

LOS VEHÍCULOS COMERCIALES LIGEROS

- 1 Qué son “vehículos comerciales ligeros” (VCL)
- 2 El mercado
- 3 El parque
- 4 Movilidad urbana y VCL
- 5 Los VCL en la UE
- 6 El potencial

1 qué son “vehículos comerciales ligeros” (VCL)

1 DERIVADOS DE TURISMO - Furgonetas (generalmente inferiores a 2.500 kg.)

- Transporte de mercancías y personas (máx. 9).
- Cabina integrada en el resto de la carrocería.
- Aspecto de turismo en su parte delantera, más elevado y normalmente con doble puerta en su parte trasera.

Carrocería “van”
(sólo mercancías)



Carrocería “combi”
(mercancías y personas)



2 DERIVADOS DE TURISMO - Van

- Servicios y/o transporte exclusivo de mercancías.
- Una única fila de asientos.
- Mismo aspecto que un turismo, pero con las lunas traseras opacas.



5 VEHÍCULOS PICK-UP

- Transporte de mercancías y personas (máx. 5 ó 6 plazas).
- Cabina simple o doble no integrada en el resto de la carrocería.
- Receptáculo de carga habitualmente abierto por la parte superior, con laterales abatibles o fijos.
- Normalmente apto para circulación en terrenos difíciles.
- Cabina con aspecto de todoterreno o, en menos casos, de turismo.

Cabina simple



Cabina doble



“Vehículos Comerciales Ligeros”
destinados al desempeño de
una actividad comercial, con
MMA hasta 3.500 kg.

3 FURGONES

(generalmente entre 2.500 y 3.500 kg.)

- Transporte de mercancías y personas (máx. 9).
- Cabina simple integrada en el resto de la carrocería.
- Posibilidad de una fila de asientos con ventanas (variantes combi o mixta).

Carrocería “van”
(sólo mercancías)



Carrocería “combi”
(mercancías y personas)



4 CAMIONES CHASIS-CABINA

(generalmente entre 2.500 y 3.500 kg.)

- Transporte exclusivo de mercancías.
- Única cabina simple o doble (máx. 7 plazas) no integrada en el resto de la carrocería.
- Aspecto de camión de dimensiones reducidas, en el que la cabina recuerda a un furgón.

Cabina simple



Cabina doble

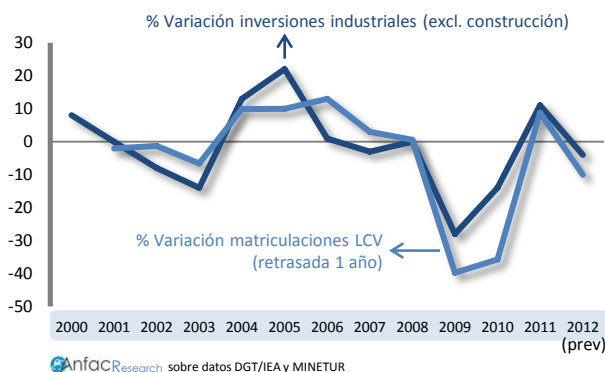


2 el mercado

Si el mercado de turismos se ha hundido, el de vehículos comerciales ligeros aún más

- El mercado de vehículos comerciales ligeros es un indicador clave de la situación económica, debido a su transversalidad e implicación con la actividad comercial y de servicios. Sus fluctuaciones dependen

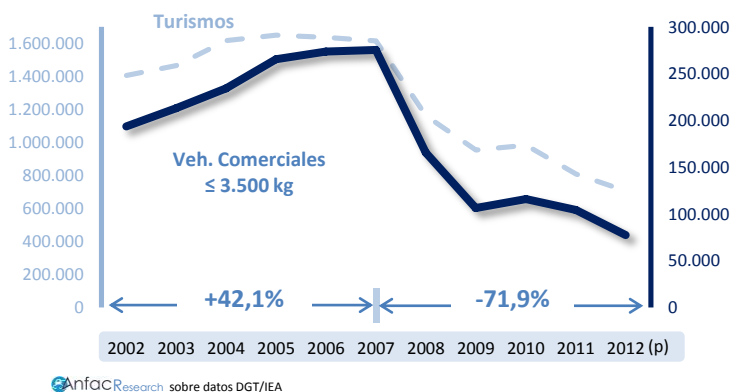
fuertemente de la confianza empresarial y de la evolución de la inversión, que a su vez se conectan directamente con el ciclo económico.



