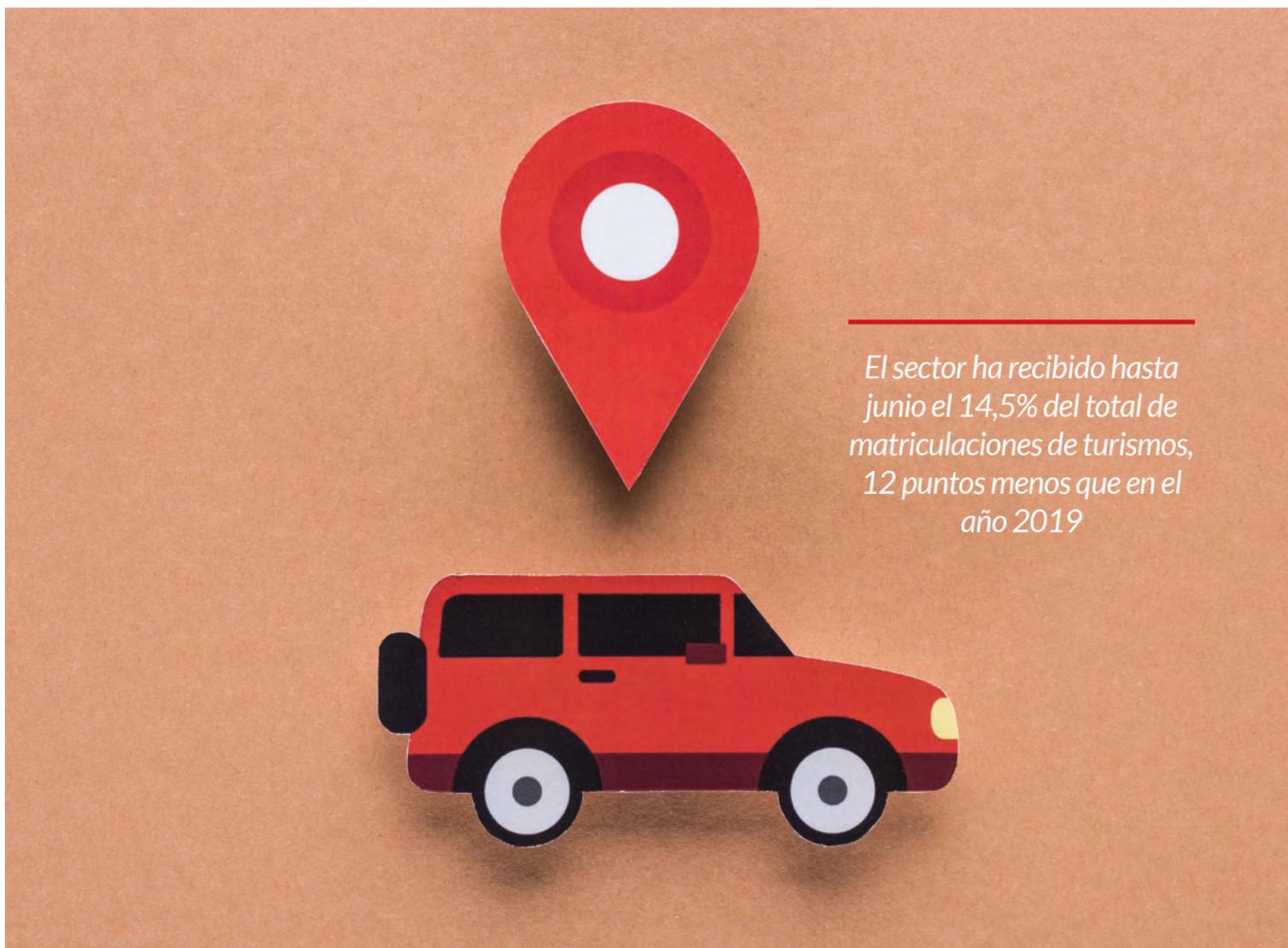


FIRMA LA MITAD DE MATRICULACIONES QUE HACE UN AÑO

EL ALQUILER PIDE CON DESESPERACIÓN QUE LAS MARCAS CUMPLAN CON EL 20% DE CUOTA DE MERCADO QUE LES CORRESPONDE



El rent a car afronta el verano con optimismo, pero también con preocupación. Sus previsiones son ir cerrando el gap con el récord de 2019, quedándose entre un 20% y un 25% por debajo, lo cual llena de esperanza a un sector que lleva dos años muy duros. Sin embargo, la falta de coches, que podría situarse en un déficit de 200.000 unidades, encarecerá mucho su actividad pues se asegura que, de una forma u otra, obtendrán los coches por otros canales. Pero piden *fair play* a los fabricantes: quieren que el recorte se aplique por igual a los tres canales y ellos mantengan la cuota media de matriculaciones que vienen recibiendo en los últimos años.

