



La fabricación de bicicletas y patinetes eléctricos de reparto se salva de la crisis de microchips

Los patinetes y bicicletas eléctricos de reparto urbano necesitan microchips o semiconductores. Estos son una parte básica para la fabricación de todo tipo de dispositivos electrónicos cuya escasez ha esquilado la producción de las empresas automovilísticas y las actividades de operadores logísticos que dependen de ellos para controlar la cadena de suministro. Sin embargo, la falta de estos elementos no ha alcanzado a las empresas de ensamblaje de este tipo de vehículos de última milla, que aseguran estar sorteando la crisis sin ningún problema, más allá de organizar la supply chain con mucha mayor precisión que hasta hace dos años. De hecho, esa necesidad de planificación ha llegado por la gran demanda de estos vehículos de reparto tras la finalización del confinamiento.

El presidente de la Asociación de Marcas y Bicicletas de España (Ambe), Jesús Freire, recuerda que, tras el papel higiénico en pleno confinamiento, las bicicletas

se convirtieron entonces en «los objetos que más demanda tuvieron». Por ello, el esfuerzo de las empresas fabricantes se ha centrado en asegurar el stock y en planificar las reservas, pero no en asegurar el abastecimiento de microchips y semiconductores para fabricar bicicletas y patinetes eléctricos. Como representante de la asociación, Freire asegura que «no hay ni una sola queja ni un solo reporte de problema en la industria» que haya llegado a sus oídos. «Podrá haber quejas por otros problemas, pero por ese no», afirma.

Entre los fabricantes no hay protestas en cuanto al suministro de piezas, que provienen en gran parte de Asia y de Estados Unidos, pero algunos sí reconocen que existen otras problemáticas reales, como los plazos para la entrega de los diferentes componentes electrónicos. «Aunque la electrónica que controla nuestros motores la hacemos en España, la mayoría de componentes vienen de fabricantes asiáticos y los plazos de entrega se han alargado muchísimo», reconocen fuentes de Moevo, empresa especializada en la fabricación de equipos de asistencia para la movilidad eléctrica urbana. Por ello, entre las soluciones que este proveedor ha encontrado, están la planificación con mucha antelación o la compra de componentes alternativos, aunque ello hace aumentar dos y tres veces el coste de cada componente. «Todo esto puede suponer un incremento del precio de entre el 20% y el 50%», asegura la compañía.

En el caso de otros fabricantes especializados en bicicletas y patinetes de reparto de última milla, como BKL, los equipos electrónicos no han experimentado una variación sustancial en los plazos de entrega. «De hecho, tenemos en curso varios pedidos de material de bicicletas y no hay constancia de que vayan a retrasarse», asegura el gerente y socio fundador, Víctor Puig. Sin embargo, esta empresa, que fabrica y ensambla en Sevilla, sí ha notado una repercusión en el alza de precios de adquisición. «A cierre del año pasado, los costes de mercancía general los subimos en torno al 9%», explica Puig. La venta también ha experimentado los efectos del alza de precios y de la alta demanda de este tipo de vehículos. «Es la primera vez en nueve años que perdemos clientes por los plazos que nos pedían» y los tiempos de espera también hay aumentado, especialmente en el mercado internacional, según apunta Puig. Para evitarlo, han organizado sus pedidos de forma que el aprovisionamiento de su cadena de suministro quede cubierta a

meses vista, sobre todo en España.

LOS OPERADORES DE ÚLTIMA MILLA, LOS MENOS AFECTADOS

Los operadores logísticos de última milla y comercio electrónico que emplean patinetes y bicicletas eléctricas de reparto urbano tampoco están notando ningún tipo de repercusión ni en sus actividades ni a la hora de adquirir nuevas unidades para sus flotas. Fuentes de Koiki afirman que priorizan el reparto a pie o en bicicleta tradicional, por lo que no han tenido ninguna repercusión en su operativa. Por su parte, el consejero delegado de Revolt, Ángel Sánchez, expresa que tampoco han notado problemas de abastecimiento para sus bicicletas y patinetes eléctricos, ni siquiera para los que emplean baterías de litio, a pesar de la subida generalizada de precios de estos equipos. El atasco en la cadena de suministro ha provocado algunas demoras más largas de las estimadas inicialmente, «pero no ha tenido efectos especialmente serios sobre nuestra operativa», concreta Sánchez. Distinta ha sido la afectación en su flota de furgonetas, donde la falta de semiconductores sí se mantiene y donde «hemos tenido que buscar alternativas y abrirnos a nuevos proveedores», concluye el consejero delegado de Revolt.