El mercado de vehículos comerciales anticipa las fluctuaciones de la inversión industrial

- En los años de mayor bonanza, el mercado español de vehículos comerciales experimentó un incremento acumulado 2002-2007 superior al 42%, muy por encima del crecimiento de los turismos, situando al mercado en los niveles más elevados de su historia. Este rápido crecimiento, unido al descenso de la

actividad comercial desde el inicio de la crisis, ha llevado al actual colapso del mercado de vehículos comerciales, con una caída que ya supera el 70% respecto de 2007. La previsión para 2012 apunta a 77.370 unidades, con un retroceso interanual del 26%.



3 veces más crecimiento que los turismos hasta 2007

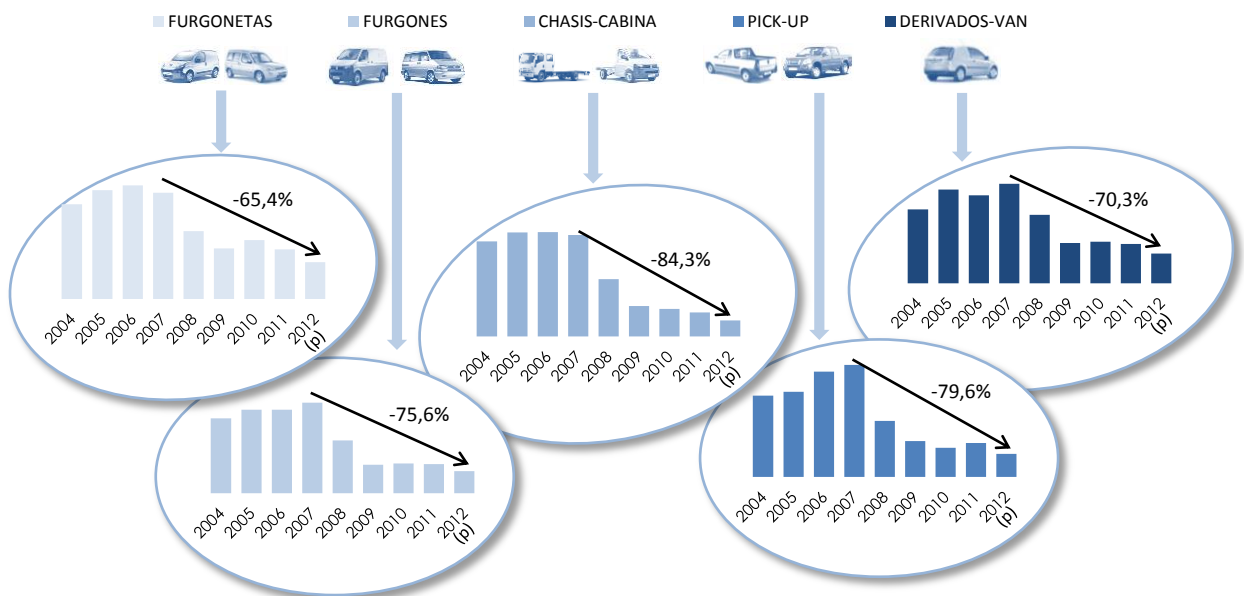
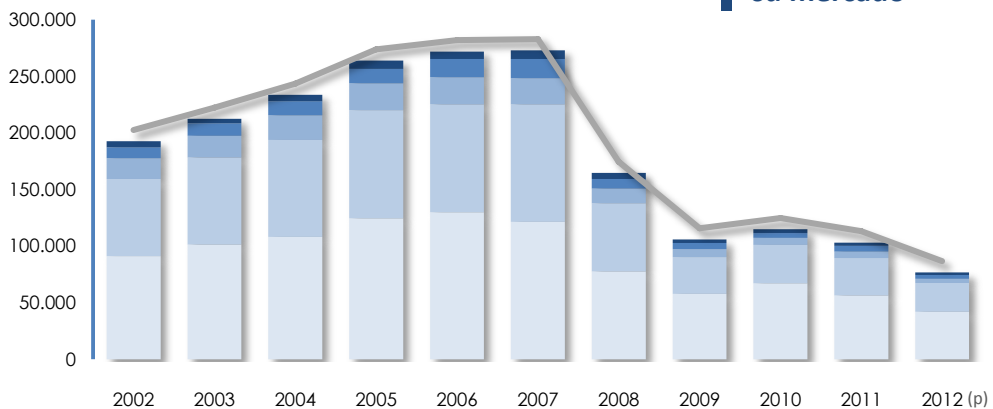
1,5 veces más caída desde 2007

