



El bloqueo del suministro de microchips deja vendida a la producción europea de coches

La intervención del Gobierno neerlandés en Nexperia se saldó con la prohibición de Pekín de exportar semiconductores fabricados en China



ACEA / Anfac

IRENE LIÑÁN | Madrid

6 de noviembre de 2025



Un nuevo movimiento en el tablero geopolítico, esta vez, a cuenta del control de la producción de microchips en Europa, ha puesto en la picota a la producción automovilística en el Viejo Continente. El pasado 13 de octubre, el Gobierno de Países Bajos intervenía [Nexperia, empresa de](#)



excepcional, permite al Estado asumir temporalmente el control de empresas consideradas estratégicas en aras de seguridad económica y tecnológica, e interés público. Este hecho ha motivado represalias inmediatas de China, que ha prohibido a Nexperia exportar productos fabricados en el gigante asiático, lo que aumenta el riesgo de interrupciones generalizadas en [la cadena de suministro para la industria automotriz](#). Tanto es así que las asociaciones de fabricantes automovilísticas españolas y europeas prevén que dichas interrupciones sean inminentes en la producción de vehículos y que duren semanas o meses, dependiendo de la escalada del conflicto.



“Nos veríamos gravemente afectados por los cierres de fábricas, que interrumpen la supply chain”

Frank Schnelle Director ejecutivo de ECG

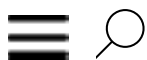
Y la sensación es de pánico. Prácticamente todas las organizaciones consultadas expresan “máxima preocupación”, como es el caso de la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA), que asegura estar “cada vez más inquieta por la inminente interrupción de la producción de vehículos en Europa debido al bloqueo en el suministro de microchips fundamentales, esenciales para la fabricación por parte de nuestros miembros”. El director ejecutivo de la Asociación Europea de Logística de Vehículos (ECG), Frank Schnelle, reporta cómo [las empresas de logística afiliadas a la entidad y que colaboran con el sector automotriz](#)



planificación de la red y las obligaciones contractuales a lo largo de la cadena de suministro”. Y la Asociación Española de Proveedores de Automoción (Sernauto), la primera en dar la voz de alarma en España, asevera que “cualquier situación que afecte a la cadena de suministro de la producción de vehículos resulta motivo de preocupación, ya que puede implicar paradas de fabricación e incrementos de costes”.



La decisión de Países Bajos se fundamenta en la identificación de “deficiencias graves de gobernanza” y del “riesgo de transferencia de tecnología sensible a terceros países”, según explicó el Ejecutivo neerlandés. El objetivo principal de la medida, al menos en teoría, es asegurar la continuidad del suministro de [microchips estratégicos para sectores críticos, en particular el de la automoción y el electrónico](#), así como proteger la propiedad intelectual y los activos tecnológicos localizados en territorio europeo. Y aunque esta misma semana China ha tenido un gesto de conciliación asegurando que volverá a autorizar algunas exportaciones a Europa del fabricante de chips, el caso es que la tensión ya está servida en el sector. La asociación española Anfac traslada que actualmente está consultando a las marcas para evaluar el posible impacto de la situación de Nexperia en las plantas españolas. “Es una situación que nos preocupa y puede conllevar, a corto plazo, paros en la producción de vehículos en las fábricas europeas”, admite.



“Tenemos una cadena profundamente interconectada que depende de un ecosistema de semiconductores estable”

Benjamin Krieger Secretario general de Clepa

En cualquier caso, Anfac prefiere mantener la prudencia y asegura que se mantiene en contacto con las asociaciones implicadas, especialmente con Sernauto y ACEA para ir evaluado la situación y su repercusión. Por su parte, el secretario general de la Asociación Europea de Proveedores de Automóviles (Clepa), Benjamin Krieger, asevera que éste “es un asunto extremadamente delicado” porque “tenemos una cadena de suministro profundamente interconectada y la transformación de la movilidad en Europa depende de un ecosistema de semiconductores estable”. Krieger asegura que los proveedores de la industria están sufriendo “grandes pérdidas” al operar entre fábricas de componentes críticos y de vehículos. “La interrupción se produce [a pesar de las reiteradas solicitudes de los proveedores](#) para diversificar sus fuentes de abastecimiento y ubicaciones de producción”, valora el secretario general de Clepa. De hecho, señala que aunque una compañía como Nexperia opere en Europa, sigue existiendo un desequilibrio estructural. “Las decisiones tomadas a lo largo de los años han dejado a Europa sin suficiente capacidad de empaquetado de semiconductores, y hoy estamos viendo las consecuencias”, asevera Krieger.





de suministro”

