

La escasez de semiconductores se enquistada

La crisis de los chips empuja al ERTE a 40.000 trabajadores del automóvil

► Los fabricantes esperan que el déficit de este componente se mantenga en el segundo trimestre y actualmente ajustan la producción día a día

UNAI MEZCUA
MADRID

Pocas veces una cosa tan pequeña ha causado un problema tan grande. Y la sequía global de chips semiconductores -derivada también del minúsculo virus que desde hace año y medio ha puesto patas arriba al planeta- sigue causando quebraderos de cabeza. En España su impacto, junto con la debilidad de la demanda por la pandemia, se ha traducido en el primer trimestre en un recorte en la fabricación de vehículos del 12,5% en comparación con 2019, con 662.224.

Seat, en diciembre, fue el primer fabricante en España en lanzar un aviso serio sobre la carestía. Tras el Expediente de Regulación Temporal de Empleo (ERTE), que un mes después acordó con los sindicatos hasta julio para un tope de hasta 11.800 empleados, han seguido después una cascada en otras marcas. En lo que va de año las automovilísticas han aprobado expedientes para más de 40.000 empleados, el 60% del total. En Seat el problema se ha concentrado hasta ahora en un grupo de 550 empleados que inicialmente iban a quedar fuera de las líneas durante cinco meses gracias, según subrayan fuentes de la factoría de Martorell, «a la agilidad de la gestión diaria».

En los últimos días Ford acaba de cerrar un ERTE que paralizará veinte días, repartidos hasta julio, las líneas de su fábrica en Almusafes (Valencia), y que afectará a 6.400 personas. Renault, por su parte, ha aprobado un expediente para Palencia y Valladolid hasta el 30 de septiembre, que puede alcanzar a 9.613 empleados, y que será de hasta 39 días. Y Stellantis, con plantas en Madrid, Vigo y Zaragoza, ha activado en Vigo un ERTE para 3.749 empleados hasta final de año. En la planta aragonesa los sindicatos consideran inevitable otro expediente que podría afectar hasta a 5.500 empleados, tras constatar el agotamiento de los mecanismos ordinarios de flexibilidad. «No hay indicios de que la crisis se vaya a

resolver en los próximos meses», advierten desde CC.OO. En Volkswagen Navarra, por su parte, con 5.000 empleados, se hizo en marzo uso del ERTE por causas productivas que se inició el año pasado por la pandemia y que sigue aún activo. En otras plantas, como Mercedes Vitoria, ha bastado por ahora con hacer uso de las medidas de flexibilidad que contempla el convenio, mientras que Iveco Madrid y Valladolid no ha sufrido impactos.

La situación de inestabilidad y la imposibilidad de asegurarse el suministro es lo que ha motivado el aluvión de expedientes, aunque se trata de propuestas de máximos, que no tienen por qué llegar a afectar al total del personal incluido. Otra consecuencia ha sido la rescisión de cientos de contratos temporales en las factorías. Y los ajustes se han extendido a la industria auxiliar, que emplea de forma directa a cuatro veces más personal que las líneas de montaje.

Aunque inicialmente las previsiones constreñían el problema al primer trimestre, los directivos del sector empiezan a asumir que sus efectos se dejarán notar durante buena parte del año. Carlos Tavares, CEO de Stellantis, fue de los primeros en avisar que no estaba seguro de que la crisis fuera a contenerse tan pronto. «No se espera una mejora a corto plazo y la situación puede afectar a la evolución comercial del año en curso». Fabricantes como el Grupo Volkswagen o Renault habían previsto a principios de año dejar de fabricar hasta 100.000 coches durante 2021.

