

La producción de coches cae un 12% en España por la escasez de chips

CRISIS DE LOS SEMICONDUCTORES/ Las fábricas de Seat, VW, Stellantis, Ford y Mercedes tienen trabajadores en ERTE por la menor demanda y la falta de componentes. La normalidad no llegará hasta octubre.

I. de las Heras/F. García. Madrid
El problema de la escasez de chips en la automoción se ha ido extendiendo por la industria en los últimos meses hasta golpear de lleno a las fábricas españolas. La producción de coches sigue sin recuperarse y ha cerrado el primer trimestre del año con una caída del 12%, hasta 662.224 unidades, debido en parte a la falta de componentes electrónicos, según la asociación de fabricantes Anfac. Los grandes centros de producción de Martorell (Seat), Vigo, Figueruelas (Stellantis), Almussafes (Ford), Landaben (Volkswagen) o Vitoria (Mercedes) tienen en marcha o planean un ERTE para hacer frente a esta circunstancia.

“El problema de los semiconductores está durando más de lo estimado por los fabricantes en un primer momento y hay previsiones que apuntan a que se alargue varios meses más”, aseguró ayer Anfac al describir la situación. La escasez, añadió, no ha reducido la actividad de las fábricas, sino que está conduciendo a su parada.

Un problema económico

Detrás de los chips se esconde un problema económico de primera línea. La demanda de aparatos electrónicos se ha disparado a nivel global y Asia es el gran proveedor de semiconductores, lo que ya ha encendido las alarmas en Esta-



Seat prolongará hasta junio el ERTE provocado por los problemas de abastecimiento.

dos Unidos, que multiplica los esfuerzos por elevar su producción. Se han generado, además, operaciones de consolidación al calor de esta fiebre por los componentes. Los precios están subiendo y los grandes fabricantes de chips, entre ellos Infineon, Renesas, Xilinx, On Semiconductor o Texas Instrument, sacan partido de la situación.

El problema de la automoción es que sus contratos de aprovisionamiento de electrónica no son tan firmes como los de otros fabricantes, como los de *smartphones* o consolas. *Bloomberg* cifra las pérdidas para el sector en más de 50.000 millones de euros

Cada vehículo puede llevar cerca de 50 chips capaces de encarecer hasta un 4% el producto

en el primer trimestre y la consultora IHS calcula que se han dejado de producir 672.000 vehículos a nivel mundial.

En España, el problema se suma a la anemia del mercado. La caída del 12% en el primer trimestre se calcula con respecto a 2019, el último año de normalidad, explica Anfac, debido a que el parón en marzo de 2020 por la pandemia

Los ERTE anunciados por Ford, Seat y Volkswagen se prolongarán hasta el verano

distorsiona cualquier comparación. En marzo, la producción ha retrocedido un 13%, hasta 226.958 unidades, lo que da cuenta del problema. Si se compara con marzo de 2020, cuando comenzó el confinamiento, se habría producido una subida del 56%.

Cada coche cuenta con unos 50 chips que pueden llegar a encarecer hasta un 4% el producto final. La cifra varía

en función de la gama, lo que está trastocando las estrategias de fabricación. En Martorell, se ha potenciado la producción de los Arona e Ibiza, que llevan menos chips, en detrimento de los modelos de mayor valor añadido.

La última de las fábricas españolas en anunciar un ERTE por este motivo ha sido la de Ford en Almussafes. Esta semana anunció un expediente temporal de 20 días, que se irá aplicando hasta el 31 de julio, y la eliminación del turno de noche.

En enero, las previsiones de los fabricantes apuntaban a que la escasez de semiconductores estaría resuelta en el

FRENTE A 2019

Los fabricantes contrastan las cifras de 2021 con las de 2019 para evitar comparaciones con 2020, cuando se paró la actividad.

primer cuatrimestre, pero ahora no se espera una vuelta a la normalidad hasta octubre, según fuentes del sector.