Las empresas de alquiler ven este verano con esperanza y mucha preocupación, ya que la falta de coches está lastrando lo que podría ser la recta final de la recuperación del sector. Los datos de matriculaciones son elocuentes. De media, las de turismos descienden un 14,3%, los adquiridos por el renting bajan el 12,6% (incluyendo comerciales y turismos según cifras de la Asociación Española de Renting) y las compras de turismos del rent a car se desploman un 48,3%, con 59.035 unidades frente a las 114.085 del primer semestre del pasado año o las 182.095 del de 2019. Muy lejos de lo que necesita este negocio para cubrir la demanda prevista.

Así, el alquiler no puede disfrutar de sus momentos dulces. «La Semana Santa tuvo un buen comportamiento, como se constata en los datos de turismo», expone Juan Luis Barahona, presidente de Feneval, Federación Nacional de Vehículos de Alquiler. A principio de año, las empresas barajaban la recuperación de una demanda similar a la de 2019. Sin duda, esperaban un punto de inflexión de cara a una muy probable recuperación del sector turístico en España tras dos años de parón por la Covid. De hecho, en Semana Santa se programaron 57.376 vuelos, solo un 10% por debajo de la Semana Santa de 2019 (63.446).

Según la Secretaría de Estado de Turismo, el turismo ya empleaba en marzo a 2,4 millones de trabajadores, más que

en 2019. La pasada Semana Santa fue un buen preludio de cómo este verano puede entrar en una cierta normalidad para el sector del alquiler.

Pero la guerra de Ucrania en febrero llenaba de zozobra al sector y con razón, ya que produjo una bajada en las reservas. Sin embargo, «pasadas unas semanas se recuperó este bache de caída», explica Barahona. Ahora bien, si el conflicto armado de Putin no parecía aguar la fiesta al rent a car español, sí lo hizo la falta de vehículos: «Las empresas no han podido vender en Semana Santa lo deseable. Si se hubiese tenido una flota óptima, se hubiera atendido a más turistas», señala.

A la falta de coches se suma un segundo bache en el camino: el incremento de costes que merma los márgenes de un sector debilitado fuertemente por la pandemia y las consiguientes restricciones a la movilidad, especialmente la internacional, aunque el miedo al transporte público jugó a su favor por la parte del cliente nacional.

Las alquiladoras tuvieron que hacer en Semana Santa mayores movimientos de vehículos para ajustar al máximo la flota a la demanda y han tenido que abonar más dinero por los fletes como consecuencia

de un aumento del coste del transporte por el encarecimiento del gasoil, pero también por el paro de muchos camiones en el primer trimestre del año.

No ha sido el único hándicap. La falta de coches ha encarecido la adquisición de la flota, pues para poder cumplir con sus clientes las empresas han tenido que importar unidades e incluso comprarlas de segunda mano, sumado a las muchas que decidieron en verano del año pasado deshacerse de sus coches, manteniéndolos inactivos varios meses con el consiguiente coste, explica Barahona.

Y cuando ha sido posible, ampliando el periodo de buyback. Algunas marcas que no han cumplido con los compromisos de entrega de los vehículos con el sector, han accedido, con desgana, a alargar el contrato de devolución para paliar un roto que está haciendo mucho daño al sector: «El alquiler no quiere un trato especial, solo pide a las marcas que cumplan con el 20% de la cuota de matriculaciones que han mantenido los últimos años». Pero mucho se temen que el gap entre ese 20% y lo que los fabricantes les conceden seguirá alto, poniendo al sector en serios apuros de cara al verano. A junio solo se había tocado el 14,5% en el caso de los turismos.

