



La crisis del microchip pone en peligro la producción y la logística de automóviles

Las plantas de Seat, Renault, Ford y PSA en España han realizado ajustes en sus planes de producción por la escasez de semiconductores



BMW

MIRIAM VÁZQUEZ | Barcelona

([https://twitter.com/share?url=https://elmercantil.com/2021/03/04/la-crisis-del-microchip-pone-en-peligro-la-produccion-y-la-logistica-de-automoviles/&text=La crisis del microchip pone en peligro la producción y la logística de automóviles](https://twitter.com/share?url=https://elmercantil.com/2021/03/04/la-crisis-del-microchip-pone-en-peligro-la-produccion-y-la-logistica-de-automoviles/&text=La%20crisis%20del%20microchip%20pone%20en%20peligro%20la%20producci%C3%B3n%20y%20la%20log%C3%ADstica%20de%20autom%C3%B3viles))

4 de marzo de 2021
(<https://www.linkedin.com/shareArticle?url=https://elmercantil.com/2021/03/04/la-crisis-del-microchip-pone-en-peligro-la-produccion-y-la-logistica-de-automoviles/>)

La automoción se encuentra inmersa en una nueva crisis, justo cuando el sector comenzaba a recuperar los volúmenes de producción prepandemia

(https://elmercantil.com/2020/03/16/la-crisis-del-coronavirus-paraliza-la-produccion-de-vehiculos-en-espana/). Los fabricantes de equipo original (OEM, por sus siglas en inglés) experimentan un déficit en el aprovisionamiento de microchips que ha provocado, nuevamente, paralizaciones en las plantas de los fabricantes. También conocidos como semiconductores, se trata de componentes fundamentales, pues un vehículo convencional puede llegar a disponer de más de 100. Esta escasez, que se empezó a observar en la segunda mitad de 2020, llevará previsiblemente a la industria a perder más de medio millón de unidades de producción a escala global solo en el primer trimestre de 2021, según ha revelado el último estudio de la Association of European Vehicle Logistics (ECG).

En el caso de España, las primeras consecuencias llegaron cuando Seat anunció dificultades en este ámbito a finales de diciembre (https://elmercantil.com/2020/12/29/la-falta-de-suministro-de-semiconductores-obliga-a-seat-a-flexibilizar-la-produccion/). No obstante, “tanto Renault como Ford y PSA (Stellantis) han realizado recientemente ajustes en sus planes de producción, con la reducción del número de turnos y de vehículos fabricados”, ha manifestado el gerente del Clúster de la Indústria d’Automoció de Catalunya (CIAC), Josep Nadal. De forma similar, el informe de ECG ha señalado que la producción se ha visto suspendida durante diversos días en la planta de Stellantis en Zaragoza.”En España, todo el mundo ha modificado los calendarios hasta junio o julio aproximadamente”, ha

detallado el gerente del clúster. “Se espera que a partir de entonces haya más información y se puedan reorganizar las capacidades productivas”.

(https:



“Todo el mundo en España ha modificado los calendarios hasta junio o julio”

Josep Nadal Gerente del Clúster de la Indústria d'Automoció de Catalunya (CIAC)

[Artículo: https://www.eldiariocatala.com/2020/03/18/](#)

De hecho, Europa es una de las regiones que se ven más impactadas por este problema, con una de cada cinco plantas de montaje afectadas de forma oficial, aunque desde la asociación europea han advertido que “el número real es mucho más alto” y que “todos los fabricantes de automóviles se ven afectados de una manera u otra”. ECG ha calculado que se perderán como mínimo 100.000 vehículos ligeros en la región en el primer trimestre, una cifra que, ha advertido, podría ascender hasta las 200.000 unidades. Asimismo, en términos anuales se sobrepasarían las 400.000 unidades, hasta alcanzar un volumen de 15,6 millones de vehículos ligeros. Esta cifra representa un incremento del 7,5% respecto a 2020 y un porcentaje inferior al 10% inicialmente esperado.

– 100.000 vehículos

La falta de microchips comportará la pérdida de como mínimo 100.000 vehículos ligeros en la UE hasta marzo

[> Preferencias de privacidad](#)

[Estoy de acuerdo](#)

×

¿QUÉ HA CAUSADO LA ACTUAL CRISIS?

Son diversos los factores que justifican la falta de microchips o semiconductores en el mercado. La pandemia trajo consigo el parón de máquinas en el sector de la automoción, a la vez que aumentó la demanda de la electrónica de consumo. Ello provocó que estos componentes se destinasen a ordenadores personales, móviles o videojuegos. “Los fabricantes de microchips se vieron obligados a buscar otros clientes para equilibrar la oferta y la demanda”, ha explicado Josep Nadal (CIAC). “Y cuando las líneas de producción se volvieron a poner en marcha, se encontraron con una obviedad: que los productores descubrieron que es mucho más rentable trabajar para la electrónica de consumo que para el sector de la automoción”.