Los vehículos comerciales ligeros de mayor capacidad de carga han sufrido la crisis más profunda

- El práctico hundimiento de los segmentos con mayor capacidad de carga ha producido que el segmento más ligero (las furgonetas derivadas de turismo) supongan ya el 55% del mercado, un 11% más que antes de la crisis.
- Todos los segmentos han sufrido caídas muy pronunciadas respecto de sus niveles pre-crisis, que van desde el 65,4% en las furgonetas derivadas de turismo hasta el 84,3% en los chasis-cabina.

Los segmentos con más capacidad han perdido más de 3/4 partes de su mercado

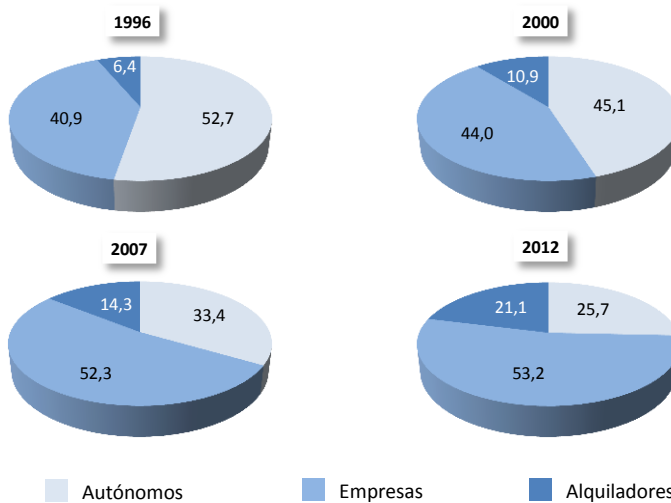
Matriculaciones



La cuota de mercado de los profesionales autónomos está retrocediendo fuertemente

- La representatividad de los profesionales autónomos como compradores de vehículos comerciales ligeros ha disminuido progresivamente durante los últimos años, pasando de significar más de la mitad del mercado a mediados de la década de los 90 a sólo la cuarta parte en la actualidad.
- La reducción en la cuota de compra de los autónomos se ha producido en favor del resto de empresas, que han aumentado su cuota en más de 12 puntos, así como de las compañías de alquiler de vehículos, que han pasado de adquirir poco más del 6% hace aprox. 15 años a más del 21% en la actualidad.

% tipo de comprador de vehículos comerciales ligeros

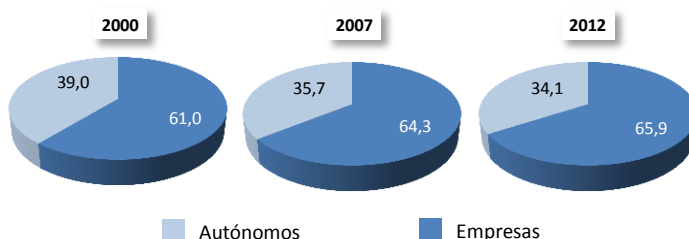


Los autónomos ya sólo representan el 25% del mercado (hace 15 años, más del 50%) ...

