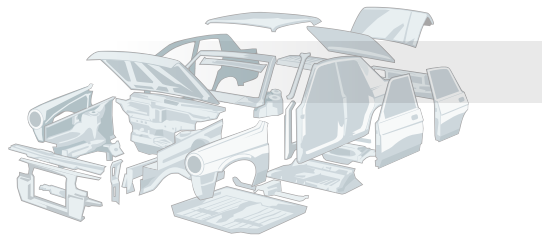


EL SECTOR DE FABRICACIÓN DE EQUIPOS Y DE COMPONENTES PARA AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA

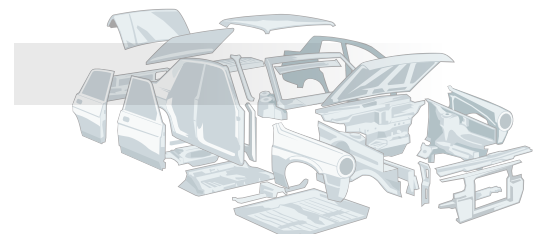


INFORME

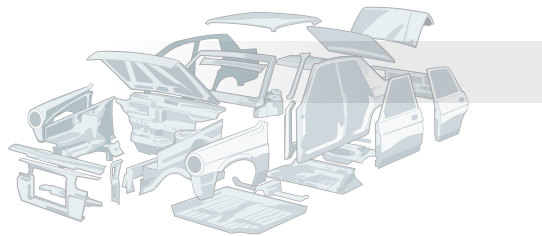
Madrid,
mayo de 2016



<u>Presentación</u>	5
<u>El sector de fabricación de componentes y equipos de automoción</u>	6
<u>El factor humano como incentivador de la recuperación del sector</u>	10
<u>ANDALUCÍA</u>	13
<u>Producción</u>	13
<u>Empleo</u>	14
<u>Comercio exterior</u>	16
<u>ARAGÓN</u>	18
<u>Producción</u>	18
<u>Empleo</u>	19
<u>Comercio exterior</u>	21
<u>CATALUÑA</u>	22
<u>Producción</u>	22
<u>Empleo</u>	23
<u>Comercio exterior</u>	25
<u>COMUNIDAD VALENCIANA</u>	26
<u>Producción</u>	26
<u>Empleo</u>	27
<u>Comercio exterior</u>	29
<u>CASTILLA Y LEÓN</u>	30
<u>Producción</u>	30
<u>Empleo</u>	31
<u>Comercio exterior</u>	33
<u>NAVARRA</u>	34
<u>Producción</u>	35
<u>Empleo</u>	36
<u>Comercio exterior</u>	37
<u>PAIS VASCO</u>	39
<u>Producción</u>	39
<u>Empleo</u>	40
<u>Comercio exterior</u>	42
<u>GALICIA</u>	43
<u>Producción</u>	43
<u>Empleo</u>	44
<u>Comercio exterior</u>	46

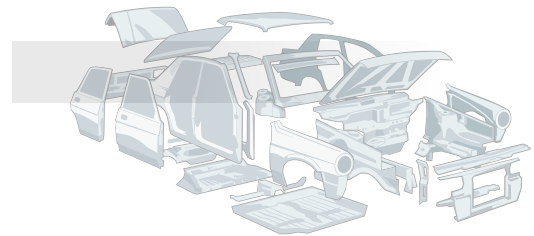


<u>COMUNIDAD DE MADRID</u>	47
<u>Producción</u>	48
<u>Empleo</u>	49
<u>Comercio exterior</u>	50
<u>ASTURIAS</u>	52
<u>Producción</u>	52
<u>Empleo</u>	53
<u>Comercio exterior</u>	54
<u>CASTILLA LA MANCHA</u>	56
<u>Producción</u>	56
<u>Empleo</u>	57
<u>Comercio exterior</u>	58
<u>CANTABRIA</u>	60
<u>Producción</u>	60
<u>Empleo</u>	61
<u>Comercio exterior</u>	62
<u>EXTREMADURA</u>	64
<u>Producción</u>	64
<u>Empleo</u>	65
<u>Comercio exterior</u>	65
<u>REGIÓN DE MURCIA</u>	67
<u>Producción</u>	67
<u>Empleo</u>	68
<u>Comercio exterior</u>	68
<u>LA RIOJA</u>	70
<u>Producción</u>	70
<u>Empleo</u>	71
<u>Comercio exterior</u>	72
<u>CONCLUSIONES Y PROPUESTAS ACTUACIÓN</u>	73



EL SECTOR DE FABRICACIÓN DE EQUIPOS
Y DE COMPONENTES PARA AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA





Presentación

Desde CCOO de Industria nos hemos propuesto dar continuidad al informe que iniciamos hace dos años para trasladar la situación de una de las actividades con mayor incidencia en el conjunto de la industria y en la economía del país.

Al igual que para 2014, el objetivo sigue siendo identificar el tejido industrial repartido por el ámbito del territorio nacional, teniendo en cuenta que, como es lógico, su ubicación tiende a hacerse efectiva con más intensidad allí donde más implantación tienen los constructores de vehículos. Desde su configuración industrial, pasando por la producción, el comercio exterior y el empleo.

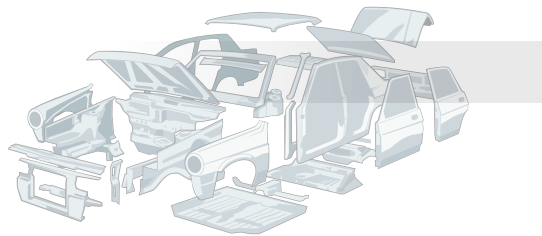
El sector está viviendo unos años de euforia, tanto en lo que respecta a sus resultados comerciales, industriales y económicos como en los importantes incrementos del empleo, en los que la actividad de componentes para automoción participa e influye de forma directa en esta evolución. De hecho, de este sector es el único Foro Sectorial (Foro del Diálogo del Auto) que, en el marco de la administración, ha tenido una vigencia permanente y con un contenido de trabajo muy concreto y desde donde, junto con las patronales del sector, hemos tomado la iniciativa de persistir en la necesidad de que la Administración apueste por una reforma urgente de las condiciones del contrato de relevo vinculado a la jubilación parcial, aunque con escasos resultados.

Pero también sufre los efectos derivados de las pretensiones de sus clientes, los constructores, que, una vez confirmada la adjudicación de nuevos modelos por parte de las casas matrices y ver despejado el horizonte durante bastante tiempo en las plantas de producción, lo quieren acompañar de la petición de medidas desproporcionadas. Medidas que afectan a los contenidos de la negociación colectiva, intentando restar derechos y salario a los que participamos directamente en el éxito de su desarrollo en este país.

A pesar de todo, el buen hacer de los trabajadores y trabajadoras del sector ha contribuido a mantener el nivel de confianza que las casas matrices de los fabricantes de automóviles depositan en España. Y, desde la Secretaría de Componentes de Automoción, seguimos intentando poner en evidencia las posibles medidas a adoptar para el fortalecimiento del sector en el ámbito de las CCAA en las que se desenvuelve.

Como en años anteriores, esperamos que su contenido facilite al conjunto de la organización federal, de las secciones sindicales, de los delegados y delegadas un conocimiento lo más cercano posible a la realidad de este sector.

Isabel Fernández Navarro
Secretaría de Componentes



El sector de fabricación de componentes y equipos de automoción

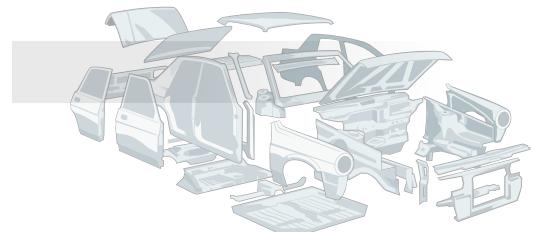
El empleo del sector no ha sido ajeno a la recuperación que está viviendo el empleo industrial español durante 2015, si bien lo ha hecho a un ritmo de crecimiento más moderado que el total. Así, el empleo de componentes creció un 4% en el último año, en tanto que el total industrial creció un 7%.

Por el contrario, en el ámbito productivo, la evolución del sector ha sido mejor que la observada en el conjunto de la Industria española. El valor de la producción de componentes y equipos de automoción creció un 6%, sin embargo, la del sector industrial, se incrementó apenas algo más del 1,5%. Así que en nuestro sector de componentes el empleo crece, significativamente, menos que el valor de la producción, lo que indica un crecimiento de la productividad, en tanto que en el sector industrial habría ocurrido lo contrario; no obstante, para poder dimensionarlas adecuadamente, habría que medir la evolución de la productividad aparente de cada ámbito en función de las horas efectivamente trabajadas, evitando así el efecto “distorsionante” de incluir en el cociente de cálculo de forma homogénea a los trabajadores contratados a tiempo parcial.

En cuanto al tejido, la evolución ha sido paralela, con la pérdida del 3% en ambos ámbitos, lo que indica que la estructura empresarial del sector de componentes no difiere en exceso del conjunto industrial. En el caso del sector de componentes, el 81% de las empresas con asalariados, tiene menos de 10 trabajadores, en el caso del conjunto industrial, este porcentaje se eleva al 76%.

EVOLUCIÓN MACROMAGNITUDES			
<i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de las estadísticas del INE</i>			
	2014	2015	2014-2015
VALOR DE LA PRODUCCIÓN EIE del INE (MILES DE €)			
Componentes Auto*	32.917.465	34.859.905	5,9%
Sector Industrial	530.129.575	538.611.648	1,6%
ASALARIADOS EPA del INE			
Componentes Auto	147.400	153.459	4,1%
Sector Industrial	2.104.766	2.252.522	7,0%
EMPRESAS DIRCE del INE			
Componentes Auto	1.063	1.030	-3,1%
Sector Industrial	123.525	119.592	-3,2%
* 2015 estimado en función del IPI, del IPRI y del ICN del INE			

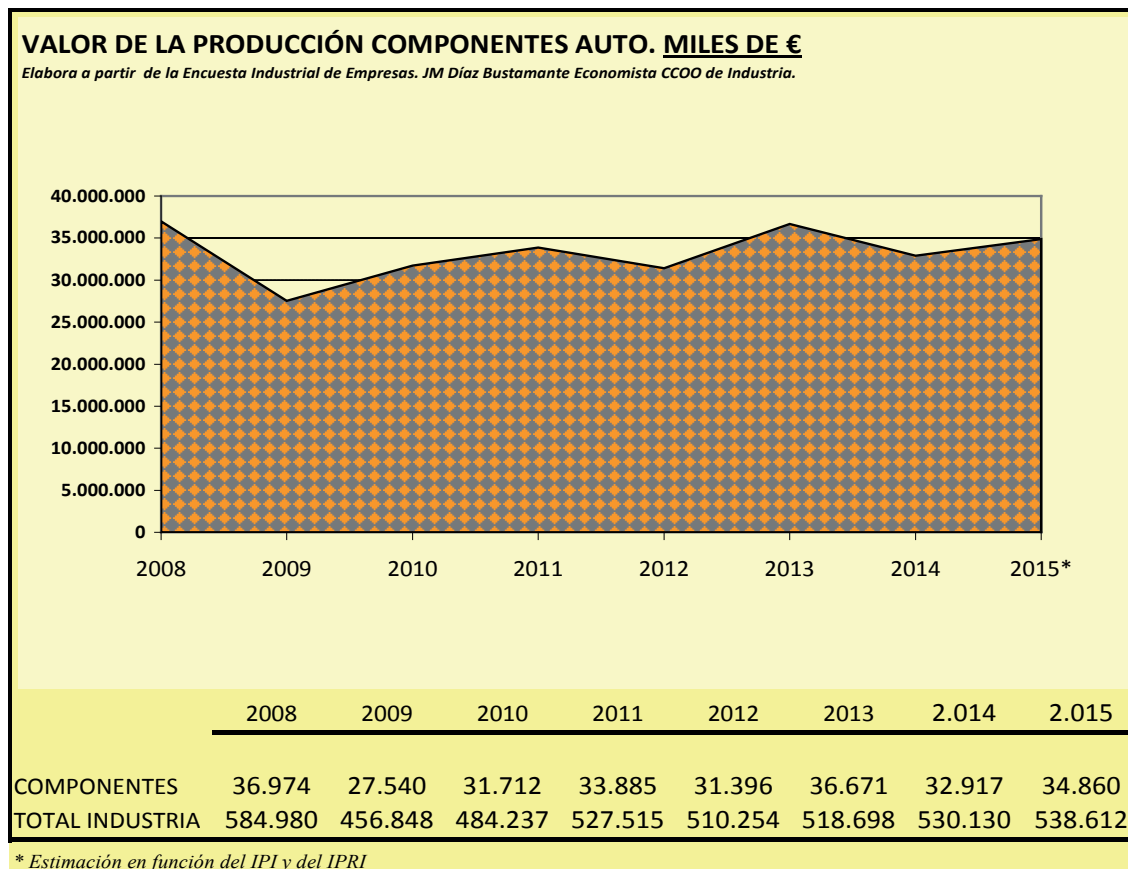
De todas formas, pese a que es una buena noticia el crecimiento del empleo en el sector gracias a la incorporación de 6.000 personas, no hay que olvidar que en el período de destrucción vivido entre 2008 y 2014 se perdieron 40.000 empleos, lo que significa que a este ritmo se necesitarían casi 7 años para recuperar un nivel de empleo, que no



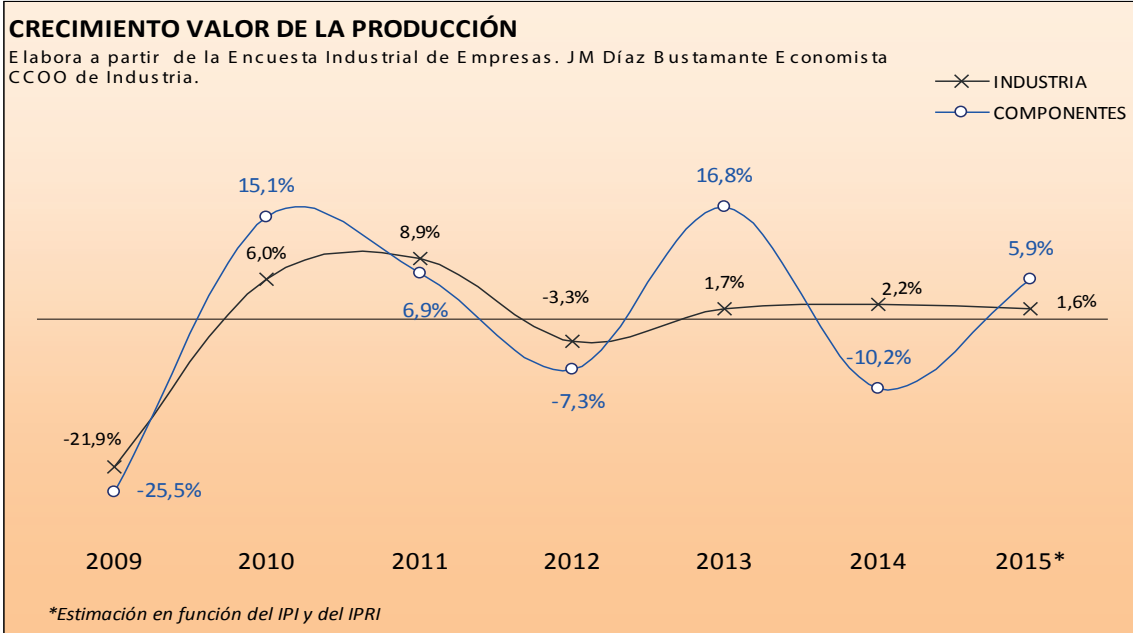
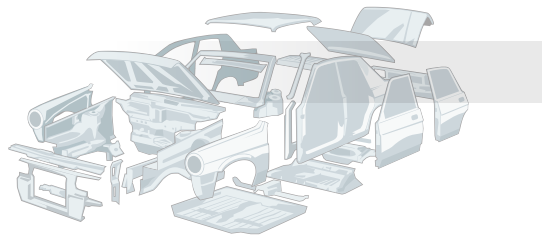
nos engañemos, no volverá a alcanzarse, salvo que se comenzara a crear también tejido industrial sectorial.

El proceso de “regulación” de empleo vivido durante la crisis no ha sido más que un abundamiento en el proceso en el que ya estaba inmerso el sector, que se centraba en una disminución de su dimensión de una manera continuada como consecuencia de varios factores convergentes:

- El incremento de la productividad por mejoras en los bienes de equipo utilizados y en la I+D.
- La obtención de economías de escala en procesos de concentración.
- El aumento de las importaciones de componentes fomentadas por el comercio intra grupo.
- La deslocalización de la producción más intensiva en mano de obra hacia países cercanos de menor coste.



Por otra parte, la disparidad del crecimiento entre producción y empleo nos arroja un incremento de la productividad aparente cercana al 2% en un solo año, en la que cada trabajador produce, en promedio, 227.000 euros en 2015, frente a los 223.000 que producía en 2014.

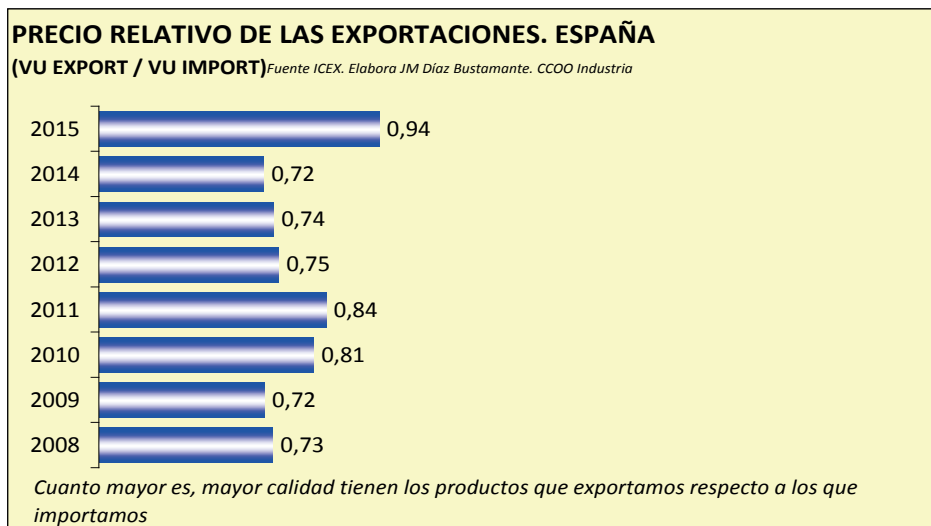
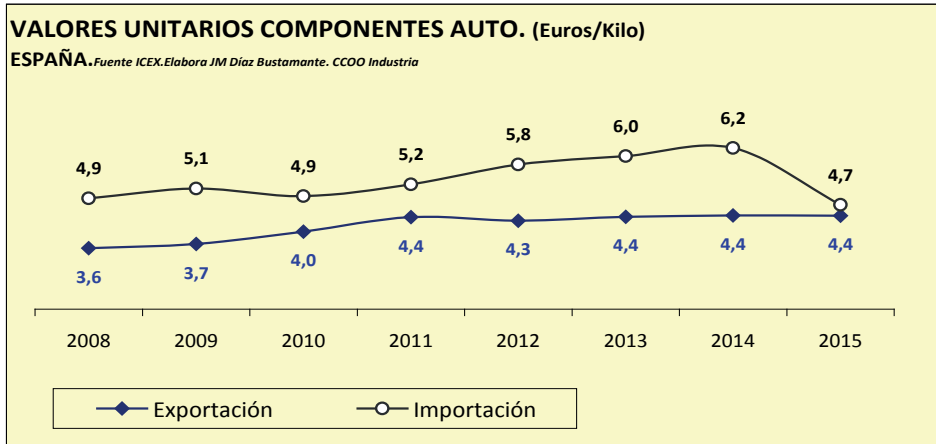
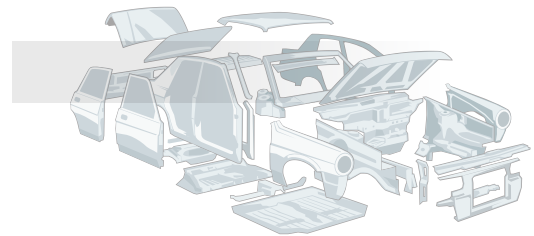


El incremento de la productividad, acompañada de la erosión de los costes, viene suponiendo la mejora de la competitividad de las plantas españolas frente a otras de los mismos grupos o de otras empresas en Europa o fuera del continente, lo que se ha visto reflejado en el incremento de la cifra de las exportaciones, pese a la inminente bajada de los precios, saldando el año con un crecimiento del 3,7%, según los datos provisionales ofrecidos por el ICEX.

COMERCIO EXTERIOR COMPONENTES AUTO. ESPAÑA. Miles de euros				
Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de datos de comercio exterior				
	EXPORTACIONES		IMPORTACIONES	
	CANTIDAD	CRECIMIENTO	CANTIDAD	CRECIMIENTO
2008	13.293.849		16.949.232	
2009	10.483.402	-21,1%	13.716.114	-19,1%
2010	12.504.846	19,3%	15.941.252	16,2%
2011	14.127.111	13,0%	18.369.600	15,2%
2012	13.725.514	-2,8%	17.056.665	-7,1%
2013	13.730.965	0,0%	18.808.182	10,3%
2014	13.715.801	-0,1%	20.964.185	11,5%
2015*	14.232.399	3,7%	17.868.364	-5,0%

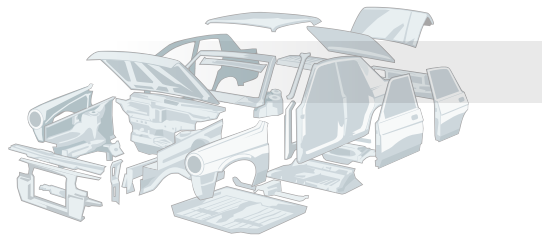
* Primeros datos provisionales

Sin embargo, la competitividad basada exclusivamente en los costes no tiene demasiado recorrido, en tanto que una competitividad sustentada en la aportación de valor añadido sí es sostenible. Los datos provisionales correspondientes a 2015, si se verifican con los definitivos o incluso corroboran un mayor crecimiento de la exportación respecto a 2014, podrían estar indicándonos la consolidación de la inserción comercial de nuestros productos.



A la vez, el año 2015 ha supuesto una ruptura con la pauta que se venía observando respecto al comercio exterior, puesto que lo recurrente era que, en el momento en que la actividad repuntaba, el déficit de comercio exterior se acrecentara, ya que las importaciones de productos correspondientes al sector crecen mucho más de lo que lo están haciendo las exportaciones, lo que erosiona el saldo de la balanza comercial sectorial. Sin embargo, en 2015 se ha mejorado notablemente el déficit, en un 50%, gracias a la contracción del 15% en las importaciones y la expansión cercana al 4% en las exportaciones.

En cuanto a los costes laborales, hay que tener en cuenta lo que apuntábamos el año pasado: “las empresas de componentes ya no pueden competir con salarios bajos, como lo hicieron en otras épocas, donde no había la oferta actual de los países emergentes con sus menores costes salariales, entre otras ventajas que ofrecen”. Pese al agresivo intento que han realizado los dirigentes reaccionarios europeos por fracturar la cohesión social entre las economías del norte y del sur de Europa y dinamitar la propia cohesión social de los países del sur, con la intención de empujarnos a la competencia en algunos nichos de mercado copados por el sureste asiático. En cualquier caso, van a ser otros factores los que determinen las ventajas competitivas de las plantas y empresas ubicadas tanto en nuestro país como en el espacio de nuestros socios europeos.



Por otra parte, nos preocupa que en 2014 se constatare una caída del 36,5% en la inversión en activos intangibles, entre los que se encuentra la I+D+i, que se venía recuperando desde 2011.

