

DESEQUILIBRIO/ LOS FABRICANTES MUNDIALES SIGUEN LIDIANDO CON UNA CRISIS LOGÍSTICA QUE HA INTERRUMPIDO EL ABASTECIMIENTO DE MATERIAS PRIMAS ESENCIALES. EL DESAJUSTE ENTRE PEDIDOS Y PRODUCCIÓN ELEVA LA PRESIÓN INFLACIONISTA.

Los problemas en la cadena de suministro se extienden

ANÁLISIS

por Valentina Romei, Martin Arnold y Davide Ghiglione (FT)

Phillipe Moreau tuvo que ser creativo para mantener las cadenas de producción de Temahome en funcionamiento después de que el desabastecimiento de madera, resina y acero dejara sin existencias la mitad del catálogo de 600 artículos de su fabricante de muebles a principios de este año. “Ideamos”, explica el consejero delegado del fabricante francés de mesas, estanterías y soportes de televisión de madera. “Si los paneles negros no estaban disponibles, optábamos por los de roble o los blancos”.

En todo el mundo, los fabricantes de todo tipo de productos, desde armarios hasta coches u ordenadores, siguen lidiando con una crisis logística que ha interrumpido el suministro de materias primas esenciales, amenazando la recuperación económica tras la pandemia e impulsando la inflación. En Europa, este desabastecimiento, combinado con el aumento de la demanda de los consumidores a medida que las economías reabren, ha hecho que la inflación alcance máximos de una década, un factor que podría llevar al Banco Central Europeo a reducir su programa de estímulo contra la pandemia de 1,85 billones de euros esta semana.

Los muebles, el último sector en sufrir los trastornos en la cadena de suministro, resumen los problemas más generales. Incluso gigantes como Ikea se han visto afectados. El fabricante sueco de muebles ha declarado que “no puede predecir” cuándo volverá a la normalidad el suministro debido a una “tormenta perfecta de problemas” que incluye la falta de conductores de camiones en Reino Unido. “No somos tan ingenuos como para pensar que esto se acabará en las próximas semanas o incluso meses”, afirma Henrik Elm, responsable de suministros globales de Ikea, con respecto a los trastornos.

Uno de cada tres fabricantes de muebles de la UE afirma haberse visto afectado por el desabastecimiento, según una encuesta trimestral de la Comisión Europea. A nivel mundial, los elevados costes del transporte y los retrasos en las entregas a causa del mal tiempo y los confinamientos por el Covid-19 en los principales puertos asiáticos plantean los mayores problemas. El transporte es una “pesadilla” en la que incluso “un tornillo o un pequeño componente procedente de Asia puede tardar tres meses”, explica Moreau, de Temahome, que también preside el organismo de comercio de muebles de Francia. “En junio y julio se enviaron 16 contenedores a Estados Unidos y en agosto aún no



Los brotes de la variante Delta en Asia obligaron a cerrar algunos puertos.

habían llegado. Los plazos de entrega a EEUU se han duplicado”.

Los costes del transporte se han disparado. Entre China y Europa, las tarifas son casi siete veces más altas que en agosto del año pasado, según el proveedor de datos Freightos. Para evitar este problema, Ikea explica que está enviando una parte de los suministros por tren. “Utilizaremos el transporte ferroviario desde China a Europa para liberar capacidad de los contenedores que podíamos utilizar para enviar más a EEUU”, añade la compañía.

En Estados Unidos, mientras tanto, los suministros de madera que suelen transportarse por camión a través de los estados del sur se han visto interrumpidos por el huracán Ida, que azotó la costa del Golfo de México la semana pasada. Pese a ello, los precios mundiales de la madera se han reducido a la mitad desde el récord que alcanzaron en mayo, aunque se mantienen por encima de los niveles anteriores a la pandemia. Otros sectores son menos afortunados.

Casi la mitad de los productores de caucho, maquinaria y ordenadores de la UE, así como la mayoría de los fabricantes de equipos eléctricos, informan de la escasez de suministros. Casi el 60% de los fabricantes de automóviles siguen viéndose afectados.

En Alemania, donde la producción de automóviles está un 30% por debajo de los niveles anteriores al Covid,

Volkswagen planea añadir turnos adicionales para cubrir los pedidos pendientes. Pero los nuevos brotes de la variante Delta en Asia han obligado a cerrar los puertos y las fábricas de semiconductores, obstaculizando los planes. Es un problema común en todo el sector. “Si necesitas recibir mercancías de Asia, es difícil encontrar contenedores, y esto está creando claramente dificultades”, señala Matteo Tiraboschi, vicepresidente ejecutivo del grupo italiano Brembo, que fabrica sistemas de frenos para automóviles. Sin embargo, Brembo tiene la ventaja de que obtiene algunos suministros en el mercado local, lo que sitúa a la empresa “en una posición bastante privilegiada”.