AnfacResearch sobre datos DGT/IEA

- Esta reducción en las compras de VCL por autónomos supera con mucho el descenso de este grupo de profesionales dentro de la actividad económica española:

Estructura de la actividad productiva (proporción entre autónomos y empresas)



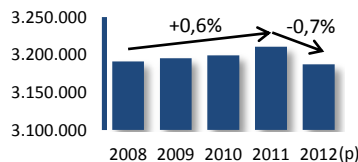
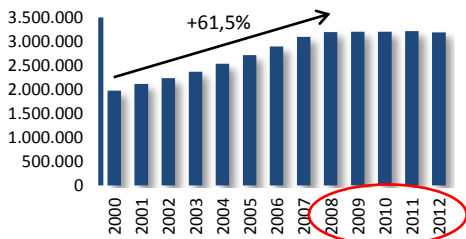
... aunque su peso dentro del total productivo sólo ha disminuido un 5 %

3 el parque

El parque de vehículos en circulación es un sistema abierto, con un flujo de entrada (**matriculaciones**) y otro de salida (**bajas**), en el que se pueden definir dos variables de estado: **la cantidad de vehículos (nivel de parque) y la calidad o prestaciones que éstos proporcionan. La antigüedad media de los vehículos puede considerarse un indicador suficiente de la calidad** promedio del parque, debido a la alta correlación edad-prestaciones (tanto por la tecnología incorporada de origen como por el desgaste por uso, especialmente significativo en el caso de los vehículos comerciales).

En 2012 ha disminuido por primera vez el parque de vehículos comerciales ligeros

- En 2011 el parque de vehículos comerciales ligeros alcanzó su nivel máximo, con más de 3.200.000 unidades, tras haber acumulado un crecimiento cercano al 62% durante la década pasada. Este crecimiento fue muy superior al registrado en el parque de turismos, que aumentó un 27% en dicho período.



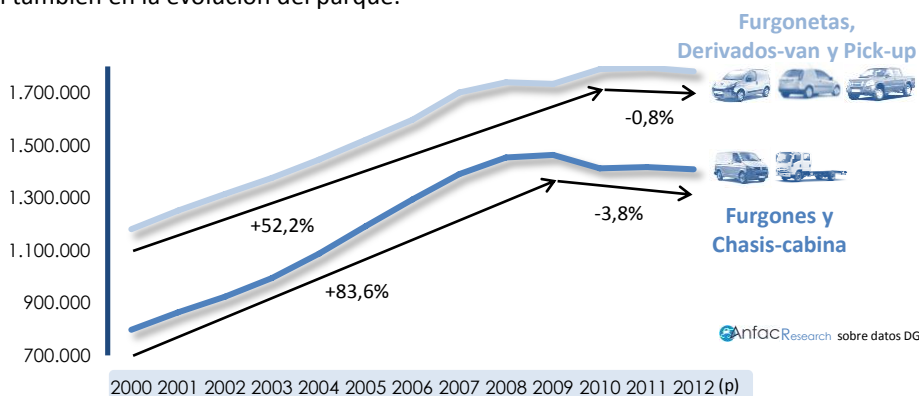
AnfacResearch
sobre datos DGT/IEA

- Con el inicio de la crisis, la fuerte disminución del flujo de matriculaciones frenó bruscamente el crecimiento del parque, que ni siquiera llegó al 1% en la etapa 2008-2011.
- En 2012 la persistente caída de matriculaciones, por primera vez inferiores al nivel de bajas, ha dado lugar a una pérdida neta de parque, que se estima en torno a 23.000 vehículos.

El parque de vehículos comerciales en 2012 será 23.000 unidades menor que el año anterior.

- Las fluctuaciones del mercado en los últimos años, tanto al alza como a la baja, que han sido especialmente intensas en los vehículos de mayor capacidad de carga, se reflejan también en la evolución del parque:

en la década pasada dicho segmento aumentó más (83,6%) que en los vehículos más ligeros (52,2%) y ahora también cae más (-3,8%) que el resto (-0,8%).

