

EMPRESAS

Las ventas de coches caerán un 25% frente a 2019 por la crisis de los chips

PREVISIONES 2021/ Las fábricas ya no confían en superar los 2,26 millones de coches ensamblados en 2020 y el mercado quedará en torno a las 900.000 unidades. Las marcas suben precios y márgenes.

F.García/I. de las Heras. Madrid
Las previsiones para 2021 apuntan de nuevo a un año en blanco para la automoción, al menos en matriculaciones y producción de vehículos. Según las fuentes del sector, las fábricas españolas de coches manejan ahora una cifra de producción de 2,2 millones de coches en el conjunto de 2021, una cifra similar a la del año anterior, el peor de la pandemia, y muy alejada de los 2,7 millones de 2019. Los pronósticos para las matriculaciones no son mejores. Apuntan a que este año difícilmente se alcanzarán los 900.000 coches nuevos, apenas un 5% más que en 2020, cuando el Covid arrasó el mercado. Un inesperado factor, la falta de chips, ha acabado por trastocar todos los planes.

La situación actual de la automoción se resume de la siguiente forma: recortes de producción por falta de chips, regreso de los ERTE a las fábricas, aumento de la demanda, retrasos en la entrega de los coches nuevos, incrementos de precios en la primera y segunda mano, ausencia de promociones comerciales, mejores márgenes para los fabricantes, agonía en los concesionarios y aceleración en la sustitución del diésel, cuyas matriculaciones han quedado superadas por primera vez en la UE por las de los coches electrificados. Por si fuera poco, un coche eléctrico, el Tesla Model 3, ha sido el más vendido en Europa el pasado septiembre.

A peor

El año comenzó con mejores previsiones. Tras el zarpazo del Covid, llegaba el momento de la recuperación y los pronósticos de la asociación de fabricantes Anfac apuntaban al millón de matriculaciones de turismo, aún por debajo de los 1,2 millones en los que se sitúa la velocidad de cruce del mercado. A finales de septiembre, el presidente de la asociación, José Vicente de los

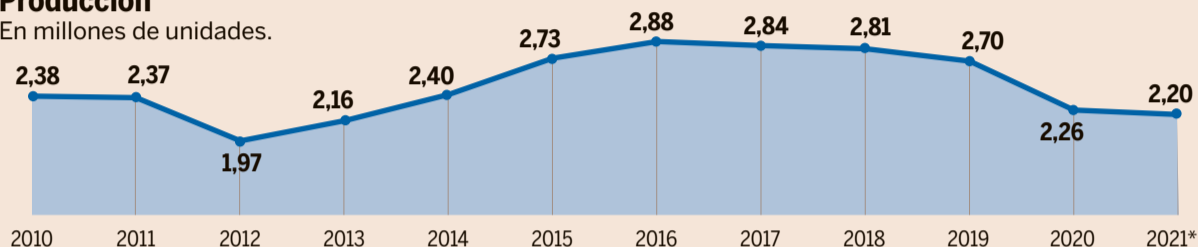
Los fabricantes prevén producir 2,2 millones de unidades y se alejan de los 2,7 millones de 2019

UN AÑO DIFÍCIL PARA EL AUTOMÓVIL EN ESPAÑA

*Previsiones.

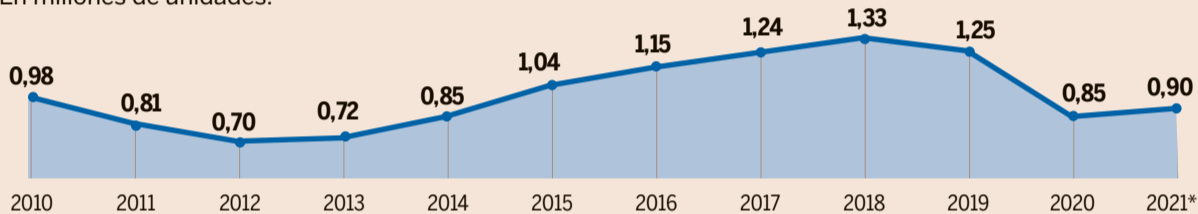
> Producción

En millones de unidades.



> Matriculaciones

En millones de unidades.



Expansión

Fuente: Anfac

'SORPASSO'

En Europa ya se venden más coches eléctricos que diésel. El hito se alcanzó en agosto, cuando las ventas de los primeros equivalieron al 21%, frente al 20% de los propulsados con gasóleo. En 2019, la relación era de 11% frente a 29%.

Mozos, ya rebajó las expectativas y comenzó a apuntar al entorno de las 900.000 unidades, un 25% menos que en 2019. El nuevo escenario es "mucho peor del pronosticado a principio de año".

Las fábricas españolas de coches también se alejan de las previsiones iniciales. A comienzos de año, se esperaba un incremento en 2021 del 24% que permitiría aproximarse a los niveles de 2019. Sin embargo, a mediados de año, los fabricantes ya cifraban en 300.000 las unidades que se habían dejado de fabricar por la falta de chips.