Otros tienen dificultades para satisfacer la demanda. Una encuesta de DIHK entre empresas alemanas reveló que el 83% de las mismas informaron de subidas de los precios o de problemas de entrega de materias primas, productos intermedios y bienes en agosto. Esto tiene consecuencias económicas más amplias. La falta de materia prima para empresas como Temahome, que vende en más de 45 países de todo el mundo, ha limitado las exportaciones y ha lastrado el crecimiento de la eurozona.

Presión inflacionista

Mientras tanto, la diferencia entre los pedidos y la producción, que en agosto alcanzó su nivel más alto en la en-

cuesta a los gestores de compras de los fabricantes de la eurozona de IHS Markit, aumenta la presión inflacionista. En julio, los precios de producción de la eurozona subieron a un ritmo anual del 12%, el más rápido desde que se iniciaron los registros en 2001, mientras que la inflación al consumo alcanzó un máximo de una década, del 3%, en agosto.

Sigue siendo una incógnita cuándo se resolverán los trastornos. Es algo que también varía según el sector. VW cree que el suministro de chips informáticos “seguirá siendo muy volátil y escaso”, en el tercer trimestre de este año. Sin embargo, Ana Boata, directora de investigación macroeconómica de la aseguradora de créditos Euler Hermes, cree que la plena normalización no se producirá hasta 2023, debido a la baja inversión realizada en el transporte durante la última década.

Morten Engelstoft, consejero delegado de APM Terminals, también ha advertido de un “círculo vicioso” creado por el aumento de la demanda y ha sugerido que es necesaria una desaceleración del consumo para que los grupos de buques cargueros se pongan al día.

Otros se muestran más esperanzados. Giovanni Arvedi, fundador y presidente del grupo siderúrgico italiano Arvedi, afirma que el mercado del acero “registró una explosión a principios de año... pero ya no es el caso”, ya que los altos hornos cerrados volvieron a reabrir.

Recuperación ‘más repartida’

La opinión generalizada y optimista es que la escasez de mano de obra y de materias primas se reducirá a medida que la demanda de las economías occidentales se recupere, lo que llevará a una recuperación “más repartida... a lo largo de unos cuantos trimestres más que a una recuperación global más débil”, explica Bert Colijn, economista senior de ING. Esto pareció confirmarse este martes, cuando los datos oficiales mostraron que la producción de las fábricas alemanas aumentó en julio por primera vez en cuatro meses, a pesar de los cuellos de botella en el suministro.

La opinión más pesimista es que es demasiado pronto para saberlo, como también sugirió el martes una encuesta empresarial de Zew. “Sigue existiendo incertidumbre sobre cómo evolucionarán la estabilidad de las cadenas de suministro mundiales y la gestión de la pandemia de coronavirus, especialmente en China, Europa y EEUU”, afirma Andreas Möller, portavoz de Trumpf, empresa alemana de fresadoras y tecnología láser. “Ambos factores son el talón de Aquiles de nuestro negocio operativo en todo el mundo”.

La oferta de pisos cae en Cataluña tras limitar por ley los alquileres

D. Casals. Barcelona

A mediados de mes se cumplirá en Cataluña el primer aniversario de la entrada en vigor de una ley que Junts, ERC, los comunes y la CUP aprobaron en el Parlament y que limita el incremento de los alquileres en Barcelona y una sesentena de localidades con mayor demanda. Un año después, la oferta se ha reducido “drásticamente” y la caída en los precios es similar a la de otros mercados, por lo que el impacto de la medida es “casi nulo”, según el portal inmobiliario Idealista.

“Los datos son tozudos: la ley no ha funcionado como se esperaba”, señaló ayer en un comunicado el portavoz de esta firma, Francisco Iñareta, quien agregó: “Los precios han caído, pero como en otros mercados, y los futuros inquilinos tienen ahora un mercado mucho más reducido, lo que dificultará aún más el acceso a una vivienda”.

Según Idealista, durante estos doce meses, los alquileres se han reducido un 8,2%, un porcentaje inferior al de Madrid (9,3%) aunque superior al de otras ciudades como Palma de Mallorca (5%) y Sevilla (1,7%).

42% menos de anuncios

“La singularidad de Barcelona es que “una parte relevante de la oferta se ha evaporado en apenas un año”, según Idealista. Así, este portal está ofreciendo en la actualidad unos 10.900 anuncios en la capital catalana, un 42% menos que hace un año. Las contracciones son inferiores en Palma (14%), Madrid (22%) y Sevilla (25%).

Ante estos datos, Idealista concluye que la reducción de la oferta está provocando que “cada vez sea más complicado alquilar una vivienda para una familia” en la capital catalana. “La manera de garantizar alquiler asequible es ampliando el parque de viviendas, como se vio en primavera y verano de 2020, cuando la oferta creció de tal forma que impactó de forma inmediata en los precios de las grandes ciudades, que cayeron con fuerza”, aseguró Iñareta.

El futuro de esta ley está en el aire, a la espera del Tribunal Constitucional. Tanto el PP como el Gobierno la recurrieron, aunque el Ejecutivo descartó pedir que fuera suspendida cautelarmente.