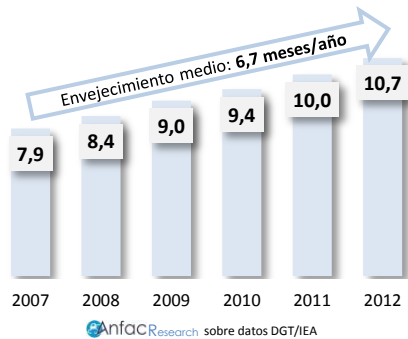


AnfacResearch sobre datos DGT/IEA

El parque actual tiene casi 11 años de antigüedad, 3 más que en 2007

- La antigüedad media del parque español de vehículos comerciales ligeros se sitúa actualmente en 10,7 años, por encima de la de los turismos (10,3 años), y además

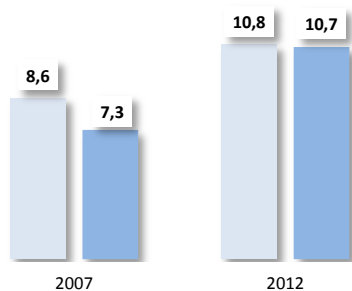
envejece con más rapidez que éstos (casi 7 meses por año, un mes más por año que en turismos).



La edad promedio del parque de veh. comerciales ligeros (10,7 años) es mayor que la de los turismos (10,3) y aumenta más rápidamente

- Por segmentos, el ritmo de envejecimiento más acelerado corresponde a los vehículos con mayor capacidad de carga (furgones, chasis-cabina), con un aumento de 3,4

años desde 2007, en sintonía con las otras tendencias observadas en este segmento: es también el que ha sufrido mayor caída de matriculaciones y pérdida de parque.



Furgonetas, Derivados-van y Pick-up



Furgones y Chasis-cabina



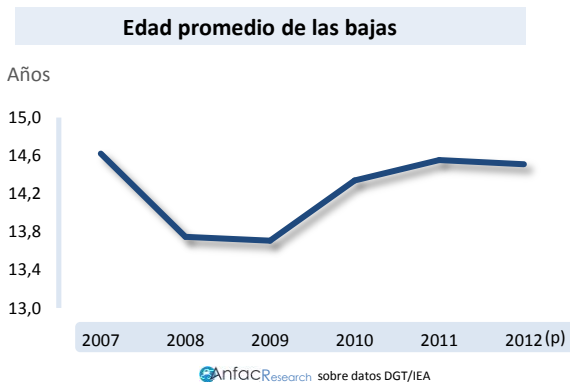
- Además, el envejecimiento efectivo (combinación entre la edad de un vehículo y su intensidad de uso) del parque de VCL es mucho mayor que el de los turismos.
- Según diversas estimaciones y muestreos de parque^(*), la intensidad media de uso de los VCL supera los **27.000 km/año**, es decir, 1,5 veces mayor que el kilometraje medio anual de los turismos.
- Por tanto, 1 “año-veh.comercial” equivale a 1,5 “años-turismo”. Así, **podría estimarse que el parque de VCL tiene aprox. 16 años de envejecimiento real**, comparado con los 10,3 años promedio de los turismos.

El envejecimiento efectivo de los VCL es aún mayor por su uso intensivo (aprox. 1,5 veces más km/año que los turismos)

(*) Fuente: Proyecto FURGOSEG. INSIA-UPM 2011

Los vehículos comerciales ligeros se dan de baja con una antigüedad media de 14,5 años, casi 1 año más que en 2009

- La edad promedio con la que los vehículos se dan de baja, es decir, su tiempo promedio de permanencia en el parque, viene condicionada por la situación del mercado y por el comportamiento de los usuarios que conforman la demanda.
- En una primera aproximación pueden identificarse dos etapas en la evolución reciente del mercado:



Impacto inicial de la crisis (2008-2009)