Ante la nueva realidad geográfica del sector las empresas en España necesitan ofrecer productos con suficiente valor añadido, y la tecnología que incorporan es uno de los elementos clave. La tecnología puede venir dada por las características del producto en sí mismo, así como por el propio proceso (por ejemplo, incorporar materiales que ofrecen unas características distintivas al cliente y/o aplicar una tecnología de producción que ofrezca un producto con adecuada calidad-precio). En este entorno cada vez más competitivo, más interconectado, en el que el concepto de cluster comienza a trascender la barrera espacial, geográfica, las empresas españolas que operan en el sector necesitan ofrecer elementos tecnológicos de valor añadido para ser seleccionados por los fabricantes de automóviles. En este conjunto de elementos también hay que incluir como factor clave a las innovaciones organizativas que se han implementado en las empresas del sector.

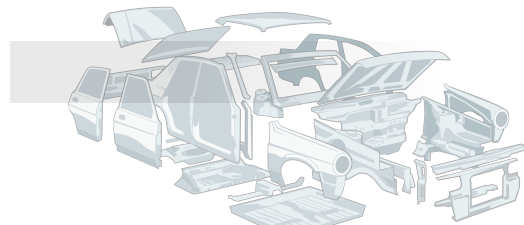
El factor humano como incentivador de la recuperación del sector

El volumen de empleo fue una de las principales víctimas de la crisis económica y de los procesos de reestructuración que se han experimentado en el sector, aunque al compararlos con los datos generales de la industria, los efectos cuantitativos sobre este sector fueron inferiores a los experimentados en el conjunto del sector industrial español, pero también el tirón de la recuperación del empleo, obviamente, ha sido más mitigado que en el conjunto industrial, como se puede comprobar en la tabla de la página 6, en la que se puede verificar el incremento del empleo industrial en un 7%, en tanto que en el sector lo hace a un 4%.

EVOLUCIÓN ASALARIADOS COMPONENTES AUTO			
<i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</i>			
	2014	2015	crecim
ESPAÑA	147.400	153.459	4,1%
TEMPORALES	24.530	32.544	32,7%
TASA DE TEMPORALIDAD	16,6	21,2	

Esta menor sensibilidad del empleo sectorial frente al ciclo económico, también puede encontrar alguna explicación en varias de las características de la plantilla y de las condiciones de empleo que tienen sus empresas.

- En primer lugar, hay que tener presente que el ajuste del volumen de empleo recayó fundamentalmente y en primera instancia en el empleo temporal.
- Se construye, de esta forma, parte de lo que hemos venido en denominar los ajustes por recurso a la flexibilidad externa, eufemismo para referirnos a una manera de gestionar los requerimientos de mano de obra que son más que precarias, con procedimientos de reclutamiento y expulsión que pueden ser, en la mayor parte de

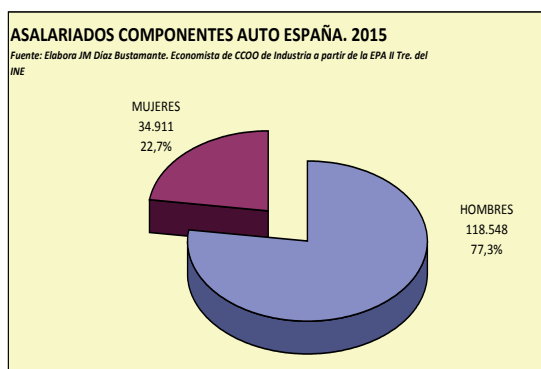
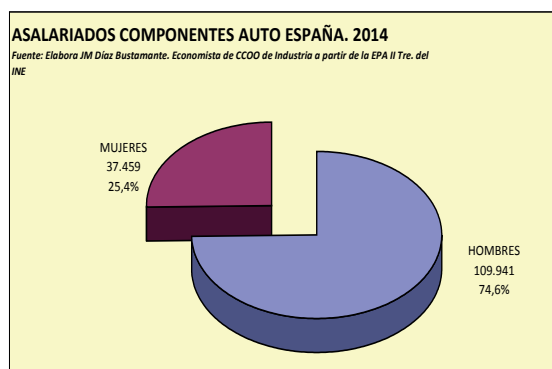


los casos, menos garantistas y con compensaciones económicas muy inferiores a las devengadas por plantillas consolidadas.

Este tipo de flexibilidad ha provocado la “cronificación estable de los contratos eventuales”, puesto que, según la Encuesta de Población Activa (EPA), en 2015, el 36,5% de los trabajadores temporales del sector llevaban más de 12 meses en la empresa. Este fenómeno de la estabilización de los eventuales busca la reducción de los costes de adiestramiento.

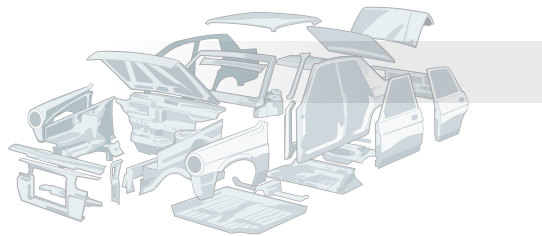
ASALARIADOS COMPONENTES AUTO ESPAÑA SEGÚN EDAD				
<i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</i>				
	2014	2015	crecimiento	
			Personas	%
Menor de 35	32.325	34.628	2.303	7,1%
De 35 a 44	58.531	61.553	3.022	5,2%
De 45 a 54	35.750	38.925	3.175	8,9%
De 55 o más	20.795	18.353	-2.442	-11,7%
Total	147.401	153.459	6.058	4,1%

Por su parte, la edad media de las personas que trabajan en el sector sigue siendo de 42 años. Son dos el conjunto de factores que explica esta media de edad relativamente reducida. Por un lado, el relativo estado incipiente de la mayoría de estas empresas y de las líneas de negocio que se dedican al sector. Por otro, las resoluciones de los procesos de reestructuración de los últimos años han integrado, en prácticamente la totalidad de los casos, procesos de prejubilación. Incluso se puede observar, cómo en 2015, es el colectivo de 55 años y más los que son expulsados.



En cuanto al volumen de empleo por sexo, la presencia femenina -medida en porcentaje- la situación ha cambiado con el repunte del empleo, puesto que se ha perdido empleo femenino, que ha sido sustituido por empleo masculino. El efecto de esta evolución ha sido un retroceso en la tasa de feminización del sector, que ha pasado a ser del 22,7%, en tanto que en el conjunto del empleo industrial asciende al 25,5%.

Respecto al nivel de formación, hay que tener en cuenta que los procesos de producción del sector requieren de la adquisición de habilidades y capacidades específicas en el desarrollo de la actividad durante cierto tiempo. Dada la complejidad que reviste, en no



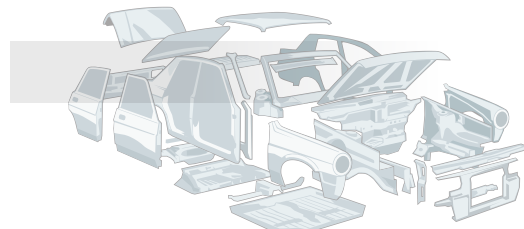
pocos casos, se necesita incorporar ciertos conocimientos generales que se han adquirido en los itinerarios formativos por las que ha transitado la fuerza de trabajo.

ASALARIADOS COMPONENTES AUTO ESPAÑA SEGÚN ESTUDIOS				
<i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</i>				
	2014	2015	crecimiento	
			Personas	%
Hasta primarios	7.198	5.864	-1.334	-18,5%
Secundaria 1ª Etapa	43.945	51.209	7.264	16,5%
Secundaria 2ª Etapa	33.839	38.134	4.295	12,7%
FP Grado superior	33.389	28.813	-4.576	-13,7%
Universitarios	29.029	29.439	410	1,4%
Total	147.400	153.459	6.059	4,1%

Esta circunstancia explica la escasa presencia de trabajadores con niveles muy bajos de formación (representan un 3,8% en 2015) y el alto porcentaje que representan los que tienen un nivel de formación superior (entre los que aportan FP grado superior y los que aportan Estudios Universitarios suman el 38% del total).

DISTRIBUCIÓN DEL SECTOR DE COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN SEGÚN LA CCAA								
	asalariados		empresas		producción		exportaciones	
	número	% del total	número	% del total	(miles de €)	% del total	(miles de €)	% del total
ANDALUCÍA	5.454	3,6%	63	6,1%	313.613	0,9%	463.131	3,3%
ARAGÓN	9.529	6,2%	75	7,3%	3.571.492	10,2%	651.077	4,6%
ASTURIAS	2.193	1,4%	15	1,5%	45.862	0,1%	59.078	0,4%
C. VALENCIANA	17.657	11,5%	86	8,3%	4.958.786	14,2%	884.810	6,2%
CANTABRIA	3.066	2,0%	10	1,0%	658.272	1,9%	317.649	2,2%
CASTILLA Y LEÓN	14.190	9,2%	53	5,1%	4.319.785	12,4%	1.569.000	11,0%
CATALUÑA	42.130	27,5%	276	26,8%	9.209.410	26,4%	3.062.086	21,5%
CAST. LA MANCHA	2.473	1,6%	37	3,6%	396.457	1,1%	410.433	2,9%
EUSKADI	21.322	13,9%	128	12,4%	2.774.522	8,0%	2.926.182	20,6%
EXTREMADURA	1.062	0,7%	8	0,8%	31.700	0,1%	58.329	0,4%
GALICIA	10.026	6,5%	53	5,1%	3.694.270	10,6%	704.416	4,9%
MADRID	10.044	6,5%	115	11,2%	1.901.755	5,5%	1.342.254	9,4%
MURCIA	1.090	0,7%	26	2,5%	39.888	0,1%	35.053	0,2%
NAVARRA	9.054	5,9%	72	7,0%	2.786.167	8,0%	1.223.591	8,6%
RIOJA	3.400	2,2%	9	0,9%	156.209	0,4%	125.888	0,9%
OTRAS	769	0,5%	4	0,4%	1.717	0,0%	399.422	2,8%
TOTAL	153.459	100,0%	1.030	100,0%	34.859.905	100,0%	14.232.399	100,0%

Por su parte, la distribución territorial del sector de componentes mantiene una estrecha correlación con la ubicación de las plantas de fabricación de automóviles y camiones, de tal forma que las magnitudes tienden a la concentración. Así, entre las industrias ubicadas en Cataluña, Galicia, Navarra, Castilla y León y la Comunidad Valenciana, aportan el 72% de la producción de componentes para automoción, el 53% de sus exportaciones, el 52% de sus empresas y el 60,6% del empleo.



→ ANDALUCÍA

A partir del Directorio Central de Empresas (DIRCE) del Instituto Nacional de Estadística (INE) se estima que en 2014 había en Andalucía 63 empresas que cuya actividad consiste en la fabricación de componentes y equipos para automoción¹. Este volumen de empresas suponen el 6,12% del total de España que se dedican a este sector, si bien en el conjunto de la industria andaluza el peso que representa es de tan solo el 0,39%.

EMPRESAS CON ASALARIADOS DE ANDALUCÍA									
<small>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir del DIRCE del INE</small>									
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2008-2015
SECTOR DE FABRICANTES DE COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN	90	86	78	72	65	59	61	63	-27
CRECIMIENTO		-4,4%	-9,3%	-7,7%	-9,7%	-9,2%	3,4%	3,3%	-30,0%
Total Industrias Manufactureras	23.497	22.392	20.931	19.375	18.330	17.732	16.895	16.238	-7.259
Crecimiento		-4,7%	-6,5%	-7,4%	-5,4%	-3,3%	-4,7%	-3,9%	-30,9%

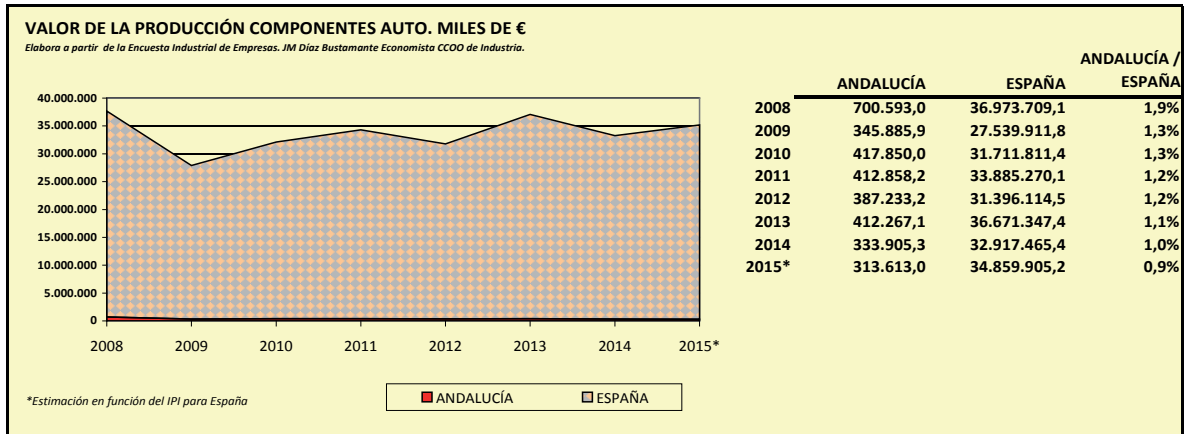
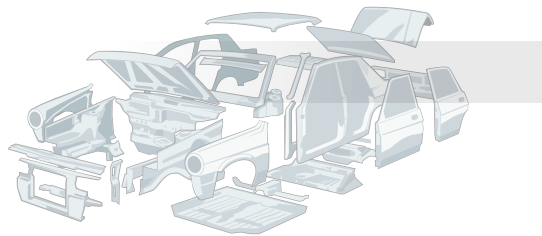
Pese a que el sector en Andalucía ya venía experimentando el desmantelamiento de varias de sus empresas principales, con el consecuente declive de todos los parques de proveedores auxiliares de las mismas, la repercusión de la crisis agudizó este proceso. No obstante, durante 2015 el número equivalentes de empresas que se dedican al sector se ha elevado en 2, confirmando así la tendencia creciente que presentaba en 2014.

Actualmente, de las 63 empresas que se dedican al sector en Andalucía, la que sigue destacando por mantener una estructura sólida y afianzada en cuanto al perfil industrial es la del grupo Valeo, en Martos (Jaén), con unos 2.000 trabajadores. En el segmento de empresa mediana nos encontramos a Proinsur (Martos), Gestamp (Linares) y Clarton Horn (La Carolina), todas ellas en la provincia de Jaén, también. Si bien, uno de los inconvenientes del sector en esta autonomía es la ausencia de un cluster de la industria, en un momento en el que la colaboración sectorial parece que se tornará en un factor muy importante para la subsistencia de esta industria en una comunidad autónoma en la que han dejado de fabricarse automóviles a raíz del desmantelamiento del parque de Santana.

■ Producción

Según la estimación realizada, a partir de la Encuesta Industrial de Empresas (EIE) del INE y el Índice de Producción Industrial (IPI), el sector de componentes de auto de Andalucía culminó el año 2014 con un valor de la producción de en torno a los 334 millones de euros, lo que supone una drástica reducción del 19% respecto a la producción alcanzada en 2013.

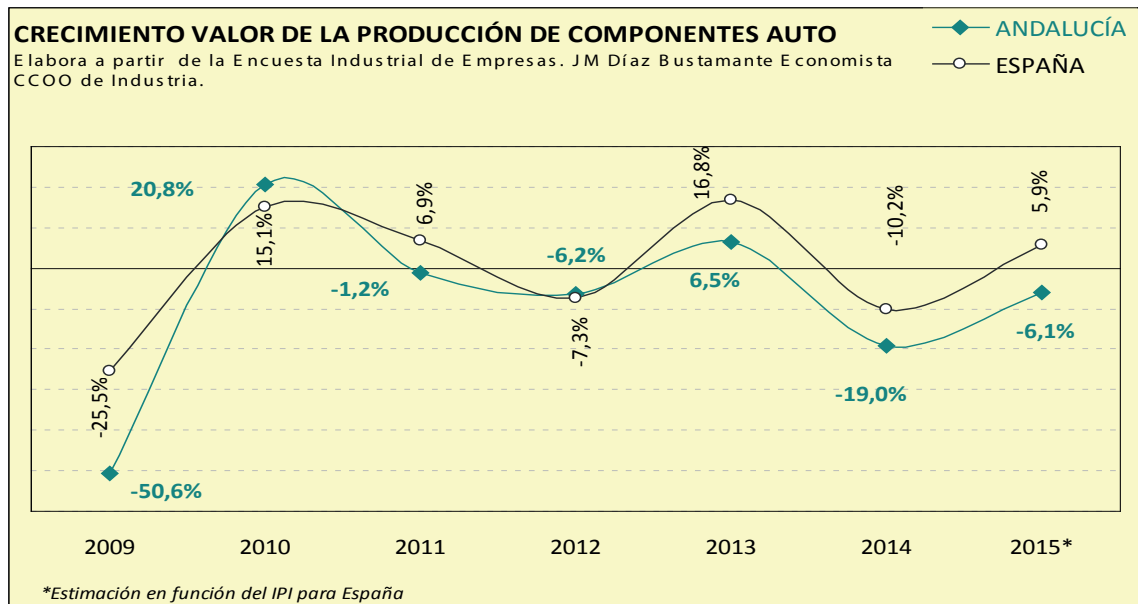
¹ Es el resultado de agregar a sus empresas de la CNAE 293 la equivalencia a tiempo y actividad completa para el sector del resto de actividades.



*** Estimación en función del IPI**

Según las previsiones realizadas para 2015, en función del IPI y del IPRI de dicho año, tanto a nivel España, como Andalucía, estimamos que la producción del sector en esta Comunidad Autónoma caerá cerca un 6%, lo que supondrá una contracción de en torno a 20 Millones de euros.

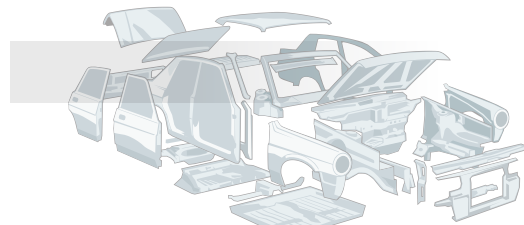
A su vez, las variaciones experimentadas por la producción del sector en Andalucía han sido mucho más acusadas que en el caso del conjunto español, lo que se ha materializado en una pérdida de peso relativo en el conjunto, tal y como se ha referido anteriormente.



■ Empleo

Trabajan en el sector de componentes del auto en torno a 5.454 personas habitantes en Andalucía, según la EPA del segundo trimestre de 2015. Este colectivo suponía el 3,3% del total del sector de automoción español y el 2,7% del empleo industrial andaluz.

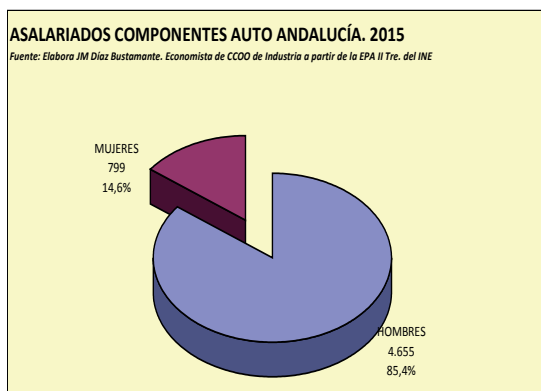
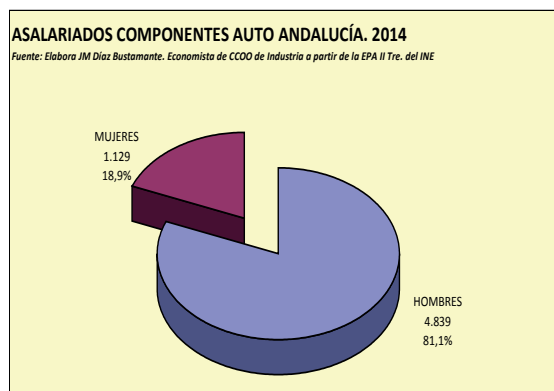
De todas formas, hay que destacar que el sector vive un momento crítico en Andalucía, puesto que destruye empleo, mientras que en el conjunto español crece. No solo es



opuesta la evolución del empleo sectorial andaluz a la que se observa a nivel estatal, sino que también lo es respecto a la Industria andaluza, en la que el empleo creció un 2,7%, mientras que el sector andaluz ha perdido el 8,6%, es decir, el declive le ha costado la exclusión a más de 500 personas.

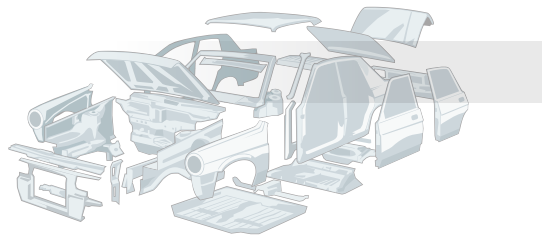
EVOLUCIÓN ASALARIADOS COMPONENTES AUTO			
<i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</i>			
	2014	2015	2014-2015
ESPAÑA	147.400	153.459	4,1%
ANDALUCÍA	5.968	5.454	-8,6%
TEMPORALES ANDALUCÍA	1.180	1.180	0,0%
TASA DE TEMPORALIDAD	19,8	21,6	

La representación de la mujer en el sector de componentes andaluz ha perdido peso en el último año, lo que significa que el empleo femenino ha sufrido mayor contracción, perdiéndose el casi el 30%, frente al 3,8% del masculino. Es decir, porcentualmente, se ha destruido 10 veces más empleo femenino.



En cualquier caso, el desmantelamiento del sector en Andalucía está afectando a todos los tramos de edad, de hecho, salvo el colectivo más mayor, los porcentajes de destrucción de empleo entre el resto de cohortes es similar.

ASALARIADOS COMPONENTES AUTO ANDALUCÍA SEGÚN EDAD				
<i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</i>				
	2014	2015	2014-2015	
			Personas	%
Menor de 35	1.972	1.766	-206	-10,4%
De 35 a 44	2.629	2.259	-370	-14,1%
De 45 a 54	1.100	910	-190	-17,3%
De 55 o más	267	519	252	94,4%
Total	5.968	5.454	-514	-8,6%



Por niveles de estudio, el grado de afectación mantiene una correlación muy estrecha y negativa, de tal forma que a menor nivel de estudios mayor es la destrucción de empleo en aquellos colectivos en los que se produce la misma.

ASALARIADOS COMPONENTES AUTO ANDALUCÍA SEGÚN ESTUDIOS				
<i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</i>				
	2014	2015	2014-2015	
			Personas	%
Hasta primarios	174	111	-63	-36,2%
Secundaria 1ª Etapa	1.567	1.794	227	14,5%
Secundaria 2ª Etapa	1.569	1.063	-506	-32,2%
FP Grado superior	801	994	193	24,1%
Universitarios	1.857	1.492	-365	-19,7%
Total	5.968	5.454	-514	-8,6%

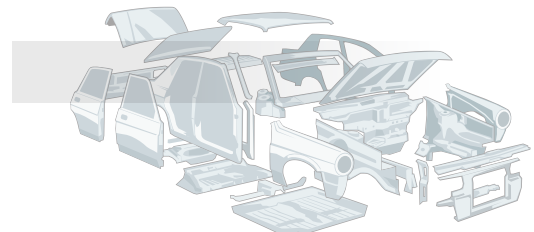
■ Comercio exterior

A partir de los datos del ICEX, obtenemos para el sector de componentes sabemos que las exportaciones ascendieron a 463 Millones en 2015, lo que supuso una reducción del 1,7% respecto al año 2014.

Por su parte, en Andalucía, el comercio del sector sigue siendo superavitario, aunque se viene reduciendo paulatinamente.

