

El desabastecimiento de microchips lastra la recuperación de la automoción



La producción de vehículos de los ocho primeros meses de 2021 ha sufrido una caída del 25,3% en comparación con el mismo periodo de 2019, según la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac), hasta alcanzar un total de 1,4 millones de unidades en el conjunto del año. Este descenso se debe, principalmente, a la escasez de semiconductores, que ha motivado desde principios de año el cierre de diferentes fábricas de automoción, aunque ahora, además, se añade la disminución de actividad durante los meses estivales. De esta manera, el desabastecimiento de semiconductores continúa lastrando la recuperación de este sector.

En comparación con los datos de 2020, el sector de la automoción en España registró un aumento del 11% en la fabricación debido al cierre temporal de las fábricas causado por la pandemia. Teniendo en cuenta este contexto, la producción de turismos y todoterrenos ha sufrido un retroceso del 43,7% en el mes de julio respecto a 2020 con 105.838 unidades y un descenso del 16,9% en agosto, con 52.399 vehículos. Respecto a la producción de vehículos comerciales

e industriales, se ha reducido el 30,9% y el 10,1% en agosto. En los últimos cuatro meses, el ritmo de crecimiento respecto al mismo periodo en 2020 ha descendido en 28 puntos porcentuales.

Por el momento, las previsiones auguran que la fabricación de microchips no se ajustará a la demanda del sector de automoción hasta, al menos, finales del primer semestre de 2022. El director general de Anfac, José López-Tafall, extiende el periodo de desequilibrio coyuntural hasta los próximos 10-12 meses. «El desabastecimiento de los microchips en todo el mundo está provocando un fuerte efecto en cadena que afecta gravemente a la producción y al abastecimiento de nuevos vehículos». También señala que esta situación ocurre «en un momento en el que la recuperación era prioritaria para el sector». Los mercados europeos están sufriendo unas reducciones similares de sus matriculaciones por la misma razón que en España. Así, por ejemplo, en los dos últimos meses de julio y agosto ha disminuido el 27% de la producción de vehículos en Alemania, el 27,5% en Reino Unido, el 23,3% en Francia y el 20% en Italia respecto a las cifras de ventas registradas en 2019.

DESCENSO DE EXPORTACIONES Y AUMENTO DE VEHÍCULOS ALTERNATIVOS

Respecto a los ocho primeros meses de 2019, previos a la pandemia, las exportaciones han registrado un descenso del 20,7%. En comparación con las cifras de 2020, se ha alcanzado un crecimiento del 12,5%. Hasta el mes de agosto, se han exportado un total de 1,2 millones de vehículos, 118.400 unidades se enviaron al exterior durante el mes de julio y 63.351 vehículos en agosto. En julio, las exportaciones sufrieron un descenso del 42,4% frente a 2020 y del 42,3% respecto a 2019, mientras que en agosto la disminución fue del 23,8% respecto a 2020 y del 34,5% frente a 2019. Por tipo de vehículo, los turismos experimentaron un descenso del 45,8% en las exportaciones de julio frente a 2020 con 89.616 unidades, mientras que en agosto se alcanzaron las 50.770 unidades enviadas al exterior, que suponen la reducción del 24,9% respecto al año anterior. Por su parte, los vehículos comerciales e industriales sufrieron un retroceso del 28,5% en julio con 28.824 vehículos exportados y una caída del 18,8% y 12.581 vehículos exportados en agosto.

Las exportaciones de vehículos españoles vienen marcados por una doble variante, en especial en Europa, por la reducción del ritmo causada por la escasez de microchips y por la baja demanda procedente de otros mercados. En Europa,

donde España realiza siete de cada diez envíos de vehículos, la exportación ha sufrido un descenso del 32,4%, pero también en otras regiones como África, donde la demanda ha disminuido en 55,5%, principalmente en Marruecos (32,3%) y Sudáfrica (62,5%). Al otro lado del Atlántico sucede la misma situación, donde el ritmo de demanda ha retrocedido en 49,3% en el total de América y en especial ha disminuido en México (64,1% y Chile (43,5%). Sin embargo, estas cifras mejoran con Asia: ha aumentado el 159,1%, en especial en Japón (716,4%). También las exportaciones hacia Oceanía han aumentado el 40,5% por la situación positiva en Australia, donde se han incrementado hasta el 60%.

Por otra parte, los vehículos alternativos están en alza. En agosto, representaron el 13,6% de la cuota de producción total de vehículos en España. Concretamente, los electrificados alcanzaron las 8.292 unidades, que suponen el 12,2% de cuota del mes, y se ha recuperado el ritmo creciente con un aumento del 63,7% acumulado hasta 9.232 unidades de cero y bajas emisiones. Solo en julio la producción de este tipo de vehículos obtuvo un leve retroceso del 0,1% respecto al año anterior con un total de 21.545 unidades. «Si queremos avanzar hacia una movilidad sostenible y cero emisiones, es necesario seguir apuntalando nuestra transformación hacia la industria 4.0 y, al mismo tiempo, impulsar el vehículo electrificado en España», ha destacado José López-Tafall (Anfac).

En el acumulado del año, uno de cada nueve vehículos fabricados es electrificado, híbrido o de gas y suman un total de 159.839 unidades, una cifra que dobla la registrada en el año anterior. Los híbridos enchufables alcanzan un total de 84.120 unidades ensambladas, toda ellas de turismos, que suponen un aumento de producción del 119% respecto a 2020. Además, los eléctricos puros acumulan 45.940 unidades, con un crecimiento del 109,1% en comparación con los mismos ocho meses del año anterior. Durante 2021, el 3,2% de los vehículos fabricados en España ha sido un vehículo eléctrico puro. Otros vehículos alternativos, como los híbridos no enchufables, acumulan un total de 3.649 unidades que supone el aumento del 0,3%. En cuanto a los de gas natural, se han situado en las 11.818 unidades y aumentan el 0,8%. El mayor incremento fue registrado por los vehículos GLP, que crecieron el 75,9% hasta alcanzar las 14.312 unidades fabricadas.