



José Manuel López

director comercial de MSI Sistemas de Inteligencia de Mercado

jmlopez@msiberia.com

El parque de V.I., frenado por la caída de la actividad industrial

La crisis ha provocado una ralentización muy notable del parque de vehículos industriales desde 2008, debido al descenso de actividad del transporte de mercancías y pasajeros y la brutal caída de la construcción. No obstante, el volumen de parque de este segmento en España iniciará una leve recuperación a partir de 2012.

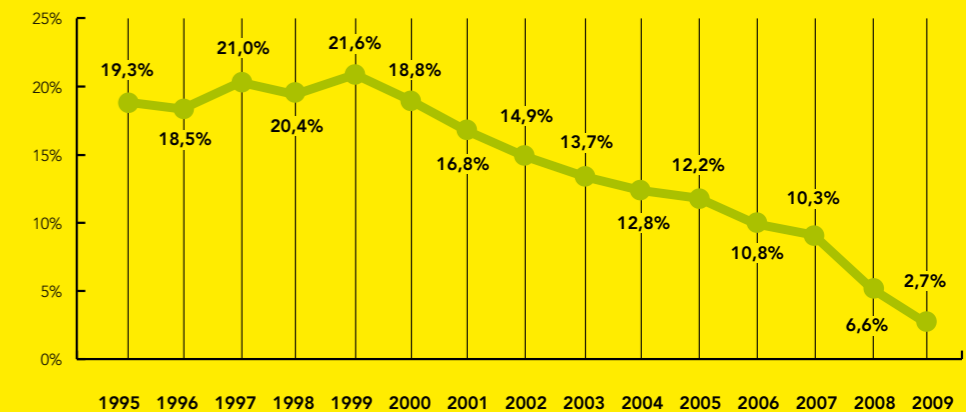
El **parque español** de vehículos industriales, entre los seis primeros de Europa, registró un volumen total a cierre de 2009 de 609.009 unidades, el 2,7% menos respecto al año anterior, de las cuales 558.724 son camiones y 45.225 son autobuses. Después de que este sector disfrutara de un momento álgido de ventas entre 2004 y 2007, las matriculaciones de los dos últimos años han provocado un parón importante del mismo.

La mayor evolución del parque español de vehículos industriales fue entre 1998 y 2000, llegando a un crecimiento en 1999 del 21,6%. A partir de entonces, aunque la cifra ha aumentado constantemente, siempre ha sido en incrementos más moderados, llegando hasta los más leves de la historia, registrados en 2008 (6,6%) y 2009 (2,7%). Una de las consecuencias de la crisis económica, que ha frenado gravemente las ventas de este tipo de vehículos en España.

Hay que destacar que la caída del parque ha sido más pronunciada en el caso de los camiones que en los

En 2009, el parque de vehículos industriales (camiones y autobuses) en España cayó el 2,7%, hasta las 609.000 unidades

EVOLUCIÓN DEL PARQUE DE V.I. EN ESPAÑA (1995-2009)



Parque total de vehículos industriales (camiones y autobuses).
Fuente: MSI Sistemas de Inteligencia de Mercado.

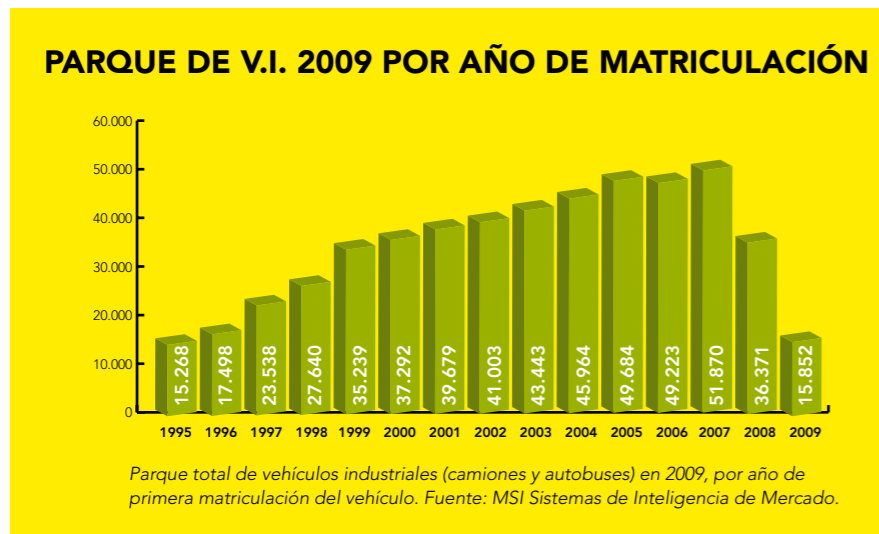
autobuses, que han permanecido con unas cifras más constantes. En todo caso, las cifras actuales no invitan a ser muy optimistas para el parque futuro a medio plazo, que no tendrá una evolución tan positiva como la vivida hace cinco años.

De todos modos, a corto plazo, el buen comportamiento de las matriculaciones de V.I. registradas hace unos años ha provocado que el parque tenga un volumen muy importante, algo que representa una oportunidad de negocio para los talleres que desarrollan su trabajo en el segmento de vehículo industrial.

Si observamos la evolución en el tiempo del parque español de vehículos industriales, constatamos claramente esta tendencia y la repercusión que ha tenido la crisis para el sector. De hecho, en el conjunto del parque de 2009, el mayor volumen de vehículos

lo conforman los matriculados por primera vez entre 2002 y 2007. Concretamente, los matriculados en este último año aún en circulación alcanzan las 51.870 unidades. Sin embargo, las cifras más bajas son las de vehículos matriculados en 2008 (36.731) y 2009 (15.852).