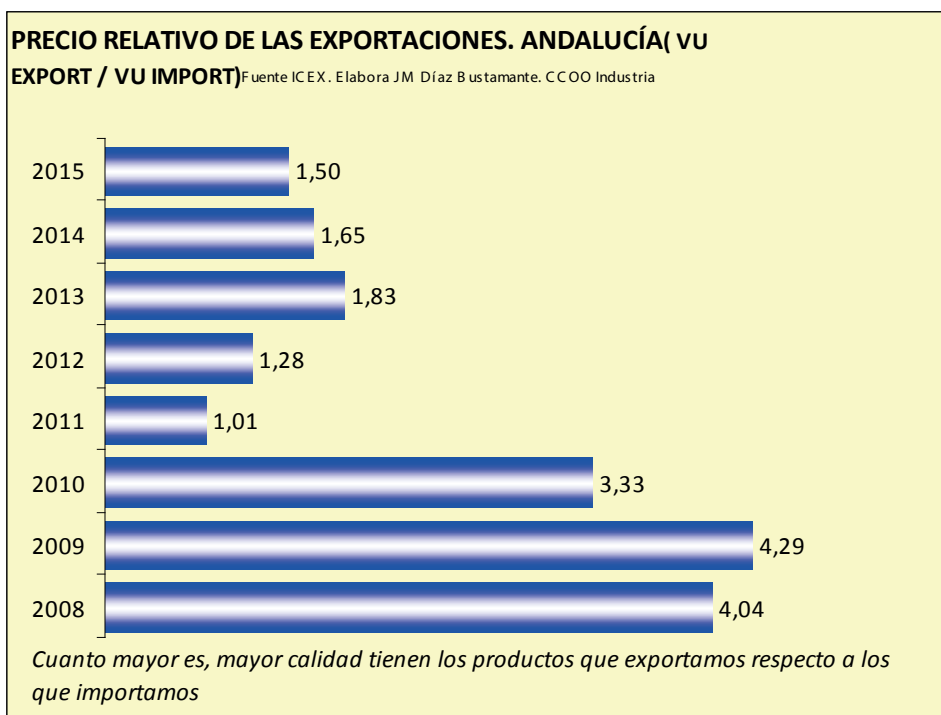
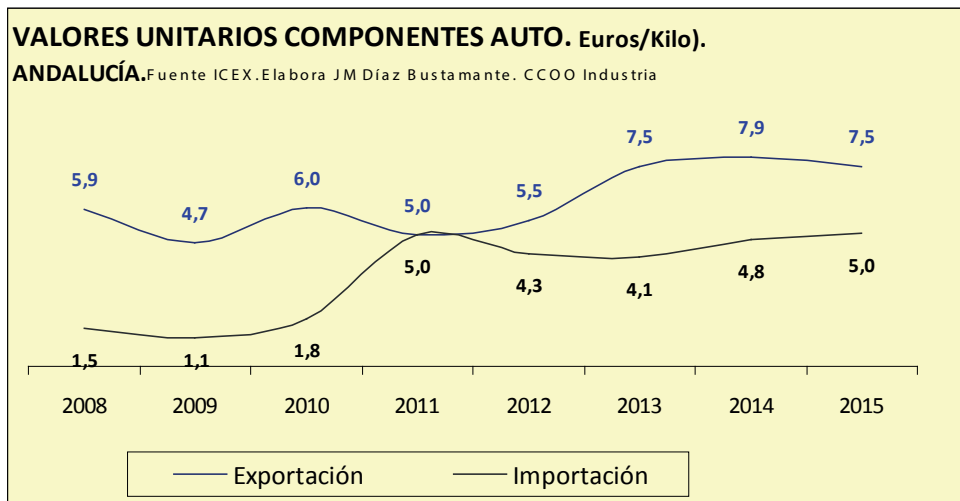
EXPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros					
<i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de ICEX</i>					
	ANDALUCÍA		ESPAÑA		AND/ ESPAÑA EN PORC.
	CANTIDAD	CRECIMIENTO	CANTIDAD	CRECIMIENTO	
2008	318.032		13.293.849		2,4%
2009	272.225	-14,4%	10.483.402	-21,1%	2,6%
2010	361.772	32,9%	12.504.846	19,3%	2,9%
2011	373.598	3,3%	14.127.111	13,0%	2,6%
2012	385.526	3,2%	13.725.514	-2,8%	2,8%
2013	452.336	17,3%	13.730.965	0,0%	3,3%
2014	471.184	4,2%	13.715.801	-0,1%	3,4%
2015	463.131	-1,7%	14.232.399	3,8%	3,3%
2008-2015	145.099	45,6%	938.550	7,1%	15,5%

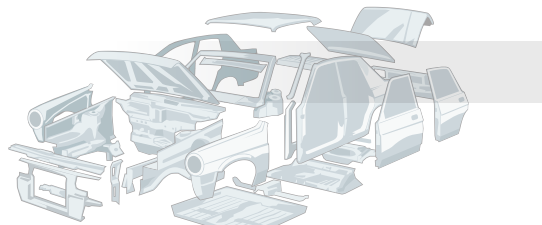
IMPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros					
<i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de ICEX</i>					
	ANDALUCÍA		ESPAÑA		AND/ ESPAÑA EN PORC.
	CANTIDAD	CRECIMIENTO	CANTIDAD	CRECIMIENTO	
2008	212.895		16.949.232		1,3%
2009	125.293	-41,1%	13.716.114	-19,1%	0,9%
2010	225.235	79,8%	15.941.252	16,2%	1,4%
2011	213.513	-5,2%	18.369.600	15,2%	1,2%
2012	211.652	-0,9%	17.056.665	-7,1%	1,2%
2013	233.965	10,5%	18.808.182	10,3%	1,2%
2014	249.961	6,8%	20.964.185	11,5%	1,2%
2015	312.107	24,9%	17.868.364	-14,8%	1,7%
2008-2015	99.212	46,6%	919.132	5,4%	10,8%



En cuanto a la calidad del producto andaluz exportado, se presenta con una mejor inserción comercial que el de España en su conjunto, puesto que es creciente la tendencia que presenta el valor unitario de las exportaciones del sector andaluz. En tanto que en el caso español se está erosionando. Ello indica el posicionamiento en franjas de competitividad del producto andaluz por su alto valor añadido que, pese a su incremento en el precio relativo, no ha dejado de ver crecer su facturación al exterior.

No obstante, debemos advertir que los productos que se importan están también en una tendencia creciente de su calidad; lo que -dado el proceso de descapitalización al que se ha sometido al sector en Andalucía- necesariamente concluirán con la reversión de esta ventaja competitiva, la erosión irrevocable de la calidad de la inserción comercial y la reducción paulatina del nivel de exportación, cuando no de todo el comercio exterior.





ARAGÓN

Según los cálculos realizados, tomando como base el DIRCE del INE, en 2015 había en Aragón un total de 75 empresas correspondientes al sector de componentes de automoción². Este total representa el 7% del sector español, aunque en el conjunto de la industria aragonesa su peso se limita al 1,7% de las 4.362 empresas industriales que hay en la comunidad autónoma.

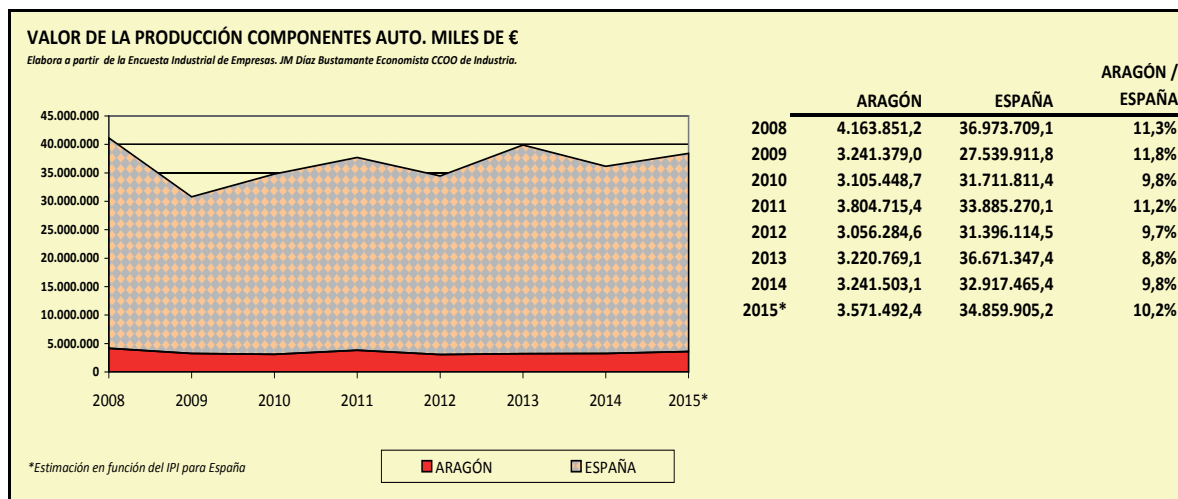
EMPRESAS CON ASALARIADOS DE ARAGÓN									
<small>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir del DIRCE del INE</small>									
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2008-2015
SECTOR DE FABRICANTES DE COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN	102	98	97	89	81	79	75	75	-27
VARIACIÓN		-3,9%	-1,0%	-8,2%	-9,0%	-2,5%	-5,1%	0,0%	-26,5%
Total Industrias Manufactureras	5.485	5.321	5.275	4.959	4.755	4.682	4.501	4.362	-1.123
Variación		-3,0%	-0,9%	-6,0%	-4,1%	-1,5%	-3,9%	-3,1%	-20,5%

En el último año, el tejido del sector ha permanecido estable en Aragón, sin pérdida de empresas, ni creación de nuevas.

Entre otras, destacan las empresas como Casting Ros, Ronal Ibérica, Copo Zaragoza, Dana Automoción, Exide, Valeo, Mann-Hummel Ibérica, etc.

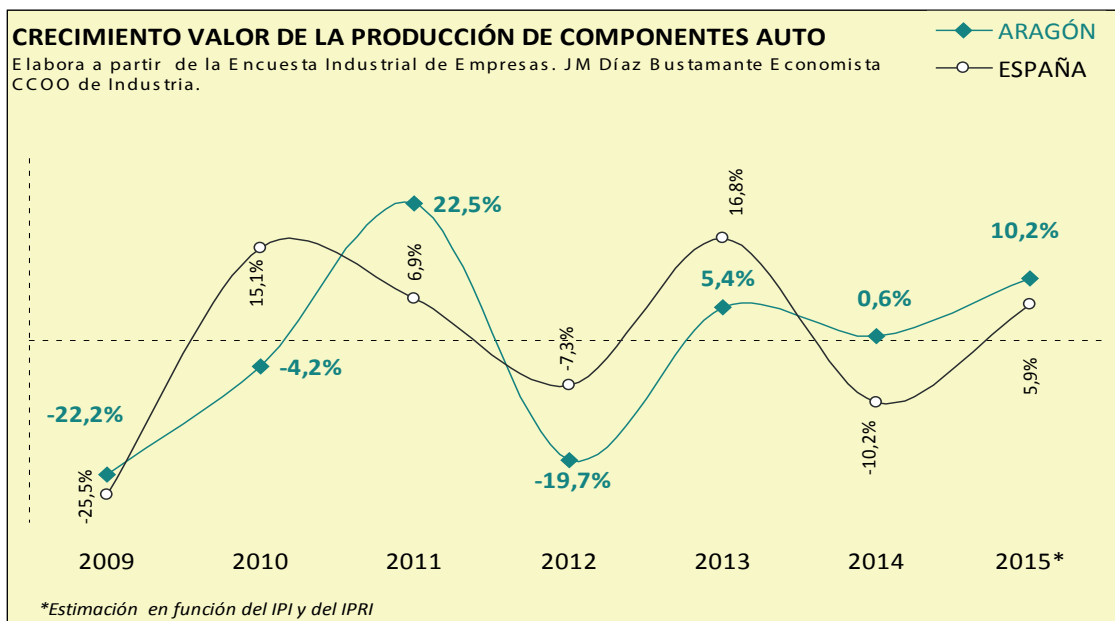
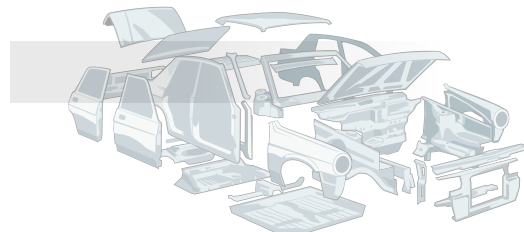
Producción

Tomando como referencia la EIE del INE, y en función del IPI y el Índice de Precios Industriales (IPRI), estimamos que el sector de componentes de automoción de Aragón cerró el año 2015 con una producción de 3.500 Millones de euros, un 10% más que en 2014.



En el total español, también está manteniendo una tendencia de recuperación desde 2014, si finalmente se confirma este valor de producción en el sector aragonés, ya superará más del 10% en el conjunto español.

² Agregando a las empresas de la CNAE 293 la equivalencia a tiempo y actividad completa para el sector del resto de actividades.



■ Empleo

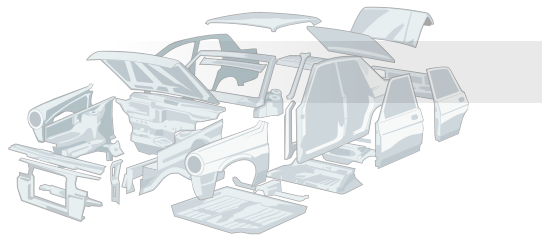
Trabajan en el sector de componentes para automoción de Aragón en torno a 9.500 personas, según la EPA del segundo trimestre de 2015. Este colectivo supone el 6% del total español y el 9,6% del empleo industrial aragonés, que creció un 15,7%, frente al 8,5% del sector.

No obstante, en el caso concreto del sector en Aragón, debemos señalar que el empleo ha crecido por el peor lado que podía hacerlo, puesto que la temporalidad se ha duplicado, siendo sustituidos muchos de los trabajadores indefinidos por trabajadores con contrato temporal. De hecho, el crecimiento total del empleo sectorial en 743 personas es la conjunción de la salida de 497 trabajadores indefinidos y la incorporación de 1.240 precarios.

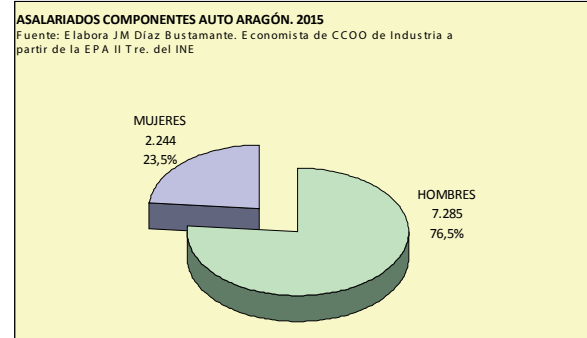
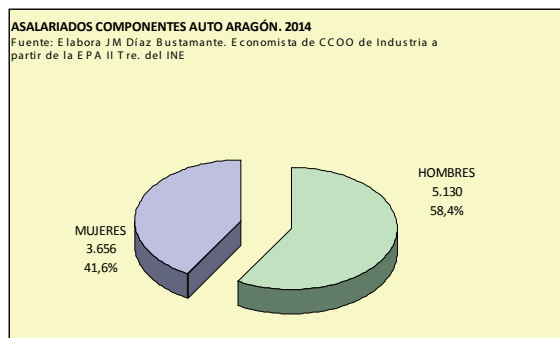
Esperemos que esta estrategia de recurrir a la flexibilidad externa para cubrir los requerimientos productivos del sector no derive en daños al mismo.

EVOLUCIÓN ASALARIADOS COMPONENTES AUTO			
Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE			
	2014	2015	2008-2014
ESPAÑA	147.400	153.459	4,1%
ARAGÓN	8.786	9.529	8,5%
TEMPORALES ARAGÓN	1.269	2.509	97,7%
TASA DE TEMPORALIDAD	14,4	26,3	

En este proceso de salida de fijos y de incorporación de mujeres, han sido estas las que más coste han asumido, puesto que su presencia ha bajado críticamente en el sector,



pasando del 41% en 2014 al 24% en 2015. Esta evolución, obviamente está muy relacionada con la composición actual en la que queda el sector, en cuanto a las familias de productos que fabrica.

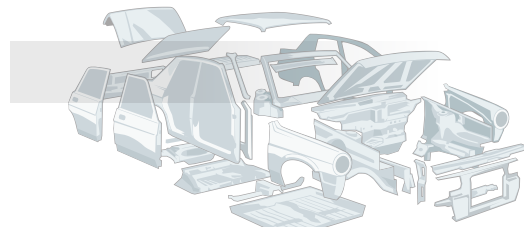


En cuanto los grupos de edad, las recientes incorporaciones han sido de trabajadores jóvenes, lo que se ha traducido en un incremento del peso de dicho colectivo, frente a la disminución del porcentaje que representaban los más mayores.

ASALARIADOS COMPONENTES AUTO ARAGÓN SEGÚN EDAD				
Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE				
	2014	2015	2014-2015	
			Personas	%
Menor de 35	798	1.579	781	97,9%
De 35 a 44	5.082	4.943	-139	-2,7%
De 45 a 54	2.068	2.458	390	18,9%
De 55 o más	836	549	-287	-34,3%
Total	8.784	9.529	745	8,5%

La estructura de la fuerza de trabajo del sector según el nivel de estudios que aporta el trabajador ha cambiado poco.

ASALARIADOS COMPONENTES AUTO ARAGÓN SEGÚN ESTUDIOS				
Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE				
	2014	2015	2014-2015	
			Personas	%
Hasta primarios	573	486	-87	-15,2%
Secundaria 1ª Etapa	2.056	2.764	708	34,4%
Secundaria 2ª Etapa	3.563	3.362	-201	-5,6%
FP Grado superior	1.442	1.538	96	6,7%
Universitarios	1.152	1.378	226	19,6%
Total	8.786	9.528	742	8,4%



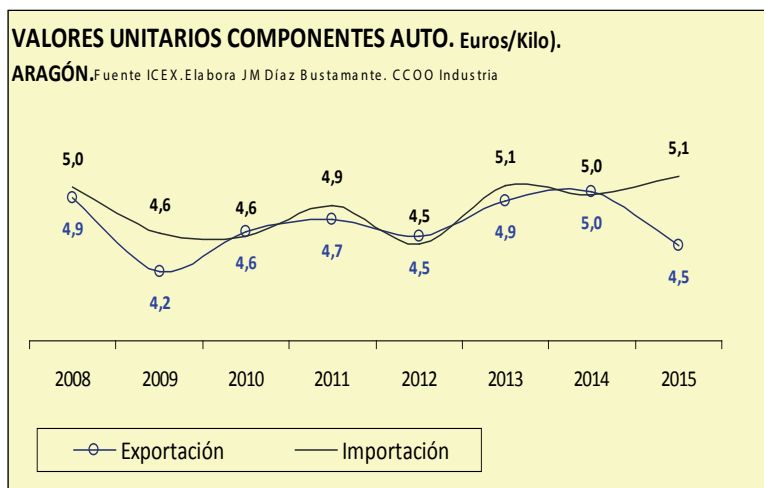
■ Comercio exterior

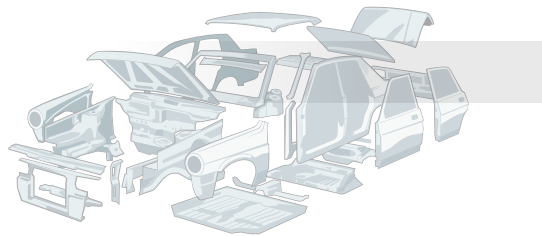
El último dato definitivo disponible, respecto al comercio exterior, del sector en Aragón -ofrecido por el ICEX- corresponde a 2013 y refleja una preocupación, puesto que indica una caída de la exportación en los últimos años, totalizando un 28% desde 2008 (204 millones menos), pasando de 730 millones a tan solo 526, transcurridos cinco años. Todo ello, en un escenario en el que la balanza comercial sectorial sigue siendo negativa, con un déficit que se acerca a los 360 millones y con una tendencia creciente en los dos últimos años.

EXPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros					
<small>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante, Economista de CCOO de Industria a partir de ICEX</small>					
	ARAGÓN		ESPAÑA		ARAG/ ESPAÑA EN PORC.
	CANTIDAD	CRECIMIENTO	CANTIDAD	CRECIMIENTO	
2008	730.165		13.293.849		5,5%
2009	544.166	-25,5%	10.483.402	-21,1%	5,2%
2010	588.345	8,1%	12.504.846	19,3%	4,7%
2011	666.459	13,3%	14.127.111	13,0%	4,7%
2012	622.910	-6,5%	13.725.514	-2,8%	4,5%
2013	526.220	-15,5%	13.730.965	0,0%	3,8%
2014	585.043	11,2%	13.715.801	-0,1%	4,3%
2015	651.077	11,3%	14.232.399	3,8%	4,6%
2008-2015	-79.088	-10,8%	938.550	7,1%	-8,4%

IMPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros					
<small>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante, Economista de CCOO de Industria a partir de ICEX</small>					
	ARAGÓN		ESPAÑA		ARAG/ ESPAÑA EN PORC.
	CANTIDAD	CRECIMIENTO	CANTIDAD	CRECIMIENTO	
2008	1.309.922		16.949.232		7,7%
2009	785.006	-40,1%	13.716.114	-19,1%	5,7%
2010	969.912	23,6%	15.941.252	16,2%	6,1%
2011	1.169.277	20,6%	18.369.600	15,2%	6,4%
2012	781.643	-33,2%	17.056.665	-7,1%	4,6%
2013	879.109	12,5%	18.808.182	10,3%	4,7%
2014	1.114.104	26,7%	20.964.185	11,5%	5,3%
2015	1.672.727	50,1%	17.868.364	-14,8%	9,4%
2008-2015	362.804	27,7%	919.132	5,4%	39,5%

El impulso que parecía estar tomando el comercio exterior aragonés parece que se ha recuperado, pero a escala cualitativa, deteriorando particularmente el saldo comercial, puesto que el sector es netamente importador, con un crecimiento exponencial de este flujo en los dos últimos años.





→ CATALUÑA

Según las explotaciones concretas que se obtienen a partir del DIRCE del INE, estimamos que en Cataluña hay 276 empresas que se dedican a la fabricación de componentes y equipos para automoción³. Estas 276 empresas suponen el 27% del total de España que se dedican a este sector, si bien en el conjunto de la industria catalana el peso que representa es tan solo del 1,2%.

En el último año han desaparecido el 1,4% de las empresas catalanas de este sector, lo que parece indicar que se está alcanzando el suelo en la destrucción de tejido.

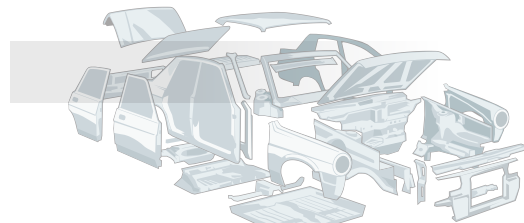
EMPRESAS CON ASALARIADOS DE CATALUÑA									
Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir del DIRCE del INE									
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2008-2014
SECTOR DE FABRICANTES DE COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN	393	372	349	314	298	291	287	276	-117
CRECIMIENTO		-5,3%	-6,2%	-10,0%	-5,1%	-2,3%	-1,4%	-3,8%	-27,0%
Total Manufacturera CATALUÑA	32455	30954	28.511	26.437	25.133	24.381	23.357	22.536	-9.919
Crecimiento		-4,6%	-7,9%	-7,3%	-4,9%	-3,0%	-4,2%	-3,5%	-28,0%

Entre los centros de trabajo de este sector ubicados en Cataluña destacan las plantas de FICOSA, Delphi en Sant Cugat, de Robert Bosch en Castellet, Lliça y Vilafranca del Penedés, la fábrica de YORKA en Llinars del Vallés, FLEXNGATE ESPAÑA, SL en Franqueses o Gestamp en Abrera, Doga, ...