José Portilla Director general de Sernauto

UNA PARÁLISIS DE ACTIVIDAD “EN CUESTIÓN DE DÍAS”

Los chips son esenciales para la electrónica de los vehículos y la industria señala que la escasez tiene un efecto continuo en sistemas electrónicos clave como los sensores de radar, que por sí solos consumen alrededor de un millón de chips a la semana. “Incluso las paradas de producción a corto plazo pueden tener un efecto dominó en las redes logísticas”, apunta Frank Schnelle (ECG). Por su parte, Sernauto recuerda que los semiconductores implicados presentan muy pocas alternativas viables a corto plazo, ya que los procesos de sustitución y recalificación de componentes requieren tiempo. Esta situación podría derivar en paradas de producción en cuestión de días si no se restablece el flujo normal de suministro.

“No estamos en un momento para asumir interrupciones productivas ni incertidumbres en la cadena de suministro”, subraya el director general de Sernauto, José Portilla.

ACEA afirma que, actualmente, [la industria está utilizando sus reservas para capear la crisis](#), pero la asociación advierte de que los suministros disminuyen rápidamente. “Según una encuesta realizada esta semana entre nuestros miembros, algunos ya prevén paradas inminentes en las líneas de montaje. Existen muchos proveedores alternativos, pero se necesitarán varios meses para desarrollar la capacidad adicional necesaria para cubrir el déficit de suministro”, asegura la directora general de la patronal europeo de fabricantes de automoción, Sigrid de Vries. “Nuestros miembros nos informan que el suministro de componentes ya se está interrumpiendo debido a la escasez. Esto significa que la paralización de las líneas de montaje podría producirse en



álvido de la pandemia, las asociaciones automovilísticas, no es exactamente el mismo caso. Entonces se retiraron del mercado numerosas capacidades de transporte debido a que las pérdidas ocasionadas por la paralización de la producción se volvieron insostenibles, según detalla Frank Schnelle, de ECG. “Cuando la demanda se recuperó, no había capacidad disponible para satisfacerla, lo que provocó cuellos de botella y aumentos de costes en toda Europa”.



“Existen proveedores alternativos, pero se necesitarán varios meses para para cubrir el déficit de suministro”

Sigrid de Vries Directora general de ACEA

En todo caso, todas las asociaciones consultadas reiteran la necesidad de una actuación conjunta a nivel europeo implicando tanto a administraciones como a actores privados del sector, y cuanto más rápida, mejor. Insisten en la necesidad de establecer coordinación entre todas las partes para compartir información actualizada, evaluar el impacto en las cadenas de suministro y trasladar a las instituciones europeas y nacionales la necesidad de una respuesta coordinada, así como garantizar la seguridad jurídica, la integridad del mercado interior, la autonomía industrial estratégica y la protección de la soberanía tecnológica y de competitividad.

Más allá de eso, en la Asociación Europea de Logística de Vehículos no constan, por el momento, planes de contingencia coordinados a nivel comunitario que aborde



que la asociación sigue de cerca las deliberaciones. En lo tocante a España, Sernauto afirma que las empresas sí suelen activar planes de contingencia orientados a garantizar el suministro a los fabricantes de vehículos, lo que puede incluir la diversificación de proveedores, la reorganización de la producción o la optimización de inventarios y logística.

LEE TAMBIÉN

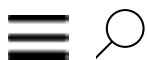
La UE lanza su plan automotriz para buscar autonomía en la supply chain y reflotar el sector



EL MERCANTIL | Madrid

MOVIMIENTOS EN LAS INICIATIVAS EUROPEAS Y ESPAÑOLAS EN FAVOR DE LOS MICROCHIPS

En este contexto, cabe recordar que había dos medidas para paliar la crisis de semiconductores en la industria automovilística: una a nivel europeo para crear una industria pública de fabricación de estos microchips en Europa; la otra era la del PERTE (Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica) español para los microchips y semiconductores. Sernauto asegura que sí se han producido ciertos avances en ambas iniciativas, “aunque aún no se ha alcanzado la producción masiva necesaria para resolver completamente la situación”. A nivel europeo, [la Ley Europea de Chips, aprobada en 2023](#), está en fase de implementación. Este marco prevé una movilización de más de 43.000 millones de euros entre financiación pública y privada hasta 2030 para reforzar la producción de semiconductores dentro de la Unión



plantas en varios países europeos, impulsadas por fabricantes internacionales en colaboración con autoridades estatales y la Comisión Europea.

