

La crisis de los microchips marca la caída de la producción en los ocho primeros meses

- **La falta de aprovisionamiento de semiconductores provoca un fuerte descenso del 25% hasta el mes de agosto en comparación con 2019**
- **La caída de los principales mercados europeos limita la exportación de vehículos, con una reducción del 21% en comparación con los ocho primeros meses de 2019**
- **Hasta el mes de agosto la producción de turismos electrificados ha superado el 11% de cuota total, un hito histórico en la producción de vehículos en España**

Madrid, 23 de septiembre de 2021.- Durante los ocho primeros meses de 2021, la **producción de vehículos se ha reducido un 25,3% en comparación con el mismo periodo de 2019**, marcada principalmente por la situación de escasez de microchips, alcanzando un **total de 1.414.240 unidades en el conjunto del año**. En comparación con los datos de 2020, se registra un aumento del 11%, debido a que el ritmo de producción se vio condicionado por el cierre temporal de las fábricas a causa de la pandemia,

En el mes de **julio se fabricaron un total de 140.625 unidades**, que supone un **retroceso del 41% respecto del mismo mes de 2020 y de un 42,5% menos** si comparamos con el mismo periodo de 2019. El mes de **agosto** registra una tendencia similar, con una **caída del -39% en comparación con 2019 y del -15,5% respecto al octavo mes de 2020**, sumando **un total de 68.038 unidades producidas en agosto**.

La producción durante los meses de julio y agosto suele ser más baja que en otros meses por el periodo estival y de descanso. Pero, durante este 2021, la falta de aprovisionamiento de microchips está siendo el principal condicionante. Aunque en el conjunto del año se registra un aumento del 11% frente al año anterior, este incremento solo responde a que en 2020 las fábricas estuvieron paradas durante dos meses y medio. En los últimos cuatro meses, el ritmo de crecimiento contra 2020 se ha reducido en 28 puntos porcentuales, un reflejo del impacto que el desabastecimiento de semiconductores está causando en el sector de la automoción. Ante este contexto, las fábricas españolas se han visto obligadas a paralizar líneas de producción y a realizar ajustes en los turnos, en función del abastecimiento de microchips. Las previsiones indican que el ritmo de fabricación de estos componentes no se ajustará a la demanda del sector de automoción al menos hasta finales del primer semestre de 2022.

Los mercados europeos están, de este modo, reduciendo sus matriculaciones, por la caída de la demanda y por la escasez de producto motivada por la falta de microchips. En los últimos dos meses de julio y agosto, tanto el **mercado español** (con una caída acumulada del 33,4% vs 2019) como relevantes mercados en Europa, [**Francia ha reducido sus entregas un 23,3%; Alemania, un -27%; Italia, un -20% y Reino Unido, un -27,5%**], no consiguen recuperar las cifras de ventas registradas previas a la pandemia.

Por tipo de vehículo, la fabricación de **turismos y todoterrenos**, en comparación con el mismo periodo de 2020, ha sufrido un retroceso del -43,7%, en el mes de julio, con 105.838 unidades, y del -16,9% en el mes de agosto, con 52.399 unidades. De igual manera, la producción de **vehículos comerciales e industriales*** registra caídas tanto en el mes de julio (-30,9%), con 34.787 unidades, como en el mes de agosto (-10,1%), con 15.639 unidades.

EXPORTACIONES

En los **ocho primeros meses de 2021**, las exportaciones han registrado **un fuerte descenso del 20,7% en comparación con 2019**, aunque contra 2020, se logra un crecimiento del 12,5%. Hasta el mes de agosto, se han exportado un **total de 1.217.400 unidades**.

Durante el mes de **julio se enviaron 118.400 vehículos fuera de nuestras fronteras**, que supone una **reducción en el ritmo de exportación del -42,4% frente a 2020**, así como del **-42,3% frente a 2019**. Por su parte, el mes de **agosto** registra una tendencia similar de caída, con un total de **63.351 vehículos exportados**, que representa tanto una **caída del -23,8% en comparación con 2020 y del -34,5% respecto a 2019**.

