



Los retrasos en la entrega de camiones nuevos impulsan el mercado de los vehículos usados

El mercado de los vehículos pesados de segunda mano está viviendo un momento de alza en su actividad ante el retraso en la entrega de camiones nuevos señalado por algunas asociaciones de transportistas. La Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (Fenadismer) ha destacado que los transportistas españoles «que pretender renovar su flota con la adquisición de camiones nuevos se están enfrentando a tiempos de espera para su entrega de hasta un año». La organización ha apuntado que la consecuencia directa «de este extraordinario retraso es la importante reactivación del mercado de segunda mano de vehículos industriales en España, encareciéndose el valor de los camiones usados en algunos casos hasta el 20%». Fenadismer ha señalado que incluso «hay falta de vehículos disponibles en algunos segmentos, lo que está obligando a los transportistas españoles a adquirir los camiones en otros países de la Unión Europea».

El presidente de la comisión de Vehículo Industrial de Ganvam (Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos), Alfonso Sánchez, ha destacado que el periodo medio «de entrega de un camión en condiciones normales es de dos meses. Ahora mismo, la crisis de componentes está haciendo que las operaciones que ya teníamos cerradas hace dos meses, estén sufriendo retrasos de 4 a 8 semanas». Alfonso Sánchez ha puntualizado que las nuevas operaciones, «las que se cierran ahora, no se podrán entregar hasta enero. Estamos hablando de retrasos de, nada menos, que ocho meses». En este sentido, hesta situación «tiene un impacto directo en el precio de los usados, que se dispara, lo que, sin duda, retraerá el mercado después del buen arranque de año que habíamos experimentado», según el representante de Ganvam. Así, ha señalado que, en el caso del mercado de ocasión, «el crecimiento acumulado de las operaciones con vehículos industriales se sitúa en el 35%, sobre todo por el impulso de las operaciones con tractocamiones, que han subido el 24% hasta abril».

Las consecuencias de estos retrasos derivan, según el secretario general de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), José María Quijano, «en que las empresas que tienen vehículos en propiedad tendrán que alargar la vida útil de los mismos, envejeciendo la vida media de la flota». En el caso de las empresas con vehículos en leasing y renting, «tendrán que dar el salto a tirar del mercado de vehículos de ocasión para amortiguar los retrasos en las entregas de los vehículos nuevos apalabrados». Quijano ha señalado que se está «hablando de plazos de entrega diferidos a marzo de 2022».

LA PANDEMIA, CRISIS DE COMPONENTES Y LOS NUEVOS PEDIDOS

Fenadismer ha apuntado que son varios «los factores que han influido en esta anómala situación, que podríamos calificar de «tormenta perfecta». La federación ha indicado que, a la «ralentización de la actividad de las fábricas debido a la pandemia, especialmente durante 2020, se ha unido la falta de suministro de algunos componentes electrónicos procedentes de Asia». José María Quijano (CETM) ha apuntado que con la pandemia «se ha disparado la demanda por otros sectores de chips y componentes que necesitan el silicio y el mercado no puede abastecer todos los pedidos». Fenadismer ha señalado un tercer factor, «el del aumento de pedidos de nuevos camiones por parte de los transportistas, debido a

la paralización de las ventas durante buena parte de 2020».

Este último argumento también ha sido subrayado por el director general de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic), Ramón Valdivia, que ha afirmado que las «perspectivas de recuperación económica y fin de la crisis del Covid hace que se estén recibiendo los pedidos normales y otros del año pasado». Valdivia ha señalado que las fábricas «están saturadas porque además redujeron sus plantillas durante el confinamiento y ahora se ha pasado de reducir en 400 personas a aumentar las plantillas otra vez». El director general de Astic advierte que estos retrasos «son de varios meses hasta que el encaje de este exceso de pedidos del año pasado pueda volver a una situación normal».

LOS FABRICANTES NIEGAN QUE HAYA RETRASOS SALVO EN CASOS PUNTUALES

La mayor parte de los fabricantes consultados por esta publicación han declinado pronunciarse sobre las demoras en las entregas, a excepción de Mercedes-Benz Trucks y Ford Trucks. La entrega de camiones no se ha visto afectada «más allá de algún retraso motivado por retrasos de proveedores, pero los plazos se han mantenido», según Mercedes-Benz Trucks. Este argumento también ha sido apuntado por Ford Trucks España, que ha afirmado que «es cierto que hubo algún retraso por temas logísticos, pero no hemos tenido incidencias importantes y, si la situación no se complica por motivos inesperados, podemos mantener esta tendencia positiva».

Por lo que respecta a la crisis de los semiconductores, Mercedes-Benz Trucks ha señalado que, hasta el momento, «no ha afectado esta crisis en nuestra producción». En el caso de la marca del óvalo, «los problemas generados por la falta de materias primas y elementos productivos son consecuencia de múltiples causas que nos han situado en el actual contexto». «Todos, incluido Ford Trucks, nos vemos afectados por este contexto pero, afortunadamente, nuestra capacidad productiva se mantiene más o menos estable y hemos podido cubrir nuestra demanda local de forma satisfactoria, con plazos de entrega adecuados».

El mayor número de pedidos tampoco parece haber afectado a estos fabricantes. En el caso de Ford Trucks, «nuestro nivel de pedidos nacionales, aunque crece a un ritmo muy satisfactorio, no es tan elevado como el del resto de nuestros competidores y, por tanto, puede asimilarse sin problema por parte de nuestra fábrica, lo que nos permite cumplir con los plazos de entrega estándar, salvo excepciones». En el caso del fabricante alemán, ha recordado que un camión «necesita un tiempo y una planificación. Nuestras unidades se puede decir que están hechas a medida, y es necesario organizar bien los pedidos, para que la cadena de producción funcione». La compañía ha apuntado que a final de año «nuestra cartera de pedidos estaba llena y hemos dado salida a todos. Es importante destacar que no hay retrasos en los pedidos ya realizados».