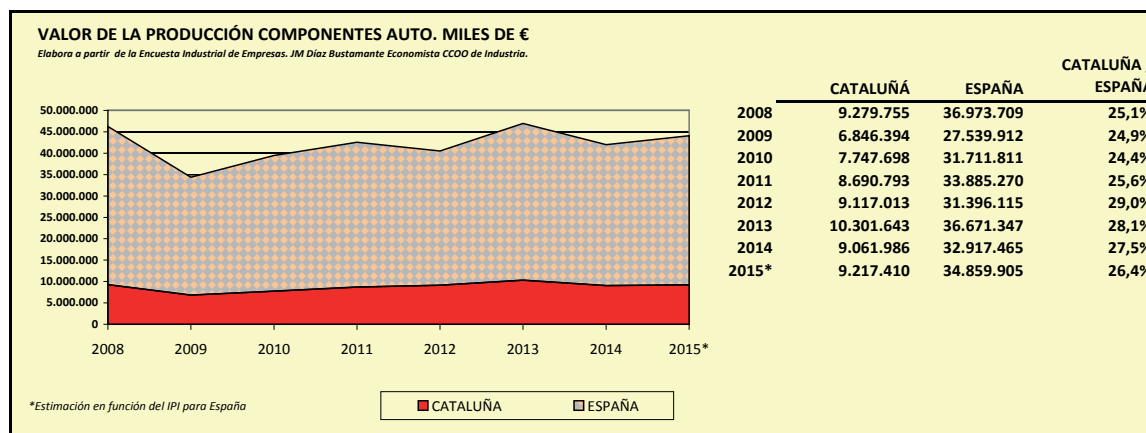
■ Producción

Según la estimación realizada a partir de la EIE del INE, el IPI y el IPRI, el sector de componentes de automoción de Cataluña culmina el año 2015 con un valor de la produc-

³ Es el resultado de agregar a las 204 empresas de la CNAE 293 la equivalencia a tiempo y actividad completa para el sector del resto de actividades.

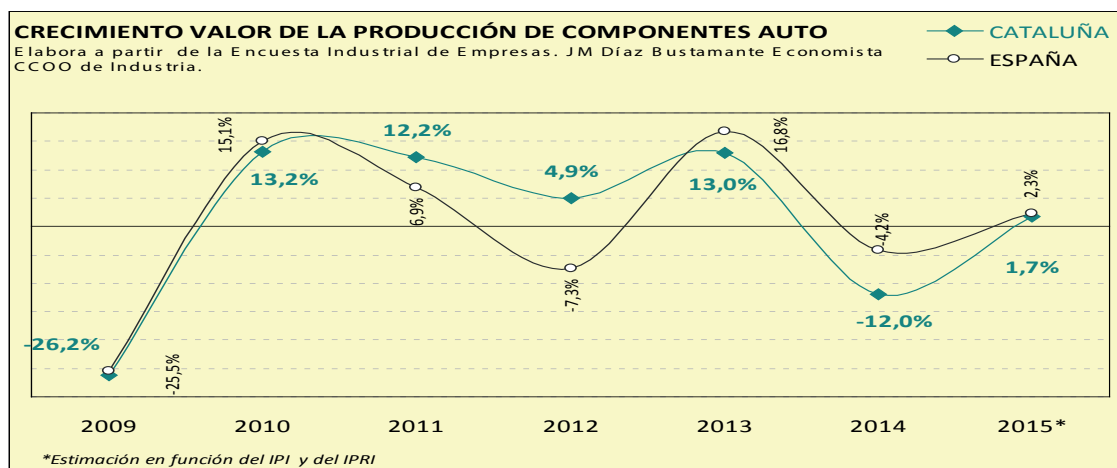


ción de en torno a los 9.200 millones de euros, lo que supuso el 26% del total producto fabricado en España.



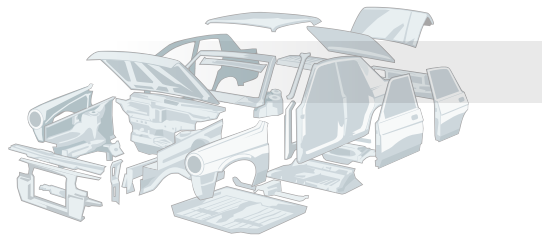
Con esta cifra se superó el valor de la producción del año 2014 en casi 155 millones, apenas un 1,7%. Lo que parece dar señales de que el sector vivió cierto estancamiento durante 2015.

En 2015 el sector de componentes de auto catalán presentó un comportamiento peor que el observado en el conjunto del estado, puesto que creció por debajo que el conjunto.



■ Empleo

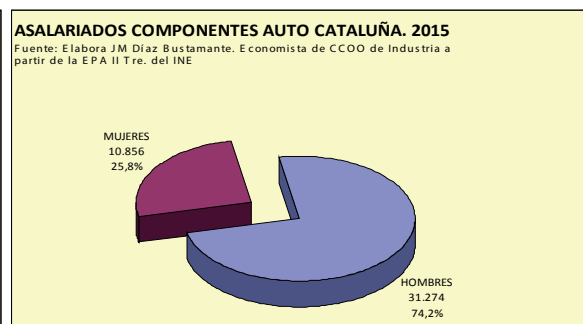
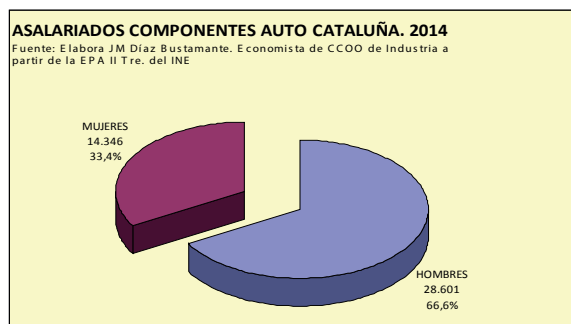
El empleo del sector en Cataluña alcanzó en el segundo trimestre de 2015 la cifra de 42.130 trabajadores, lo que supone la salida de 815 trabajadores. Supone una reducción del 1,9% respecto al mismo período del año anterior. Presenta así una evolución de signo opuesto al que presenta el sector en el conjunto del estado. Creemos que es la consecuencia de deslocalización de actividad que estaba realizándose en esta Comunidad Autónoma.



EVOLUCIÓN ASALARIADOS COMPONENTES AUTO			
<i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</i>			
	2014	2015	crecim
ESPAÑA	147.400	153.459	4,1%
CATALUÑA	42.945	42.130	-1,9%
TEMPORALES CATALUÑA	5.544	6.496	17,2%
TASA DE TEMPORALIDAD	12,9	15,4	

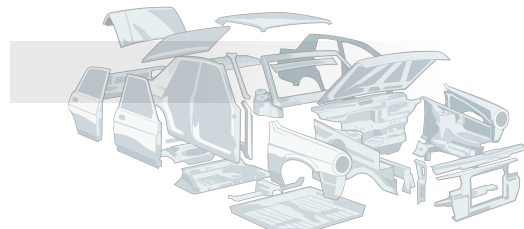
Asimismo, en cuanto a la calidad del empleo, se está produciendo el peor de los escenarios esperados, puesto que se está destruyendo empleo indefinido, en torno a 1.800 empleos, que se acompaña de determinada sustitución de estos trabajadores con condiciones dignas por personas que prestan su relación laboral a través de contratos temporales, obviamente en cuantía insuficiente para cubrir las salidas. En concreto, el empleo temporal creció en casi 1.000 empleos (un 17%), pero insuficiente para cubrir las salidas acontecidas. Estos dos vectores, destrucción de empleo con crecimiento del empleo temporal, ha provocado un crecimiento de la precariedad laboral, que ha apuntalado la tasa de temporalidad del sector en Cataluña desde el 12,9% de 2014 al 15,4% de 2015.

En cuanto a la distribución de la población trabajadora por sexo, vemos que las salidas han afectado fundamentalmente a las mujeres, puesto que hay casi 3.500 menos que en el mismo trimestre del año anterior, en tanto que el empleo masculino ha crecido en algo más de 2.500 trabajadores, lo que ha disminuido sustancialmente la presencia de la mujer en el sector.



La distribución por edades, nos pone de manifiesto cómo han sido los trabajadores jóvenes los trabajadores más maduros los que han sido expulsados del sector.

ASALARIADOS COMPONENTES AUTO CATALUÑA SEGÚN EDAD					
<i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</i>					
		2014	2015	crecimiento	
				Personas	%
Menor de 35		6.939	7.608	669	9,6%
De 35 a 44		16.374	16.005	-369	-2,3%
De 45 a 54		11.332	12.877	1.545	13,6%
De 55 o más		8.298	5.640	-2.658	-32,0%
Total		42.943	42.130	-813	-1,9%



Por niveles formativos, se puede apreciar que han sido los trabajadores que aportan un grado de formación profesional superior los que han soportado el ajuste.

ASALARIADOS COMPONENTES AUTO CATALUÑA SEGÚN ESTUDIOS				
Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE				
	2014	2015	crecimiento	
			Personas	%
Hasta primarios	2.239	2.493	254	11,3%
Secundaria 1ª Etapa	16.379	16.180	-199	-1,2%
Secundaria 2ª Etapa	10.739	11.451	712	6,6%
FP Grado superior	7.989	4.100	-3.889	-48,7%
Universitarios	5.599	7.906	2.307	41,2%
Total	42.945	42.130	-815	-1,9%

Comercio exterior

A partir de los datos del ICEX, se obtiene para el sector de componentes de auto catalán un importe de las exportaciones de 2015 por 3.062 millones de euros, lo que supone un 21,5% del total español.

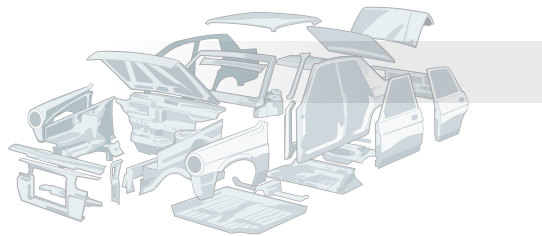
Sin embargo, pese a que la evolución temporal venía mostrando una tendencia a la reducción de las exportaciones catalanas, en 2015 se han incrementado en un 5,5%.

Por su parte, el sector sigue apareciendo como netamente deficitario, puesto que las importaciones -tanto en España como en Cataluña- siguen por encima del nivel de exportación, lo que se traduce en un saldo negativo de la balanza comercial, si bien debemos reconocer que ha mejorado algo en 2015.

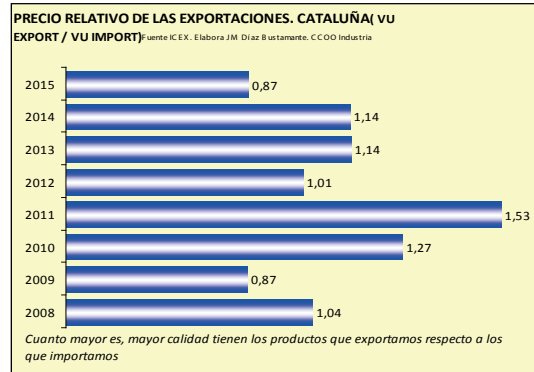
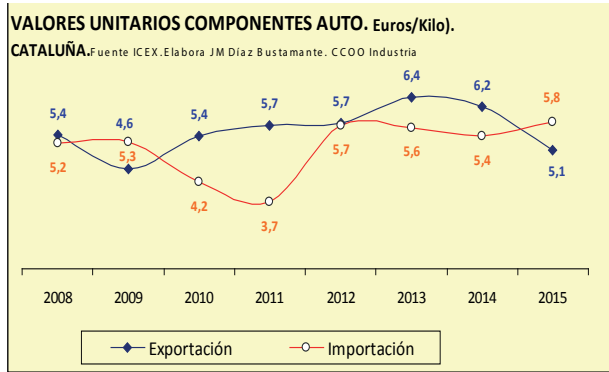
EXPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros					
Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de ICEX					
	CATALUÑA		ESPAÑA		CAT / ESPAÑA EN PORC.
	CANTIDAD	CRECIMIENTO	CANTIDAD	CRECIMIENTO	
2008	3.070.504		13.293.849		23,1%
2009	2.393.463	-22,0%	10.483.402	-21,1%	22,8%
2010	2.751.574	15,0%	12.504.846	19,3%	22,0%
2011	3.035.865	10,3%	14.127.111	13,0%	21,5%
2012	2.948.999	-2,9%	13.725.514	-2,8%	21,5%
2013	2.963.545	0,5%	13.730.965	0,0%	21,6%
2014	2.901.234	-2,1%	13.715.801	-0,1%	21,2%
2015	3.062.086	5,5%	14.232.399	3,8%	21,5%
2008-2013	-8.418	-3,5%	938.550	3,3%	

IMPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros					
Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de ICEX					
	CATALUÑA		ESPAÑA		CAT / ESPAÑA EN PORC.
	CANTIDAD	CRECIMIENTO	CANTIDAD	CRECIMIENTO	
2008	3.482.133		16.949.232		20,5%
2009	2.882.192	-17,2%	13.716.114	-19,1%	21,0%
2010	3.261.093	13,1%	15.941.252	16,2%	20,5%
2011	3.833.605	17,6%	18.369.600	15,2%	20,9%
2012	3.583.555	-6,5%	17.056.665	-7,1%	21,0%
2013	3.888.487	8,5%	18.808.182	10,3%	20,7%
2014	3.794.375	-2,4%	20.964.185	11,5%	18,1%
2015	3.939.506	3,8%	17.868.364	-14,8%	22,0%
2008-2013	457.373	13,1%	919.132	5,4%	

En cuanto a la calidad del producto catalán exportado, se presenta con una mejor inserción comercial que el de España en su conjunto. Puesto que es creciente la tendencia que presenta el valor unitario de las exportaciones del sector en esta Comunidad Autónoma,



en tanto que en el caso español se está erosionando. Ello indica el posicionamiento en franjas de competitividad del producto catalán por su alto valor añadido, tendencia que también corroboran los datos provisionales correspondientes a 2014.



➔ COMUNIDAD VALENCIANA

Según los cálculos realizados tomando como base el DIRCE del INE, el tejido productivo del sector de fabricación de equipos y componentes de automoción ubicado en la Comunidad Valenciana se ha estimado en 86 empresas, lo que supone el 1,7% del conjunto del tejido industrial valenciano. En el ámbito estatal, estas 86 empresas representan el 8,4% del tejido sectorial español.

En el último año desaparecieron el 8,5% del tejido valenciano, como resultado de la baja de 8 empresas.

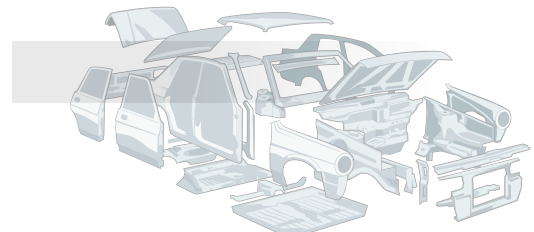
EMPRESAS CON ASALARIADOS DE COMUNIDAD VALENCIANA									
Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir del DIRCE del INE									
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2008-2015
SECTOR DE FABRICANTES DE COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN	121	112	106	98	99	94	94	86	-35
CRECIMIENTO		-7,4%	-5,4%	-7,5%	1,0%	-5,1%	0,0%	-8,5%	-28,9%
Total Industrias Manufactureras	21.956	20.764	19.390	18.021	17.042	16.627	16.111	15.706	-6.250
CreCIMIENTO		-5,4%	-6,6%	-7,1%	-5,4%	-2,4%	-3,1%	-2,5%	-28,5%

Por tamaño, en el tejido destacan centros de trabajo como los de Johnson Controls, Tenneco, Faurecia, Lear, Gestamp, Benteler, ... Bajo el nombre de AVIA se ha establecido el cluster valenciano del automóvil, que cuenta entre sus miembros con la factoría de Ford, el grupo Repol, Faurecia, Alegre, Ochoa, Matival, Matrices Alcántara, Benteler, TMD Friction, Tenneco, etc.

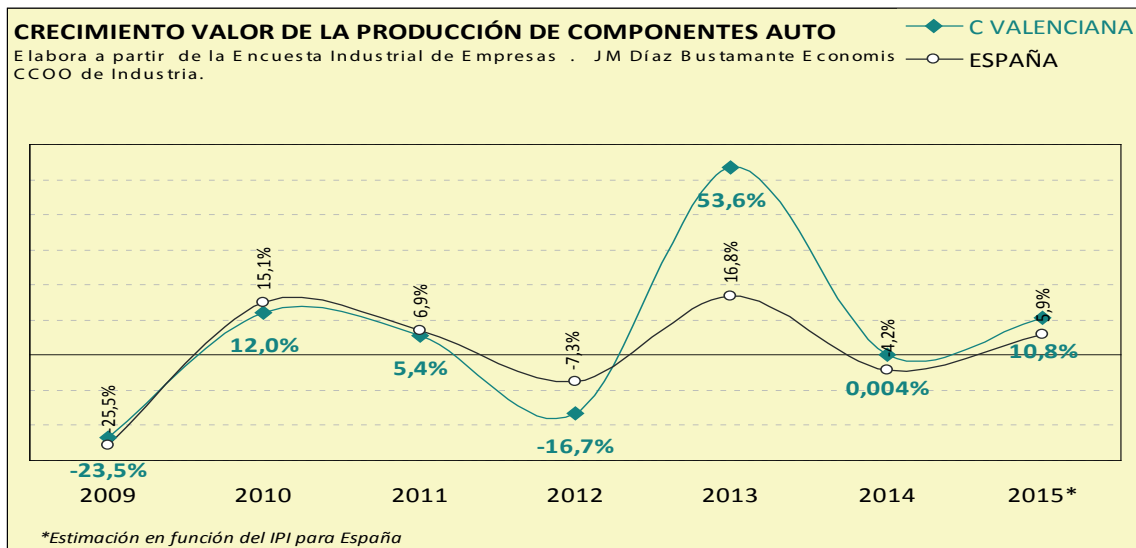
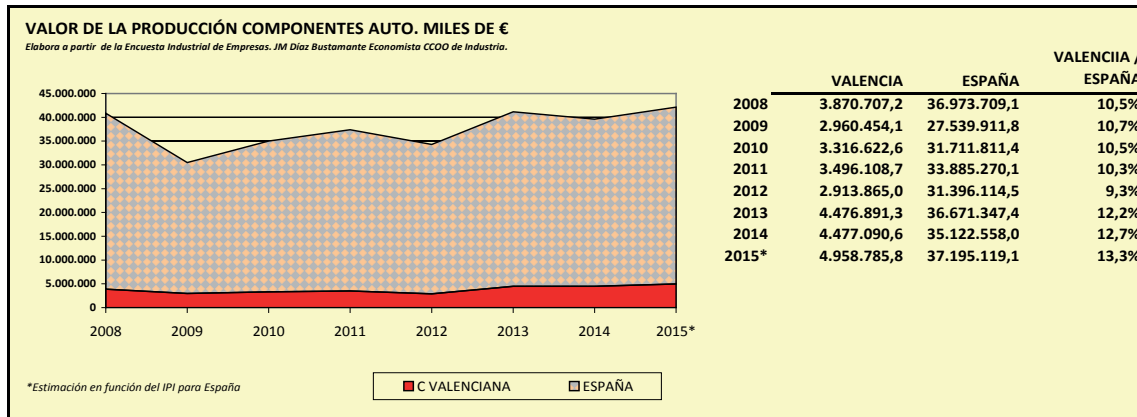
■ Producción

A partir de la EIE, el IPRI y el IPI del INE, estimamos que la producción del sector para el año 2015 alcanza los 4.959 millones de euros en la Comunidad Valenciana. Esta cifra supone un crecimiento de casi el 11% respecto a 2014.

En 2015, el sector valenciano vino a aportar el 13% de la producción total a nivel estatal. En el período abarcado en el gráfico, el sector de componentes de auto valenciano ha presentado un comportamiento con mayor variabilidad que el sector en el conjunto



español, probablemente acontezca como consecuencia de una demanda en grado dependiente respecto al único productor de automoción ubicado en la comunidad.

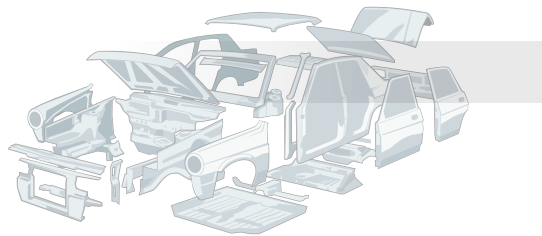


■ Empleo

En 2015, 11,5% de los trabajadores y de las trabajadoras del sector de componentes de equipo y automoción de España trabajan en Valencia, resultando en torno a las 17.600 personas contratadas en esta comunidad en dicho sector.

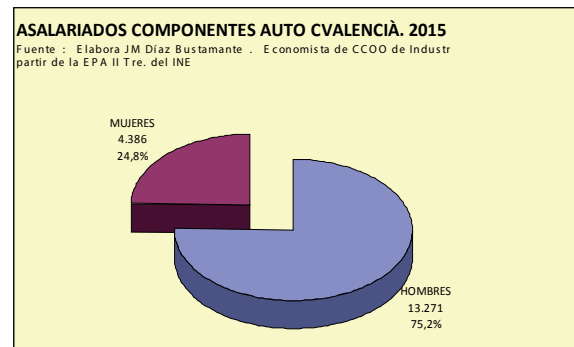
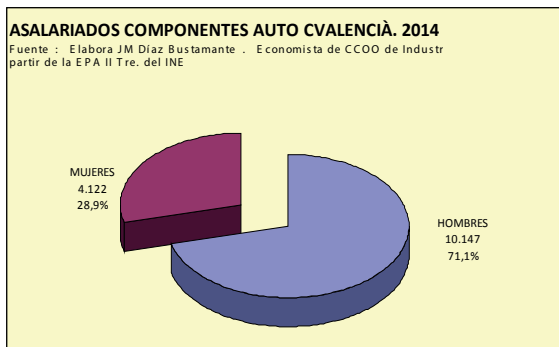
En cuanto a la evolución del empleo, es muy significativo que pese a la caída de actividad que sufrió en 2012, el sector valenciano ha resistido la destrucción de empleo en mejores condiciones que en el ámbito estatal. Pero además, la reactivación de la industria automovilística se ha traducido en un importante incremento del empleo en la comunidad durante el pasado ejercicio económico, creciendo casi un 24%, frente al 4% que experimentó el sector en el conjunto del estado-.

En el conjunto del empleo industrial valenciano, el empleo sectorial supone un 5,8% del mismo y también ha tenido una mejor evolución en el período contemplado.



EVOLUCIÓN ASALARIADOS COMPONENTES AUTO			
<i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</i>			
	2014	2015	2014-2015
ESPAÑA	147.400	153.459	4,1%
COMUN. VALENCIANA	14.269	17.657	23,7%
TEMPORALES C.VALENCIANA	3.441	6.235	81,2%
TASA DE TEMPORALIDAD	24,1	35,3	

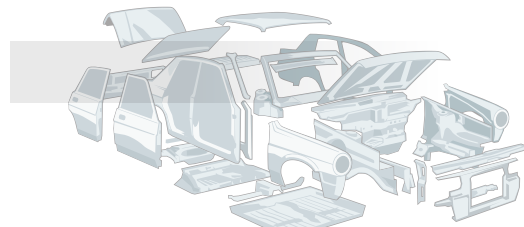
Principalmente, el crecimiento del empleo se ha debido a la entrada de personas de sexo masculino, cuyo número ha crecido en un 31%, en tanto que el empleo femenino lo hizo en un 6%. Este dispar crecimiento se ha traducido en una erosión del porcentaje que representa la mujer entre la mano de obra sectorial.