Juan Luis Barahona, presidente de la patronal Feneval, cifra en unos 200.000 el déficit de coches en el pico máximo de agosto

Turismo nacional y de interior

El turismo de interior funcionó muy bien durante Semana Santa, aunque hay que tener en cuenta que es el tradicional en este periodo. El interior, el norte, la costa y sobre todo Baleares y Canarias

MATRICULACIONES TURISMOS RAC SOBRE EL MERCADO TOTAL (ENERO-JUNIO)

	RAC	MERCADO	PESO RAC%
2022	59.039	407.757	14,48
2021	114.085	456.832	24,97
2020	57.117	339.853	16,81
2019	182.095	692.472	26,30
2018	186.211	732.671	25,42
2017	175.722	667.494	26,33
2016	161.186	623.234	25,86
2015	140.799	555.222	25,36
2014	126.248	454.942	27,75
Media periodo	133.611	543.831	24,39

FUENTE: Elaboración propia con datos MSI y Faconauto



registraron ocupaciones turísticas de entre el 80% y el 100%, en parte gracias, según Exceltur, a la recuperación de esa demanda nacional, que en el segundo trimestre ya estaría en niveles precrisis. En cuanto al turismo extranjero, también fue bien en Semana Santa. La llegada de británicos superó en un 12% las cifras prepandemia para las mismas fechas, pero también los daneses (+42%), suecos (36%) y alemanes (31%), con datos del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

La falta de flota tensiona el verano

El optimismo de Semana Santa se ha contagiado de cara al verano. En el sector indican que se demostró que hay ganas de viaje, lo que les induce a pensar que continuará en la temporada estival. Aena y otros organismos sitúan el volumen de turistas entre un 75% y un 80% respecto al verano de 2019, un año récord. Eso supondría que este año visitarían España entre 65 y 70 millones de extranjero.

Pero si la demanda va viento en popa, la oferta de vehículos puede amargar la fiesta de la recuperación al alquiler. Por este motivo, desde Feneval han multiplicado las conversaciones con los fabricantes para tener visibilidad sobre los plazos de entrega y poder planificar las compras, asegurando la disponibilidad de coches y el poder satisfacer a sus clientes, dicen. Barahona repite una y otra vez un mensaje muy claro para la industria del automóvil: «Pedimos a los fabricantes que mantengan el porcentaje del 20% de las ventas a los rent a car».

Con los datos a junio, las perspectivas no son buenas y se teme que la flota se vaya a quedar por debajo de la mitad de los vehículos que les correspondería por cuota. Por ello, este verano las empresas han mantenido, entre otras estrategias, la renegociación de los contratos de *buyback* con los fabricantes para tener los coches hasta 10 meses o más, además de retrasar el *defleeting* (la venta de flota) –en especial las primeras entregas de diciembre del año pasado o principios de este–, asumiendo un coste financiero relevante al retener vehículos en flota más tiempo de lo normal. Asimismo, muchas compañías están buscando comprar de manera puntual a través de canales alternativos como la importación, la segunda mano y las adquisiciones de unidades en las mismas condiciones que el canal de particulares.

La realidad es que las perspectivas no son halagüeñas. Barahona las resume

VISITANTES EXTRANJEROS EN ESPAÑA

2022*	22.744.757
2021	31.180.802
2020	18.933.103
2019	83.509.153
2018	82.808.413
2017	81.868.522
2016	75.315.008
2015	68.153.673
2014	64.938.945
2013	60.675.489
2012	57.464.496
2011	56.176.884
2010	52.676.973
2009	52.177.640
2008	57.192.014
2007	58.665.504
2006	58.004.462
2005	55.913.778
2004	52.429.832
2003	50.853.815
2002	50.330.623
2001	48.565.344
2000	46.402.926
1999	45.440.000
1998	41.892.000
1997	39.553.000
1996	34.027.000

FUENTE: INE

diciendo que desconocen cuándo se recuperará la normalidad en el suministro de coches. La información que maneja Feneval y las empresas del alquiler es que los propios fabricantes tienen incertidumbre en el suministro de chips y otras materias primas a las factorías de automóviles. El sector empieza a descontar que podría alargarse más de lo previsto, hasta 2023, sobre todo por la guerra entre Rusia y Ucrania, que está afectando a la falta de piezas que vienen de esos países.

Por tanto, en este verano, como ya pasase en el anterior de 2021, se verán dificultades para poder alquilar. Por eso, desde la patronal se lanza un segundo mensaje, en esta ocasión con destino a los clientes: conviene reservar con antelación, lo que facilitará al sector una mayor previsión de la demanda por destinos y fechas, asegurando coches a los usuarios



Aena y otros organismos dedicados al turismo sitúan entre un 75% y un 80% el volumen de turistas que va a llegar este verano respecto a 2019, un año récord. Esas cifras supondrían que en este 2022 visitarían nuestro país entre 65 y 70 millones de extranjeros

gracias a una gestión más eficaz de la flota. Barahona asegura que los clientes que hayan reservado coche no tendrán problemas, pero sí los que hayan dejado para el final la decisión de alquiler, que en el mejor de los casos será renunciar al tipo de coche que les gustaría o, en el peor, que no puedan conseguir ninguno.

