

[VEHÍCULOS INDUSTRIALES Y AUTOBUSES]

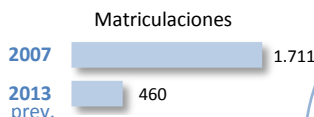
- 1 Los vehículos industriales (VI)
 - Producción y exportación
 - El mercado
 - El parque

- 2 Los autobuses

1 Los vehículos industriales (VI)

1 CAMIÓN LIGERO

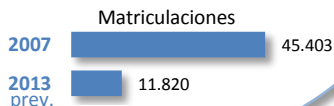
MMA > 3.500 kg
≤ 6.000 kg



“VEHÍCULO INDUSTRIAL”

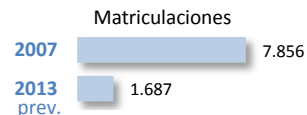
Transporte de mercancías, con cabina no integrada en el resto de la carrocería.

MMA > 3.500 kg.



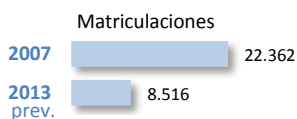
2 CAMIÓN MEDIO

MMA > 6.000 kg
≤ 16.000 kg



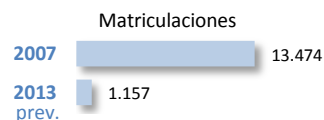
4 TRACTOCAMIÓN

Concebido para el arrastre de un semirremolque
Normalmente MMA > 16.000 kg

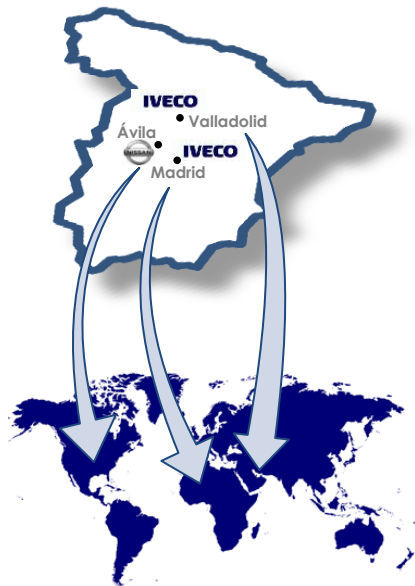


3 CAMIÓN RÍGIDO PESADO

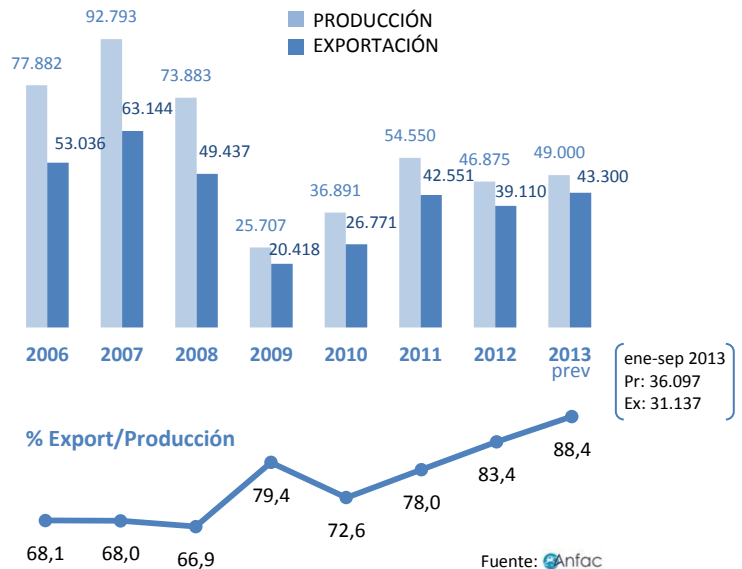
MMA > 16.000 kg



Producción y exportación



Vehículos Industriales

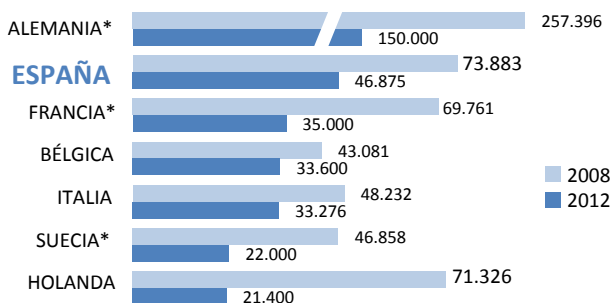


- Las fábricas españolas de vehículos industriales están consiguiendo atraer inversiones y producción en un contexto difícil y con exceso de capacidad instalada a nivel europeo.
- A pesar de esta mayor competitividad relativa, la producción en 2013 se situará en el entorno de las 50.000 unidades, es decir, del orden de la mitad del volumen alcanzado en 2007.
