosa, e incluso se ha vendido el stock de portavehículos usados. “Estamos viviendo un período de demanda increíblemente alta y este año será muy positivo desde nuestro punto de vista en términos de cantidades producidas para el mercado europeo”, menciona **Diana Chikmareva, Area Manager de Rolfo S.p.A.**

En el sector marítimo, se están ordenando nuevos buques ro-ro. En el primer trimestre del 2023, se encargaron alrededor de 30 nuevos buques, con capacidades entre 7.000 y 9.100 unidades en los astilleros chinos. Las órdenes de buques PCTC no empezarán a entregarse hasta finales del 2026, cuando se dispondrán más de 100 nuevos buques roro para empezar operar, según los pedidos desde el 2021 hasta hoy, apunta ECG Business Intelligence.

especializados, con dimensiones y adaptaciones específicas para su uso en la industria FVL.

Los nuevos activos están en proceso y en camino. Mientras tanto, se ha desarrollado un mercado ad hoc con colaboración y cohesión limitadas. Esta práctica está eliminando la capacidad existente del mercado general, en beneficio de determinados players, según ECG. Mientras tanto, la congestión en los puertos y campas, y los consiguientes retrasos están afectando a toda la cadena de distribución de vehículos.