La reducción del ritmo de la producción causada por la crisis de los microchips junto con la baja demanda procedente de los mercados extranjeros, principalmente de los ubicados en Europa, están siendo de especial relevancia para la exportación de los vehículos "made in Spain". En el último mes, las exportaciones a los mercados europeos, que han representado 7 de cada 10 envíos de los vehículos españoles, han reducido los envíos en un 32,4%. De igual modo, los destinos ubicados en África reducen su demanda un 55,5%, a causa del descenso de Marruecos (-32,4%) y Sudáfrica (-62,5%). Un ritmo similar registra los mercados en América, con un retroceso del 49,3%, a causa de la caída de las exportaciones a México del 64,1% y a Chile del -43,5%. Por su parte, el fuerte aumento de demanda procedente de Japón (716,4%) ha condicionado el aumento 159,1% de las exportaciones rumbo a Asia. Mientras que Oceanía logra un aumento del 40,5% debido a la mejora de Australia (+60%).

Por tipo de vehículo en comparación con los mismos meses de julio y agosto de 2020, los **turismos obtienen una caída del 45,8% en las exportaciones en julio, hasta las 89.616**

unidades enviadas al extranjero, y del -24,9% en el mes de agosto, con 50.770 unidades. Mientras que los **vehículos comerciales e industriales*** registran un retroceso del **28,5% en las exportaciones del mes de julio**, acumulando un total de 28.824 unidades exportadas, y una caída del 18,8% para el mes de agosto, con 12.581 unidades enviadas.

PRODUCCIÓN POR FUENTES DE ENERGÍA

En el último mes de **julio**, la producción de vehículos de cero y bajas emisiones mantiene un ritmo similar al del año anterior, con un leve retroceso del **0,1% con un total de 21.545 unidades**. En **agosto** se ha recuperado el ritmo creciente, con un aumento del **63,7%**, acumulando hasta **9.232 unidades** (vehículos eléctricos, híbridos enchufables, híbridos convencionales, gas natural y GLP).

En el último mes, los vehículos alternativos representan el 13,6% de la cuota de producción total de vehículos en España. En concreto, la principal fabricación corresponde a los **vehículos electrificados**, que alcanzan el 12,2% de cuota en el mes de agosto, con 8.292 unidades fabricadas en agosto. Hasta el octavo mes del año, los vehículos electrificados, híbridos y de gas suponen **uno de cada nueve vehículos fabricados** y suman un **total de 159.839 unidades, casi duplicando las cifras registradas en el año anterior**.

Los híbridos enchufables acumulan un total de 15.595 vehículos fabricados durante julio y agosto, con un crecimiento del 16,7%, siendo el vehículo de bajas y cero emisiones más fabricado en España. Los eléctricos puros logran un aumento del 28,4% en los últimos dos meses, hasta las 9.409 unidades producidas.

Para el conjunto del año, los **híbridos enchufables** suman un **total de 84.120 unidades ensambladas**, todas de turismos, aumentando su producción un 119% respecto al año anterior y que representan el 5,9% de la producción total. Por su parte, los **eléctricos puros, hasta el octavo mes acumulan 45.940 unidades**, de las que 40.091 son de turismos, con un crecimiento del 109,1% en comparación con el mismo periodo de 2020. Durante 2021, el 3,2% de los vehículos producidos en España ha sido un vehículo eléctrico puro.

En cuanto a otros tipos de vehículos alternativos, los híbridos no enchufables acumulan en 2021 un total de 3.649 unidades (+0,3%), los vehículos de gas natural alcanzan las 11.818 unidades (0,8%) y los vehículos GLP crecen un 75,9%, hasta las 14.312 unidades fabricadas.

“Nos encontramos en un difícil contexto para el sector de la automoción, no solo en España sino también en Europa. 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. Lo que parecía un desequilibrio coyuntural se ha convertido en el escenario para los próximos 10-12 meses, al menos. Y esto en un momento en el que la recuperación era prioritaria para el sector. 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. Ante este reto hemos de trabajar juntos para implantar nuevas medidas que sostengan el nivel de mercado y producción, eliminar incertidumbres a los consumidores y, en paralelo, intensificar las medidas de electrificación e infraestructuras, pues el escenario es complejo”. **destacó José López-Tafall, director general de ANFAC**

** Desde enero de 2021 en adelante, los datos de fabricación de vehículos comerciales e industriales se comunican agregados.*