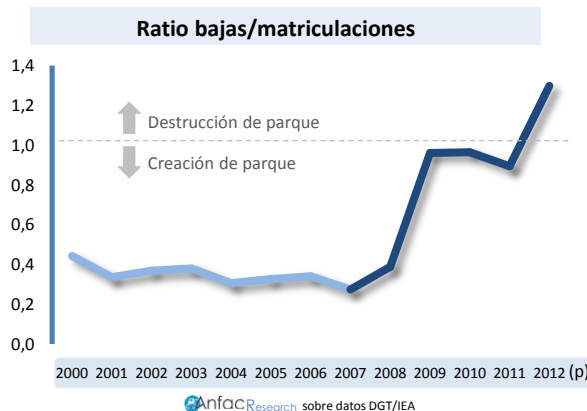
Un primer ajuste de empresas más débiles y autónomos, con pérdida de actividad y de flotas, reduciendo la edad promedio de las bajas.

Etapas actual de la crisis (desde 2010)

En un segundo ajuste, las empresas y autónomos que continúan su actividad retrasan la renovación de sus flotas, prolongando la vida útil de sus vehículos comerciales (aumento de la edad de baja).

La crisis está destruyendo parque de vehículos comerciales ligeros

- Hasta 2008 el ratio bajas/ matriculaciones se ha mantenido en valores muy bajos y relativamente estables (promedio 2000-2008 = 0,35,) característicos de un mercado en crecimiento, con incorporación masiva de vehículos nuevos al parque. **Este valor medio ha sido 1,7 veces menor que para los turismos (2000-2008: 0,59).**
- La fuerte caída de las matriculaciones desde 2008 ha provocado un ascenso muy rápido del ratio, que en 2012 ya se ha situado en valores superiores a 1, entrando en una fase de destrucción de parque. **Actualmente el ratio bajas/matriculaciones en vehículos comerciales (1,3) ha superado al de los turismos (0,97).**



En 2007 había casi 4 matriculaciones por cada vehículo comercial dado de baja.

En 2012 hay 1,3 bajas por cada matriculación.

4 movilidad y VCL

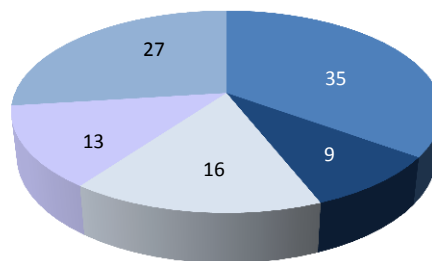
Los vehículos comerciales ligeros suponen casi un 30% de la movilidad urbana en grandes ciudades

- El nivel de movilidad de los vehículos comerciales presenta grandes diferencias en función del tamaño de los núcleos de población en que desarrollan su actividad. Recientes estudios de movilidad y trabajos de campo sobre el parque de furgonetas y furgones(*) sitúan el **recorrido medio en una ciudad grande, como Madrid, en torno a 85-90 km/día**, mientras que en una ciudad pequeña, como Soria, se estima en 45 km/día.
- La actividad de este tipo de vehículos supone un 27% de la movilidad total en una ciudad como Madrid**, cifra muy similar para estudios realizados en París (25%) y Londres (30%), pero es muy inferior en ciudades pequeñas (Soria, 7%).

(*) Fuente: TRANSyT-UPM para Proyecto FURGOSEG. 2011

- Por tipo de actividad, el 65% de la movilidad urbana de vehículos comerciales ligeros corresponde a empresas de diversos sectores productivos, destacando principalmente el reparto de mercancías y paquetes (27%) y la distribución alimentaria (13%). El peso de las empresas públicas en la movilidad de este tipo de vehículos es sólo del 9%.
- El 35% restante de la movilidad de furgones y furgonetas se debe a profesionales autónomos desempeñando servicios de diversa índole.