ASALARIADOS COMPONENTES AUTO C VALENCIANA SEGÚN EDAD				
<i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</i>				
	2014	2015	2014-2015	
			Personas	%
Menor de 35	3.667	5.011	1.344	36,7%
De 35 a 44	5.775	5.710	-65	-1,1%
De 45 a 54	2.793	5.170	2.377	85,1%
De 55 o más	2.034	1.765	-269	-13,2%
Total	14.269	17.656	3.387	23,7%

Por edades, han sido los trabajadores ya en el tramo de la madurez los que más han crecido en número. Les sigue el colectivo de jóvenes. Sin embargo, lo que ha empeorado es la calidad del empleo, puesto que el 82% del empleo generado ha sido temporal.

Por niveles de estudio aportados por el trabajador, la generación de empleo se ha limitado exclusivamente a los tramos de secundaria..



ASALARIADOS COMPONENTES AUTO C VALENCIANASEGÚN ESTUDIOS

Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE

	2014	2015	2014-2015	
			Personas	%
Hasta primarios	910	368	-542	-59,6%
Secundaria 1ª Etapa	6.576	10.570	3.994	60,7%
Secundaria 2ª Etapa	1.662	2.813	1.151	69,3%
FP Grado superior	3.084	2.185	-899	-29,2%
Universitarios	2.038	1.720	-318	-15,6%
Total	14.270	17.656	3.386	23,7%

Comercio exterior

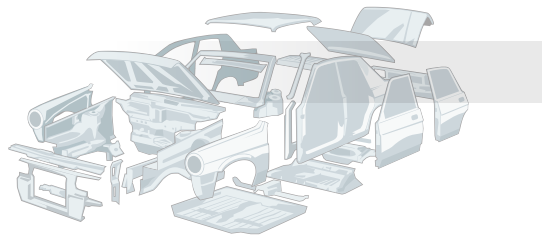
A partir de los datos del ICEX, se obtiene para el sector de componentes de auto valenciano un importe de las exportaciones de 2015 por 884 millones, lo que significa un 6% del total español. Por su parte, la evolución temporal de las exportaciones parece haber recuperado su dinamismo después de la intensa reducción que experimentó en 2014.

No obstante, también refleja la dolencia que tiene el sector de componentes de auto a nivel estatal, puesto que el incremento de la exportación se ha visto acompañado de un incremento exponencialmente mayor de las importaciones si se comparan con la facturación al exterior. Esta evolución provoca un incremento muy significativo del déficit comercial del sector valenciano, en el que la factura de la importación triplica a la de la exportación.

EXPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros					
Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de ICEX					
	C VALENCIANA		ESPAÑA		CV/ ESPAÑA EN PORC.
	CANTIDAD	CRECIMIENTO	CANTIDAD	CRECIMIENTO	
2008	892.728		13.293.849		6,7%
2009	662.091	-25,8%	10.483.402	-21,1%	6,3%
2010	866.209	30,8%	12.504.846	19,3%	6,9%
2011	877.614	1,3%	14.127.111	13,0%	6,2%
2012	935.600	6,6%	13.725.514	-2,8%	6,8%
2013	946.077	1,1%	13.730.965	0,0%	6,9%
2014	742.779	-21,5%	13.715.801	-0,1%	5,4%
2015	884.810	19,1%	14.232.399	3,8%	6,2%
2008-2015	-7.918	6,0%	938.550	3,3%	

IMPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros					
Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de ICEX					
	C VALENCIANA		ESPAÑA		CV/ ESPAÑA EN PORC.
	CANTIDAD	CRECIMIENTO	CANTIDAD	CRECIMIENTO	
2008	1.000.448		16.949.232		5,9%
2009	1.187.570	18,7%	13.716.114	-19,1%	8,7%
2010	1.246.274	4,9%	15.941.252	16,2%	7,8%
2011	1.322.094	6,1%	18.369.600	15,2%	7,2%
2012	1.176.427	-11,0%	17.056.665	-7,1%	6,9%
2013	1.546.972	31,5%	18.808.182	10,3%	8,2%
2014	1.643.312	6,2%	20.964.185	11,5%	7,8%
2015	2.488.489	51,4%	17.868.364	-14,8%	13,9%
2008-2015	1.488.041	54,6%	919.132	11,0%	

Por su parte, la calidad de los productos exportados está por debajo de los importados. Se puede explicar por una menor incorporación de valor a los productos fabricados en el sector valenciano, lo que justifica, hasta cierto punto, el incremento del déficit comercial en los momentos de reactivación de la producción.



→ CASTILLA Y LEÓN

Según el DIRCE del INE, se dedican al sector de componentes de automoción un total de 53 empresas ubicadas en Castilla y León, lo que supone casi el 5% del tejido sectorial español y apenas el 0,76% del conjunto del tejido industrial de dicha comunidad.

EMPRESAS CON ASALARIADOS DE CASTILLA Y LEÓN									
Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir del DIRCE del INE									
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2008-2015
SECTOR DE FABRICANTES DE COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN	70	68	66	62	60	57	57	53	-17
CRECIMIENTO		-2,9%	-2,9%	-6,1%	-3,2%	-5,0%	0,0%	-7,0%	-24,3%
Total Industrias Manufactureras	8.647	8.518	8.186	7.787	7.599	7.561	7.230	7.012	-1.635
Crecimiento		-1,5%	-3,9%	-4,9%	-2,4%	-0,5%	-4,4%	-3,0%	-18,9%

En 2015 desapareció el 7% del tejido sectorial aragonés, experimentando una contracción 3 puntos por encima de la del conunto industrial.

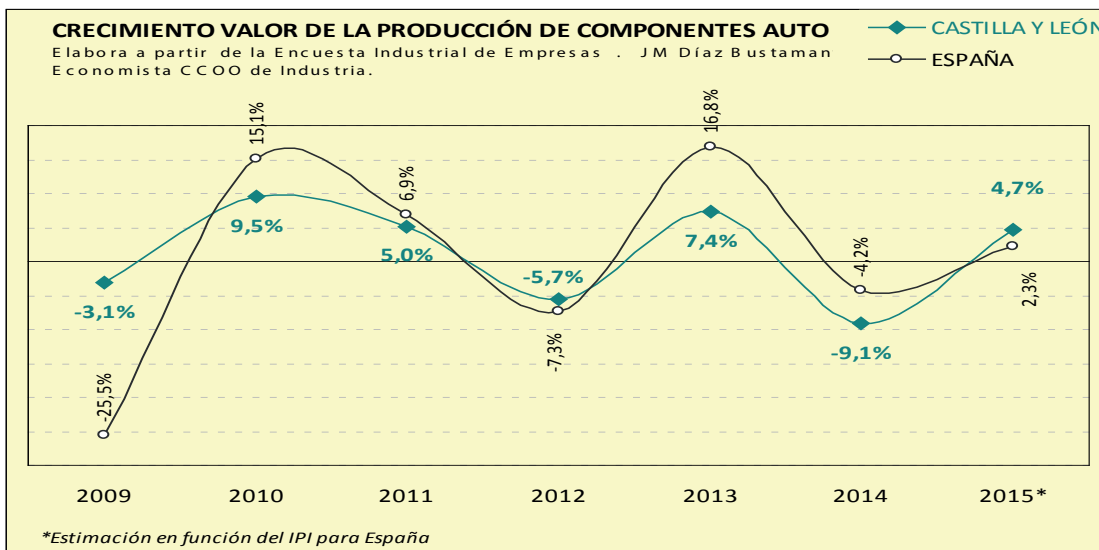
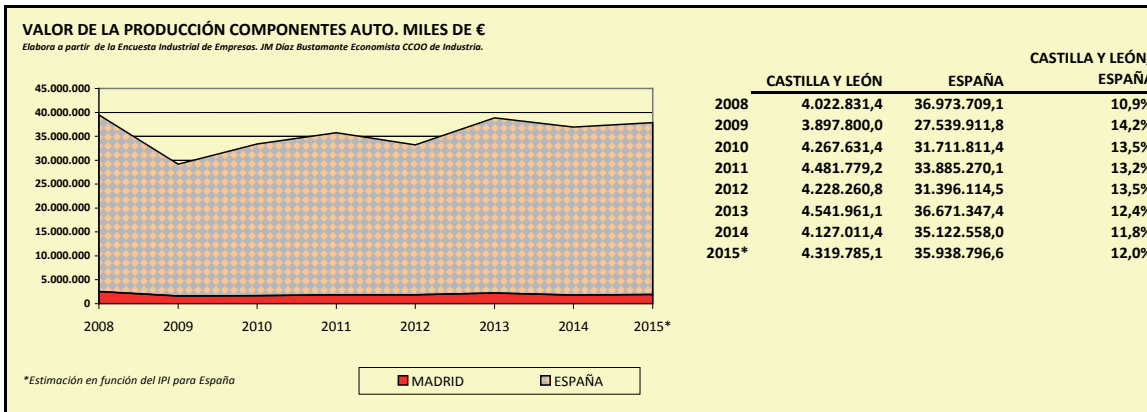
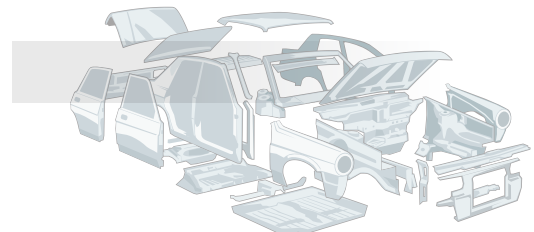
Por tamaño, ubicados en la comunidad destacan los centros de trabajo de Benteler, Grupo Antolín, Fico Mirrors, Huf España, Faurecia y Johnson Controls.

Bajo el acrónimo FaCyL se organiza el clúster de empresas automovilísticas de Castilla y León, contando en la actualidad con 42 miembros asociados, entre ellos Nissan Iveco y Renault como fabricantes de automóvil y Gestamp, Antolín, Faurecia, Ficosa y Benteler entre otros fabricantes de componentes.

Cuenta con un plan estratégico de desarrollo del sector para el período 2013-2016, en el que se establecen diferentes ejes de actuación a partir de los cuales se han constituido más de una decena de grupos de trabajo.

■ Producción

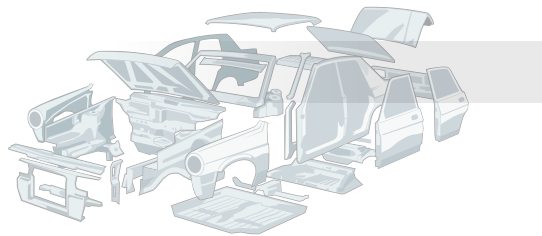
A partir de la EIE, el IPRI y el IPI del INE, estimamos que la producción del sector superó los 4.300 millones de euros en Castilla y León, aportando así el 12,0% de toda la producción estatal. Esta producción supone crecimiento de cerca del 3% respecto a 2015 y eleva en casi 200 millones la cifra obtenida en 2008.



En el período contemplado, el sector de componentes de auto castellano leonés presenta mayor estabilidad que el sector en el conjunto español. Probablemente acontezca como consecuencia de la presencia de tres fábricas de automoción en la comunidad, además de una interlocución muy fluida de todos los agentes implicados en el sector, articuladas a través de una mesa industrial específica, denominada el Observatorio Industrial del sector de Automoción, que pese a los recortes presupuestarios, ha seguido funcionando desde su creación.

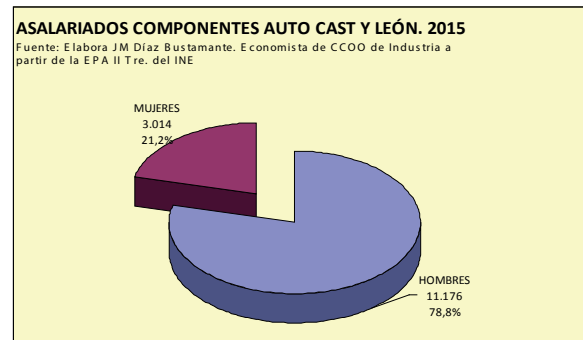
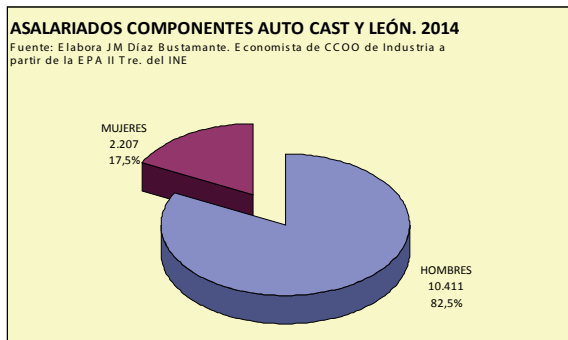
■ Empleo

En 2015 trabajaban en el sector de componentes de automoción de Castilla y León 14.190 personas, el 9,2% de los empleos del sector en España trabajan en esta comunidad. A nivel de empleo industrial de Castilla y León, supone el 10% del total. En cuanto a la evolución del empleo, el comportamiento del sector ha sido mejor que el observado a nivel estatal ya que ha crecido ocho puntos más que el conjunto español.



EVOLUCIÓN ASALARIADOS COMPONENTES AUTO			
<i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</i>			
	2014	2015	2014-2015
ESPAÑA	147.400	153.459	4,1%
CASTILLA Y LEON	12.618	14.190	12,5%
TEMPORALES CASTILLA Y LEON	2.492	2.696	8,2%
TASA DE TEMPORALIDAD	19,7	19,0	

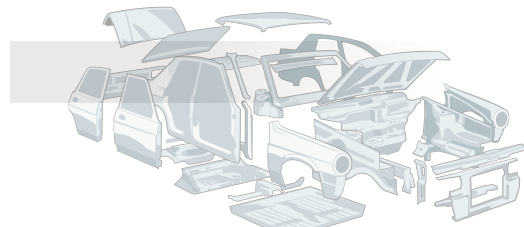
En cuanto a la distribución por géneros, el 52% de las incorporaciones al sector han sido de mujeres, lo que ha elevado su presencia porcentual del 17,5% al 21,2%.



En cuanto a la edad, la estructura del empleo ha cambiado poco, pero ha ganado peso relativo el colectivo de trabajadores jóvenes.

ASALARIADOS COMPONENTES AUTO CASTILLA Y LEÓN SEGÚN EDAD				
<i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</i>				
	2014	2015	2014-2015	
			Personas	%
Menor de 35	3.471	4.671	1.200	34,6%
De 35 a 44	4.211	4.198	-13	-0,3%
De 45 a 54	3.223	4.266	1.043	32,4%
De 55 o más	1.713	1.053	-660	-38,5%
Total	12.618	14.188	1.570	12,4%

Por niveles de estudio aportados, el colectivo que más ha crecido es el de segunda etapa de secundaria



ASALARIADOS COMPONENTES AUTO CASTILLA Y LEÓN SEGÚN ESTUDIOS

Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE

			2014-2015	
	2014	2015	Personas	%
Hasta primarios	548	739	191	34,9%
Secundaria 1ª Etapa	3.614	3.449	-165	-4,6%
Secundaria 2ª Etapa	2.341	3.528	1.187	50,7%
FP Grado superior	2.625	3.542	917	34,9%
Universitarios	3.490	2.930	-560	-16,0%
Total	12.618	14.188	1.570	12,4%

Comercio exterior

Según el ICEX, en 2015, el sector de componentes de Castilla y León facturó el 11% de las exportaciones sectoriales emitidas desde España. En concreto, el importe de dichas exportaciones ascendió a 1.569 millones, lo que significa un crecimiento del 16,5% respecto a 2014.

En cualquier caso, hay que destacar que el sector castellano leonés ya recuperó su pulsión exportadora a partir de 2011, año en el que ya superó la cifra alcanzada en el año 2008.

EXPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros

Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir del ICEX.

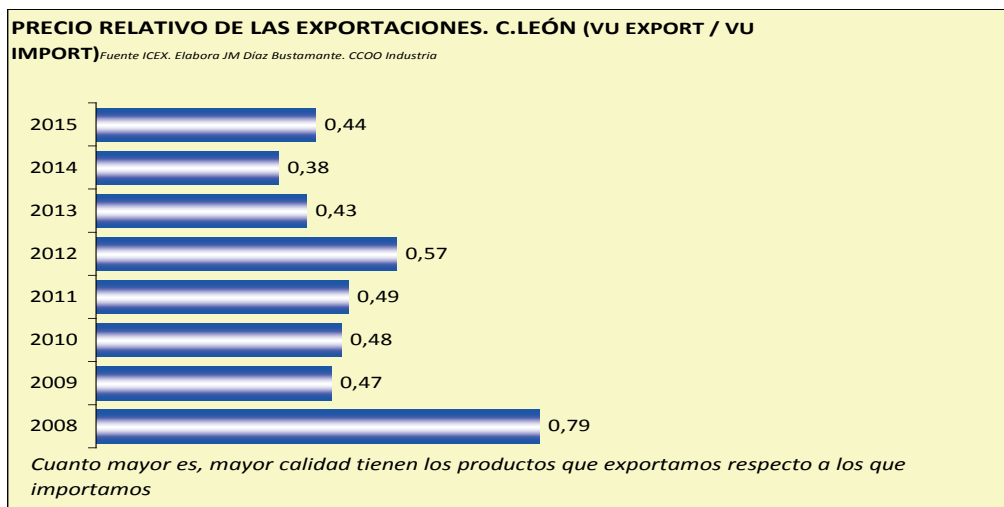
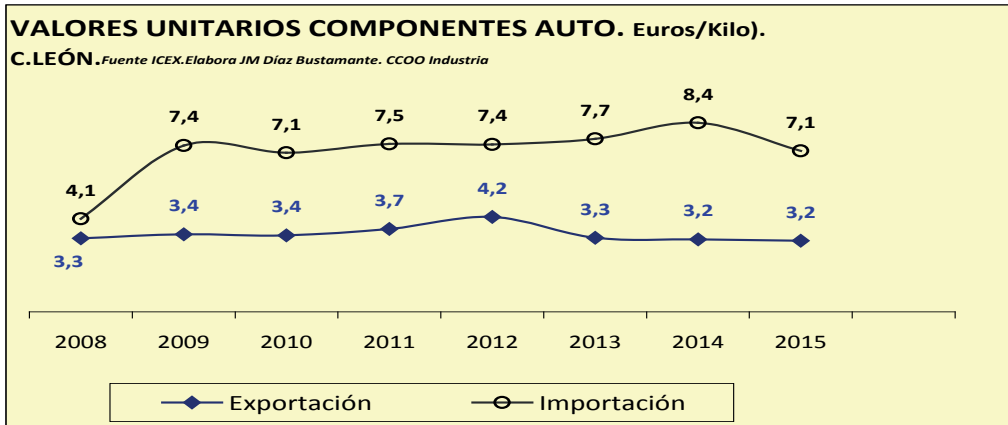
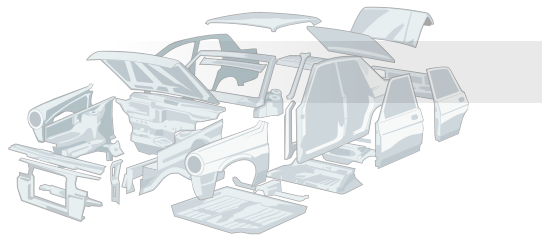
	CAST Y LEÓN		ESPAÑA		CYL/ ESPAÑA EN PORC.
	CANTIDAD	CRECIMIENTO	CANTIDAD	CRECIMIENTO	
2008	1.141.236		13.293.849		8,6%
2009	833.278	-27,0%	10.483.402	-21,1%	7,9%
2010	1.070.921	28,5%	12.504.846	19,3%	8,6%
2011	1.292.093	20,7%	14.127.111	13,0%	9,1%
2012	1.295.669	0,3%	13.725.514	-2,8%	9,4%
2013	1.346.179	3,9%	13.730.965	0,0%	9,8%
2014	1.346.497	0,0%	13.715.801	-0,1%	9,8%
2015	1.569.000	16,5%	14.232.399	3,8%	11,0%
2008-2015	427.764	18,0%	938.550	3,3%	

IMPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros

Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir del ICEX.

	CAST Y LEÓN		ESPAÑA		CYL/ ESPAÑA EN PORC.
	CANTIDAD	CRECIMIENTO	CANTIDAD	CRECIMIENTO	
2008	2.003.177		16.949.232		11,8%
2009	2.107.879	5,2%	13.716.114	-19,1%	15,4%
2010	2.636.061	25,1%	15.941.252	16,2%	16,5%
2011	3.490.583	32,4%	18.369.600	15,2%	19,0%
2012	3.979.430	14,0%	17.056.665	-7,1%	23,3%
2013	4.288.428	7,8%	18.808.182	10,3%	22,8%
2014	5.118.791	19,4%	20.964.185	11,5%	24,4%
2015	4.735.509	-7,5%	17.868.364	-14,8%	26,5%
2008-2015	2.732.332	136,4%	919.132	5,4%	

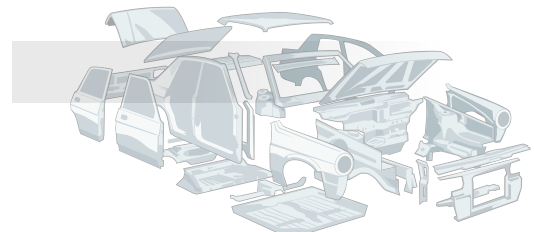
Por su parte, la presencia de las tres fábricas de automóviles (incluyendo IVECO), se deja notar en el nivel de las importaciones del sector de componentes, que han ido creciendo a ritmos mucho más intensos que las exportaciones, hasta triplicar en los últimos datos disponibles la cifra de las exportaciones. Lo que arroja un saldo comercial en componentes de automoción deficitario que no dejaba de crecer cada año, si bien en 2015 se ha contenido.



Por su parte, el valor incorporado en las importaciones es cualitativamente muy superior al de las exportaciones del sector según se deduce de la evolución del valor unitario de los productos. Así, el valor unitario de las importaciones del sector no baja de 7, en tanto que el de las exportaciones a duras penas supera los cuatro algún año, lo que mantiene muy bajo el precio relativo de las exportaciones, dotándole de una competitividad vía precios que quizá no sea la que resulte más interesante para la proyección a largo plazo del sector.

➔ NAVARRA

Tomando como base el DIRCE del INE, para estimar el número de empresas que conforman el tejido del sector de componentes de automoción a partir de la agregación -proporcional- de las empresas cuya producción tiene como destino la incorporación al proceso de fabricación de automóviles y camiones, se estima que en Navarra se ubican 72 empresas del sector, lo que supone el 7% del conjunto del tejido sectorial ubicado en España. Asimismo, representa el 3% de todo el tejido industrial navarro. En 2015 se incorporó una empresa, al sector.



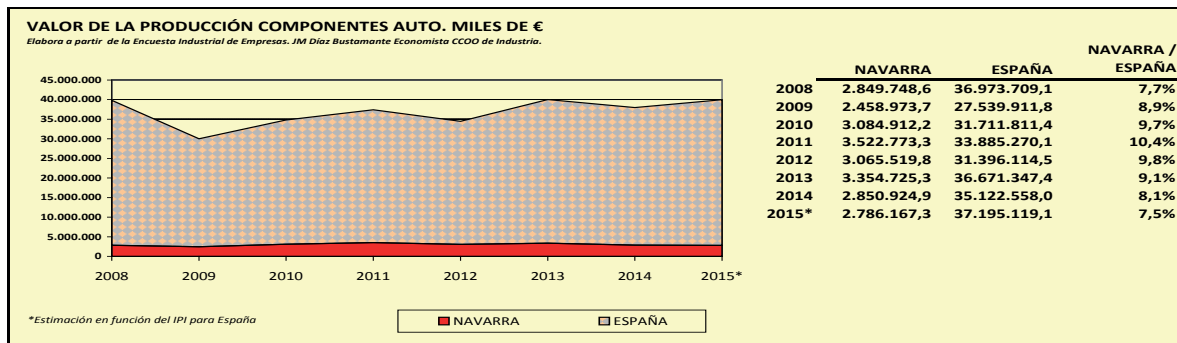
EMPRESAS CON ASALARIADOS DE NAVARRA									
<small>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir del DIRCE del INE</small>									
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2008-2015
SECTOR DE FABRICANTES DE COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN	73	78	78	74	68	68	71	72	-1
CRECIMIENTO		6,8%	0,0%	-5,1%	-8,1%	0,0%	4,4%	1,4%	-1,4%

Por tamaño, en el tejido destacan centros de trabajo como los de Dana, Faurecia, Gestamp, TRW, ect.