- Las 43.000 unidades exportadas previstas para 2013 son fundamentalmente camiones ligeros y medios (62%), seguidos de tractocamiones (24%) y rígidos pesados (14%).

La producción española de vehículos industriales se está recuperando gracias al impulso de las exportaciones

- Con la profunda crisis del mercado interno, la exportación es el vector fundamental para mantener la actividad productiva, con un ratio del 88%, record histórico en el sector.
- La diversificación de mercados es importante también en VI, con Latinoamérica y Norte de África situándose detrás de la UE, que sigue absorbiendo más del 90% del total exportado.

Principales productores V. Industriales UE



Fuente: AnfacResearch sobre datos OICA
* Estimación a partir de datos OICA

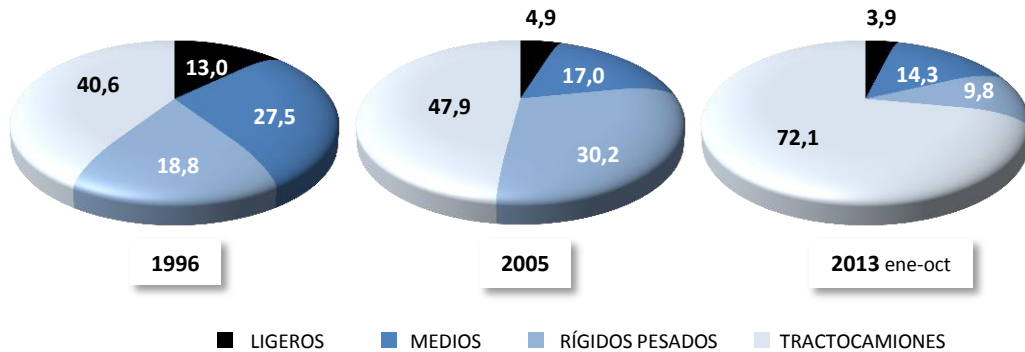
A pesar de la crisis, la industria española de vehículos pesados se mantiene en el 2º lugar* de la producción europea, tras Alemania

* Si se tienen en cuenta también los vehículos comerciales ligeros, España sigue siendo el 1º productor europeo

El mercado

La estructura de la demanda de camiones

Matriculaciones Vehículos Industriales % segmentos



AnfacResearch sobre datos DGT/IEA

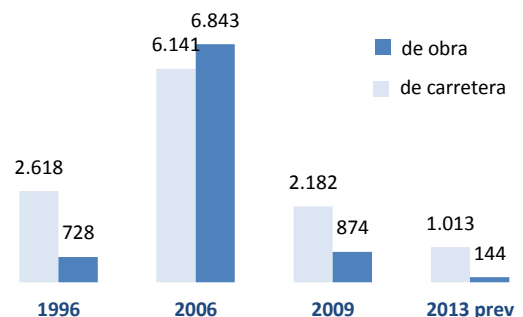
- Dentro del agregado “vehículo industrial”, los de tonelaje superior a 16.000 kg están aumentando sistemáticamente su cuota de mercado, superando ya el 80%, especialmente los tractocamiones (72%).

