

La venta de coches de más de 10 años duplica las nuevas matriculaciones en Aragón

El envejecimiento de los vehículos en la comunidad sigue al alza y su antigüedad supera ya los 14 años | El retraso en las entregas, las dudas sobre el era eléctrica y la crisis demoran la compra de nuevos



Los usuarios apuestan por adquirir turismos más baratos, entre 10 y 15 años, por lo que se mantiene y sigue en circulación un parque que ya es antiguo de por sí. ÁNGEL DE CASTRO

Alfonso Tremul

Zaragoza | 07-08-22 | 07:01 | **Actualizado a las 11:26**

Hasta 18.465 turismos de más de 10 años, 13.407 turismos de más de 15 años y 8.334 nuevas matriculaciones. Estos son los datos en los que se mueve el **mercado aragonés** desde enero hasta julio de 2022. Los números son reveladores: **ya se vende el doble de turismos de más de 10 años que los nuevos matriculados.** Esto supone que se acelere, todavía más, **el envejecimiento del parque móvil.** De hecho, se lleva envejeciendo **de forma ininterrumpida desde 2007**, cuando, según Ideauto, la edad media en **España** era de ocho años. **Ahora, es de 13,5 y, en Aragón, es siete décimas superior (14,2).**

Detrás de estos números, hay **tres factores clave: la crisis de los microchips**, que provoca un aumento en el plazo de entrega de los vehículos; **la incertidumbre tecnológica en torno a la electrificación del parque móvil, y la crisis económica.**

Fuentes de la Asociación de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac), explican que «**como el parque móvil no se renueva, se sigue envejeciendo**». Ellos defienden que el comportamiento de este mercado está afectado a día de hoy por dos

incertidumbres: la económica y la tecnológica. La primera no es exclusiva del sector, pues la **inflación** y la subida de los costes es común a otros muchos sectores.

Una incógnita

Pero **la incertidumbre tecnológica sí que trae consigo una crisis específica para esta industria:** «Las administraciones no llegan a clarificar con determinación hacia qué tecnología avanzamos. **Aunque se está apostando por la electrificación, también hay que establecer las infraestructuras que le permitan al usuario cambiarse a un coche eléctrico con seguridad plena».**

Por eso, exigen «unas medidas plausibles» y no solo enfocadas a la electrificación, sino también a una renovación del parque que, de seguir así, «continuará con esta tendencia envejecimiento».

Por lo anterior, **«muchos usuarios retrasan la compra de vehículos».** Incluso los que se lanzan a comprarse uno, optan por uno de ocasión. **«Como los más baratos son de más de diez y quince años, te encuentras con que no hay una renovación del parque.** Por lo tanto, se mantiene y sigue en circulación un parque que ya es antiguo», argumentan.

José Antonio Mora, presidente de la Asociación de Talleres de Reparación de Vehículos de Zaragoza (Atarvez) coincide en esa incertidumbre tecnológica: **«La gente no está bien informada y existe esa reticencia a comprarse un coche de movilidad eléctrica. Siempre surgen los mismos interrogantes: ‘¿Y si me voy de vacaciones?’ , ‘¿me dará para llegar?’».** Para él, la situación tampoco tiene pinta de que vaya a cambiar a corto plazo mientras al público no se le ofrezcan «mejores garantías». Según Mora, el parque móvil que se ofrece a día de hoy **«no cuadra» porque «la gama media no existe»** y esto se debe, «sobre todo» a una cuestión medioambiental. «Al final, necesitamos esa pegatina. Si no, no podemos circular», señala Mora, a lo que añade: **«La solución pasa por fabricar motores de menor potencia. Sobre el papel, parece que el coche cumple, aunque la realidad siempre viene acompañada de un... ‘pero se me queda corto’. Es entonces cuando te tienes que subir a un escalón inasumible para una familia de trabajadores con, por ejemplo, un BMW de 60.000 euros».**

La explicación anterior refleja **«una tendencia de ofrecer coches con motores de bajas cilindradas y un turbo tremendo».** «Son caballos con patas muy cortas, un ratón con alforjas que me gusta decir a mí», lamenta el presidente de Atarvez. Sin embargo, **desde Anfac puntualizan que «la gama media de vehículo siempre está presente».** **«Es verdad que deriva hacia otro tipo de vehículos por la propia ‘voluntad’ del usuario. Al fin y al cabo, desde el 2007 vamos acumulando una crisis económica tras otra y esto determina que el usuario pueda acceder o no a un vehículo, o retrase la compra del mismo»,** aseguran.

Al final, al taller

Mora pone de ejemplo el Nissan Almera de su mujer. **«Le costó 18.000 euros. Es del año 2006, una gama media pero totalmente equipado»,** detalla. **Ahora, un vehículo de las mismas o similares características ronda «los 22.000 y 25.000 euros».**

Por este motivo, **son cada vez más los que optan por acabar arreglando su vehículo.** Esto es algo que el presidente de Atarvez aprecia en el día a día: «Yo me he encontrado muchos clientes que me han dicho que no les arreglara el coche porque iban a comprarse uno. Y luego me han vuelto a decir que sí, que se lo arreglara porque no encontraban nada similar».

Preguntado por la dificultad de encontrar piezas de recambio en vehículos de una mayor antigüedad, lo niega rotundamente. «Es más, nos llega a pasar con recambios para coches de cuatro/cinco años cuando los fabricantes dejan de trabajar con ciertos proveedores y no te dan tiempo de entrega, claro», precisa.

El sector del automóvil comparte el incierto futuro económico del panorama internacional, pero se enfrenta, sobre todo, a un reto tecnológico. **Tanto Anfac como Atarvez claman a las autoridades sobre esta cuestión tecnológica que repercute, directamente, sobre la antigüedad del parque móvil.** Así, desde Anfac enumeran los beneficios que supondría esta renovación del parque: **«Ayuda a descarbonizarlo y ayuda a cumplir con los objetivos en materia de sostenibilidad y seguridad vial. Un vehículo nuevo siempre tendrá un menor número de emisiones ya sea gasolina, diésel, eléctrico o híbrido. Por otro lado, la tecnología que se va incorporando, hace que los vehículos sean más seguros».**

El presidente de Atarvez finaliza mirando a un futuro lleno de interrogantes: **«Ahora mismo, estamos en el mismo punto cuando apareció el motor de combustión y la gente se desplazaba a caballo. Pero 150 años después.** Lo que tengo claro es que el motor de combustión será sustituido por algún tipo de tecnología. Del eléctrico ya estamos viendo la respuesta. Y la del hidrógeno es viable, pero aún está en pañales».