

Empresas / Finanzas

Comercio mundial Se dispara la demanda con poca oferta

Déficit de materias primas Alerta en la industria ante la escasez de suministros y el acaparamiento de China

La falta de chips en los coches anticipa un problema estructural

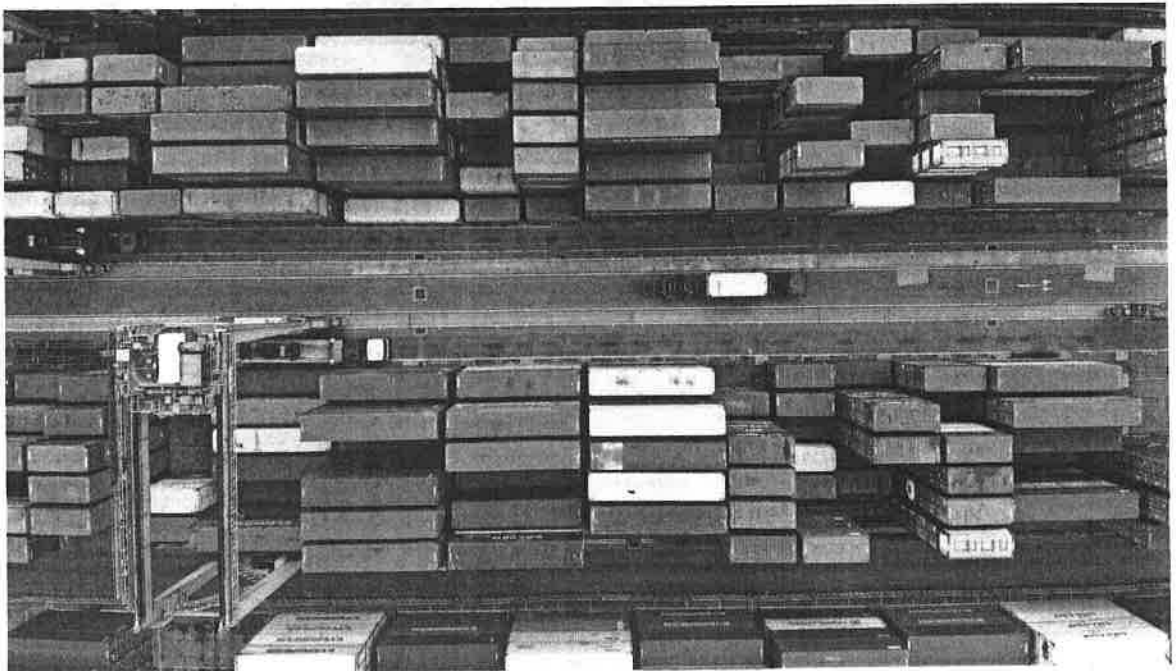
Química, acero, construcción y azulejos ya notan la carencia

CARLOS MOLINA
MADRID

Los fabricantes de coches jamás pensaron que la salida de la crisis de demanda del coronavirus tendría tantas curvas. Una vez que las compras comenzaron a reactivarse con la vacunación, las plantas aceleraron la adquisición de materiales para ensamblar coches y tratar de recuperar lo antes posible las cifras prepandemia, pero no contaban con que no había microprocesadores en el mercado.

¿Es un problema de escasez de oferta o de exceso de demanda? Arantxa Mur, directora del área económica y logística de Anfac, la patronal automovilística, recalca que, si bien los chips se dejaron de fabricar para los coches, la producción, muy localizada en Asia, aumentó exponencialmente para telecomunicaciones, ordenadores o móviles, que no dejaron de crecer durante el confinamiento. "Esa escasez nos ha llevado a producir menos, hasta un 39% en mayo, y que tengamos los coches ensamblados y almacenados a la espera de que lleguen los microprocesadores. Tenerlos parados y reintegrarlos en las líneas de producción tiene un coste brutal", recalca Mur.

En su opinión, el otro factor que daña a la industria de los coches es la falta de acero en Europa y su elevado precio. "Compramos el 90% del acero en la UE y estamos muy comprometidos con nuestra aportación, pero si no podemos encontrar materia prima y además está cara, deberíamos poder comprarlo en otros países", señala Mur en relación a los contin-



gentes arancelarios fijados por la UE para evitar que naciones como Turquía o China invadan Europa con acero barato que hunda los precios.

China está detrás del efecto acaparamiento de materias primas, que ha provocado escasez y carestía. "Las políticas mal orientadas son las que generan esos cuellos de botella, como el impulso de la electrificación. Si queremos una industria de las dimensiones anunciadas, habría que multiplicar por 45 la producción mundial del litio. Y la gran mayoría de esa materia prima está en manos de China", recalca Juan Antonio Labat, director general de la patronal química Feique, que asegura que el otro gran pro-

blema es la reorientación proteccionista de China. "Han acaparado todas las materias primas y están limitando su exportación. En paralelo, Europa ha ido perdiendo peso. Si hace 20 años suponía un tercio de la producción mundial, ahora no llega al 15%, lo que le resta capacidad para controlar el mercado". En el caso de la química, Labat asegura que la tormenta perfecta se ha desatado con las heladas en EE UU y Europa y unos costes energéticos más elevados que penalizan a España frente a otros países como Alemania o Francia.

Andrés Barceló, director general de Unesid, la patronal siderúrgica, habla del efecto lítigo. "Cuando alguien tiene miedo de

Vista aérea de la terminal de carga Kwai Chung, en el puerto de Hong Kong.

REUTERS

Las fábricas de vehículos tienen miles de autos almacenados a la espera de chips

Acero y azulejos denuncian la "abusiva" subida de los fletes marítimos

que su proveedor no vaya a cumplir con lo pactado, le pasa el mismo pedido a tres diferentes. Eso produce un exceso de oferta y de demanda", asegura Barceló, que rechaza problemas de suministro en la siderurgia. "Hay un problema de subida de precio materias primas, a lo que se ha unido el incremento del precio de los fletes (el coste de contratar un contenedor para transportarlo en un barco) y la subida del precio de la energía, en especial el coste del CO₂, para las industrias que tenemos que compensar por nuestro exceso de emisiones".

Las actividades más perjudicadas son las más internacionalizadas, ya que dependen de los precios del comercio exterior. Un

buen ejemplo es el azulejo, cuya industria, localizada en Castellón, exporta más del 85% de la producción. "El acopio de materias primas va a producir un desequilibrio en el comercio marítimo, ya que mientras que la producción de China crezca, la oferta de barcos se estrechará y el precio se disparará", remarca Alberto Echavarría, secretario general de Ascer, la patronal que representa a los productores azulejeros. "El coronavirus provocó una reestructuración del comercio mundial marítimo reduciendo líneas y barcos. No se ha vuelto a las cifras precrisis y eso ha provocado que el precio de un flete a EE UU se haya duplicado y a China se haya multiplicado por tres o por cuatro".