

VALOR RESIDUAL

EL COCHE ELÉCTRICO SE DESINFLA EN EL MERCADO DE SEGUNDA MANO

La compra de coches eléctricos de segunda mano ha sufrido un desplome que ronda el 15% en el primer tercio del año, rompiendo los crecimientos de ejercicios anteriores. Varias son las causas que explican este descenso, aunque se podría tratar de una caída pasajera debido a las pocas unidades del mercado y su antigüedad, a los altos precios y a la desconfianza que despiertan entre los clientes.

ENRIQUE SAN JUAN



LOS ELÉCTRICOS, A PIE CAMBIADO

El mercado de VO crece en los primeros meses del año, a la par que el de híbridos y PHEV, pero no el de los 100% eléctricos.



Empecemos por los datos. Las ventas de coches eléctricos de segunda mano se han desplomado un 15,5% en el primer cuatrimestre de 2023, según la patronal de los compraventas Ancove con datos de MSI, coincidentes con el descenso del 13% para el primer trimestre que reportaba Ganvam con datos de Coches.net, lo que supone un cambio de tendencia en el interés que venían despertando los eléctricos entre los compradores de vehículos usados. En 2021 las transacciones se duplicaron, aunque con volúmenes irrisorios, 10.285 turismos; y en 2022 crecieron un 16,5%, mientras el mercado de ocasión descendía en el año un 5,6%. Pero 2023 arranca con descensos, pues entre enero y abril se han vendido, según MSI, 3.540 turismos eléctricos, frente a los 4.138 del primer tercio de 2022, en un mercado de segunda mano que crece en el presente año un 2,6%. El resto de los vehículos verdes no ha seguido la misma senda: los híbridos de gasolina aumentan las entregas en el primer cuatrimestre un 50% (15.768 turismos) y los híbridos enchufables (4.574 turismos), considerados como coches, aumentan las ventas un 14,1%, aunque con ciertos altibajos mensuales. Ni qué decir, que si bajan las compras, el valor residual de este tipo de motorizaciones se resentirá.

Las asociaciones de comerciantes del

mercado de segunda mano como Ancove (Asociación Nacional de Comerciantes de Vehículos) y Ganvam consideran que para que el eléctrico eche raíces es imprescindible un mercado de segunda mano que cierre el ciclo de vida del vehículo, como pasa con los de combustión. Nadie compraría un vehículo que luego no pueda revender cuando quiera sustituirlo en un futuro y, en este sentido, la caída de las ventas en lo que va de curso es un motivo de preocupación. Por ello, consideran que la decisión del Gobierno de incluir ayudas para los seminuevos, los de menos de doce meses en el Plan Moves III, es un gran avance, aunque insuficiente, por lo que entienden que debería ampliarse al menos a los de 36 meses.

Unas ayudas que contribuirán a paliar el precio de los eléctricos de segunda mano, uno de los elementos más disuasorios para que arranque el mercado de ocasión; y los seminuevos son proporcionalmente muy caros. De momento, se parte del diferencial

Las ventas de eléctricos de segunda mano se han reducido un 15% en el primer cuatrimestre del año, pero los precios han subido un 13%

Reportaje Valor residual de los vehículos eléctricos

en los precios de las unidades nuevas que, según los datos de MSI, son de media 34.595 euros, y en el caso de los eléctricos se eleva a los 45.841 euros y 55.695 euros para los híbridos enchufables.

Marius Burgstaller, director de Desarrollo de Negocio de DAT Automóvil Ibérica, señala que hace años que ofrecen datos del valor residual del eléctrico y están dentro de la asociación Aedive en defensa de este tipo de motorización. Sin embargo, reconoce que son «muy conservadores» con el residual y alerta de que a final de año se han producido ciertos factores que juegan en su contra. Así, apunta una caída de las ventas en China, el primer mercado y productor de estos coches del mundo; la retirada de las ayudas públicas de ciertos países y una pérdida de peso de los eléctricos en los mercados nórdicos –con diferencia donde mayor penetración tienen–.