En el ámbito español, el PERTE está avanzando en su fase de despliegue, según Sernauto. “Desde su aprobación, se han lanzado diversas convocatorias orientadas a reforzar el ecosistema nacional de diseño, desarrollo y producción de chips”, asevera la asociación. Entre ellas, destaca una convocatoria para impulsar la capacidad de diseño o la reciente apertura de una tercera convocatoria centrada en el desarrollo de capacidades industriales a lo largo de la cadena de valor. Tanto la norma europea como la estrategia española “constituyen instrumentos normativos plenamente vigentes y operativos, pero cuyo efecto corrector sobre la actual crisis de semiconductores es aún limitado debido al horizonte temporal propio de su ejecución”, admite Sernauto. No obstante, la asociación asegura que suponen [sentar una serie de bases que ayudarán a reforzar la resiliencia industrial](#) frente a crisis similares en el futuro, pese a que no han llegado a tiempo a paliar la actual.



[ACEA](#) [ANFAC](#) [ASOCIACIÓN DE LOGÍSTICA DE VEHÍCULOS EUROPEOS](#)

[ASOCIACIÓN EUROPEA DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES](#)

[ASOCIACIÓN EUROPEA DE PROVEEDORES DE AUTOMÓVILES](#) [AUTOMOCIÓN](#)

[CADENA DE SUMINISTRO DEL AUTOMÓVIL](#) [CLEPA](#) [CRISIS DE MICROCHIPS](#)

[ECG](#) [ESCASEZ DE MICROCHIPS](#) [FABRICACIÓN DE VEHÍCULOS](#)

[FABRICANTES DE AUTOMOCIÓN](#) [FALTA DE SEMICONDUCTORES](#)

[FRANK SCHNELLE](#) [INDUSTRIA AUTOMOVILÍSTICA](#)

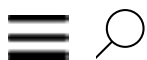
[INTERRUPCIONES DE LA CADENA DE SUMINISTROS](#) [JOSÉ PORTILLA](#)

[LEY EUROPEA DE CHIPS](#) [LOGÍSTICA DE AUTOMOCIÓN](#)

[LOGÍSTICA DE SEMICONDUCTORES](#) [LOGÍSTICA DEL AUTOMÓVIL](#) [NEXPERIA](#)

[NOVIEMBRE 2025](#) [PAÍSES BAJOS](#) [PARALIZACIÓN DE LA PRODUCCIÓN](#)

[PERTE CHIP](#) [PERTE PARA CHIP MICROELECTRÓNICA Y SEMICONDUCTORES](#)



+ LOGÍSTICA

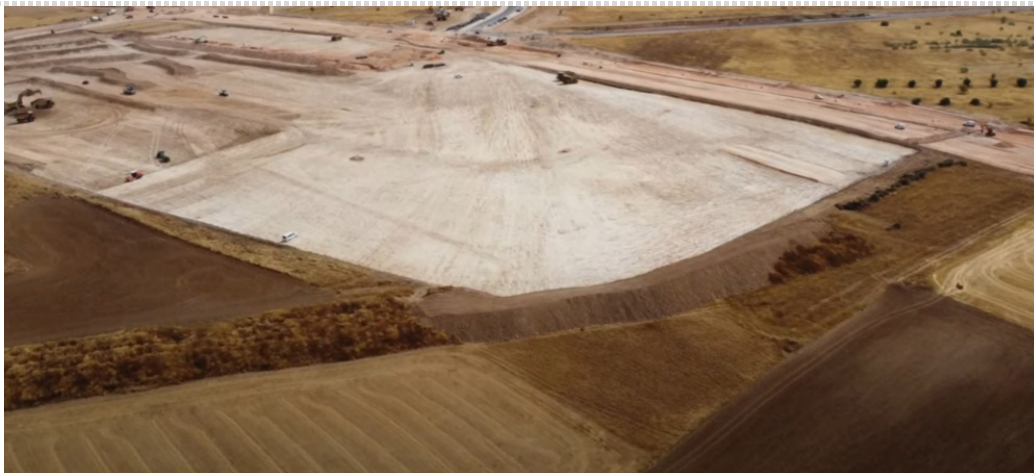
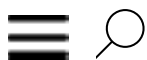
La UE acuerda adelantar el fin de las exenciones arancelarias para productos de bajo valor

EL MERCANTIL | Madrid



La Ley de Movilidad Sostenible recibe luz verde de forma definitiva tras años en la nevera

EL MERCANTIL | Madrid



Consum arranca la construcción de su hub logístico para el centro de España en Noblejas

EL MERCANTIL | Madrid



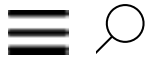
Logifrío inicia operaciones en su nuevo centro de cross-dock en Madrid

EL MERCANTIL | Madrid



Quiénes somos

Contacto



[Política de privacidad](#)

©2025 Anomalía Ediciones, S.L.