El mercado de vehículos industriales está pivotando fuertemente hacia los tractocamiones

El boom de la construcción

- Dentro de los camiones más pesados, la construcción ha sido durante el período 2002-2007 un cliente fundamental. Los camiones pesados de obra llegaron a superar a los de carretera en 2006.
- El fin de la burbuja ha hecho desaparecer prácticamente el segmento de obra, con menos de 200 unidades en 2013, frente a las casi 7.000 de 2006.

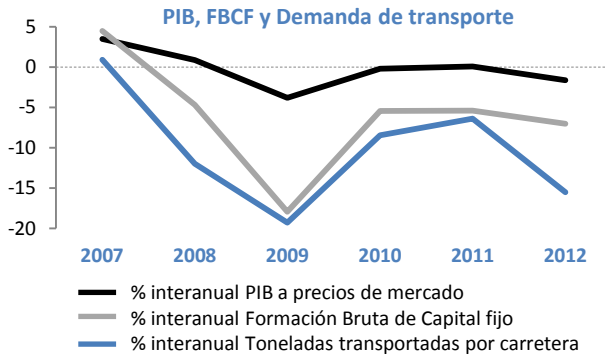
Matriculaciones Vehículos Industriales
Rígidos Pesados Volumen



AnfacResearch sobre datos DGT/IEA

El mercado de camiones en crisis: evolución 2008 -2013

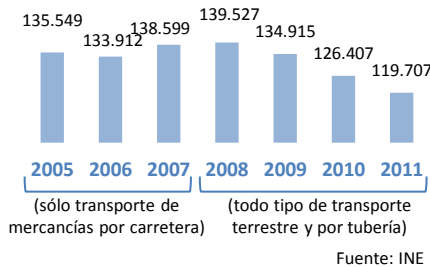
- La crisis financiera impactó directamente en la economía real, con caídas drásticas de actividad, inversión y empleo.
- La caída de la actividad económica ha deprimido sustancialmente la demanda de transporte.



Fuentes: INE, M.Fomento

La crisis ha impactado sobre todos los factores determinantes de este mercado

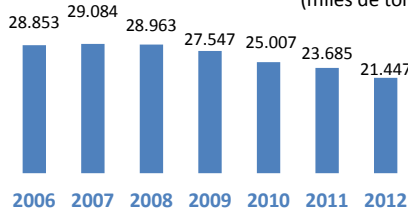
Transporte de mercancías por carretera. Evolución nº empresas



Fuente: INE

Entre 2008 y 2011 desaparecieron 20.000 empresas de transporte de mercancías por carretera

Evolución capacidad de carga parque veh. rígidos (miles de toneladas)

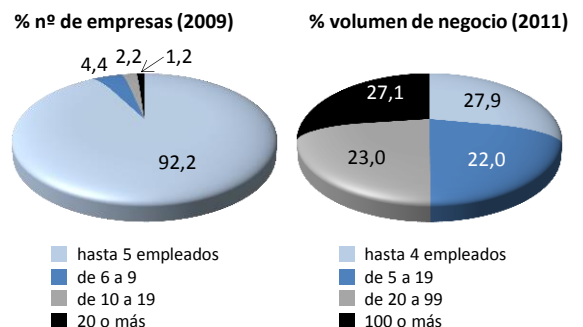


Estimaciones AnfacResearch sobre datos M. Fomento

Se ha destruido capacidad de transporte y reducido fuertemente el número de empresas, especialmente las de menor dimensión

- El transporte por carretera es un sector con muy alto porcentaje de microempresas (<20 empleados, casi el 99%), pero que sólo representan el 50% del volumen de negocio total. Las empresas medianas y grandes (>20 empleados) no llegan al 2% del total, pero generan el restante 50% del volumen de negocio.