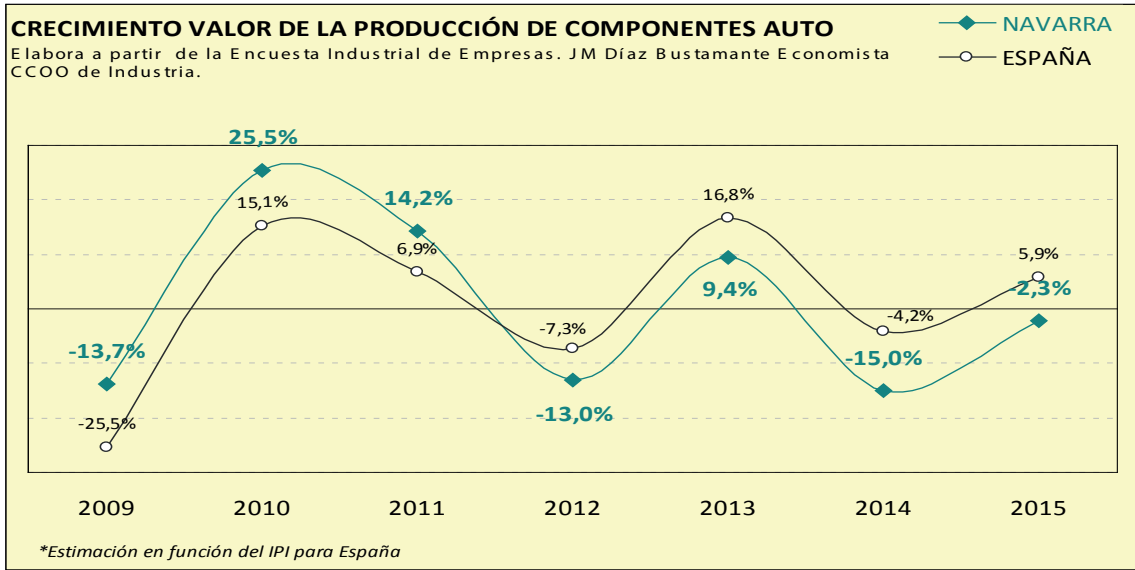
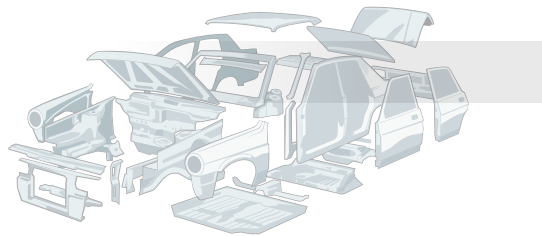
A nivel institucional, auspiciado desde la Fundación Moderna, surge el cluster del sector en 2011, con un plan estratégico que se presentó en octubre 2013 y establecía las líneas de trabajo estratégicas para los dos siguientes años, entre las que establecía afianzar la base social del cluster.

■ Producción

A partir de la EIE, el IPRI y el IPI del INE, se estima que la producción del sector alcanzó prácticamente los 2.800 millones de euros en Navarra. Esta cifra supone una reducción respecto a 2014 del 2,3%.



En 2015, el sector de componentes de automoción navarro aportó en torno al 8% de toda la producción española y en la Industria navarra su peso se acerca al 20% de la producción industrial.



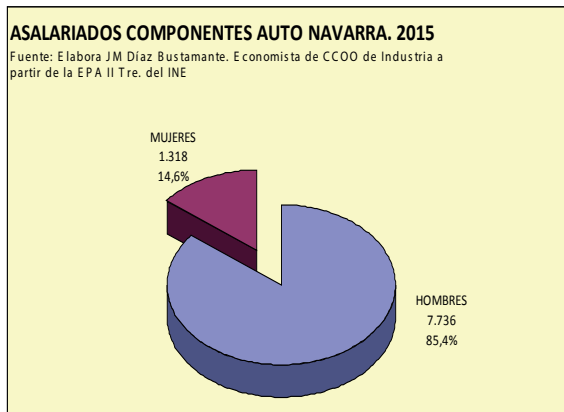
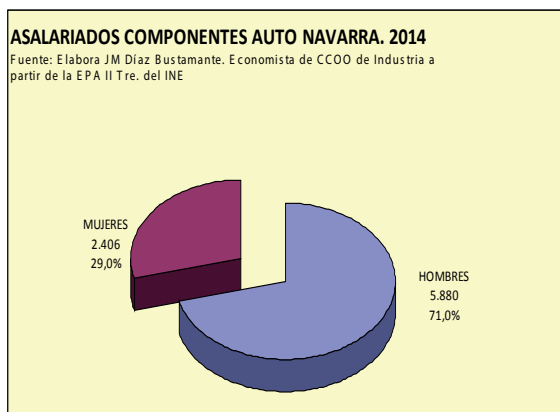
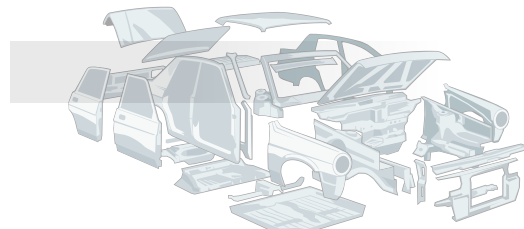
Empleo

En 2015, casi el 6% del empleo del sector de componentes de España se ubica en Navarra, resultando en torno a las 9.000 personas.

La tasa de crecimiento del empleo este año fue del 9,3%, significativamente mayor que la del conjunto sectorial español. Sin embargo, la práctica totalidad del empleo generado fue temporal.

EVOLUCIÓN ASALARIADOS COMPONENTES AUTO			
<i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</i>			
	2014	2015	2014-2015
ESPAÑA	147.400	153.459	4,1%
NAVARRA	8.286	9.054	9,3%
TEMPORALES NAVARRA	1.848	2.527	36,7%
TASA DE TEMPORALIDAD	22,3	27,9	

Asimismo, la evolución del empleo por géneros se puede haber visto muy correlacionada con determinadas actividades que se han sustituido en Navarra, de tal forma que el número de trabajadoras sectoriales se ha reducido significativamente, y por ende su peso en el total, quedando en un 15%, cuando casi estaba en el 30% en 2014.



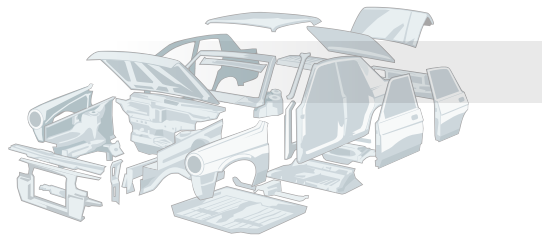
La estructura por edades ha cambiado poco, si bien los colectivos en los que se ha expandido el empleo son los que tienen más de 44 años. En cuanto a estudios, el único que varía es el de universitarios, que sufre una merma.

ASALARIADOS COMPONENTES AUTO NAVARRA SEGÚN EDAD				
Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE				
	2014	2015	2014-2015	
			Personas	%
Menor de 35	1.756	1.768	12	0,7%
De 35 a 44	4.372	4.402	30	0,7%
De 45 a 54	1.463	1.756	293	20,0%
De 55 o más	695	1.128	433	62,3%
Total	8.286	9.054	768	9,3%

ASALARIADOS COMPONENTES AUTO NAVARRA SEGÚN ESTUDIOS				
Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE				
	2014	2015	2014-2015	
			Personas	%
Hasta primarios	69	218	149	215,9%
Secundaria 1ª Etapa	2.396	2.712	316	13,2%
Secundaria 2ª Etapa	1.977	2.352	375	19,0%
FP Grado superior	1.409	2.108	699	49,6%
Universitarios	2.435	1.666	-769	-31,6%
Total	8.286	9.056	770	9,3%

■ Comercio exterior

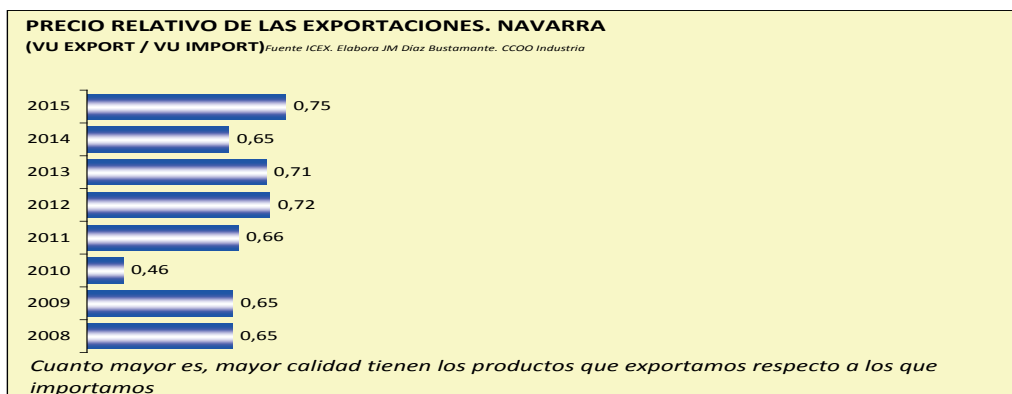
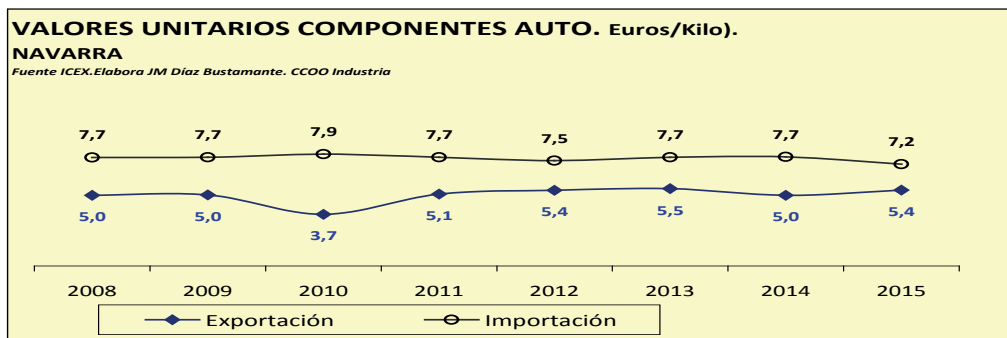
A partir de los datos del ICEX, se obtiene para el sector de componentes de auto de Navarra un importe de las exportaciones de 2015 por valor de 1.223 millones, lo que significa un 8,6% del total español. Asimismo, corrobora un incremento del 22% respecto a 2014. Por su parte, las importaciones también fueron altas, pero sufrieron una merma del 6%, lo que ha favorecido un saldo comercial positivo en el sector.

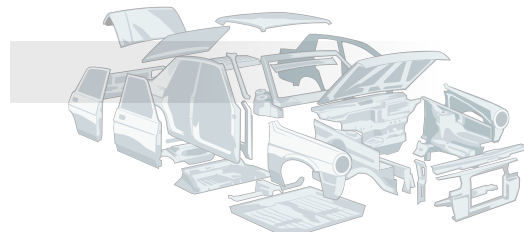


EXPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros					
<i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de ICEX</i>					
	NAVARRA		ESPAÑA		NAV/ ESPAÑA EN PORC.
	CANTIDAD	CRECIMIENTO	CANTIDAD	CRECIMIENTO	
2008	1.065.724		13.293.849		8,0%
2009	922.958	-13,4%	10.483.402	-21,1%	8,8%
2010	1.060.321	14,9%	12.504.846	19,3%	8,5%
2011	1.141.034	7,6%	14.127.111	13,0%	8,1%
2012	1.151.743	0,9%	13.725.514	-2,8%	8,4%
2013	1.032.001	-10,4%	13.730.965	0,0%	7,5%
2014	1.002.754	-2,8%	13.715.801	-0,1%	7,3%
2015	1.223.591	22,0%	14.232.399	3,8%	8,6%
2008-2015	157.868	-3,2%	938.550	3,3%	

IMPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros					
<i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de ICEX</i>					
	NAVARRA		ESPAÑA		NAV/ ESPAÑA EN PORC.
	CANTIDAD	CRECIMIENTO	CANTIDAD	CRECIMIENTO	
2008	902.360		16.949.232		5,3%
2009	893.371	-1,0%	13.716.114	-19,1%	6,5%
2010	1.262.876	41,4%	15.941.252	16,2%	7,9%
2011	1.384.911	9,7%	18.369.600	15,2%	7,5%
2012	1.112.745	-19,7%	17.056.665	-7,1%	6,5%
2013	1.082.241	-2,7%	18.808.182	10,3%	5,8%
2014	1.263.061	16,7%	20.964.185	11,5%	6,0%
2015	1.187.052	-6,0%	17.868.364	-14,8%	6,6%
2008-2015	284.692	19,9%	919.132	11,0%	

Asimismo, la calidad de los productos exportados está por debajo de los importados. Se puede explicar por una menor incorporación de valor añadido a los productos fabricados en las empresas de Navarra respecto a los productos que se están importando con la finalidad de incorporarlos a la fabricación de automóviles.





→ PAIS VASCO

Tomando como base el DIRCE del INE, en Euskadi se ubica el equivalente a 128 empresas que se dedicaran exclusivamente al sector de fabricación de componentes de automoción, lo que supone el 1,5% del conjunto del tejido industrial vasco y el 12,5% del sector de en España.

En 2015 habrían desaparecido 4 empresas del sector, una reducción de tejido levemente más acusada que la que se experimenta en toda la Industria vasca.

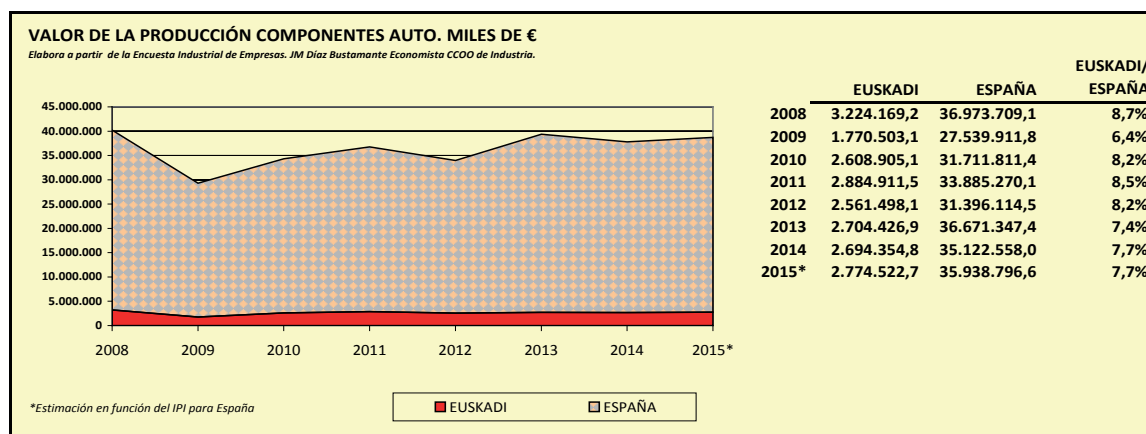
EMPRESAS CON ASALARIADOS DE EUSKADI									
<small>Fuente: Elaboro JM Diaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir del DIRCE del INE</small>									
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2008-2015
SECTOR DE FABRICANTES DE COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN	178	165	165	147	147	138	132	128	-50
CRECIMIENTO		-7,3%	0,0%	-10,9%	0,0%	-6,1%	-4,3%	-3,0%	-28,1%
Total Industrias Manufactureras	10.863	10.633	10.334	9.788	9.484	9.169	8.769	8.537	-2.326
Crecimiento		-2,1%	-2,8%	-5,3%	-3,1%	-3,3%	-4,4%	-2,6%	-21,4%

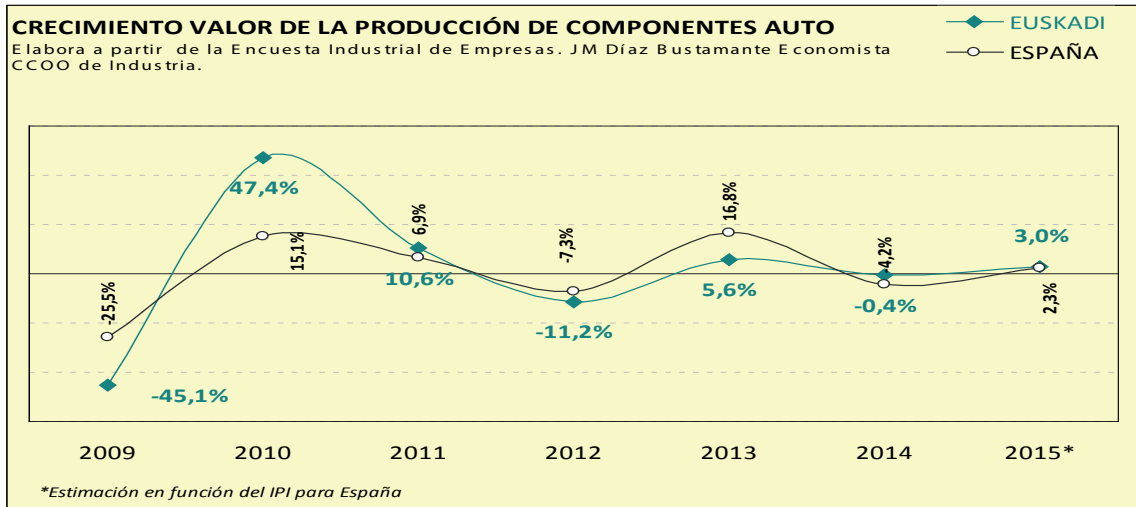
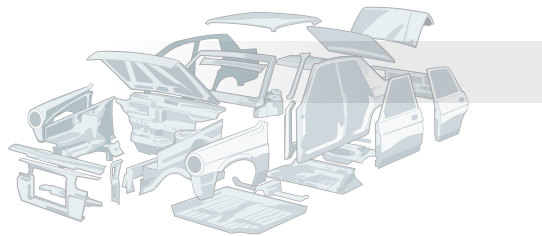
Por tamaño, en el tejido destacan centros de trabajo como los de Tenneco, Faurecia, GKN, Alko, ZF Sach, etc. Asimismo, la comunidad cuenta con un fabricante de automóviles, la planta de Mercedes Benz, ubicada en Vitoria. Bajo el acrónimo de ACICE se fundó en 1993 el clúster vasco del automóvil.

■ Producción

A partir de la EIE, el IPRI y el IPI del INE, estimamos que la producción del sector alcanzó los 2.774 millones de euros en Euskadi. Esta cifra supone un crecimiento del 2,9%, respecto a 2014, y corrobora la recuperación del sector en Euskadi, puesto que todavía está en cifras por debajo de las que se alcanzaron en 2008.

En ámbito estatal, estimamos que el sector vasco vino a aportar casi el 8% de la producción total a nivel estatal.





■ Empleo

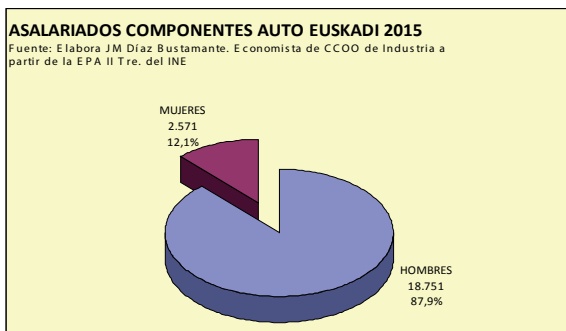
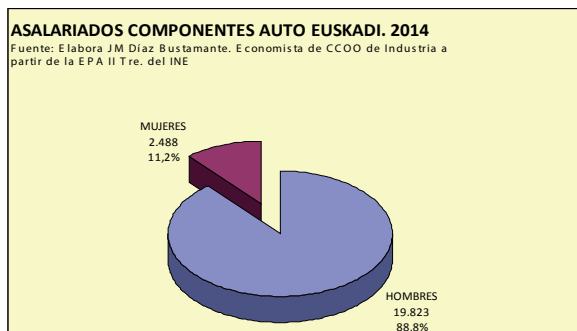
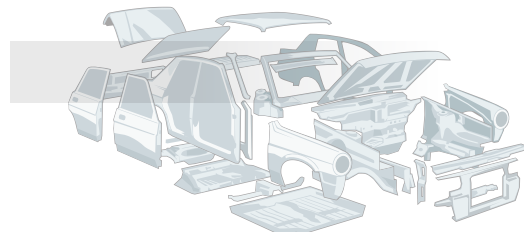
En 2015, casi el 14% de los trabajadores y trabajadoras del sector de componentes de equipo y automoción de España trabajan en Euskadi, entorno a 21.000 personas. En ese año se han perdido casi 1.000 empleos en el sector vasco, lo que verifica que ha seguido una evolución contraria a la del conjunto del estado.

En el contexto territorial, esas 21.000 personas representan casi el 13% del empleo industrial de Euskadi y, respecto a éste, la evolución también ha sido de sentido contrario, puesto que el empleo industrial vasco creció, un tímido 1,2%, pero creció.

EVOLUCIÓN ASALARIADOS COMPONENTES AUTO			
Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE			
	2014	2015	2014-2015
ESPAÑA	147.400	153.459	4,1%
EUSKADI	22.311	21.322	-4,4%
TEMPORALES EUSKADI	3.099	519	-83,3%
TASA DE TEMPORALIDAD	13,9	2,4	

Asimismo, en cuanto a la calidad del empleo, podemos apuntar que se ha deteriorado como consecuencia de que la pérdida del mismo ha afectado al empleo indefinido, que ha sido sustituido por empleo temporal, pero en cantidad insuficiente como para cubrir las salidas de la ocupación producidas. En concreto, se perdieron del entorno de los 1.500 empleos indefinidos, y se ha incrementado en unos 500 el número de trabajadores temporales.

En cuanto a la evolución del empleo en función del sexo, sí que podemos apuntar que el empleo masculino es el que ha experimentado la regulación producida, en tanto que el femenino ha tendido a permanecer estabilizado, lo que ha incrementado en 1 punto porcentual su peso en el empleo total respecto a 2014, pasando de representar el 11% al 12%, aún muy lejano del 22,7% que representa en el sector en el conjunto del Estado.

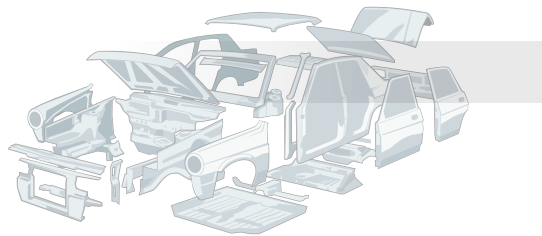


Por grupos de edad, el empleo está tendiendo a concentrarse en los trabajadores que tienen entre 35 y 44 años, en tanto que pierden presencia en el sector los dos extremos: trabajadores más jóvenes y trabajadores mayores de 45 años.

ASALARIADOS COMPONENTES AUTO EUSKADI SEGÚN EDAD				
Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE				
	2014	2015	2014-2015	
			Personas	%
Menor de 35	5.335	4.331	-1.004	-18,8%
De 35 a 44	7.434	8.229	795	10,7%
De 45 a 54	6.269	5.516	-753	-12,0%
De 55 o más	3.273	3.246	-27	-0,8%
Total	22.311	21.322	-989	-4,4%

En cuanto al nivel formativo que presentan los trabajadores ha variado en detrimento de los niveles de mayor cualificación, lo que puede ser señal de que en el sector en Euskadi se están perdiendo determinadas capacidades, por ubicación en otras regiones geográficas, lo que está muy correlacionado con el tipo de empleo que está generando nuestra economía, caracterizado por una gran precariedad y un requerimiento de capacidades bajo, lo que tiene su reflejo en la demanda de mano de obra con el mayor nivel de formación profesional.