El problema se originó cuando la pandemia obligó, el año pasado, a paralizar las factorías. El sector tecnológico se hizo con los chips no retirados por las automovilísticas, y se inició un desequilibrio que todavía no se ha logrado compensar. En las últimas semanas no solo no se han resuelto las causas originarias, sino que se han sumado otras nuevas. Factores tan diversos como el incendio de un gran proveedor, Renesas, en Japón; la sequía que afecta a Taiwán -la taiwanesa TSMC copa el 40% de la producción de este componente clave- o el inusitado temporal de



2021 Un año de nuevo impredecible

Tradicionalmente las previsiones de Bosch, uno de los principales proveedores de automoción a nivel mundial, sirven como termómetro para aventurar cómo podrá acabar el año en ventas de vehículos. Pero si 2020 fue complejo, 2021 no apunta a ser menos. Y además de la pandemia, el culpable es la escasez mundial de semiconductores. «A pesar de que hemos comenzado con seguridad en 2021, la pandemia sigue planteando riesgos importantes», según afirmó Stefan Asenkerschbaumer, su director financiero, durante su reciente presentación de resultados. En la misma afirmó es particularmente consciente de los cuellos de botella en el mercado automovi-



Stefan Asenkerschbaumer

lístico, especialmente en los semiconductores. La empresa, aseguró, está haciendo «todo lo posible para ayudar en esta tensa situación».

frío que sufrió Texas (un apagón obligó a parar la planta de Samsung Foundry en febrero) solo han servido para agravar los dolores de cabeza tanto del sector automovilístico como de las tecnológicas con las que tienen que competir. Lo llamativo es que se trata de una pieza que cuesta «pocos euros», como detalla Iñigo Gutiérrez, profesor de Tecnología Electrónica en Tecnum,

de la Universidad de Navarra. Su rentabilidad, dice, procede del volumen. Un volumen que ahora mismo, explica, garantizan las tecnológicas más que las automovilísticas.

Una de las consecuencias de la escasez puede ser que Europa intente asentar en su territorio más plantas de semiconductores. Para 2030, los objetivos declarados de la recién presen-

Un gran problema medido en milímetros

Los chips semiconductores se fabrican en obleas de 200 o 300 milímetros -los más modernos-, ensambladas en cámaras estancas. El grueso de su producción se concentra en Asia



«Habrá que esperar a 2022 para regresar a las cifras pre-Covid»

ENTREVISTA

Nuno Marques

Director de la Marca Citroën para España y Portugal

► En pleno proceso de electrificación, su objetivo como marca generalista es el de «facilitar la vida»

PATXI FERNÁNDEZ
MADRID

Nuno Marques es Licenciado en Ingeniería Mecánica por la Universidad de Nova de Lisboa y Máster en Marketing por el ISCTE, Instituto Universitario de Lisboa. Ha desarrollado toda su carrera profesional en Groupe PSA, donde ingresó en 2002. En este año tan complicado para la economía y en especial para el sector de la automoción, asume la dirección de la marca Citroën para toda la península, ya dentro del grupo Stellantis, con retos como recuperar el nivel de ventas pre-pandemia, emprender la electrificación de la gama, y adaptar las fábricas a este futuro eléctrico.



Nuno Marques posa en las instalaciones de la marca

ABC

tada Década Digital de Europa pasan por duplicar la proporción de la Unión Europea en la producción mundial. No obstante, y aunque fabricar los chips es muy rentable, como asegura Íñigo Gutiérrez «el problema es lo que cuesta montar una fundidora de chips. Y no es seguro que dentro de año y medio, cuando esté operativa, siga habiendo tanta demanda».

Por ahora, a grandes males, eso sí, grandes remedios. Peugeot, por ejemplo, ha optado por ofrecer un cuadro de instrumentación analógico en la versión saliente del 308, según Reuters. También hay quien está priorizando el montaje de los coches con mayor valor añadido o con menor contenido en chips. «El valor de los semiconductores para fabricar los vehículos híbridos y eléctricos duplica al de los de motor de combustión» resalta en un análisis Begoña Cristeto, socia responsable de Automoción de KPMG. «Hay componentes que se pueden dejar para el final, pero por ejemplo no instalar el chip que regula el servofreno -ayuda que minimiza la fuerza necesaria sobre el pedal- obliga a desmontar después el coche. Y no compensa», dicen desde una marca. La misma reconoce que la situación de parálisis de la demanda de vehículos supone, paradójicamente, cierto alivio: «Hay demanda escondida que en la última parte del año va a salir a flote. Si lo hiciera ahora tendríamos problemas para cubrirla».