A esta situación también se le suman otras casuísticas, como desajustes en la producción, la guerra comercial entre Estados Unidos y China, accidentes en las unidades productivas y condiciones climatológicas adversas. No obstante, hasta mediados del año pasado, relativamente pocos fabricantes notaron esta escasez, pues la demanda de vehículos aún se mantenía baja. Fue en diciembre cuando los volúmenes se empezaron a recuperar a un ritmo a veces mayor del previsto, según ha recordado la asociación europea de operadores logísticos del automóvil (ECG), y cuando los OEM comenzaron a informar sobre la escasez de semiconductores en algunas plantas individuales. Se trata de una situación que, tal como ha estimado la consultora IHS Markit, se extenderá hasta el tercer trimestre del año.

Más de siete fabricantes han reportado disrupciones en su producción por la falta de semicondutores

La asociación también ha advertido que, para entonces, se pueden dar otros cuellos de botella en las supply chains, pues la industria intentará compensar sus pérdidas con aumentos de la producción. Mientras tanto, los fabricantes llevan

semanas aplicando medidas para mitigar esta escasez, en una industria que trabaja con unos márgenes francamente ajustados”, han detallado desde CIAC. En relación a ello, “la crisis ha subrayado que el tradicional círculo de aprovisionamiento en el corto plazo que las compañías automovilísticas han seguido puede no ser una buena señal para la producción”, han añadido desde IHS Markit. “Preveemos que las supply chain apliquen algunos cambios en su gestión de inventario para estar mejor preparados en el futuro”.

DIFICULTADES PARA LOS PRÓXIMOS MESES Y AÑOS

Para dar respuesta a la actual problemática, los productores de semiconductores intentan aumentar sus capacidades productivas. ECG ha recordado que se trata de un producto “difícil de escalar de forma rápida” y que, hasta ahora, no han conseguido hacerlo al ritmo al que aumenta la demanda. En términos generales, el incremento de la producción se hará patente en el segundo trimestre del año, pero a las supply chains de la automoción les llevará algunos meses más ponerse al día. Según el estudio, hasta siete grandes fabricantes de automóviles han reportado interrupciones en su producción por la falta de semiconductores: Ford, Honda, JLR, Mercedes-Benz, Renault, Stellantis, Toyota y Volkswagen.

MEDIDAS DE MITIGACIÓN

Recorte de turnos

Los fabricantes de automóviles han reducido los turnos en las cadenas de montaje y han recortado el número de horas en los días laborales de las plantas.

Sin embargo, Josep Nadal ha puntualizado que "el sector está muy acostumbrado a trabajar 'just in time'" y que, aunque se podrán ampliar algo los márgenes de algunos componentes, "cambiar la filosofía será difícil". En concreto, porque "la cantidad de componentes de un vehículo es tan elevada que intentar crear stocks para evitar las roturas sería prácticamente inviable". De hecho, "el stock habitual de la

mayoría da para las siguientes cuatro, seis u ocho horas de faena", según ha detallado. De cara a 2022, la mayor parte de las unidades se recuperarán previsiblemente de la crisis del chip, ha vaticinado ECG, con un total de la producción europea de vehículos que aumentaría el 12% interanual, hasta los 17,5 millones de unidades. Sin embargo, no se espera que la industria alcance los niveles prepandemia hasta, como mínimo, 2023.

IPCEI ON MICROELECTRONICS II Y OTROS PROYECTOS EUROPEOS

Además del aumento de capacidades de los productores líderes, la Unión Europea (UE) también trata de incrementar la producción de chips en el Viejo Continente mediante el proyecto IPCEI on Microelectronics II. Se trata de una iniciativa en la que España participa junto a 18 países y que sigue el camino trazado por la primera versión del proyecto lanzado en 2018. Concretamente, la UE realizó un llamamiento en diciembre de 2020 para que las empresas europeas reforzasen el desarrollo y la producción de microprocesadores. Asimismo, compañías como Bosch prevén incrementar su producción de estos componentes. "La capacidad productiva de los fabricantes europeos versus la demanda en Europa no lo cubre, y por eso existe esta gran dependencia de Asia en general", ha concluido Josep Nadal.

[AUTOMOCIÓN \(HTTPS://ELMERCANTIL.COM/TAG/AUTOMOCION/\)](https://ELMERCANTIL.COM/TAG/AUTOMOCION/)

[AUTOMÓVILES \(HTTPS://ELMERCANTIL.COM/TAG/AUTOMOVILES/\)](https://ELMERCANTIL.COM/TAG/AUTOMOVILES/)

[CIAC \(HTTPS://ELMERCANTIL.COM/TAG/CIAC/\)](https://ELMERCANTIL.COM/TAG/CIAC/)

[ECG \(HTTPS://ELMERCANTIL.COM/TAG/ECG/\)](https://ELMERCANTIL.COM/TAG/ECG/)

[FABRICANTES DE AUTOMÓVILES \(HTTPS://ELMERCANTIL.COM/TAG/FABRICANTES-DE-AUTOMOVILES/\)](https://ELMERCANTIL.COM/TAG/FABRICANTES-DE-AUTOMOVILES/)

[IHS MARKIT \(HTTPS://ELMERCANTIL.COM/TAG/IHS-MARKIT/\)](https://ELMERCANTIL.COM/TAG/IHS-MARKIT/)

[JOSEP NADAL \(HTTPS://ELMERCANTIL.COM/TAG/JOSEP-NADAL/\)](https://ELMERCANTIL.COM/TAG/JOSEP-NADAL/)