La batería es otro factor que también juega en contra de la valoración residual de estos coches. «Antes en DAT sólo teníamos que valorar el coche, ahora tenemos que valorar el coche y la batería», remarca Burgstaller, y matiza que en cada caso la vida cotidiana marca mucho el valor; en especial cómo se hayan hecho las cargas. Sin embargo, existen talleres homologados que analizan el estado real de la batería de cada coche y, para sorpresa, confiesa que está algo mejor de lo esperado. Considera que si se extendiese



José Luis Gata, director de Desarrollo de Negocio de Solera, asegura que “los vehículos eléctricos dependen mucho de las baterías, hay que empezar a verlos como un móvil”

la prueba antes de comprar los coches y los futuros clientes lo tuviesen como práctica habitual, el valor residual de los eléctricos de segunda mano se elevaría. Pero la batería no es el único factor que determina el valor residual de un eléctrico; también el software pesa, dice el directivo.

DAT Ibérica ha realizado un análisis sobre el comportamiento de los precios en los vehículos eléctricos y empieza advirtiendo de que dada la reciente aparición de estos sistemas de propulsión, establecer los valores residuales

es una tarea compleja, cuanto menos, debido a que los eléctricos usados se hallan en un periodo de surgimiento y los datos de referencia son difíciles de encontrar dada su escasez.

Pero tras el análisis sobre su valor residual, DAT ha comprobado que no han conservado tan bien su valor como sí lo hacen los vehículos de combustión interna en estos últimos diez años. A modo de ejemplo, analiza la evolución de un sedán medio de tres años y concluye que se depreció aproximadamente un 39% en los modelos de combustión interna, mientras que siendo un vehículo eléctrico (con excepción de Tesla) su depreciación es del 52%.

Aun así, desde DAT observan que este dato ha empezado a cambiar y que los valores de los eléctricos han alcanzado casi la

paridad con sus homólogos de gasolina. E, incluso, que en 2021 el valor residual había superado a los modelos diésel y se equiparaban a los gasolina. En 2022 el valor residual de un eléctrico se sitúa dos puntos por debajo de un gasolina y dos puntos por encima de un diésel.

Entre los factores que apuntan a este movimiento positivo en los valores residuales, DAT destaca la mayor autonomía y que los fabricantes ya trabajan para ofrecer modelos con 500 kilómetros; la mayor variedad de gama con nuevos modelos en el mercado; las ayudas

Precio vehículo nuevo en función de su motorización

DIÉSEL	ELÉCTRICO	GASOLINA	HÍBRIDOS	PHEV	RESTO
42.842 €	45.841 €	29.204 €	35.337 €	55.695 €	18.325 €
MEDIA 34.595 €					

RADIOGRAFÍA DEL MERCADO DE VO ELÉCTRICO

El mercado de los eléctricos de ocasión se caracteriza, en lo que va de año, por una bajada de las ventas y una subida de los precios, algo que está, sin duda, relacionado. Según la patronal de los compraventas An-cove, con datos de MSI, en el primer cuatrimestre de este año se transfirieron 3.544 turismos eléctricos, lo que supone 648 menos que en el mismo periodo del año pasado, con un descenso del 15,5%.

El informe de Coches.net-Ganvam con datos del primer trimestre cuantifica el descenso en un 13%, con la principal caída en las franjas de los seminuevos de menos de 12 meses, de los que se han vendido un 35% menos respecto a 2022, y los de menos de tres años, que han descendido un 21%. El cliente está fijándose en las unidades más antiguas y por tanto más baratas, pues los modelos entre tres y cinco años han incrementado sus ventas un 50%. No obstante, los más jóvenes de menos de tres años siguen siendo los más demandados, con el 84% del mercado.

Por lo que al precio se refiere, en el primer trimestre se pagaron de media a 35.876 euros, un 12,8% más que en el mismo periodo de hace una año, según Coches.net. Un precio que varía considerablemente en cada comunidad autónoma, con un valor máximo de 43.263 euros en el País Vasco y uno mínimo de 30.486

euros en Galicia. No obstante, conviene advertir de que las estadísticas son poco fiables, pues hablamos de muy pocos coches por comunidad autónoma, especialmente si se tiene en cuenta que se concentran en la Comunidad de Madrid y en Cataluña. Así, la compra de uno o dos coches más caros, por ejemplo Tesla en su gama más alta, puede distorsionar la estadística de precios y el porcentaje de crecimiento. Lo que explica que haya repuntes de un 46% en Asturias o caídas del 12% en Cataluña.

