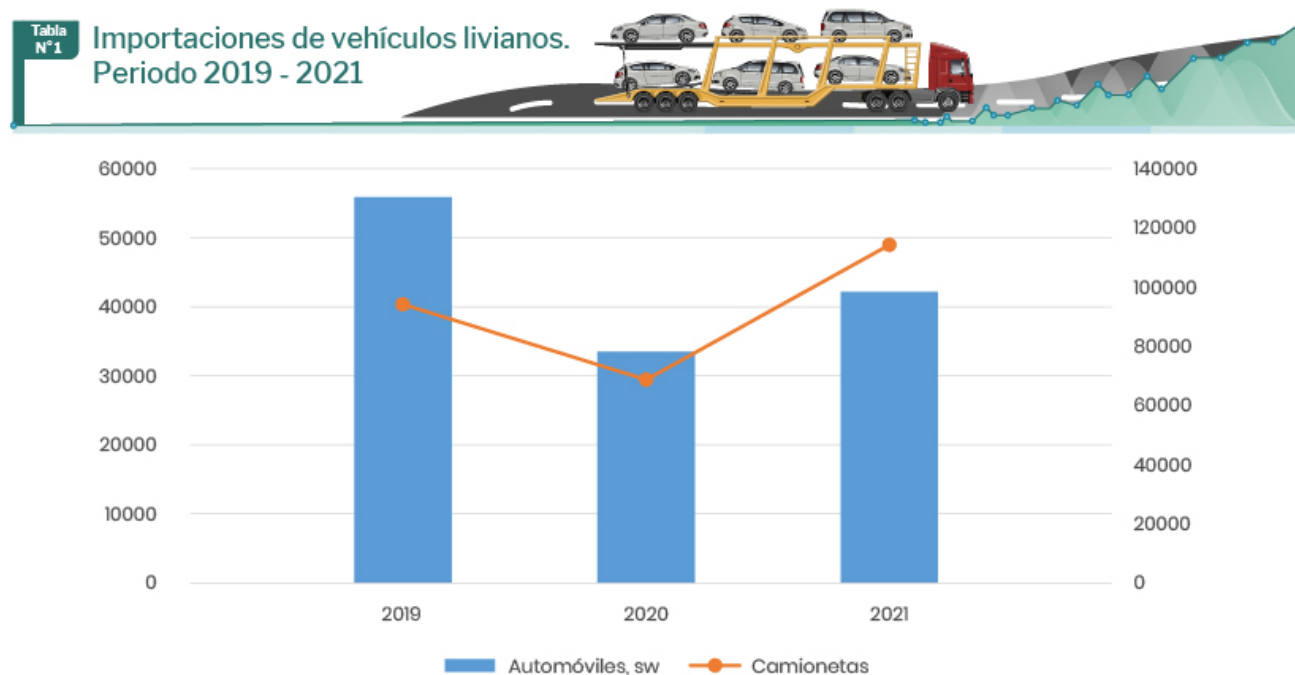


El sector automotriz en Perú se recuperó en 2021

La industria automotriz en el país se vio golpeada abruptamente debido a la pandemia. Según cifras oficiales de la Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria (Sunat), durante el 2020, las importaciones de automóviles y camionetas disminuyeron en 40% y 27%, respectivamente. No obstante, la recuperación económica que se dio en el 2021 afectó de manera positiva a la industria generando un incremento en las importaciones de automóviles en un rango del 26% y de camionetas en 66%.



Fuente: AAP, SUNAT

Elaboración: IDEXCAM

El incremento de la demanda de autos, experimentada en el 2021, se vio reflejado en el aumento de las ventas nacionales. Así, durante el año pasado hubo un significativo rebote frente al año anterior en casi todos los tipos de vehículos, en línea

con la recuperación de la economía local.

Según cifras de la Superintendencia Nacional de Registros Públicos (Sunarp), en el 2021, la venta de vehículos livianos nuevos (conformado por automóviles, camionetas, pick ups y furgonetas, station wagons, SUV y todoterrenos) ascendió a 157.100 unidades. La cifra es 40% mayor respecto al 2020 y 3,4% mayor en comparación al 2019, año prepandemia.

El desempeño observado por dichos tipos de vehículos en el 2021 fue impulsado por el dinamismo de la demanda interna, la recuperación de los índices de empleo e ingresos, el acceso a ingresos extraordinarios (disponibilidad de la CTS y fondos de AFP), el uso de ahorro privado embalsado por parte de las familias y las políticas comerciales implementadas por las concesionarias, que facilitaron la oferta y el acceso a los referidos vehículos.

Otros factores que también podemos mencionar fueron las facilidades de financiamiento y la adquisición de dichos vehículos –principalmente, automóviles y furgonetas– para ser empleados en servicios de taxi y delivery.