(Cuadros disponibles en página 5, con la comparativa con 2020 y 2019* disponible)

Acerca de ANFAC

ANFAC representa a Abarth, Alfa Romeo, Automóviles Citroën España, BMW, Cupra, Dacia, DAF Vehículos Industriales S.A.U., Fiat, Fiat Professional, Ford España, Ford Trucks España, Grupo PSA, Hispano Suiza, Honda, Hyundai Motor España, Isuzu, Iveco España, Jaguar, Jeep, Kia Motors Iberia, King Long, Lancia, Land Rover, Mahindra, Man Truck & Bus Iberia, Mazda, Maxus, Mercedes-Benz España, Mini, Mitsubishi Motors, Nissan Motor Ibérica, Opel España, Otokar, Peugeot Citroën Automóviles España, Peugeot España, Porsche, Renault España, Renault Trucks, Scania Hispania, Seat, Skoda, Smart, SsangYong, Subaru, Suzuki, Toyota-Lexus, VDL, Volkswagen Group España Distribución, Volkswagen Navarra, Volvo Car y Volvo Trucks. El sector del automóvil emplea directa e indirectamente al 9% de la población activa, representa el 18% de las exportaciones totales del país, y su contribución al PIB se acerca al 11%. España ocupa el 2º lugar como fabricante de vehículos en Europa y el 8º mundial.

Más información:

Noemi Navas

Directora de Comunicación ANFAC

Noemi.navas@anfacs.com

Tfno.: 91 792 7441 / 606 38 64 76

Javier Herrero

Comunicación ANFAC



javier.herrero@anfacs.com

Tfno.: 91 343 1345





1 Producción y exportación de vehículos en España en Julio

Comparación con 2020



	2021	JULIO		ENERO-JULIO	
		unidades	var. s/20 (%)	unidades	var. s/20 (%)
 PRODUCCIÓN	Turismos y todoterrenos	105.838	-43,7 ↓	1.069.966	13,2 ↑
	Comerciales e industriales	34.787	-30,9 ↓	276.236	10,8 ↑
	TOTAL VEHÍCULOS	140.625	-41,0 ↓	1.346.202	12,7 ↑
 EXPORTACIÓN	Turismos y todoterrenos	89.616	-45,8 ↓	921.597	13,2 ↑
	Comerciales e industriales	28.824	-28,5 ↓	232.452	25,9 ↑
	TOTAL VEHÍCULOS	118.440	-42,4 ↓	1.154.049	15,5 ↑

Comparación con 2019



	2021	JULIO		ENERO-JULIO	
		unidades	var. s/19 (%)	unidades	var. s/19 (%)
 PRODUCCIÓN	Turismos y todoterrenos	105.838	-43,2 ↓	1.069.966	-24,2 ↓
	Comerciales e industriales	34.787	-40,5 ↓	276.236	-25,1 ↓
	TOTAL VEHÍCULOS	140.625	-42,5 ↓	1.346.202	-24,4 ↓
 EXPORTACIÓN	Turismos y todoterrenos	89.616	-45,4 ↓	921.597	-22,1 ↓
	Comerciales e industriales	28.824	-29,9 ↓	232.452	-9,1 ↓
	TOTAL VEHÍCULOS	118.440	-42,3 ↓	1.154.049	-19,8 ↓

1 Producción y exportación de vehículos en España en Agosto

Comparación con 2020

	2 0 2 1	AGOSTO			ENERO-AGOSTO		
		unidades	var. s/20 (%)		unidades	var. s/20 (%)	
 PRODUCCIÓN	Turismos y todoterrenos	52.399	-16,9	↓	1.122.365	11,4	↑
	Comerciales e industriales	15.639	-10,1	↓	291.875	9,4	↑
	TOTAL VEHÍCULOS	68.038	-15,5	↓	1.414.240	11,0	↑
 EXPORTACIÓN	Turismos y todoterrenos	50.770	-24,9	↓	972.367	10,3	↑
	Comerciales e industriales	12.581	-18,8	↓	245.033	22,4	↑
	TOTAL VEHÍCULOS	63.351	-23,8	↓	1.217.400	12,5	↑