Un incremento de precios que podría justificar en parte la caída de las ventas en lo que va de año, a pesar de que la oferta de eléctricos se ha incrementado un 3% en el año, como confirma José Manuel López, de MSI, que apunta que las compras de las empresas de subastas de coches eléctricos de segunda mano, donde se suministran muchos compraventas, han aumentado un 13%. Sin embargo, las compras se han concentrado en los coches más viejos, los de 6 a 10 años, y se ha generado menos disponibilidad de los más nuevos. Respecto al kilometraje medio, Coches.net informa que la oferta de los de menos de 20.000 kilómetros se redujo un 29% y la de 80.000 a 100.000 cayó un 22%. Los incrementos se produjeron, pues, en las franjas intermedias, en especial los de 40.000 a 80.000, que han duplicado la disponibilidad en el mercado.

Por modelos, el informe de Coches.net señala al Renault Zoe como líder de ventas en el primer trimestre del año con 369 unidades, aunque desciende un 28% respecto al mismo periodo de 2022. El segundo es el Smart ForTwo con 248 (-20%) y tercero el BMW i3 con 179 (-16%). El ranking de los diez modelos más vendidos lo completan el Tesla Model 3 (137 unidades); el Smart Forfour (64); el Renault Mégane E-Tech (63) y comparten la última posición el Cupra Born y el Tesla Model S, con 61 unidades cada uno.

UN MERCADO MUY VOLÁTIL
En lo que va de año se han vendido menos vehículos de propulsión eléctrica y sus precios se han incrementado de una manera apreciable en los primeros meses.



PRECIO DEL ELÉCTRICO DE OCASIÓN POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS

(Primer trimestre 2023)

CCAA	PRECIO	
	En euros	Variación interanual %
Andalucía	36.642	25,5
Aragón	30.984	3,0
Asturias (Principado)	41.276	46,2
Baleares	34.682	11,1
Canarias	33.775	-5,9
Cantabria	31.238	4,3
Castilla-La Mancha	32.948	4,0
Castilla y León	31.691	3,1
Cataluña	36.053	11,8

CCAA	PRECIO	
	En euros	Variación interanual %
Extremadura	31.937	22,1
Galicia	30.486	13,7
La Rioja	31.318	4,0
Madrid	35.266	12,3
Murcia (Región)	39.294	22,5
Navarra (Comunidad Foral)	40.500	63,6
País Vasco	43.263	37,1
Valenciana (Comunidad)	38.649	11,9
Media nacional	35.876	12,8

FUENTE: Coches.net/Ganvam

**Marius Burgstaller,
director de Desarrollo de
Negocio, afirma que en DAT
Ibérica "no sólo nos
encargamos de valorar los
vehículos, también lo
hacemos de las baterías"**

gubernamentales y, finalmente, la presión normativa por una clara apuesta por la movilidad sostenible. No obstante, Burgstaller indica como diferencial en el valor residual de los eléctricos la tecnología empleada en la batería. En este sentido, afecta en contra de las primeras generaciones la imposibilidad en muchos modelos de cargas rápidas, pero también se ha de evaluar los materiales utilizados en su construcción, la posibilidad de reparación de las células de las baterías o los ciclos de carga estimados. En contra del valor residual, DAT menciona la escasez de los puntos de carga, especialmente los de carga rápida, y el precio, que a pesar de las ayudas públicas sigue manteniendo un diferencial muy amplio con los modelos homologables de combustión.