ASALARIADOS COMPONENTES AUTO EUSKADI SEGÚN ESTUDIOS				
Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE				
	2014	2015	2014-2015	
			Personas	%
Hasta primarios	323	632	309	95,7%
Secundaria 1ª Etapa	4.062	4.930	868	21,4%
Secundaria 2ª Etapa	4.959	4.657	-302	-6,1%
FP Grado superior	8.038	6.588	-1.450	-18,0%
Universitarios	4.928	4.515	-413	-8,4%
Total	22.310	21.322	-988	-4,4%



Comercio exterior

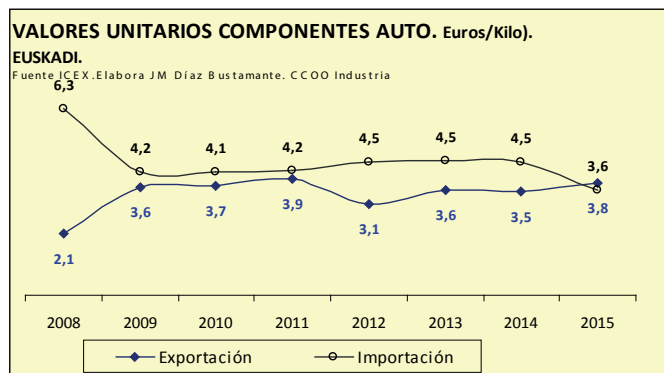
Según los datos definitivos del ICEX, correspondientes al ejercicio 2015, el sector vasco de componentes de automoción exportó 2.926 millones, lo que supuso el 20,6% del total estatal. Verifica un crecimiento de las exportaciones del 7,1% después del batacazo del año anterior.

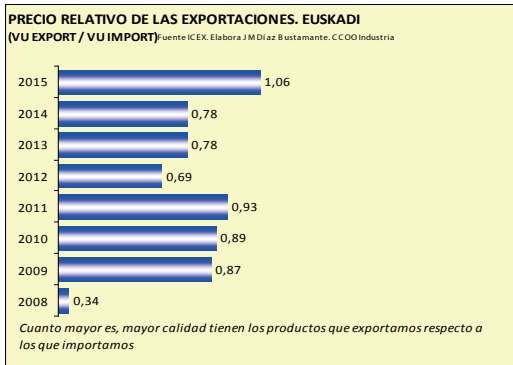
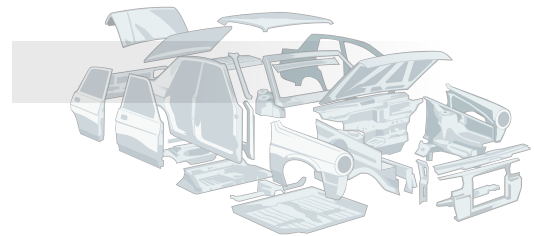
Sin embargo, sí que destaca el sector vasco por tener un superávit comercial importante, que se ha contraído en 2015 al albor de la recuperación de la actividad.

EXPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros					
<i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de ICEX</i>					
	EUSKADI		ESPAÑA		EUS/ ESPAÑA EN PORC.
	CANTIDAD	CRECIMIENTO	CANTIDAD	CRECIMIENTO	
2008	2.683.745		13.293.849		20,2%
2009	2.091.103	-22,1%	10.483.402	-21,1%	19,9%
2010	2.595.613	24,1%	12.504.846	19,3%	20,8%
2011	2.981.233	14,9%	14.127.111	13,0%	21,1%
2012	2.842.576	-4,7%	13.725.514	-2,8%	20,7%
2013	2.874.422	1,1%	13.730.965	0,0%	20,9%
2014	2.732.016	-5,0%	13.715.801	-0,1%	19,9%
2015	2.926.182	7,1%	14.232.399	3,8%	20,6%
2008-2015	242.437	7,1%	938.550	3,3%	

IMPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros					
<i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de ICEX</i>					
	EUSKADI		ESPAÑA		EUS/ ESPAÑA EN PORC.
	CANTIDAD	CRECIMIENTO	CANTIDAD	CRECIMIENTO	
2008	1.403.158		16.949.232		8,3%
2009	480.820	-65,7%	13.716.114	-19,1%	3,5%
2010	646.463	34,5%	15.941.252	16,2%	4,1%
2011	766.878	18,6%	18.369.600	15,2%	4,2%
2012	708.726	-7,6%	17.056.665	-7,1%	4,2%
2013	738.040	4,1%	18.808.182	10,3%	3,9%
2014	697.850	-5,4%	20.964.185	11,5%	3,3%
2015	1.012.715	45,1%	17.868.364	-14,8%	5,7%
2008-2015	-390.443	-27,8%	919.132	5,4%	

Por su parte, parece que se puede establecer una línea de correlación entre la calidad de los productos exportados y la evolución de la cifra facturada, puesto que la recuperación de valor unitario se traduce en un incremento de las exportaciones.





➔ GALICIA

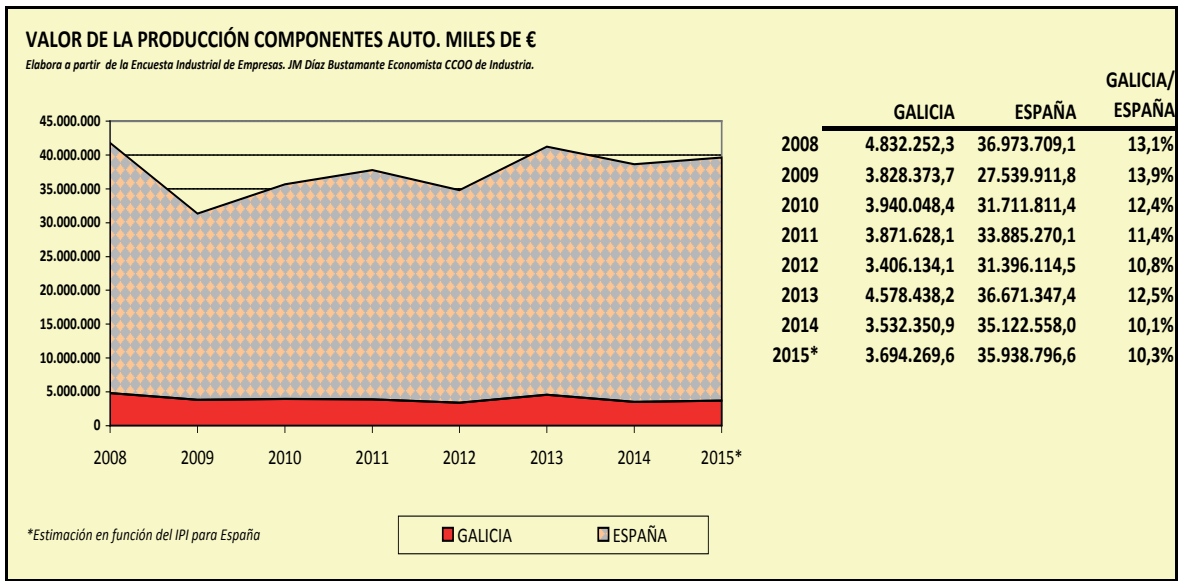
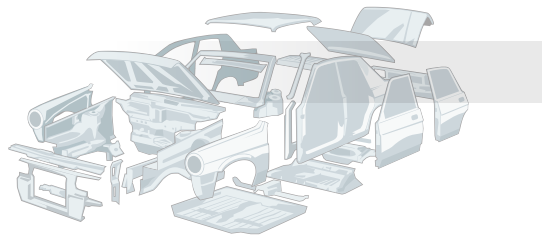
Tomando como base el DIRCE del INE para calcular el perímetro del tejido del sector de componentes de automoción, se ha estimado que en Galicia se ubican 53 empresas del sector, lo que supone el 0,7% del conjunto del tejido industrial gallego y el 5,2% del total del sector de componentes español. En 2015 se incorporó una empresa al tejido.

EMPRESAS CON ASALARIADOS DE GALICIA									
Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir del DIRCE del INE									
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2008-2015
SECTOR DE FABRICANTES DE COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN	63	63	59	57	54	56	52	53	-10
CRECIMIENTO		0,0%	-6,3%	-3,4%	-5,3%	3,7%	-7,1%	1,9%	-15,9%
Total Industrias Manufactureras	10.211	9.973	9.360	8.727	8.416	8.200	7.746	7.457	-2.754
Crecimiento		-2,3%	-6,1%	-6,8%	-3,6%	-2,6%	-5,5%	-3,7%	-27,0%

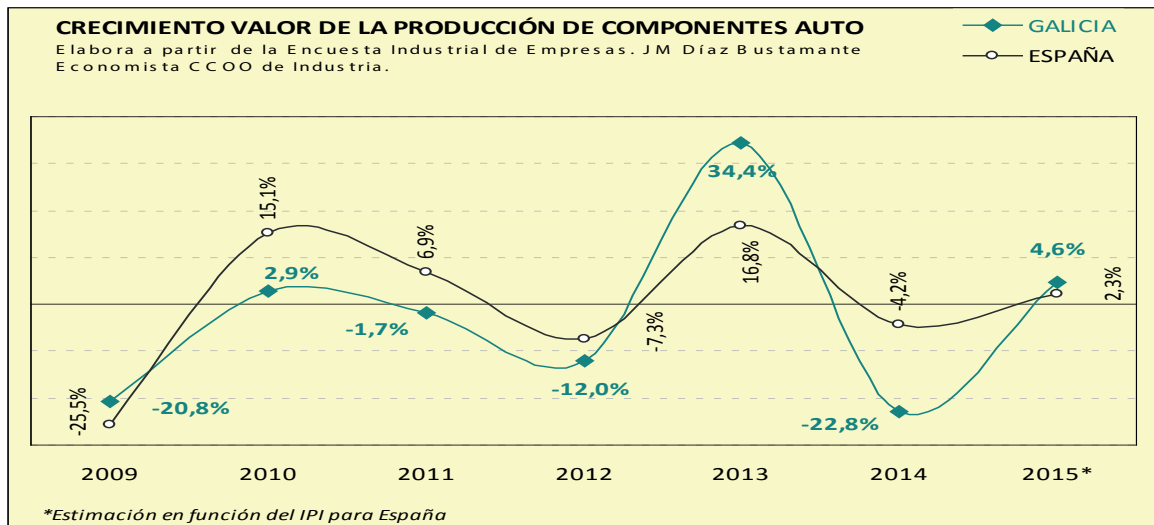
Por tamaño, en el tejido destacan centros de trabajo como los de Faurecia, GKN, GESTAMP, Benteler, Borgwarner, etc. Bajo el acrónimo de CEAGA se articula el clúster de automoción de Galicia, que cuenta con unos 70 socios que se dedican desde la logística hasta la carpintería metálica, por supuesto contando también con PSA.

■ Producción

A partir de la EIE, el IPRI y el IPI del INE, se estima que la producción del sector alcanzó casi los 3.700 millones de euros en la Galicia. Esta cifra supondrá un crecimiento del 4,6% respecto a 2014.

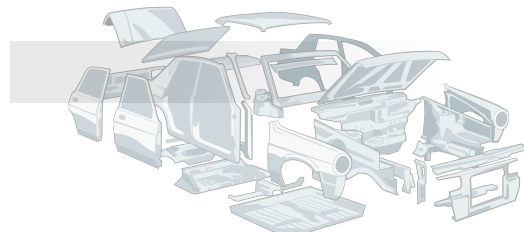


Sin embargo, en el año 2014, los paros de actividad acontecidos en PSA ha tenido como resultado el descenso de la producción en el sector.



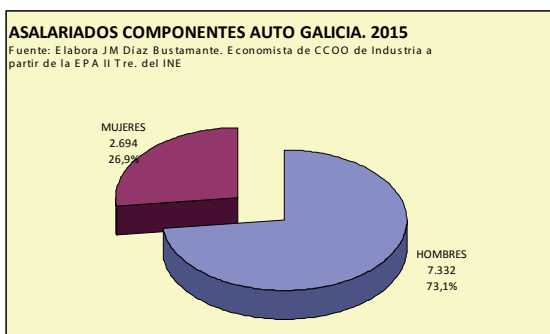
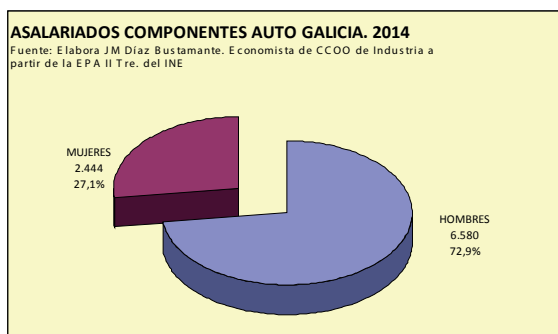
■ Empleo

El empleo del sector en Galicia alcanzó en el segundo trimestre de 2015 la cifra de 10.026 trabajadores, lo que supone un crecimiento interanual del 11% respecto al mismo período del año anterior. Presenta así un crecimiento mucho más acusado que el observable en el conjunto del estado, creemos que es consecuencia de un mayor tirón en la industria del auto localizada en Galicia.



EVOLUCIÓN ASALARIADOS COMPONENTES AUTO			
<i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</i>			
	2014	2015	crecim.
ESPAÑA	147.400	153.459	4,1%
GALICIA	9.024	10.026	11,1%
TEMPORALES GALICIA	2.284	2.494	9,2%
TASA DE TEMPORALIDAD	25,3	24,9	

Asimismo, en cuanto a la calidad del empleo, podemos apuntar que tiende ligeramente a reducirse la temporalidad como consecuencia de que el empleo temporal ha crecido a menor ritmo que el indefinido, que creció un 11,7%, frente al temporal que lo hizo en un 9,2%.

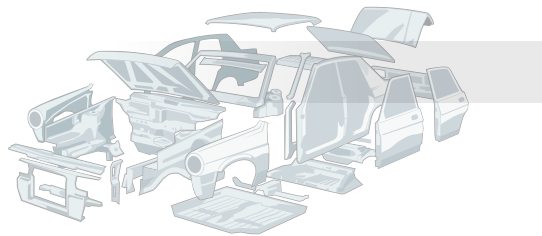


Tampoco se observan grandes diferencias en la evolución del empleo en función del sexo, puesto que el masculino creció un 11,4% y el femenino un 10,2%, lo que reduce muy ligeramente el porcentaje que representan las mujeres entre la población trabajadora del sector, pasando del 27,1% en 2014 al 26,9% en 2015.

De esos 1.000 trabajadores incorporados en el sector en Galicia, la excepción la representan las personas de 55 años y más, puesto que tienen la menor incidencia en el crecimiento, en tanto que toma la primacía las que están comprendidas entre 45 y 54 años, grupo de trabajadores que además presenta la mayor tasa de crecimiento: 27,3%.

ASALARIADOS COMPONENTES AUTO GALICIA SEGÚN EDAD				
<i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</i>				
	2014	2015	crecimiento	
			Personas	%
Menor de 35	2.555	2.826	271	10,6%
De 35 a 44	4.257	4.497	240	5,6%
De 45 a 54	1.412	1.798	386	27,3%
De 55 o más	800	905	105	13,1%
Total	9.024	10.026	1.002	11,1%

En cuanto al nivel formativo que presentan los trabajadores ha variado en detrimento de los niveles bajos, al que corresponden los trabajadores que salen del sector, en tanto



que la incorporación se registra mayoritariamente en los niveles de formación superior, tanto FP superior como universitarios, pese a que el mayor crecimiento porcentual se da entre los trabajadores que tienen la segunda etapa de secundaria. En cualquier caso es reflejo de la cada vez mayor complejidad que atañe a los procesos productivos desarrollados en el sector y que exigen de mayores niveles formativos aportado por parte de los trabajadores.

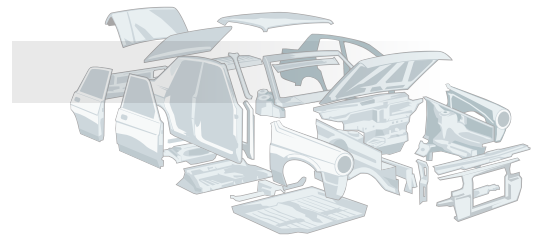
ASALARIADOS COMPONENTES AUTO GALICIA SEGÚN ESTUDIOS				
<i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</i>				
	2008	2014	crecimiento	
			Personas	%
Hasta primarios	313	202	-111	-35,5%
Secundaria 1ª Etapa	3.284	2.732	-552	-16,8%
Secundaria 2ª Etapa	1.501	2.184	683	45,5%
FP Grado superior	2.380	2.877	497	20,9%
Universitarios	1.546	2.031	485	31,4%
Total	9.024	10.026	1.002	11,1%

■ Comercio exterior

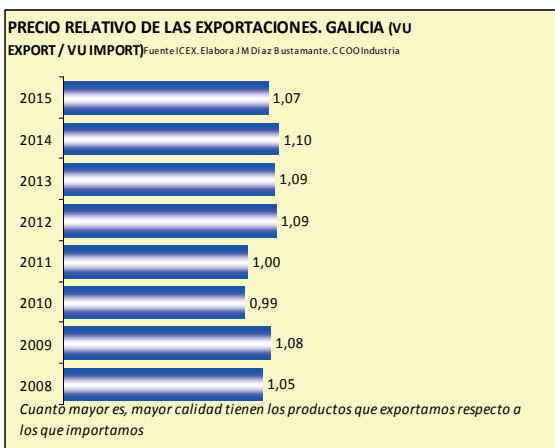
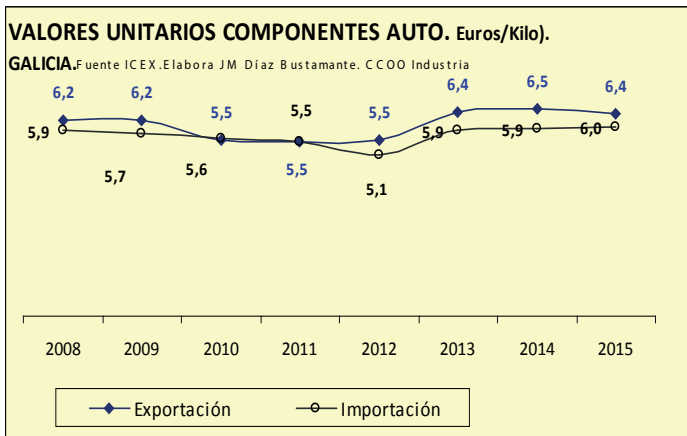
A partir de los datos del ICEX, se obtiene para el sector de componentes de auto gallego un importe de las exportaciones de 2015 por 704 millones, lo que significa un 5% del total español.

EXPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros					
<i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir del ICEX</i>					
	GALICIA		ESPAÑA		GAL/ ESPAÑA EN PORC.
	CANTIDAD	CRECIMIENTO	CANTIDAD	CRECIMIENTO	
2008	1.039.841		13.293.849		7,8%
2009	779.879	-25,0%	10.483.402	-21,1%	7,4%
2010	704.517	-9,7%	12.504.846	19,3%	5,6%
2011	693.023	-1,6%	14.127.111	13,0%	4,9%
2012	625.402	-9,8%	13.725.514	-2,8%	4,6%
2013	818.700	30,9%	13.730.965	0,0%	6,0%
2014	631.292	-22,9%	13.715.801	-0,1%	4,6%
2015	704.416	11,6%	14.232.399	3,8%	4,9%
2008-2015	-335.425	-21,3%	938.550	3,3%	

IMPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros					
<i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir del ICEX</i>					
	GALICIA		ESPAÑA		GAL/ ESPAÑA EN PORC.
	CANTIDAD	CRECIMIENTO	CANTIDAD	CRECIMIENTO	
2008	2.195.070		16.949.232		13,0%
2009	1.688.551	-23,1%	13.716.114	-19,1%	12,3%
2010	2.047.326	21,2%	15.941.252	16,2%	12,8%
2011	1.751.994	-14,4%	18.369.600	15,2%	9,5%
2012	1.829.844	4,4%	17.056.665	-7,1%	10,7%
2013	1.978.710	8,1%	18.808.182	10,3%	10,5%
2014	1.989.260	0,5%	20.964.185	11,5%	9,5%
2015	2.484.636	24,9%	17.868.364	-14,8%	13,9%
2008-2015	289.566	13,2%	919.132	5,4%	



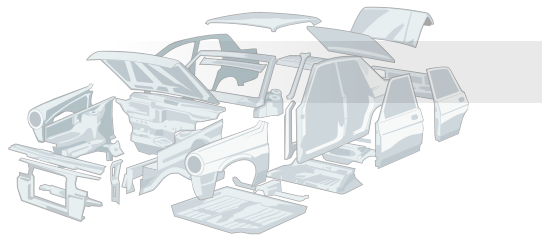
Por su parte, la calidad de los productos exportados está muy por encima de los productos importados, con una subida muy importante en los últimos años. lo que corrobora que la competitividad del sector gallego se fundamenta en el valor incorporado a los productos, resultando un posicionamiento que se basa en el margen frente al que apuesta por el volumen.



→ COMUNIDAD DE MADRID

Tomando como base el DIRCE del INE, para calcular el perímetro del tejido del sector de componentes de automoción, se ha estimado que en la Comunidad de Madrid se ubican 115 empresas del sector, lo que supone el 1% del conjunto del tejido industrial madrileño. En el ámbito estatal, estas 120 empresas representan el 11,2% del tejido sectorial español.

En 2015 se han perdido 5 empresas del tejido sectorial, lo que supuso una reducción del 4,2%.



