

Empresas / Finanzas

Parálisis en el motor La falta de chips azota las plantas españolas con la pérdida de más de 130.000 coches

Entre Seat Martorell y Stellantis Vigo suman 110.000 unidades

Los ERTE se prolongan hasta final de año

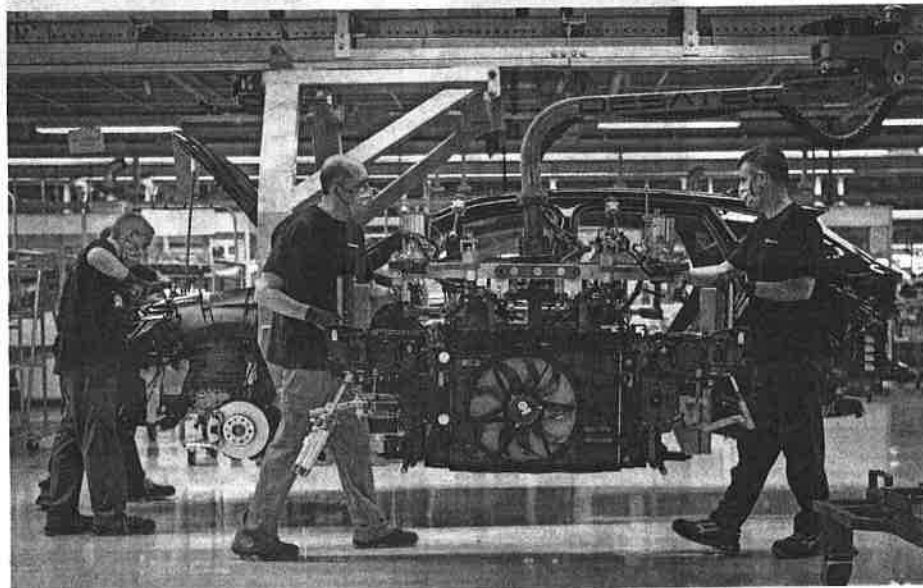
ANTONIO MARTOS
MADRID

Las plantas de producción de vehículos españolas [y las de todo el mundo] siguen a medio gas año y medios después de que estallara la pandemia. Y ya no es solo por culpa de la caída de la demanda que provocó el Covid-19.

En España, segundo productor de Europa y octavo del mundo, la fabricación de vehículos registró en el primer semestre un retroceso del 21,6% en comparación con el mismo periodo de 2019, es decir, 300.000 coches menos, situándose en 1,2 millones de unidades. De dicha cantidad, según cálculos de **CincoDías** con datos aportados por distintas plantas, más de 130.000 unidades no se han podido ensamblar por la falta de piezas. El sector advierte de que las ventas serán este año un 25% inferiores a las registradas en 2019 [1,25 millones de unidades].

"La escasez de microchips, principal razón de la caída que se prolonga ya desde finales de 2020, está golpeando de especial manera a la producción de vehículos, tanto a escala nacional como europea. Las previsiones indican que el ritmo de fabricación de estos componentes no se ajustará a la demanda del sector de automoción hasta el primer semestre de 2022", señalan desde la patronal de fabricantes, Anfac.

El presidente del comité de empresa de Seat y miembro del consejo de supervisión del grupo Volkswagen, Matías Carnero, señala a este diario que la planta de Martorell (Barcelona) ha dejado de fabricar unos 40.000 coches desde enero. Por su parte,



el propio presidente de la compañía, Wayne Griffiths, ha reconocido un "fuerte impacto" en los resultados de este año y que dicha crisis ha llegado en el momento de más demanda tanto para Seat como Cupra.

En la factoría de Stellantis Vigo la cifra se eleva a 70.000 unidades, al tiempo que Mercedes-Benz Vitoria se ha dejado por el camino unos 19.500 coches. Renault, con factorías en Valladolid, Palencia y Sevilla (esta de componentes), ha recortado su previsión de producción mundial en 200.000 coches para este curso.

Etapa más dura

El motor atraviesa una de sus etapas más duras. Comenzó 2020 ya cargado de incertidumbre con la entrada en vigor de la normativa europea de emisiones europea CAPE (Corporate Average Fuel Emissions, en español Emisiones de Combustible Medias Cor-

porativas), en un contexto de una caída generalizada de la demanda de coches.

Un año más tarde, el coronavirus le dio un vuelco y lo puso contra las cuerdas. Los fabricantes de coches consiguieron sobreponerse a la crisis económica de 2008, pero la pandemia causó algo que hasta ahora no se había vivido con plantas y concesionarios de todo el mundo bajando la persiana. A esto hay que sumarle que la automoción afronta la mayor transformación de su historia: conectividad, coche autónomo, servicios de movilidad y electrificación.

Pues bien, cuando se empieza a vislumbrar la recuperación económica y las patronales de fabricantes y vendedores preveían un buen 2021 [siempre por debajo de los niveles de 2019], se produce una escasez global de chips.

¿Y por qué esta coyuntura? La pandemia y el trabajo desde casa han

Línea de producción de Seat en Martorell (Barcelona). EFE

IHS Markit estima que se dejarán de ensamblar 7,1 millones en todo el mundo este año

Las previsiones indican que el problema persistirá en el primer semestre de 2022

disparado la venta de dispositivos electrónicos y desajustado la demanda respecto a una oferta de chips ya condicionada por las tensiones comerciales con Asia. Los fabricantes de estos componentes están volcados en abastecer a otros clientes mientras las marcas automovilísticas tienen que acometer paros y aplicar expedientes de regulación temporal de empleo (ERTE) por no estar acostumbrados a hacer acopio de chips.

La consultora IHS Markit prevé que se dejarán de producir entre 6,3 y 7,1 millones de vehículos en todo el mundo este año. La consultora AlixPartners calcula un impacto para el sector de 90.000 millones de euros. Por su parte, la Asociación Europea de Componentes de Automóviles (Clepa) estima que la escasez de chips ha retrasado ya la fabricación de 500.000 coches solo en el Viejo Continente.

Dependencia de Asía

El mundo tiene una gran dependencia de suministro de chips de Asía, ya que entre el 60% y el 70% de los que usa la industria de la automoción proceden de Taiwán y China. Clepa denuncia que el tamaño de la industria europea en este campo se ha reducido un 50% en los últimos diez años.

"Un entorno comercial más volátil y un contexto geopolítico menos estable invitan a la industria y a la clase política a reevaluar la resiliencia de la cadena de suministro y la dependencia desproporcionada de determinados países o regiones", señala la organización.

El director general de Anfac, José López-Tafall, destaca que aunque la situación de falta de chips es coyuntural, se está extendiendo más tiempo del esperado y las previsiones apuntan a que hasta después del verano no se retomará el ritmo normal de fabricación. "Tardará un tiempo el ajuste entre el abastecimiento y la demanda de las fábricas para la producción. Por lo que en un contexto de recuperación como el actual, se prevé que la producción registre cifras siempre inferiores a las de 2019", subraya.

Fuentes del sector estimaban una producción en España de 2,6 millones de coches este año antes de que la situación se agravara.