



Los fabricantes de semirremolques confían en recuperar ventas este año

Las empresas fabricantes de remolques y semirremolques se manifiestan con una mezcla de optimismo y cautela sobre la evolución del mercado español para el presente ejercicio. El sector espera que 2021 sea de recuperación de actividad, especialmente en la segunda mitad del año, tras el descenso de cerca del 13% en las matriculaciones registrado durante 2020. La gestión de la pandemia del coronavirus, las restricciones y el impacto de la campaña de vacunación, además de los planes de estímulo y recuperación, marcarán la economía y, por ende, también las matriculaciones de remolques y semirremolques.

El director de la Asociación Española de Fabricantes de Remolques, Semirremolques, Cisternas y Vehículos Análogos (Asfares), Julio Viartola, ha apuntado en este sentido que las matriculaciones del último trimestre “hacen prever un enero con cifras altas, que por la estacionalidad habitual, irán bajando

en febrero y marzo". Viartola ha añadido que se prevé "un inicio de recuperación más claro de cara al verano. La velocidad e intensidad dependerá de cómo vamos gestionando nuevas olas, restricciones y el impacto de la campaña de vacunación en la recuperación de actividad general". Por su parte, Guillén Group prevé "un ligero crecimiento con respecto a 2020. Tenemos previsto recuperar parte del mercado de exportación que bajó por el Covid-19 y aumentar nuestra red comercial y de servicios que, junto a la apertura de todas las bases de Next-Rent Proximity, será un vector de crecimiento para nuestra flota y los servicios que se prestan al sector logístico y del transporte".

El director comercial de Schmitz Cargobull, Miguel Iglesias, ha explicado que la inyección de "liquidez y la gradual recuperación de la demanda en segmentos de la economía como la automoción, la obra pública o el transporte marítimo, entre otros, son aspectos que van a influir en 2021". Desde Guillén Group también han señalado su confianza en que la economía global "nos aporte estímulos para trabajar en pro de recuperar la actividad perdida en los sectores más dañados de nuestra economía y que tanto aportan al conjunto de la sociedad, directa e indirectamente". La compañía ha demandado que el Gobierno "aplique las medidas drásticas que sean necesarias para mantener a las empresas, autónomos y empleos a los que esta crisis tanto está afectando y que son los auténticos motores de la economía de nuestro país".

Iglesias también ha destacado la necesidad "de adquirir flota con los últimos avances tecnológicos, equipamientos con mucho más rendimiento y fiabilidad. Otro de los apartados esenciales, junto a la renovación, es la digitalización del transporte". Julio Viartola ha manifestado que existen "muchos factores que influirán en el sector en 2021, dependiendo de la tipología del vehículo: el aumento de la actividad industrial llevará a una recuperación progresiva en las lonas, el sector alimentario es más estable y mantendrá la demanda de vehículos de transporte de mercancías perecederas, los furgones siguen fuertes por el aumento de las compras online y los basculantes, especiales y resto de vehículos van a repuntar después de meses de descensos al posponer renovaciones".

En cuanto a los retos a los que se enfrenta el sector, Julio Viartola ha citado que el más inmediato “es integrar en el vehículo estándar toda la tecnología de la que ya se dispone”. “Por un lado”, ha continuado, “la normativa va a hacer obligatorio el control de presión de los neumáticos, con efectos muy importantes en el consumo y el desgaste de ruedas”. El director de Asfares ha resaltado que la demanda “de mayor eficiencia impulsa vehículos con menos tara, más capacidad útil y mejor aerodinámica”. Por último, los cambios “en las masas y dimensiones máximas de los vehículos han llevado a los fabricantes a un desarrollo continuo de estructuras y carrocerías adaptadas a estas mayores capacidades”, según Viartola.

El tema de las masas y dimensiones también es contemplado por los fabricantes de remolques y semirremolques. Para Guillén Group, “las posibles nuevas reglamentaciones a nivel nacional, como el cambio del peso máximo a 44 toneladas en conjuntos articulados o el incremento de altura total de los mismos son retos complicados debido a la estricta legislación a la que nos tenemos que ceñir”. También el director comercial de Schmitz Cargobull ha nombrado en cuanto a los retos “las nuevas normativas sobre masas y dimensiones, 44 toneladas y 4,5 metros de altura previstas para implantarse este año”, junto a otros asuntos como la digitalización.

“El futuro va a estar marcado por la eficiencia”, ha afirmado Julio Viartola. “Se está trabajando en un reglamento de la Unión Europea que incluirá a carrocerías y vehículos remolcados en la certificación de emisiones. Esto llevará por un lado a un importante esfuerzo de I+D+i para mejorar todos los aspectos que afectan al consumo y emisiones de CO2 y, por otro, a un escenario normativo donde se incentiven vehículos eficientes y se penalicen los más contaminantes”. Guillén Group ha apuntado que la principal “tendencia que está marcando y marcará el futuro del sector es la mejora de la eficiencia, tanto a nivel producto, a cómo fabricarlo y a lo largo de su vida útil”. “Estamos trabajando y se va a trabajar muy intensamente en continuar desarrollando y legislando conjuntos mucho más ecológicos y eficientes como son los duotrailer y los EMS”. Miguel Iglesias ha señalado la digitalización como principal tendencia de futuro “además de adaptarse a las nuevas normativas españolas y europeas para poder ser más

competitivos. El transporte multimodal y marítimo debe convivir con el terrestre y debe alcanzar una cuota de penetración muy por encima de dónde se encuentra actualmente”.