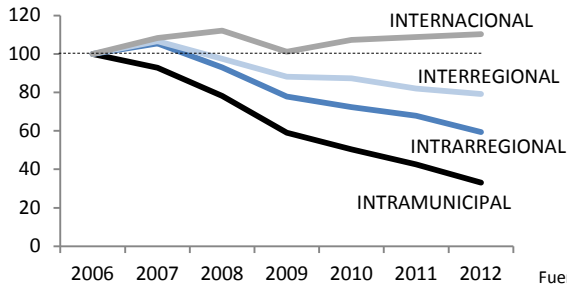
Empresas de transporte de mercancías por carretera según nº de empleados



Fuente: Eurostat

Fuente: INE

Transporte de mercancías por carretera
Evolución por tipo de desplazamiento
[índice 100=2006]

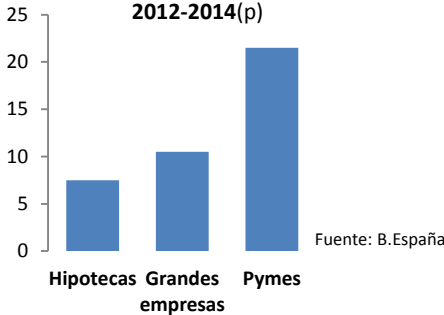


Fuente: M.Fomento

La crisis ha afectado más intensamente a los transportes de menor distancia

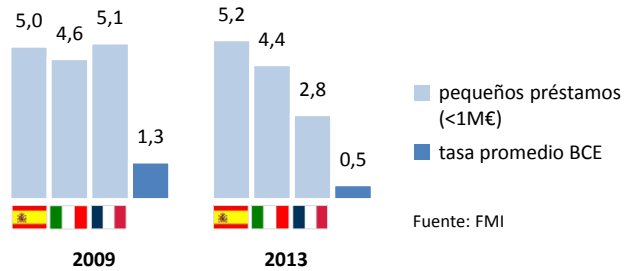
- Los tráficos intramunicipales, con recorridos medios de 10 km, han disminuido casi un 70% y los intrarregionales (110 km), un 40%.
- Por el contrario, los tráficos interregionales (promedio 350 km) sólo se han reducido un 21% mientras los internacionales (1.000 km) han aumentado un 10%.

Probabilidad de impago (%)
2012-2014(p)



Fuente: B.España

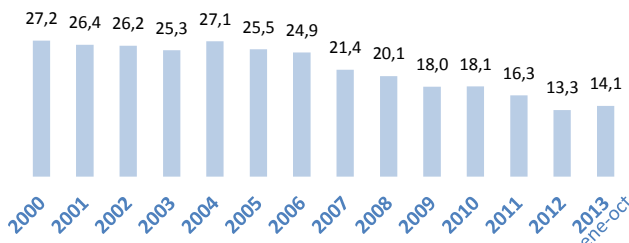
Tipo interés promedio (%)



Fuente: FMI

- Adicionalmente, el microfundismo estructural y la dependencia de la financiación bancaria del sector de transporte por carretera le ha hecho muy vulnerable ante la sequía crediticia, deteriorando gravemente todos los canales de venta de camiones.
- Las pymes y autónomos están sufriendo de manera especial la falta de crédito
- La disminución y encarecimiento de la financiación ha afectado gravemente a todo tipo de empresas desde 2008, y en el sector del transporte en especial a pymes y autónomos, para los cuales prácticamente se ha producido un cierre bancario.
- Las financieras de marca están haciendo un gran esfuerzo para facilitar la adquisición de vehículos industriales, asumiendo más riesgo y morosidad, pero su acceso a los fondos es más caro y obliga a mayores tipos de interés.

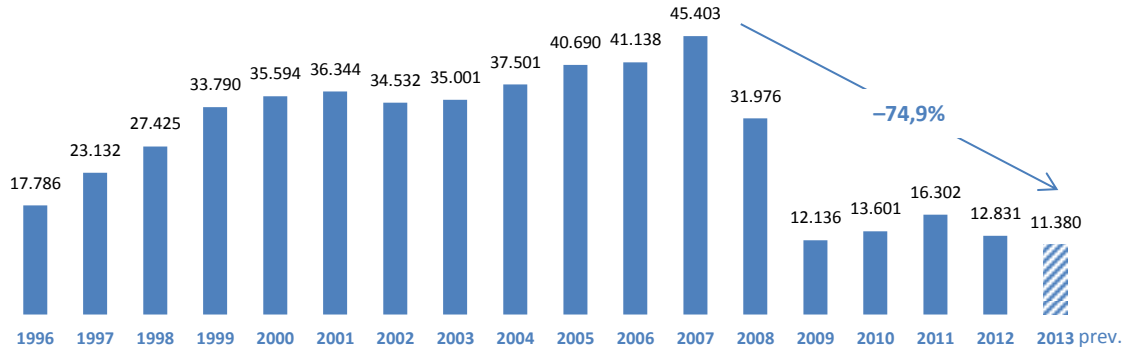
Evolución % Matriculación VI por personas físicas