La situación a nivel global es parecida. Renault informó la semana pasada de que este año fabricará 500.000 coches menos por culpa de la escasez de semiconductores, cifra que duplica el descenso de

Momento crítico para el motor

● Tras la pandemia, la automoción detecta más demanda, pero también un alza de precios de la energía, la logística y las materias primas.

● La escasez de semiconductores ha provocado paradas de producción y contribuye a elevar el precio de los coches.

● La previsión de la consultora IHS es que este año se dejen de producir a nivel global entre 6,3 y 7,1 millones de coches por los chips.

● En Europa, las ventas de coches apenas han aumentado un 6,6% en lo que va de año frente a los niveles de 2020, en plena pandemia.

● La crisis de los chips durará previsiblemente hasta bien entrado 2022 y las fábricas ya han programado ERTE para defenderse.

● A las subidas de precios en los coches nuevos se suma una tendencia parecida en la segunda mano, con un alza del 9% hasta septiembre.

220.000 unidades que pronosticó a comienzos de septiembre. Su nueva previsión equivale a recortar un 13% su capacidad global de producción. La consultora IHS Markit cifra entre 6,3 y 7,1 millones de coches los que se dejarán de producir este año en todo el mundo.

Más ERTE y más margen

El resultado en la escasez de componentes está consistiendo en nuevos ERTE en las plantas, pero también en un aumento de los márgenes de los fabricantes, que centran los

esfuerzos en los modelos más rentables y que aprovechan para reunir recursos con los que afrontar las fuertes inversiones necesarias para abordar el cambio productivo hacia el coche eléctrico.

En Ford Almussafes, hay acordado un ERTE de 33 días en la planta de vehículos y de 15 días en la planta de motores hasta fin de año para contener el efecto de la falta de semiconductores. En Stellantis Vigo, tras decenas de paradas en lo que va de año, la dirección ya ha avisado de que el problema persiste y de que "con toda

Seat, Stellantis o Ford tienen acordados ERTE en sus fábricas españolas

Los fabricantes se están concentrando en los modelos 'premium', que ofrecen más margen

seguridad" será necesario abordar un nuevo ERTE en 2022. En Figueruelas, en la planta zaragozana de Stellantis, llevan aplicando desde mayo un ERTE de 50 jornadas hasta el 31 de diciembre. La planta de Seat en Martorell ha pactado un ERTE entre finales de septiembre y el 30 de junio de 2022, que afecta a hasta 1.276 personas al día.

Todos estos casos anticipan una crisis de producción que, según indicó el director general de Anfac, José López-Tafall, a finales de septiembre, en la última revisión de datos de producción de las fábricas españolas, va más allá de lo "coyuntural" y amenaza por prolongarse durante "diez o doce meses más".

La otra cara de la moneda está en los márgenes. Tras una primera etapa en la que los fabricantes se volcaron en producir vehículos con menos chips, la tendencia ahora es la

Los precios de los coches subirán más

Como se explica en el reportaje, la falta de chips per se no eleva el precio del vehículo. Lo sube el hecho de que para obtener mayor rentabilidad por coche fabricado, la marca pone cada chip en su modelo de más alta gama o con mayor equipamiento. Ahora bien, la subida de la luz, de las materias primas como el acero, el aluminio o la fibra de vidrio va a repercutirse en el precio final del vehículo. A ello, hay que añadir que en España, a partir del 1 de enero, no se prorrogará la medición del Impuesto de Matriculación que tributan los coches nuevos respecto al anterior test de homologación europeo. Se hará respecto al WLTP, que eleva las emisiones de CO₂ de los coches de gasolina y diésel una media del 20%, lo que implicará un alza de entre 800 y 1.200 euros en la tasa de Matriculación.

contraria, la de ir a los modelos premium, que son los que ofrecen más margen. En el tercer trimestre del año, Renault vendió un 22% menos de coches, pero los ingresos cayeron menos, un 13%, mientras que los márgenes mejoraron y le permiten cumplir las previsiones del año, a lo que se suman los avances en los planes de recorte de costes y eficiencia, que evolucionan mejor de lo previsto.

Esta semana, la vista está puesta en los resultados de GM y Ford, que se presentan mañana, y en los que los analistas esperan apreciar un escenario peculiar, en el que la falta de chips y el encarecimiento de la logística y de las materias primas convivirán con una demanda robusta en vehículos con más margen como los SUV y una sólida generación de resultados.

Un informe de EY publicado a mediados de septiembre muestra que, en los seis primeros meses del año, los 16 mayores fabricantes de coches del mundo obtuvieron un beneficio operativo récord de 71.500 millones de euros. Los márgenes fueron del 8,8%, el mayor nivel desde 2004, que contrastan además con lo ocurrido en el primer semestre de 2020, cuando las ganancias fueron negativas, del -0,7%. Estos resultados se

> Pasa a pág. siguiente