Comparación con 2019

	2 0 2 1	AGOSTO			ENERO-AGOSTO		
		unidades	var. s/19 (%)		unidades	var. s/19 (%)	
 PRODUCCIÓN	Turismos y todoterrenos	52.399	-46,4	↓	1.122.365	-25,7	↓
	Comerciales e industriales	15.639	13,4	↑	291.875	-23,8	↓
	TOTAL VEHÍCULOS	68.038	-39,0	↓	1.414.240	-25,3	↓
 EXPORTACIÓN	Turismos y todoterrenos	50.770	-40,6	↓	972.367	-23,4	↓
	Comerciales e industriales	12.581	12,4	↑	245.033	-8,2	↓
	TOTAL VEHÍCULOS	63.351	-34,5	↓	1.217.400	-20,7	↓

2 Producción por fuentes de energía en España en Julio

Comparación con 2020

PRODUCCIÓN POR FUENTES DE ENERGÍA		JULIO 2021			ENERO-JULIO 2021		
		unidades	var. s/20 (%)	cuota (%)	unidades	var. s/20 (%)	cuota (%)
TURISMOS Y TODOTERRENOS	Gasolina	69.023	-37,0 ↓	65,2	735.690	21,3 ↑	68,8
	Diesel	17.246	-70,0 ↓	16,3	192.484	-28,1 ↓	18,0
	Eléctrico	4.626	0,1 ↑	4,4	36.803	163,5 ↑	3,4
	Híbrido enchufable	10.847	0,4 ↑	10,2	79.372	121,4 ↑	7,4
	Gas natural	1.194	-36,7 ↓	1,1	8.093	-14,3 ↓	0,8
	GLP	2.450	-21,7 ↓	2,3	14.026	80,1 ↑	1,3
	Híbrido no enchufable	452	-16,5 ↓	0,4	3.498	1,1 ↑	0,3
	TOTAL	105.838	-43,7 ↓		1.069.966	13,2 ↑	
TOTAL VEHÍCULOS	Gasolina	73.804	-38,9 ↓	52,5	786.328	19,0 ↑	58,4
	Diesel	45.276	-52,8 ↓	32,2	409.267	-10,1 ↓	30,4
	Eléctrico	5.865	23,0 ↑	4,2	42.396	118,4 ↑	3,1
	Híbrido enchufable	10.847	0,4 ↑	7,7	79.372	121,4 ↑	5,9
	Gas natural	1.931	-17,3 ↓	1,4	11.315	0,6 ↑	0,8
	GLP	2.450	-21,7 ↓	1,7	14.026	80,1 ↑	1,0
	Híbrido no enchufable	452	-16,5 ↓	0,3	3.498	1,1 ↑	0,3
	TOTAL	140.625	-41,0 ↓		1.346.202	12,7 ↑	

Comparación con 2019

PRODUCCIÓN POR FUENTES DE ENERGÍA		JULIO 2021			ENERO-JULIO 2021		
		unidades	var. s/19 (%)	cuota (%)	unidades	var. s/19 (%)	cuota (%)
TURISMOS Y TODOTERRENOS	Gasolina	69.023	-45,1 ↓	65,2	735.690	-25,9 ↓	68,8
	Diesel	17.246	-68,8 ↓	16,3	192.484	-48,8 ↓	18,0
	Eléctrico	4.626	20.013,0 ↑	4,4	36.803	5.320,2 ↑	3,4
	Híbrido enchufable	10.847	— ↑	10,2	79.372	— ↑	7,4
	Gas natural	1.194	-61,8 ↓	1,1	8.093	-46,1 ↓	0,8
	GLP	2.450	86,2 ↑	2,3	14.026	-26,6 ↓	1,3
	Híbrido no enchufable	452	-53,7 ↓	0,4	3.498	-59,2 ↓	0,3
	TOTAL	105.838	-43,2 ↓		1.069.966	-24,2 ↓	
TOTAL VEHÍCULOS	Gasolina	73.804	-46,3 ↓	52,5	786.328	-27,1 ↓	58,4
	Diesel	45.276	-54,7 ↓	32,2	409.267	-36,9 ↓	30,4
	Eléctrico	5.865	292,6 ↑	4,2	42.396	368,5 ↑	3,1
	Híbrido enchufable	10.847	— ↑	7,7	79.372	— ↑	5,9
	Gas natural	1.931	-44,1 ↓	1,4	11.315	-33,8 ↓	0,8
	GLP	2.450	86,2 ↑	1,7	14.026	-26,6 ↓	1,0
	Híbrido no enchufable	452	-53,7 ↓	0,3	3.498	-59,2 ↓	0,3
	TOTAL	140.625	-42,5 ↓		1.346.202	-24,4 ↓	