Escasez de semiconductores

Lastimosamente, no todas las noticias son positivas para el sector, ya que en este año 2022 empezaron nuevamente a rondar los fantasmas del 2020, y es que desde la disrupción de la pandemia por el COVID-19, la industria automotriz ha visto interrumpido el abastecimiento de chips semiconductores.

Esta situación ha llevado a varias empresas automovilísticas a frenar sus líneas de producción en muchas de sus fábricas. Por ejemplo, según Bloomberg, la producción de las plantas de Mercedes-Benz Group AG ubicadas en Sao Paulo y Minas Gerais se paralizará desde el 18 de abril hasta el 3 de mayo.

Por la misma razón, General Motors paralizó, durante las semanas del 4 y 11 de abril, la fabricación de su Chevrolet Silverado 1500 y de GMC Sierra 1500 en la planta de ensamblaje de Fort Wayne, en Indiana, Estados Unidos.

Por otra parte, según declaraciones de la portavoz de Ford, Kelli Felker, la escasez de semiconductores continúa afectando a las plantas norteamericanas de dicho fabricante, pues durante marzo, 8 de sus plantas ubicadas en Estados Unidos, México y Canadá tuvieron que suspender operaciones.

Situación en México

En México, se ha proyectado que será hasta finales de este año o incluso hasta el 2023 cuando la industria automotriz podrá tener un panorama alentador respecto a la crisis de semiconductores que ha desatado paros parciales en diversas armadoras en todo el mundo.

La mayoría de las empresas, tanto ensambladoras como proveedoras de las mismas, no están cumpliendo con sus metas de producción a causa del desabasto no solo en semiconductores, sino en otro tipo de componentes y metales,

por lo que los números planteados de producción por las clusters automotrices de México para este año difícilmente se lograrán.

Se estima que será hasta el próximo año cuando se pueda retomar el ritmo de las líneas de producción de la industria automotriz.

Ante la parálisis en la cadena de suministro, en México se siguen desencadenando paros en los complejos industriales con un impacto algo menor a lo que ocurrió durante el primer año de escasez de chips (2020). Los complejos que se han visto más afectados son los que ocupan las fábricas de las marcas de Chevrolet, Equinox, Trax y GMC Terrain.

Situación en Japón

Debido a diversos factores exteriores y hechos ocurridos recientemente en Japón, Toyota ha tomado la decisión de reducir la producción local en un tiempo estimado de tres meses. Eso significará el cese de actividades temporales en algunas fábricas.

Los ajustes en la producción de Toyota en Japón se verán reflejados de la siguiente manera: un 20% menos en abril, un 10% en mayo y un 5% en junio, porcentajes con respecto a los planes iniciales de la marca. Acciones que también se verán reflejadas a nivel internacional.

Estando así las cosas, se estima que su producción mundial

alcanzará las 750.000 unidades mensuales, 250.000 originadas en Japón y 500.000 en el extranjero. Eso supone 150.000 vehículos menos frente a la meta trazada de 900.000 por mes.

Conflicto Rusia y Ucrania

A raíz de la invasión Rusia en Ucrania, en marzo pasado, S&P Global Mobility anticipó que el conflicto podría reducir la producción de nuevos vehículos ligeros en 2,6 millones de unidades durante los próximos dos años, ya que la guerra ha obligado a empresas ucranianas proveedoras de arneses de cableado a cerrar, agravando de esta manera las tensiones en las cadenas de suministro.

Esta situación ha obligado a fabricantes como BMW y Volkswagen a suspender la producción en fábricas alrededor de Europa.

De otro lado, Ucrania es uno de los proveedores más importantes del gas neón, por lo que podría haber un impacto en la producción europea de semiconductores. Y es que en la producción de semiconductores se utilizan láseres de alto rendimiento que, entre otras cosas, requieren neón.

Asimismo, el paladio se usa para los catalizadores de motores de gasolina, siendo Rusia el segundo proveedor más importante después de Sudáfrica de esta materia. La carencia de este elemento químico, por las sanciones contra Rusia, se compensó con las reservas que tenían algunos países europeos, pero estas tienen un límite además que la producción en Sudáfrica no se puede aumentar a corto plazo.

De otro lado, el precio del níquel ha bajado, pero los analistas de materias primas calculan un alza a mediados de 2022; ya que, a escala mundial, Rusia es el tercer mayor productor de este mineral.

Este insumo es importante para las aleaciones, pero también para la producción de baterías de iones de litio, y estas, a su vez, son de crucial importancia para el cambio a la electromovilidad, por lo que, básicamente, se espera un aumento en la demanda de níquel; ocasionando que los precios de los vehículos eléctricos aumenten.

Ante todas estas situaciones que se vienen dando a nivel mundial, se estima que el precio de los automóviles se incrementa si es que no se llegan a normalizar todas estas adversidades, por lo que es casi probable que la demanda disminuya, al igual que las importaciones al cierre de año.