% Distribución por actividad



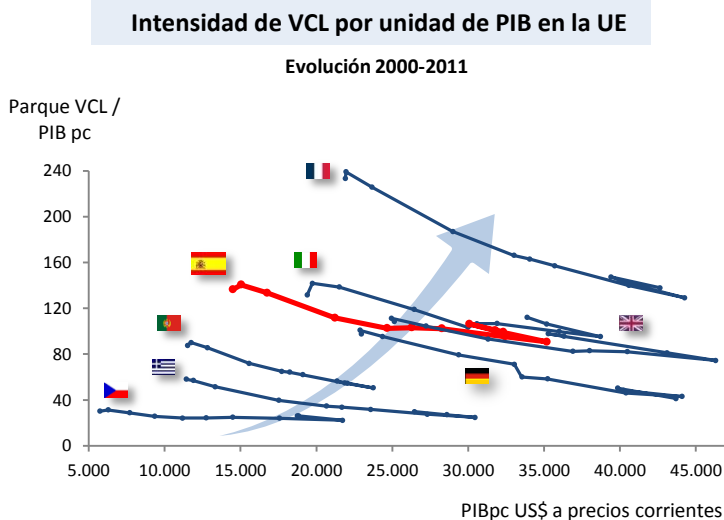
Servicios públicos
 Servicios autónomos
 Reparto
 Alimentación
 Construcción

5 los VCL en la UE

Con el desarrollo económico aumenta la utilización de VCL

- Para un determinado nivel de desarrollo económico, la tendencia general apunta a una reducción de la intensidad según crece el PIB per cápita. Sin embargo, considerando grados de desarrollo diferentes, que implican normalmente estructuras económicas más diversificadas y con flujos comerciales más globales y menos locales, que requieren más medios de transporte capilar, la intensidad se correlaciona positivamente con el nivel de

desarrollo. Conviene recordar, sin embargo, que además del grado de desarrollo global, la intensidad de transporte ligero en un país concreto viene condicionada por numerosos elementos estructurales, como tamaño relativo y dispersión geográfica de núcleos de población, importancia del comercio interior, disponibilidad de infraestructuras complementarias o sustitutivas, diversificación modal del transporte, etc.



AnfacResearch sobre datos EUROSTAT, WORLD BANK, ACEA, VDA, CCFA, ANFIA

- En el gráfico, la reducción de la intensidad de VCL por unidad de PIB a corto/medio plazo se convierte en un desplazamiento **sobre** la curva, mientras la mayor complejidad a largo plazo de las estructuras económicas y el subsiguiente incremento de las necesidades de equipos

de transporte se traduce en un desplazamiento **de** la curva hacia niveles de intensidad superiores. El caso de Alemania es algo más atípico, dada la mayor aportación relativa de medios de transporte alternativos (ferrocarril y fluvial).

6 potencial

El mercado español actual de vehículos comerciales ligeros debería situarse en torno a 150.000 matriculaciones anuales

- Teniendo en cuenta tanto la evolución reciente de este mercado como los ratios de bajas y parque, el volumen de mercado que se correspondería con la estructura económica y comercial española y que constituye por tanto el potencial que se debiera conseguir estaría en la horquilla de 140.000-160.000 matriculaciones anuales, es decir, entre un 80 y un 100% más que las cifras actuales.
- Este nivel de mercado, que ya se alcanzó a principios de los 2000 y que fue ampliamente superado en el período 2002-2008, es compatible con los ratios de desarrollo económico españoles y con sus tendencias estructurales en cuanto a intensidad de parque por unidad de PIB y debiera permitir una expansión “normal” (es decir, de recuperación post crisis) de los flujos de actividad comercial y productiva.
- Un flujo de matriculaciones como el apuntado situaría el parque de estos vehículos en el entorno de 3,3 millones de unidades, con una edad promedio entre 9,5 y 9,8 años, aproximadamente 1 año menos que en la actualidad.

Mercado potencial español de Vehículos Comerciales Ligeros

	ACTUAL 2012(p)	POTENCIAL
Matriculaciones anuales	77.370	150.000
Bajas anuales	100.600	130.000
Parque	3.187.000	3.300.000
Edad del parque (años)	10,7	9,6