

EXPANSIÓN

¿Por qué hay que esperar hasta 10 meses por un auto nuevo?

Conforme los inventarios se agotaron, los concesionarios empezaron a generar listas de espera para cerrar ventas con una promesa de entrega de semanas. Pero las semanas se convirtieron en meses.

lun 22 agosto 2022 05:10 PM [Ivet Rodríguez @Ivet2R](#)

Comprar un auto nuevo se ha convertido en un ejercicio de paciencia. La mayoría de las marcas en México tienen listas de espera que van desde los 45 días y pueden llegar a los nueve meses. Con un poco de suerte puede haber entrega inmediata, pero este tipo de casos se han vuelto “la excepción a la regla”.

El que la mayoría de los clientes ahora tengan que esperar meses antes de poder estrenar su auto nuevo obedece a la suma de varios factores, una tormenta perfecta que inició con la escasez de chips a principios de 2021 y que continúa hasta ahora conforme nuevas disrupciones en las cadenas de suministro globales se han ido añadiendo a la ecuación.

No todo es culpa de los chips

Hoy, un vehículo llega a incorporar más de mil semiconductores, lo que, en medio de una escasez global de estos diminutos componentes, es un dolor de cabeza constante para la industria automotriz. Pero no es el único.

A principios de 2021 una tormenta invernal en Texas afectó el suministro de gas para las plantas de Norteamérica, ocasionando desabasto de resinas y plásticos. Un mes después, en marzo de 2021, un buque portacontenedores atorado en el canal de Suez, eje de la cadena mundial de suministros, desquició el tráfico marítimo durante semanas; mientras que el incendio de la planta de chips Renesas Electronics en Japón agravó el desabasto de semiconductores para las armadoras japonesas, que hasta entonces habían logrado sobrellevar mucho mejor el problema en comparación con la industria de Europa y Estados Unidos.

Los desajustes en la cadena de suministro continuaron durante 2021 y han empeorado en 2022. Nuevos confinamientos en China, tras la llegada de la variante ómicron, recrudecieron el desabasto de componentes electrónicos; mientras que la invasión rusa en Ucrania paralizó la producción de autopartes y vehículos en Europa. En marzo de este año, un terremoto y amenaza de tsunami en Japón obligó a algunas armadoras japonesas a cerrar plantas durante un par de semanas. Todos estos acontecimientos han desencadenado un caos que los fabricantes de vehículos y sus proveedores han tenido que aprender a manejar.

Este verano, nuevos brotes de Covid-19 en Asia han provocado nuevos cierres de plantas en Asia, ocasionando el desabasto de algunos componentes y el paro de algunas líneas de producción de vehículos, en consecuencia. “Cierra un proveedor en China y se para todo. Eso sigue siendo un problema”, dijo Guillermo Díaz, presidente de Toyota en México.

¿Cuánto tiempo hay que esperar?

Las listas de espera se hacen grandes en los escritorios de los concesionarios. “Es un *happy problem*: tenemos mucha demanda, pero las unidades nos llegan a cuentagotas”, explicó Eugenia Benavides, gerente de marca para SUV y nuevos productos de Ford en México.

Los inventarios prácticamente han desaparecido de los pisos de venta y las unidades que llegan se entregan a los clientes que ya las esperaban con varios meses de antelación. Hay quienes incluso tienen que esperar medio

año por su vehículo sin que los fabricantes puedan hacer mucho más. “Así como van llegando los chips, así es como se van produciendo los modelos y así se van entregando al mercado destino”, explica Benavides.

Mazda es otra marca que ha visto crecer sus listas de espera, de entre cinco y hasta 10 meses, conforme nuevas disrupciones surgen en Asia.