—¿Cuándo espera que se reactive de nuevo el mercado?

—Depende de muchos factores, como la evolución de la pandemia, la eficacia en el uso de los fondos europeos o el efecto de la subida del impuesto de matriculación. Durante este año, sobre todo en el primer semestre, la situación será complicada, lo estamos viendo en el primer trimestre. Creo que habrá que esperar, al menos, hasta 2022 para poder regresar a cifras de matriculación de la era pre-Covid.

—¿Qué futuro tiene la fabricación de vehículos en España?

—Las perspectivas son excelentes. Citroën históricamente ha confiado mucho en el buen hacer de sus fábricas en España. No hay que olvidar que actualmente somos la única marca que produce modelos en tres fábricas diferentes en España: Zaragoza, Vigo y Madrid, las tres de Stellantis. Los Citroën 'Made in Spain' son clave en la estrategia internacional de la marca.

—Los coches eléctricos

¿han venido para quedarse? ¿Qué va a pasar con los gasolina y los diésel, durante muchos años 'superviventes' de Citroën?

—La electrificación no es una moda

pasajera. Sin embargo, no creemos que vaya a suplantar totalmente a los vehículos térmicos a corto y medio plazo. Por ello, Citroën sigue trabajando en el desarrollo de sus motores convencionales para hacerlos más eficientes y sostenibles sin reducir sus prestaciones. Además, desde 2019, todos nuestros nuevos lanzamientos incorporan, junto a los motores convencionales, una versión electrificada

(100% eléctrica o híbrida enchufable), con el objetivo de que sea la persona la que pueda elegir el modelo que prefiera y mejor se adapte a sus necesidades.

—¿Son los híbridos enchufables los sustitutos de los diésel?

—Los diésel y los híbridos enchufables están dirigidos a mercados y personas con expectativas muy diferentes. En cuanto a ser la puerta de entrada a la electrificación, creo que sí, pues permiten utilizar la energía eléctrica para trayectos cortos o en entornos urbanos o con restric-

ciones medioambientales, ya que cuentan con la etiqueta Cero de la DGT, y recurrir al motor térmico para recorridos más largos.

—¿Qué papel va a tener Citroën en

el recién creado grupo Stellantis?

—El posicionamiento de Citroën no ha variado. Sigue siendo una marca generalista centrada en facilitar la vida de las personas y responder a sus necesidades de movilidad con modelos que destacan por su diseño, confort y tecnologías útiles para todos.

—¿Qué futuro tienen los concesionarios frente a las ventas en internet?

—En un contexto marcado por el Covid, la digitalización ha progresado más rápido de lo previsto. No obstante, el concesionario sigue siendo un punto de encuentro fundamental entre la marca y las personas. Creemos que la digitalización suma a los concesionarios, no les resta.

—¿Qué novedades nos esperan en la gama Citroën para este año?

—Acabamos de lanzar al mercado los nuevos C4, e-C4 100% eléctrico y C3 Aircross. Este año, además, culminaremos la electrificación de nuestra gama de vehículos comerciales con el lanzamiento de los Citroën e-Berlingo, e-Berlingo VAN y del e-Jumper, que se unirán a los e-Jumpy y e-SpaceTourer. Pronto, también llegará a nuestras calles el disruptivo objeto de movilidad 100% eléctrico Citroën Ami. Y ya hemos presentado nuestro nuevo estándar, el Citroën C5 X, una propuesta innovadora que viene a renovar el segmento D, con una línea original y moderna y con versiones térmicas e híbridas enchufables.

“
Producción
«Somos la única
marca que
produce modelos
en tres fábricas
diferentes en
España»

Citroën Ami
El 'disruptivo
objeto de
movilidad' abre la
puerta a una
nueva forma de
moverse