En el grupo Volkswagen la idea inicial era superar los problemas en abril, si bien los ERTE de Martorell y Landaben se prolongarán hasta junio. Stellantis suma a los ERTE de Vigo y Figueruelas la escasez que ya se aprecia en la planta de Madrid. Todas las empresas dan por hecho que, como mínimo, tendrán que ingeniárselas hasta el verano para operar sin un abastecimiento adecuado.

Demanda

La falta de chips se produce a pesar de la menor demanda de vehículos. El mercado sigue a la baja y desde Anfac apuntan a esta atonía como el segundo gran problema de las fábricas.

En el primer trimestre, el mercado español experimentó un retroceso del 41%, que se suma al de los principales destinos de exportación. En Francia, la caída fue del 20%, frente al 25% de Alemania y el 17% en Italia. En Estados Unidos, el mercado retrocedió un 39%.

En marzo, las exportaciones cayeron un 3,5% con respecto al mismo mes de 2019. El primer trimestre se ha cerrado con un descenso del 5,4%, también frente a 2019.

La Llave / Página 2

Renault suma cinco trimestres de reducción en los ingresos

Expansión. Madrid
Los problemas de abastecimiento de semiconductores y la menor presencia comercial en China contribuyeron a recortar por quinto trimestre consecutivo los ingresos de Renault. El grupo francés facturó 10.015 millones de euros en el primer trimestre del año, un 1,1% menos que en el mismo periodo de 2020.

Con este recorte, Renault sigue encadenando caídas en los ingresos, a pesar de que la marca ha mejorado su resultado en Europa, con un incremen-

to del 3,9%, y de que Dacia creció un 10%.

El plan estratégico puesto en marcha por el nuevo consejero delegado, Luca de Meo, no se orienta tanto al incremento de las ventas como a la mejora de la eficiencia y el aumento de los márgenes. El grupo también trabaja en una revisión de sus modelos, con el objetivo de hacerlos más atractivos y adaptarse a las exigencias medioambientales. De los 14 lanzamientos hasta 2025, la mitad serán eléctricos.

Renault advirtió ayer de que la escasez de semiconductores puede prolongarse hasta entrado el tercer trimestre, aunque espera que la crisis se resuelva antes de final de año. En un encuentro con analistas, la directora financiera, Clotilde Delbos, explicó que el problema está ralentizando la recuperación mundial en la fabricación de vehículos prevista para estos meses. Las ventas de coches híbridos y eléctricos de Renault equivaldrán este año al 15%, frente al 10% en 2020.

Ford y JLR paran plantas a la espera de los semiconductores

Expansión. Madrid
Los últimos cierres temporales de fábricas por la crisis de los semiconductores se han producido en Europa y afectan a Ford y a Jaguar Land Rover (JLR). La primera no solo detendrá la producción en Almussafes, sino que también lo hará en Alemania, Turquía y Rumanía. JLR parará también de forma temporal, durante al menos una semana, la actividad en sus plantas británicas de Halewood y Castle Bromwich.

Mientras JLR se estrena al

aplicar este tipo de medidas, Ford no hace sino prolongar en la mayoría de los casos los parones ya en marcha. Su idea es seguir aplicándolos hasta el verano. Una de sus fábricas de piezas en Reino Unido quedará previsiblemente afectada.

Esta semana, Daimler re-

El grupo americano paraliza fábricas en Alemania y Rumanía, y el británico en Reino Unido

cortó las horas de trabajo a cerca de 18.500 empleados para adaptarse a la menor producción. Estos días está prevista la reanudación de actividad en la fábrica japonesa de chips de Renesa, una de las mayores del mundo, que se incendió a comienzos de año, lo que contribuyó a generar tensiones en el mercado.

El consejero delegado del fabricante de camiones Volvo, Martin Lundstedt, advirtió ayer de que “el entorno sigue siendo altamente incierto” por la crisis de los chips.