“Todos esperábamos que este 2022 fuera un año de bonanza, pero estamos viendo que es al revés, que este 2022 incluso va a ser más difícil que 2020 y que el 2021 por todo esto que está pasando. En 2020 tuvimos el Covid-19, pero teníamos inventarios y sobrevivimos. En 2021 aún teníamos la pandemia y empezó a romperse la cadena de suministro. Pero bueno, aun así creció la industria. En 2022 sigue habiendo Covid, la cadena de suministro está más golpeada y le agregas ahora la guerra. Entonces dices: ya no es una, ni dos, sino tres cosas”, dijo Miguel Barbeyto, presidente de Mazda en México.

Incluso ya en puerto, la distribución de los modelos a los concesionarios ha enfrentado obstáculos. “La logística es todo un tema. No solo falta personal en los puertos sino que también faltan choferes de madrinas para mover los vehículos a la frontera. En Estados Unidos, por ejemplo, no hay choferes, o porque tienen covid o porque renunciaron”, añadió Díaz.

¿Qué conviene más: preventa o lista de espera?

Conforme los inventarios se fueron agotando en los pisos de venta, los concesionarios empezaron a generar listas de espera para cerrar ventas con una promesa de entrega de dos semanas o tres semanas. Pero rápidamente, las semanas se convirtieron en meses, y los canales de comunicación se empezaron a saturar de comentarios de clientes ansiosos preguntando por sus autos.

Esto ha impulsado a las marcas a cambiar la estrategia. Toyota, por ejemplo, ahora se limita a decir a los clientes interesados por la versión híbrida de RAV4 que no hay inventario disponible, pero que serán notificados de cuando nuevas unidades lleguen a los pisos de venta.

“Nosotros ya no hacemos listas de espera para algunos modelos, como RAV4 híbrida. Ahora tenemos cuatro meses y nos estamos enfocando en abastecer a esos clientes. Una vez que hayamos entregado la última unidad comprometida podremos nuevamente reabrir una lista”, detalló Fernando Colmenero, gerente de comunicación de Toyota Motors Sales de México.

Otras marcas están realizando preventas de algunos lotes que las plantas confirman para el mercado mexicano. A principios de julio, Ford lanzó la preventa de las primeras 100 unidades de la versión top del eléctrico Mustang Mach-E. Suzuki, por su parte, realizó en agosto una nueva preventa de un nuevo lote de 1,300 unidades de su modelo todoterreno Jimny.

La mayor ventaja de comprar un modelo en una preventa es que, en principio, se trata de unidades que ya están asignadas al mercado mexicano, a diferencia de una lista de espera, que puede durar varios meses.

¿Cuándo habrá inventario de nuevo?

A casi dos años de que empezara la escasez global de semiconductores derivado de una explosión en la demanda de consolas, computadoras y teléfonos, pero también de antenas y torres para soportar un mayor despliegue de conectividad en medio del confinamiento, los fabricantes de vehículos siguen sin tener certeza de cuándo podrá estabilizarse el suministro de chips. “No hay un pronóstico claro sobre los chips; no sabemos cuántos le van a tocar a la industria automotriz”, dice Benavides.

Tampoco hay claridad sobre cuándo terminará la escasez de contenedores y buques. O de cuándo terminarán los paros de producción, los llamados *shutdown*, en Asia debido a nuevos brotes

Mientras que los fabricantes hacen actos de malabarismo para mantener todas las pelotas –las que ya están y las nuevas que les van cayendo– en el aire, nuevos pronósticos sobre volúmenes de producción y ventas surgen continuamente. La mayoría coincide en que no será en 2022 cuando la industria regrese a los niveles previos a la pandemia. **S&P Global Mobility** prevé que la guerra en Ucrania reducirá la producción mundial de vehículos ligeros hasta 2024.

La firma de investigación automotriz, anteriormente conocida como IHS Markit, rebajó en marzo su pronóstico de producción global de vehículos ligeros para 2022 en 2.6 millones de unidades, a 81.6 millones, desde los 92 millones producidos en 2019. Para 2023, la expectativa son 88.5 millones.