PARQUE POR SEGMENTOS. Analizando el parque por segmentos, nos encontramos que, aunque el peso de cada uno de ellos está muy repartido, destacan sobre los demás los segmentos de carretera y vehículos rígidos de entre 3,5 y 6 toneladas. El peso de mercado de todos los rígidos alcanza el 32% (195.401 unidades). Le sigue el segmento de carretera, con 195.401 unidades y el 16,3% del mercado. A bastante distancia se sitúan, también con un volumen considerable (50.282 unidades), los autobuses, que acaparan el 8,3% de la cuota. Por último, la cifra más



modesta (40.667 unidades), la registran las tractoras, que consiguen el 6,7% del mercado.

El parque que más cayó durante 2009, tras disfrutar de un período de desarrollo muy intenso en el último decenio con incrementos de hasta el 10%, es el del segmento de las tractoras. Así, en los dos últimos años, ha tenido un retroceso del 72%. Los otros dos segmentos que también han sufrido la crisis de manera más grave han sido los vehículos rígidos y de carretera. Este cambio de situación se produce después de haber tenido evoluciones muy positivas años atrás, con más vigor en el segmento de carretera.

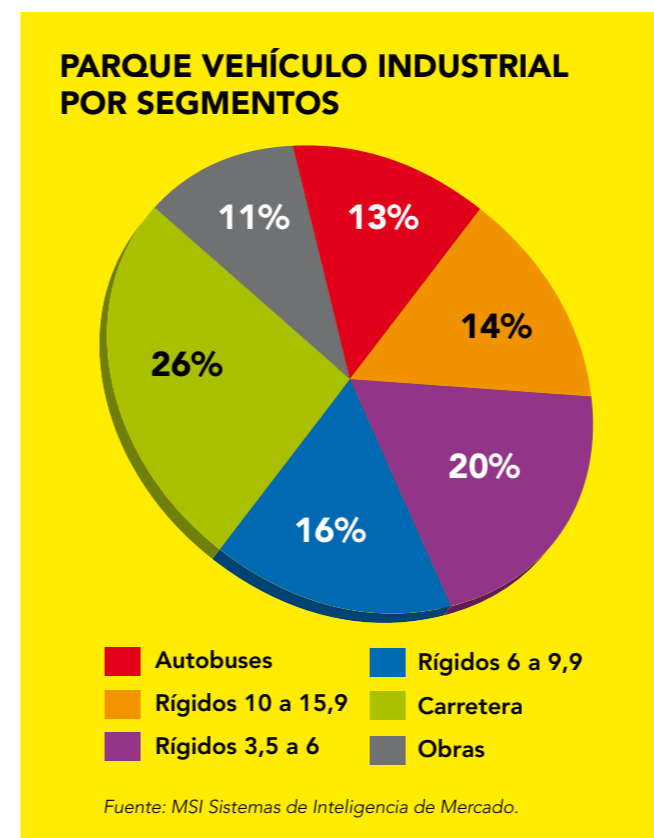
El parón registrado por el sector de la construcción a partir de 2007 hizo que el segmento de obras se desplomara de un año para otro. En 2009, en cambio, se comportó de una manera más regular debido a los proyectos de obras públicas que el Gobierno

El parque de tractoras es el que más cayó de todo el segmento de V.I. en 2009, tras registrar un intenso desarrollo en el último decenio

español puso en marcha dentro de su plan de rescate económico. Sin duda alguna, el parque más estable es el de autobuses que, aunque siempre con crecimientos o caídas leves, mantiene una línea más constante que los camiones.

POR COMUNIDADES. En el reparto por Comunidades Autónomas, las mayores cifras de parque de V.I. las registran Andalucía, con 99.399 unidades, Cataluña (92.609), Madrid (75.843) y la Comunidad Valenciana (71.003). Cabe destacar que entre estas cuatro comunidades está el 55% del parque.

Como reflexión, me gustaría recordar que el parque español de vehículos industriales, al depender tan directamente de la actividad industrial y comercial del país, ha sufrido una desaceleración total en los dos últimos años debido a la crisis. Un dato más que llamativo: La cifra de parque en 2009 ha sido similar a la de 1995.



OPTIMISMO. No obstante, y a pesar de las negativas cifras que he comentado, creo que, a corto plazo, el parque de V.I. supone una oportunidad de negocio para los talleres especialistas en vehículo industrial, debido al gran volumen de matriculaciones que se han registrado en este segmento en los últimos ocho años. Este desarrollo no sólo ha aportado una importante cantidad de vehículos al parque total circulante, sino que también ha favorecido el movimiento de vehículos de ocasión, beneficiando



La caída del parque de vehículos industriales ha sido más pronunciada en los camiones que en los autobuses.

Según previsiones de MSI, el parque circulante de V.I. en España iniciará una leve recuperación a partir de 2012

también a la posventa, tanto a la división de recambios como a la de taller.

Según las previsiones, el parque de V.I. en España iniciará una leve recuperación a partir de 2012. Espero que, a medida que exista una mayor actividad industrial, el sector del vehículo industrial perciba una recuperación que se plasme en un desarrollo significativo del parque y que se traduzca, en consecuencia, en un crecimiento del potencial de los talleres especialistas en V.I. a medio plazo. ◀