Obsolescencia muy rápida

José Luis Gata, director de Desarrollo de Negocio de Solera, insiste en que la rápida evolución de la tecnología juega a favor de los eléctricos, pero en contra de su valor en el mercado de segunda mano. Y remarca que no sólo pesa la evolución del desarrollo tecnológico de las baterías, también en el ordenador de a bordo, que se queda desfasado en cuestión de años, incluso de meses. Y en la mayoría de los casos no interesa económicamente la compra de baterías de recambio (especialmente si no hay la posibilidad de adaptar al coche nuevas versiones que aporten más autonomía y más eficiencia) ni abordar un nuevo software. «El coche



eléctrico, por la dependencia de la batería, hay que verlo como si fuese un móvil, que cuando la batería empieza a dar problemas se cambia", declara Gata. E insiste en que se puede mejorar la vida de la batería cambiando las células, aunque está por ver si el coste compensa.

Porque el coste es un serio hándicap en el mercado de ocasión. En este sentido, Gata recuerda que este mercado es más propenso a clientes con menor poder adquisitivo que no pueden afrontar los precios actuales de los coches de segunda mano eléctricos, al menos los que tecnológicamente puedan interesar.

En definitiva, como apunta Burgstaller, los de la primera generación tienen problemas de carga y la autonomía es muy limitada. Además, remarca Gata, el cliente español suele comprar un coche para una vida relativamente larga, por lo que la obsolescencia de esas unidades hace que muchos compradores no se decanten por un modelo eléctrico. Solo la necesidad de circular por Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) con restricciones se convierte en un motivo poderoso para adquirir estos coches.

Juan Luis Barahona, presidente de la patronal de las empresas de alquiler,



VENTAS TURISMOS ELECTRIFICADOS DE SEGUNDA MANO

2022	Eléctricos	Hib. Gasolina	Hib. Gas. Ench.
Enero	775	2.529	772
Febrero	1.076	2.813	931
Marzo	1.216	3.218	1.114
Abril	1.125	2.258	1.325
Mayo	1.125	3.146	1.091
Junio	1.156	3.338	1.212
Julio	1.043	3.383	1.091
Agosto	751	2.861	917
Septiembre	735	3.152	988
Octubre	952	3.632	1.003
Noviembre	1.041	3.785	1.152
Diciembre	1.166	4.485	1.618

2023	Eléctricos	Hib. Gasolina	Hib. Gas. Ench.
Enero	703	3523	1104
Febrero	890	4027	1210
Marzo	1027	4706	1299
Abril	924	3745	951

LOS ELÉCTRICOS DE CIERTA EDAD, CON POCO RECORRIDO EN ESPAÑA

En nuestro país, la adquisición de un coche es para plazos de tiempo largos, y la rapidez con la que los eléctricos se quedan "viejos" en cuanto a tecnología y, sobre todo, autonomía, hacen que tengan una complicada salida en el mercado de ocasión.

Feneval, insiste también en el hándicap que supone la obsolescencia tecnológica de estos coches para poder revenderlos a valores residuales aceptables. En este sentido, ni las propias marcas los quieren si se tiene en cuenta que huyen de la venta de los eléctricos a las alquiladoras mediante la fórmula de recompra o buy back. Y si lo hacen, el precio es mucho más elevado. En definitiva, dice, no hay mercado de segunda mano para estos modelos porque el comprador de segunda mano también quiere que el coche le dure muchos años.

En la actualidad, solo el 2% de la flota de alquiler es eléctrica, lo que supone un desequilibrio en el mercado de los seminuevos que se nutre especialmente de la reventa, generalmente por buy-back, de las empresas de rent a car que abastecen al mercado de segunda mano de unidades de menos de 12 meses.

MERCADO TURISMOS ELECTRIFICADOS DE SEGUNDA MANO. UNIDADES Y % VARIAC.

	Eléctricos		Híbrido Gasolina		Híbrido Gas. Enchufable		Total Mercado	
Total 2021	10.285	91,7%	35.388	48,2%	11.443	281,0%	1.989.662	9,0%
Total 2022	11.774	16,5%	38.944	9,8%	12.899	13,5%	1.885.553	5,6%
1º cuatrimestre 2023	3.540	-12,4%	15.768	44,7%	4.574	14,1%	604.725	2,6%
1º cuatrimestre 2022	4.138	0,5%	10.911	0,1%	4.077	0,7%	586.574	-5,3%