

Las marcas de coches pugnan por el transporte en un mercado lastrado por la falta de capacidad



La llegada de vehículos nuevos hasta los concesionarios están sufriendo demoras por la falta de capacidad del mercado de transporte desde las campas de los fabricantes y desde los centros logísticos, principalmente los puertos, hasta los puntos de venta. Así lo ha corroborado la patronal de los concesionarios de automóviles Faconauto, que achaca esta situación «a la falta de portavehículos, lo que está dificultando la operativa normal». En este sentido, la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac) ha constatado la aparición de «cuellos de botella logísticos en la última parte del año», aunque desconoce si existe una batalla en el sector por absorber la escasa capacidad disponible. Sin embargo, según sostienen fuentes próximas al sector de la automoción, la liquidez de algunos fabricantes para atraer y concentrar la capacidad disponible en el mercado ha añadido un plus de dificultad en las últimas semanas y una pugna entre ellos.

A este respecto, Anfac ha señalado que cada uno «de nuestros socios negocia con su operador logístico y trata de hacer llegar los vehículos a sus concesionarios».

La asociación no sabe, «ni entra, ni podemos entrar en si existe una lucha o no por la capacidad del mercado de portavehículos». Se trata de cuestiones «que se negocian por parte de nuestros socios de forma individual con su operador logístico». Faconauto ha apuntado que tanto «marcas como concesionarios están haciendo todo lo posible por solventar esta situación». En lo que respecta a los concesionarios, «nos consta que hay redes que están habilitando sus propios sistemas de transporte, pero no nos consta que esté afectando al precio final del vehículo».

Desde Anfac apuntan que «hay unos 800 conductores de portavehículos menos que antes de la pandemia», según les han trasladado las asociaciones de transportistas. El secretario general adjunto de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), Dulsé Díaz, ha cifrado esta reducción de la capacidad de carga «en aproximadamente el 40%, que va aumentando cada mes».

Dulsé Díaz también ha hecho hincapié en la «dificultad cada vez mayor para mantener a los conductores que voluntariamente se marchan a otros sectores de actividad, algo que ha empeorado desde que somos uno de los pocos sectores que seguiremos teniendo que realizar las operaciones de carga y descarga». El presidente de la asociación de transportistas de vehículos Transportave, José Manuel Peña, ha incidido en el «riesgo y coste que supone la realización de este tipo de transporte, donde el conductor tiene que estar especializado, puesto que es quien realiza las tareas de carga y descarga». Estos factores «hacen más complicado encontrar conductores cualificados mientras que no haya un diferencial económico tan importante como para que esta profesión se haga atractiva», sostiene el presidente de Transportave.

Como en otras actividades, las empresas especializadas en el transporte de vehículos «han encadenado, tras la crisis provocada por la pandemia, otras dos crisis consecutivas: la primera por el freno de la producción de la industria del motor a causa de la falta de semiconductores y la segunda la invasión rusa de Ucrania, que ha disparado los costes de explotación y, en especial, el del combustible», ha explicado Dulsé Díaz. El secretario general adjunto de CETM ha destacado que los «efectos negativos que estas tres crisis concatenadas están suponiendo para nuestro sector, que atraviesa su peor momento en los últimos 20 años, genera preocupación entre sus empresarios respecto a la viabilidad futura de sus empresas». Como consecuencia de esta dinámica, «CETM Portavehículos y Logística de la Automoción lleva más de un año insistiendo a los fabricantes en la

necesidad de trabajar, desde ya y de forma conjunta, en la búsqueda de soluciones a los graves problemas de falta de capacidad (camiones y conductores) a los que ya nos estamos enfrentando y que serán mayores cuando se reactive la actividad».

Asimismo, ha reclamado «comprensión por parte de los fabricantes hacia sus proveedores de transporte y logística a los que, como norma general, no se está tratando de manera adecuada». En este sentido, Dulsé Díaz recuerda que «hemos cuestionado la utilidad de los tenders en un momento en que los transportistas necesitan seguridad y estabilidad para que no abandonen un mercado que hace años que no les genera beneficios». También José Manuel Peña (Transportave) denuncia «la falta de rentabilidad durante años en este sector, con un deterioro del mismo año tras año causado por guerras de subastas de los transportes impulsadas por los fabricantes y donde los operadores logísticos han entrado sin tener en cuenta al transportista más pequeño». Con ello, «se ha empujado a los transportistas más pequeños a tomar la decisión de buscarse la vida, bien dedicándose a otro modo de transporte o abandonando el sector».

Por lo que respecta a soluciones a la situación actual, el secretario general adjunto de CETM ha señalado que lo único «que se puede hacer en estos momentos es que los fabricantes se sienten con sus proveedores de transporte para hacer un análisis conjunto y serio del incremento de costes y empezar a repercutirlos de forma inmediata». Según ha defendido, hay que asegurar «la viabilidad de futuras inversiones, ya que, de lo contrario, la capacidad seguirá reduciéndose y ya vamos tarde para recuperarla, porque las decisiones que se tomen hoy no se materializarán con nuevos vehículos en el mercado hasta dentro de 16 o 18 meses». De seguir en la situación actual, ha resaltado, «al sector no le quedará más remedio que renunciar a los contratos, sin que ello pueda dar lugar a penalizaciones de ningún tipo, ya que los problemas de falta de capacidad de transporte escapan a nuestro control».