2 Producción por fuentes de energía en España en Agosto

Comparación con 2020

PRODUCCIÓN POR FUENTES DE ENERGÍA		AGOSTO 2021			ENERO-AGOSTO 2021		
		unidades	var. s/20 (%)	cuota (%)	unidades	var. s/20 (%)	cuota (%)
TURISMOS Y TODOTERRENOS	Gasolina	36.259	-14,6 ↓	69,2	771.949	18,9 ↑	68,8
	Diesel	7.387	-50,9 ↓	14,1	199.871	-29,3 ↓	17,8
	Eléctrico	3.288	29,9 ↑	6,3	40.091	143,0 ↑	3,6
	Híbrido enchufable	4.748	85,5 ↑	9,1	84.120	119,0 ↑	7,5
	Gas natural	280	449,0 ↑	0,5	8.373	-11,8 ↓	0,7
	GLP	286	-17,8 ↓	0,5	14.312	75,9 ↑	1,3
	Híbrido no enchufable	151	62,4 ↑	0,3	3.649	2,7 ↑	0,3
	TOTAL	52.399	-16,9 ↓		1.122.365	11,4 ↑	
TOTAL VEHÍCULOS	Gasolina	39.656	-14,2 ↓	58,3	825.984	16,8 ↑	58,4
	Diesel	19.150	-33,1 ↓	28,1	428.417	-11,5 ↓	30,3
	Eléctrico	3.544	38,7 ↑	5,2	45.940	109,1 ↑	3,2
	Híbrido enchufable	4.748	85,5 ↑	7,0	84.120	119,0 ↑	5,9
	Gas natural	503	498,8 ↑	0,7	11.818	4,3 ↑	0,8
	GLP	286	-17,8 ↓	0,4	14.312	75,9 ↑	1,0
	Híbrido no enchufable	151	62,4 ↑	0,2	3.649	2,7 ↑	0,3
	TOTAL	68.038	-15,5 ↓		1.414.240	11,0 ↑	

Comparación con 2019

PRODUCCIÓN POR FUENTES DE ENERGÍA		AGOSTO 2021			ENERO-AGOSTO 2021		
		unidades	var. s/19 (%)	cuota (%)	unidades	var. s/19 (%)	cuota (%)
TURISMOS Y TODOTERRENOS	Gasolina	36.259	-53,0 ↓	69,2	771.949	-27,9 ↓	68,8
	Diesel	7.387	-60,4 ↓	14,1	199.871	-49,3 ↓	17,8
	Eléctrico	3.288	— ↑	6,3	40.091	5.804,4 ↑	3,6
	Híbrido enchufable	4.748	— ↑	9,1	84.120	— ↑	7,5
	Gas natural	280	-76,8 ↓	0,5	8.373	-48,4 ↓	0,7
	GLP	286	-50,7 ↓	0,5	14.312	-27,4 ↓	1,3
	Híbrido no enchufable	151	18,9 ↑	0,3	3.649	-58,1 ↓	0,3
	TOTAL	52.399	-46,4 ↓		1.122.365	-25,7 ↓	
TOTAL VEHÍCULOS	Gasolina	39.656	-50,4 ↓	58,3	825.984	-28,7 ↓	58,4
	Diesel	19.150	-34,4 ↓	28,1	428.417	-36,8 ↓	30,3
	Eléctrico	3.544	772,9 ↑	5,2	45.940	385,8 ↑	3,2
	Híbrido enchufable	4.748	— ↑	7,0	84.120	— ↑	5,9
	Gas natural	503	-59,9 ↓	0,7	11.818	-35,6 ↓	0,8
	GLP	286	-50,7 ↓	0,4	14.312	-27,4 ↓	1,0
	Híbrido no enchufable	151	18,9 ↑	0,2	3.649	-58,1 ↓	0,3
	TOTAL	68.038	-39,0 ↓		1.414.240	-25,3 ↓	