Un gap de 200.000 unidades

Todo ello llena de pesimismo al sector. «En verano seguirá el gap entre el ideal de vehículos y los que tendremos», afirma Barahona, que a continuación matiza que el sector cubrirá la escasez de flota con todos los cauces a su alcance. Estima entre 100.000 y 200.000 la carencia de unidades este verano, aunque eso no significa que faltarán en su totalidad, pues se está supliendo la menor oferta con los canales alternativos.



Y explica estos cálculos, pues no hay cifras exactas. De momento, hacia verano el alquiler contará con una flota de entre 430.000 y 450.000 vehículos. En 2019, en el pico de agosto se contabilizaron 820.000. Ahora bien, se prevé que la demanda este verano sea un 20% inferior, casi 200.000 coches menos, lo que significa que en el momento álgido, el sector debería contar con unas 650.000 unidades. De ahí ese gap

de 200.000. La capacidad para adquirir unidades en canales alternativos puede hacer que la falta real pueda reducirse, de ahí que Barahona maneje esa previsión de entre 100.000 y 200.000 coches.

Diferencias con la Semana Santa

Si el comportamiento de Semana Santa fue bueno para el sector, mejor debería ser en verano. Eso es así porque las mini-

vacaciones de primavera generan sobre todo un turismo nacional que demanda menos coches de alquiler, frente al periodo estival donde se pueden concentrar en dos meses el 30% de los visitantes de todo el año. Lo que significa que el gap de Semana Santa puede suponer la mitad o menos del que se va a sufrir entre los meses de julio y agosto.

Combustible e inflación

La situación económica juega en contra del alquiler pero, paradójicamente, también a favor. La guerra puede mermar la llegada de turistas alemanes más que de otras nacionalidades, como los ingleses, aunque en Semana Santa ambos mercados de origen superaron las cifras prepandemia. Pero es una incertidumbre que dificulta la gestión de las flotas por el efecto que tiene en determinadas zonas de costa, en especial Baleares (con predominio alemán) o Canarias (con mayor peso británico).

En contra también pesa la inflación galopante agudizada por el conflicto bélico en el este de Europa. Aunque desde el sector barajan la hipótesis, contrastada en Semana Santa, de que las ganas de viajar son muchas, por lo que la merma de poder adquisitivo no reducirá el número de visitantes, aunque sí los días de vacaciones.

Aunque lo que resulta claramente negativo tiene también una parte positiva en estos momentos de carencia de vehículos. Y es que los periodos de alquiler más cortos permiten cubrir la demanda de un mayor número de usuarios, paliando así la escasez de coches.

RANKING TURISMOS RAC POR MARCAS

(Enero-junio 2022)

Marca	Matric.	% aa	Marca	Matric.	% aa	Marca	Matric.	% aa
Seat	7.455	-54,56%	LYNK&CO	810	4.400,00%	Jaguar	22	-63,33%
Volkswagen	5.927	-45,29%	BMW	756	-72,03%	Maxus	20	0,00%
Peugeot	5.802	-39,59%	Nissan	592	-56,34%	Volvo	20	-98,11%
Citroën	5.140	-38,40%	DS	550	6,18%	Subaru	18	-92,24%
Hyundai	5.021	-15,88%	Mitsubishi	421	426,25%	Maserati	17	0,00%
Toyota	4.306	6,98%	Ford	289	-82,23%	Honda	14	-78,46%
Opel	4.112	-35,34%	Suzuki	288	-54,79%	Alpine	12	0,00%
Renault	3.769	-36,97%	Mazda	166	-45,39%	Lexus	12	-92,16%
Kia	2.832	-57,62%	MINI	163	-65,39%	Ferrari	7	133,33%
Audi	2.584	-51,84%	Alfa Romeo	150	38,89%	Ssangyong	7	-93,33%
Fiat	2.327	-80,88%	Tesla	112	0,00%	Lamborghini	6	0,00%
Mercedes	1.335	-72,89%	Land Rover	84	23,53%	DFSK	4	-55,56%
Skoda	1.017	-75,62%	Smart	74	-53,46%	Bentley	2	100,00%
MG	943	0,00%	Porsche	47	161,11%	McLaren	2	0,00%
Dacia	873	159,82%	Mobilize	40	0,00%			
Jeep	867	-53,54%	Cupra	23	-97,33%			
						Total	59.039	-48,19%