Ante un entorno crediticio tan adverso, los autónomos se están quedando fuera del mercado de camiones

El mercado de camiones se hundió a partir de 2008 y 2009

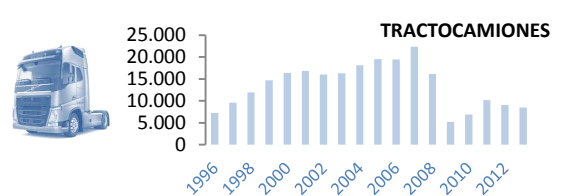
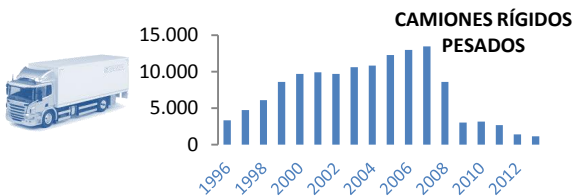
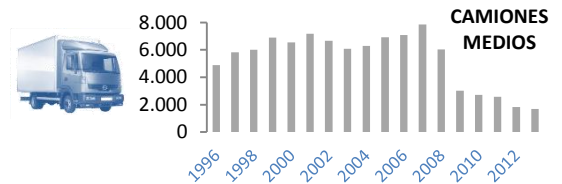
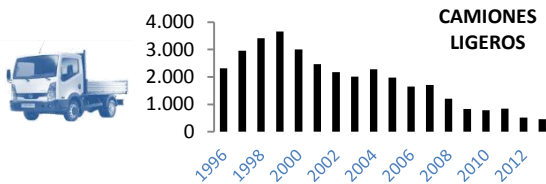
Veh. Industriales. Volumen



AnfacResearch sobre datos DGT/IEA

- Sólo los tractocamiones mantienen un volumen apreciable de matriculaciones, aunque también siguen cayendo. El resto de segmentos de VI han registrado en 2012-

2013 cifras prácticamente insignificantes, especialmente los camiones ligeros (aprox. 500 unidades en 2013).



AnfacResearch sobre datos DGT/IEA

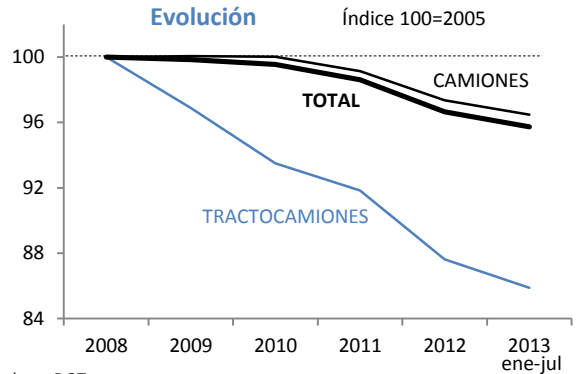
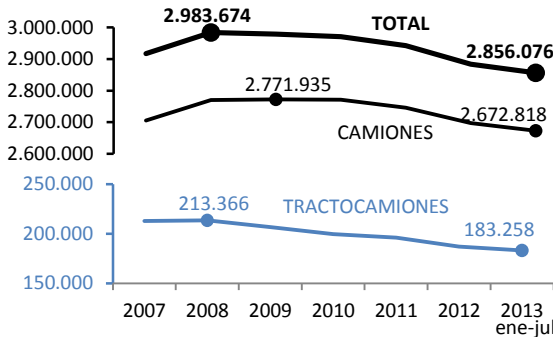
- No obstante, las actuales previsiones macro apuntan a un aumento del PIB a corto y medio plazo, con la exportación como uno de los vectores clave para el crecimiento. En este escenario sería fundamental la eliminación o reducción de obstáculos financieros.

La recuperación del PIB debe animar el transporte y la demanda de vehículos industriales. El crédito será la asignatura pendiente para este mercado

El parque

La crisis está destruyendo parque de camiones ...

Volumen

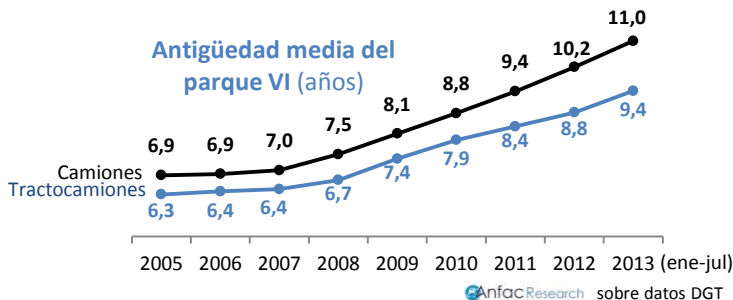


AnfacResearch sobre datos DGT

La disminución del parque español de vehículos industriales desde 2008 se puede cifrar en torno a 130.000 unidades. Una cuarta parte de esta pérdida correspondería

a tractocamiones, cuyo volumen de parque ha caído un 14%, y el resto a camiones ligeros, medios y pesados, que acumulan una caída del 1,2%.

... y además lo está envejeciendo rápidamente.



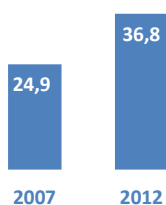
AnfacResearch sobre datos DGT

La crisis ha elevado entre un 50 y un 60% la edad promedio del parque español de VI

Con una presencia cada vez mayor en el parque, y dada su menor fiabilidad, los vehículos más viejos se están concentrando en los tráficos intra e intermunicipales, donde la proporción de vehículos de más de

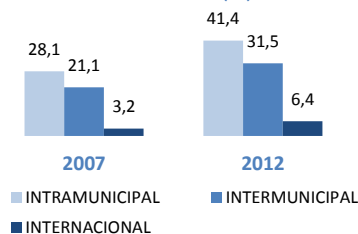
10 años ha pasado de un 49,2% en 2007 a un 72,9% en 2012. El número de camiones con más de 15 años es también llamativo (18% del parque 2012) y realizan un 15% del tráfico intramunicipal.

Proporción autorizaciones transporte VI > 10 años (%)



Fuente: M.Fomento

Proporción operaciones VI > 10 años (%)



Fuente: M.Fomento

Actualmente más del 41% del transporte de mercancías intramunicipal lo realizan camiones con más de 10 años; en 2007, sólo el 28%.

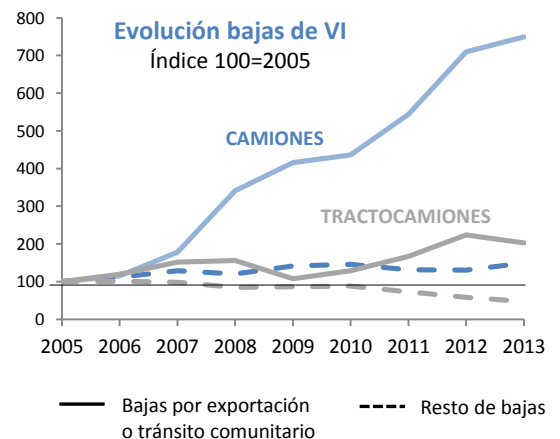
En los años de crisis se ha exportado un 6% del parque de vehículos industriales



AnfacResearch sobre datos DGT

- A la destrucción de parque por falta de renovación se ha sumado la exportación de un porcentaje importante del parque. Desde 2008 se ha producido un fuerte incremento de las bajas por exportación y tránsito comunitario, acumulando más de 160.000 unidades, principalmente camiones, en el período 2008-2013, lo que supone casi el 6% del parque actual de vehículos industriales.

- En el segmento de obras, el hundimiento de la demanda de construcción y obra pública ha impulsado una mayor internacionalización de la actividad. La flota de vehículos ha acompañado este desplazamiento, desapareciendo del parque español y matriculándose en el país de trabajo.
- En otros sectores y segmentos la exportación de camiones usados ha sido simplemente consecuencia de la menor demanda de transporte y de la desaparición de numerosas empresas.

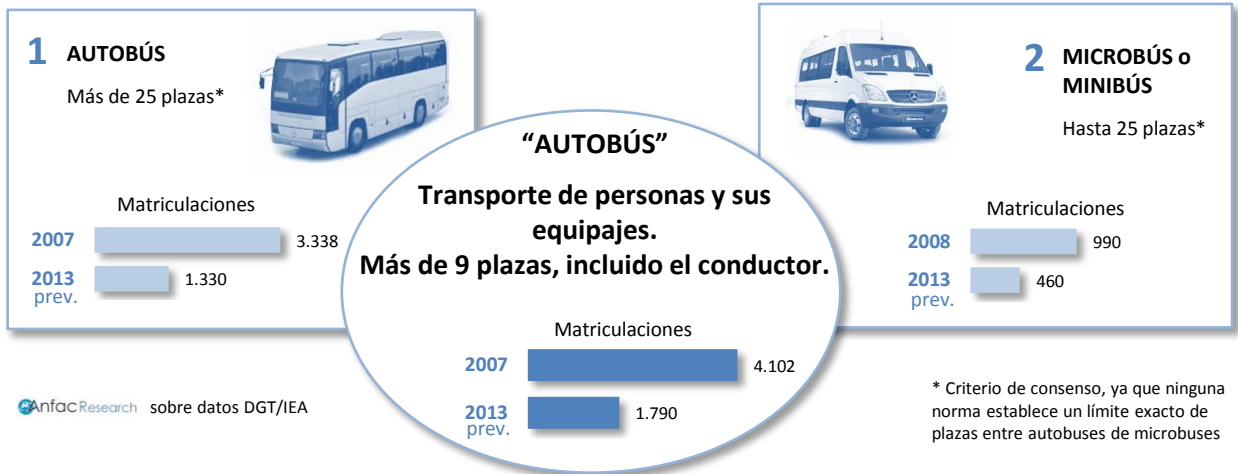


AnfacResearch sobre datos DGT

- La acumulación de camiones viejos y la exportación de un porcentaje significativo de los jóvenes han generado un déficit de equipamiento de transporte que acelerará la recuperación de este mercado en cuanto la actividad económica y la demanda de transporte lo requieran.
- Con las previsiones macro mayoritarias, que apuntan a crecimientos positivos del PIB ya a finales de este año, los primeros meses de 2014 deberían mostrar signos claros de esta recuperación.

Se prevé que el mercado de camiones crezca ya en 2014

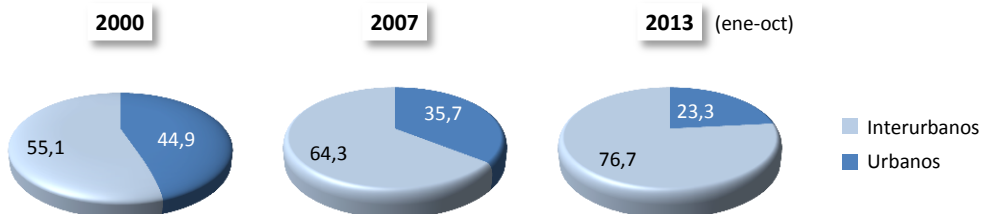
2 Los autobuses



AnfacResearch sobre datos DGT/IEA

La estructura de la demanda de autobuses

% matriculación autobuses según tipo

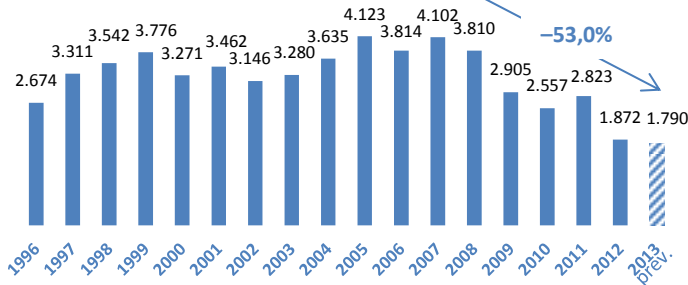


AnfacResearch sobre datos DGT/IEA

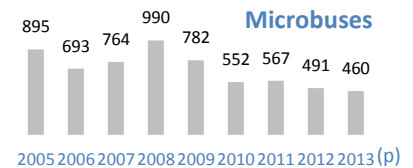
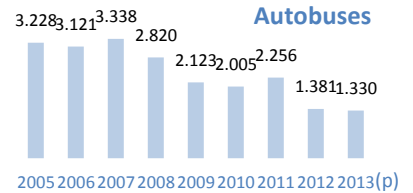
- Dentro de los autobuses, que constituyen el segmento mayoritario, los de tipo interurbano han ganado cuota progresivamente en los últimos años y ya superan las tres cuartas partes del mercado, con alrededor de 1.000 unidades previstas en 2013.
- La fuerte disminución del mercado de autobuses urbanos, que en 2013 difícilmente alcanzará las 300 unidades, se explica sobre todo por la importante reducción de inversiones públicas, en particular de los Ayuntamientos, que constituyen su principal núcleo de clientes.

El mercado de autobuses comenzó a descender a partir de 2009, pero no tanto como el de vehículos industriales

Matriculaciones Autobuses y Microbuses

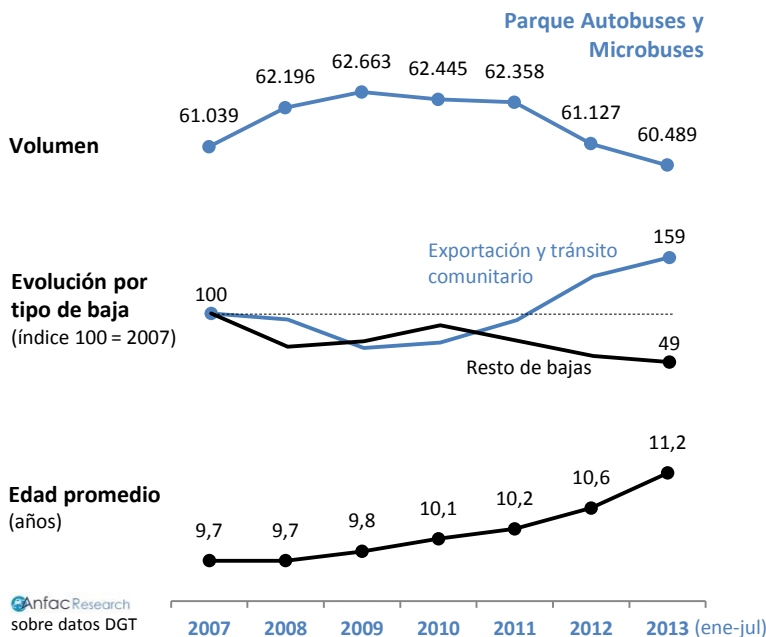


AnfacResearch sobre datos DGT/IEA



- La matriculación de microbuses ha caído menos (53,5% desde su nivel máximo en 2008), aunque se mantiene en cifras muy reducidas. Los autobuses han descendido un 60,2% desde 2007.

La crisis también está destruyendo y envejeciendo el parque de autobuses



Desde 2009 nuestro parque ha perdido más de 3.000 autobuses ...

... gran parte de ellos por exportación, que han crecido casi un 60%.

La antigüedad media del parque ha aumentado en 1,5 años desde 2008

- En el caso de los autobuses, la superación de la crisis parece más alejada en el tiempo y además en el segmento urbano seguirá pesando la reducción estructural del gasto público local, por lo que probablemente 2014 seguirá siendo un año claramente negativo para este mercado .