EMPRESAS CON ASALARIADOS DE MADRID

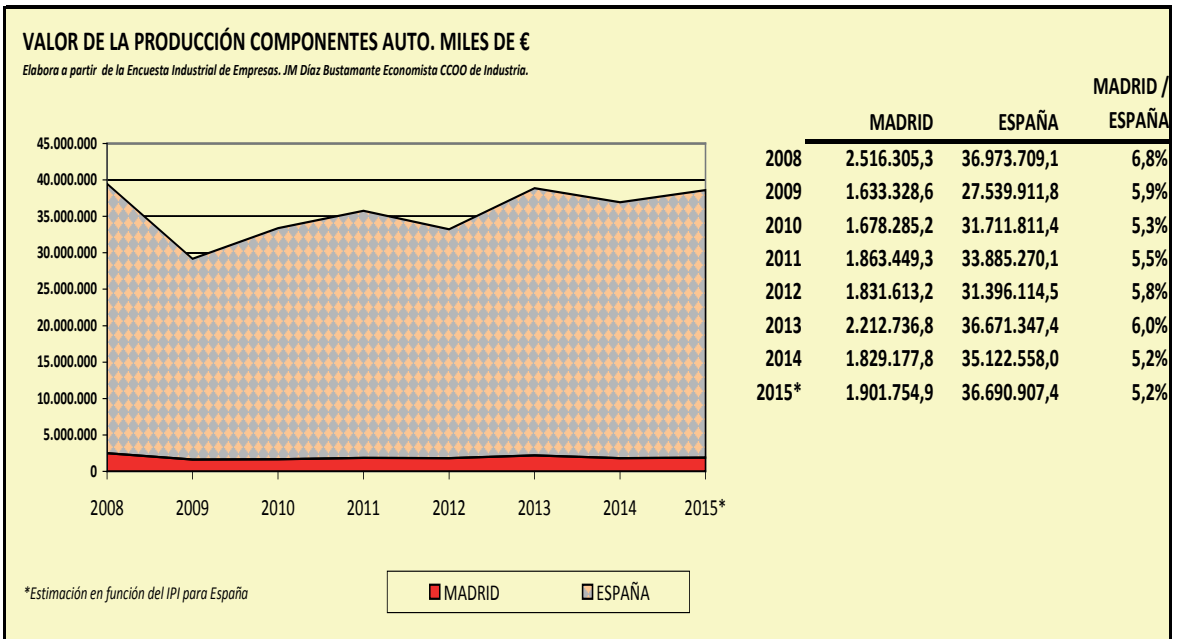
Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir del DIRCE del INE

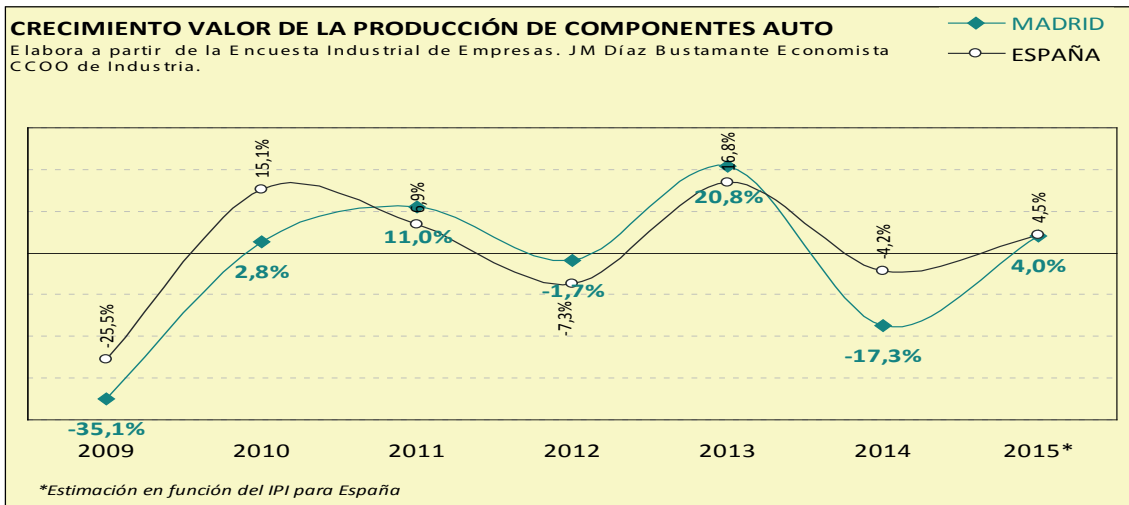
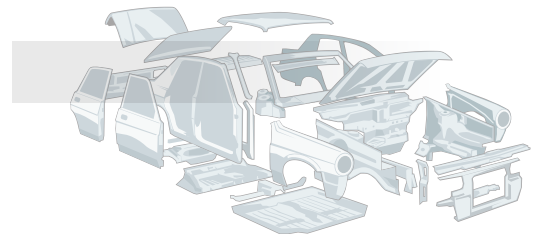
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2008-2015
SECTOR DE FABRICANTES DE COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN	158	150	138	131	126	119	120	115	-43
CRECIMIENTO		-5,1%	-8,0%	-5,1%	-3,8%	-5,6%	0,8%	-4,2%	-27,2%
Total Industrias Manufactureras	15.866	15.289	14.159	13.178	12.447	12.078	11.480	11.070	-4.796
CreCIMIENTO		-3,6%	-7,4%	-6,9%	-5,5%	-3,0%	-5,0%	-3,6%	-30,2%

Por tamaño, en el tejido destacan centros de trabajo como los de Robert Bosch, Valeo, Maesa, Ranstand, Goodyear, etc. Bajo el acrónimo de MCA se organiza el clúster de empresas de automoción de la comunidad de Madrid, en el que están presentes IVECO y PSA.

Producción

A partir de la EIE, el IPRI y el IPI del INE, estimamos que la producción del sector alcanzó los 1.900 millones de euros en la Comunidad de Madrid durante 2015, lo que supuso un 4% más que el año anterior. Viene a representar el 5% de la producción total del sector.



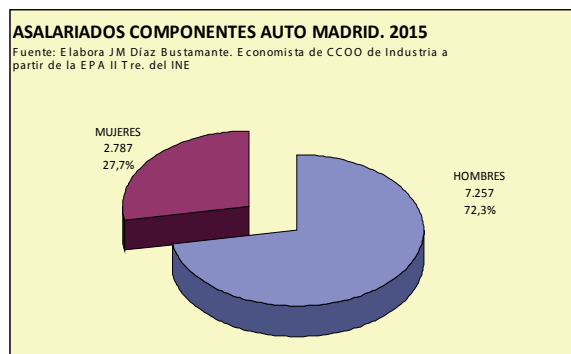
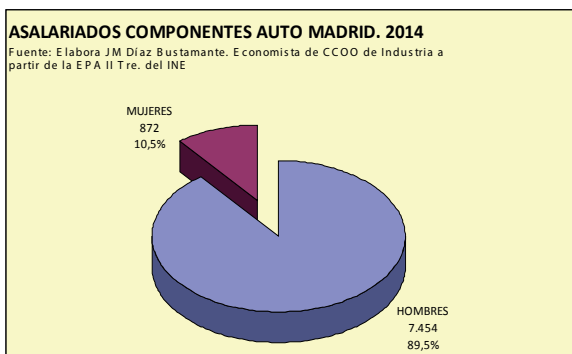


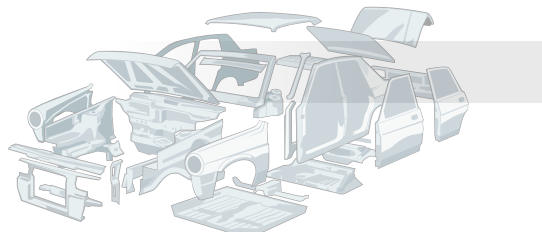
Empleo

En 2015, el empleo sectorial creció en Madrid en torno a las 1.700 personas, lo que supuso un 20,6% más que en 2014. En el plano del conjunto sectorial de España, representa el 6,5% del sector.

EVOLUCIÓN ASALARIADOS COMPONENTES AUTO			
Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE			
	2014	2015	2014-2015
ESPAÑA	147.400	153.459	4,1%
MADRID	8.326	10.044	20,6%
TEMPORALES MADRID	227	1.430	530,0%
TASA DE TEMPORALIDAD	2,7	14,2	

El crecimiento se ha dado, fundamentalmente, en el ámbito del empleo femenino, lo que ha hecho que las mujeres pasen de representar el 10% en 2014 al 28% en 2015. Corroboramos que son las trabajadoras las que más afectadas se ven por la flexibilidad externa. De hecho, la tasa de temporalidad se ha disparado como consecuencia de que la mayoría de los contratos nuevos son temporales.





Por edades, la composición de la fuerza de trabajo del sector en Madrid ha cambiado al tomar peso significativamente el tramo de 35 a 44 años.

ASALARIADOS COMPONENTES AUTO MADRID SEGÚN EDAD				
<i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</i>				
	2014	2015	2014-2015	
			Personas	%
Menor de 35	1.529	1.079	-450	-29,4%
De 35 a 44	2.620	6.553	3.933	150,1%
De 45 a 54	3.067	1.004	-2.063	-67,3%
De 55 o más	1.110	1.409	299	26,9%
Total	8.326	10.045	1.719	20,6%

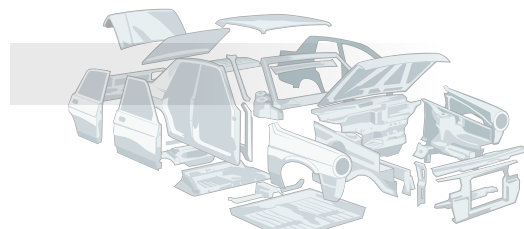
En el caso de los estudios aportados por el trabajador, han sido los niveles de enseñanza secundaria los que han tomado importancia.

ASALARIADOS COMPONENTES AUTO MADRID SEGÚN ESTUDIOS				
<i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</i>				
	2014	2015	2014-2015	
			Personas	%
Hasta primarios	768	98	-670	-87,2%
Secundaria 1ª Etapa	660	1.866	1.206	182,7%
Secundaria 2ª Etapa	1.654	3.217	1.563	94,5%
FP Grado superior	1.779	1.781	2	0,1%
Universitarios	3.466	3.082	-384	-11,1%
Total	8.327	10.044	1.717	20,6%

■ Comercio exterior

A partir de los datos del ICEX, se obtiene para el sector de componentes de auto madrileño un importe de las exportaciones de 2015 por 1.342 millones, lo que significa un 9% del total español. Con este importe, se corrobora un incremento del 5,2% respecto al nivel de exportaciones que se consiguió en 2014.

No obstante, el saldo comercial sigue siendo negativo, poniendo de manifiesto un déficit patente que se incrementa en cuanto se recupera actividad y demanda de los productos fabricados en Madrid.



EXPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros

Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de ICEX

	MADRID		ESPAÑA		MAD/ ESPAÑA EN PORC.
	CANTIDAD	CRECIMIENTO	CANTIDAD	CRECIMIENTO	
2008	1.411.210		13.293.849		10,6%
2009	1.197.621	-15,1%	10.483.402	-21,1%	11,4%
2010	1.576.123	31,6%	12.504.846	19,3%	12,6%
2011	1.924.319	22,1%	14.127.111	13,0%	13,6%
2012	1.765.148	-8,3%	13.725.514	-2,8%	12,9%
2013	1.538.775	-12,8%	13.730.965	0,0%	11,2%
2014	1.275.641	-17,1%	13.715.801	-0,1%	9,3%
2015	1.342.254	5,2%	14.232.399	3,8%	9,4%
2008-2015	-68.956	-4,9%	938.550	7,1%	

IMPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros

Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de ICEX

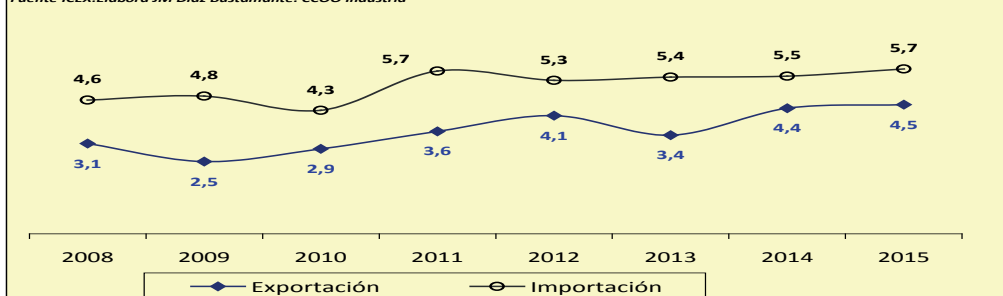
	MADRID		ESPAÑA		MAD/ ESPAÑA EN PORC.
	CANTIDAD	CRECIMIENTO	CANTIDAD	CRECIMIENTO	
2008	3.645.338		16.949.232		21,5%
2009	2.935.812	-19,5%	13.716.114	-19,1%	21,4%
2010	2.837.409	-3,4%	15.941.252	16,2%	17,8%
2011	3.469.604	22,3%	18.369.600	15,2%	18,9%
2012	2.735.855	-21,1%	17.056.665	-7,1%	16,0%
2013	3.308.888	20,9%	18.808.182	10,3%	17,6%
2014	2.948.900	-10,9%	20.964.185	11,5%	14,1%
2015	3.443.622	16,8%	17.868.364	-14,8%	19,3%
2008-2015	-201.716	-5,5%	919.132	5,4%	

Por su parte, la calidad de los productos exportados está por debajo de los importados. Se puede explicar por una menor incorporación de valor a los productos fabricados en el sector madrileño, lo que explica hasta cierto punto, como hemos dicho, el incremento del déficit comercial en los momentos de reactivación de la producción.

VALORES UNITARIOS COMPONENTES AUTO. Euros/(Kilo).

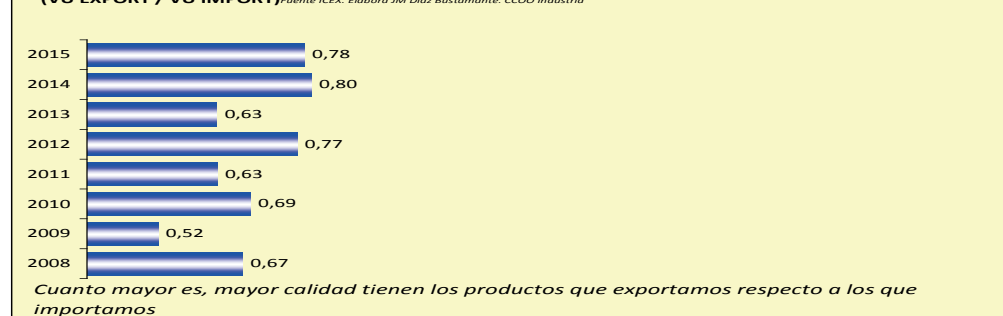
MADRID

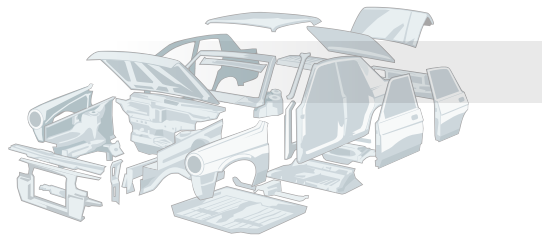
Fuente ICEX. Elabora JM Díaz Bustamante. CCOO Industria



PRECIO RELATIVO DE LAS EXPORTACIONES. MADRID

(VU EXPORT / VU IMPORT) Fuente ICEX. Elabora JM Díaz Bustamante. CCOO Industria





➔ **ASTURIAS**

Tomando como base el DIRCE del INE, para calcular el perímetro del tejido del sector de componentes de automoción a partir de la agregación -proporcional- de las empresas cuya producción tiene como destino la incorporación al proceso de fabricación de automóviles y camiones, se ha estimado que en Asturias se ubican 15 empresas del sector, lo que supone el 0,7% del conjunto del tejido industrial asturiano. En el ámbito estatal, estas 15 empresas representan el 1,4% del tejido sectorial español. El número de empresas se ha mantenido en 2015.

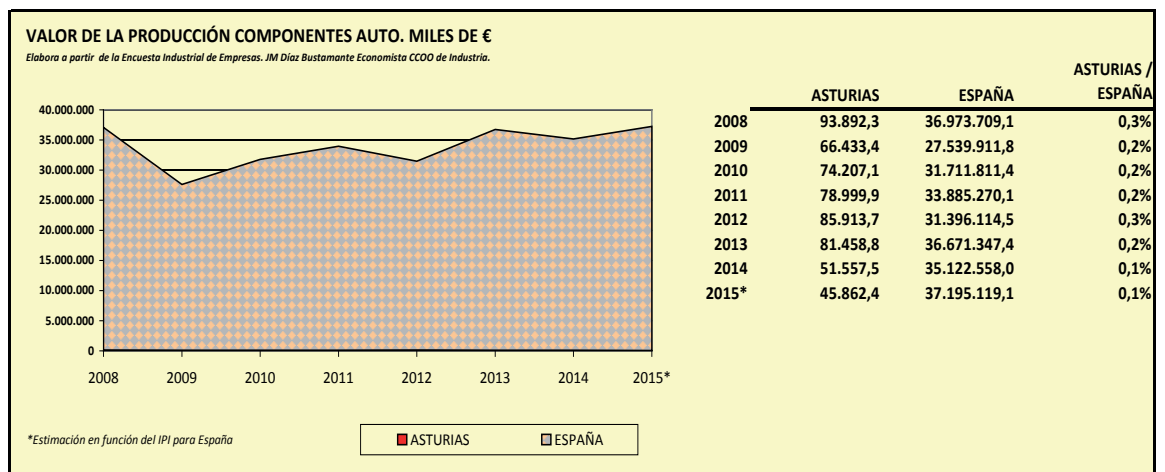
EMPRESAS CON ASALARIADOS DE ASTURIAS									
<small>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir del DIRCE del INE</small>									
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2008-2015
SECTOR DE FABRICANTES DE COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN	18	16	15	16	16	17	15	15	-3
CRECIMIENTO		-11,1%	-6,3%	6,7%	0,0%	6,3%	-11,8%	0,0%	-16,7%
Total Industrias Manufactureras	2.890	2.836	2.656	2.540	2.452	2.389	2.268	2.184	-706
CreCIMIENTO		-1,9%	-6,3%	-4,4%	-3,5%	-2,6%	-5,1%	-3,7%	-24,4%

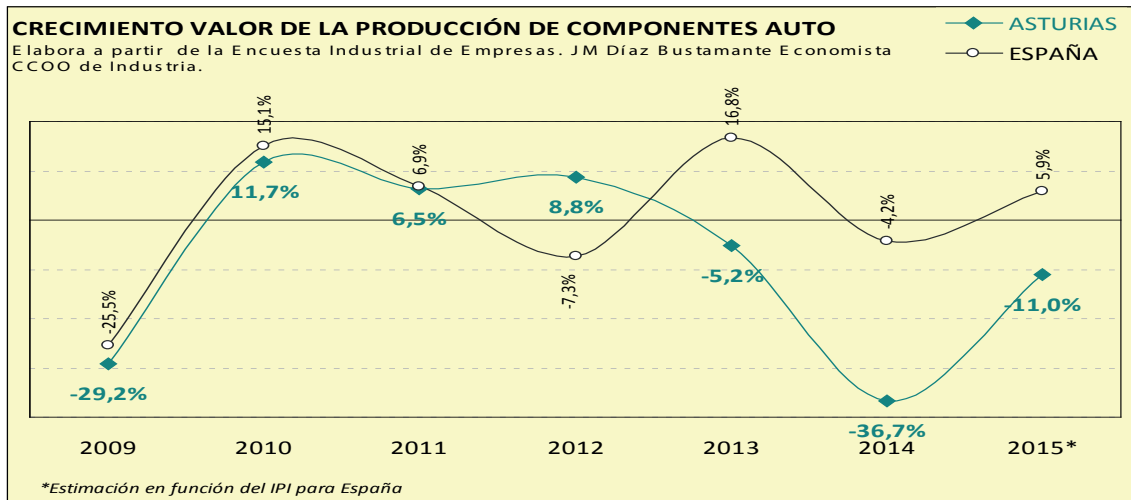
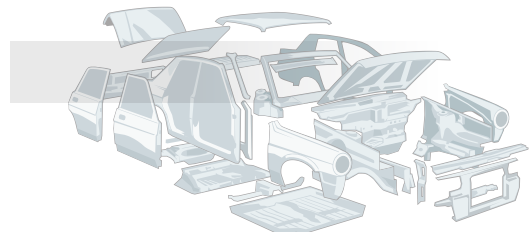
Actualmente las empresas que destacan en el tejido son PMG y Tenneco, que cuentan con más de mil trabajadores, puesto que las diferentes reestructuraciones han reducido al mínimo los centros de, Hidranort, Hydrastur, etc.

■ **Producción**

A partir de la EIE, el IPRI y el IPI del INE, se estima que la producción del sector alcanzó los 45,8 millones de euros durante 2015 en Asturias. Esta cifra supone una caída del 11% respecto a 2014.

La incidencia en el conjunto sectorial español es mínima, puesto que la producción asturiana tan solo representa el 0,1% del total.





■ Empleo

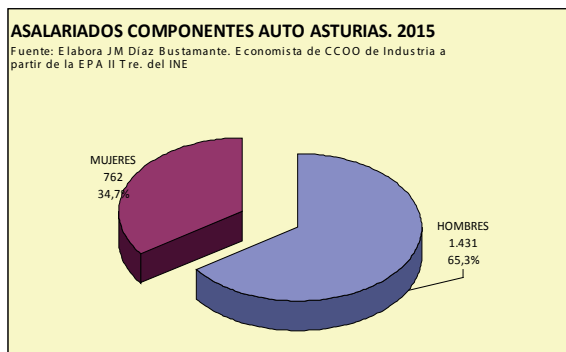
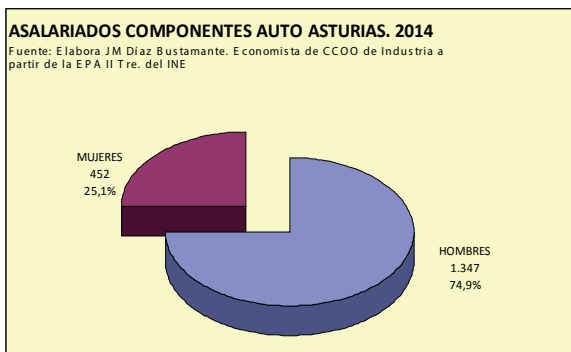
En 2015, trabajaban en el sector asturiano de componentes y equipos de automoción un total de 2.193 personas. Ello supone un crecimiento del 22% respecto al año anterior, aunque debemos tener muy en cuenta que con este volumen de asalariados, los márgenes de error de la EPA son muy altos. Por lo tanto, sí que podemos afirmar que el empleo se incrementó, pero no en qué porcentaje, no podemos aseverar ese 22% como cierto.

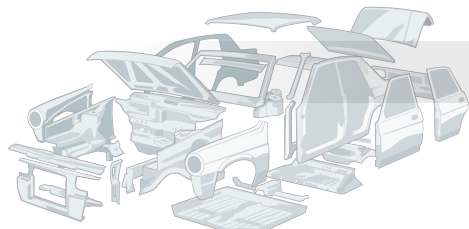
EVOLUCIÓN ASALARIADOS COMPONENTES AUTO

Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE

	2014	2015	2008-2014
ESPAÑA	147.400	153.459	4,1%
ASTURIAS	1.799	2.193	21,9%
TEMPORALES ASTURIAS	353	999	183,0%
TASA DE TEMPORALIDAD	19,6	45,6	

De la misma forma, sabemos que la precariedad es alta, pero no podemos tomar más que como tendencial el resultado de 2015, en el sentido de afirmar que la temporalidad se ha incrementado. En cuanto a la composición por género, vemos que el empleo femenino gana espacio en el total.





Por edades, la estructura prácticamente no ha cambiado, siendo mayoría los que tienen menos de 45 años.

ASALARIADOS COMPONENTES AUTO ASTURIAS SEGÚN EDAD				
<i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</i>				
	2014	2015	2014-2015	
			Personas	%
Menor de 35	444	838	394	88,7%
De 35 a 44	774	898	124	16,0%
De 45 a 54	307	241	-66	-21,5%
De 55 o más	275	216	-59	-21,5%
Total	1.800	2.193	393	21,8%

Por niveles de estudio, la mayoría está en los grados superiores, si bien hay que tener en cuenta que el tamaño de la muestra hace que este resultado no sea nada fiable.

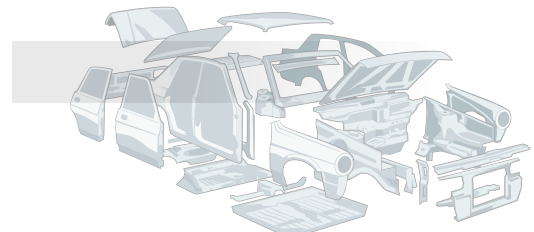
■ Comercio exterior

A partir de los datos del ICEX, se obtiene para el sector de componentes de auto asturiano un importe de las exportaciones de 2015 por 59 millones, lo que significa un 0,4% del total español.

EXPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros					
<i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de ICEX</i>					
	ASTURIAS		ESPAÑA		AST/ ESPAÑA EN PORC.
	CANTIDAD	CRECIMIENTO	CANTIDAD	CRECIMIENTO	
2008	74.313		13.293.849		0,6%
2009	63.152	-15,0%	10.483.402	-21,1%	0,6%
2010	68.154	7,9%	12.504.846	19,3%	0,5%
2011	84.246	23,6%	14.127.111	13,0%	0,6%
2012	77.859	-7,6%	13.725.514	-2,8%	0,6%
2013	71.335	-8,4%	13.730.965	0,0%	0,5%
2014	57.221	-19,8%	13.715.801	-0,1%	0,4%
2015	59.078	3,2%	14.232.399	3,8%	0,4%
2008-2015	-15.235	-4,0%	938.550	3,3%	

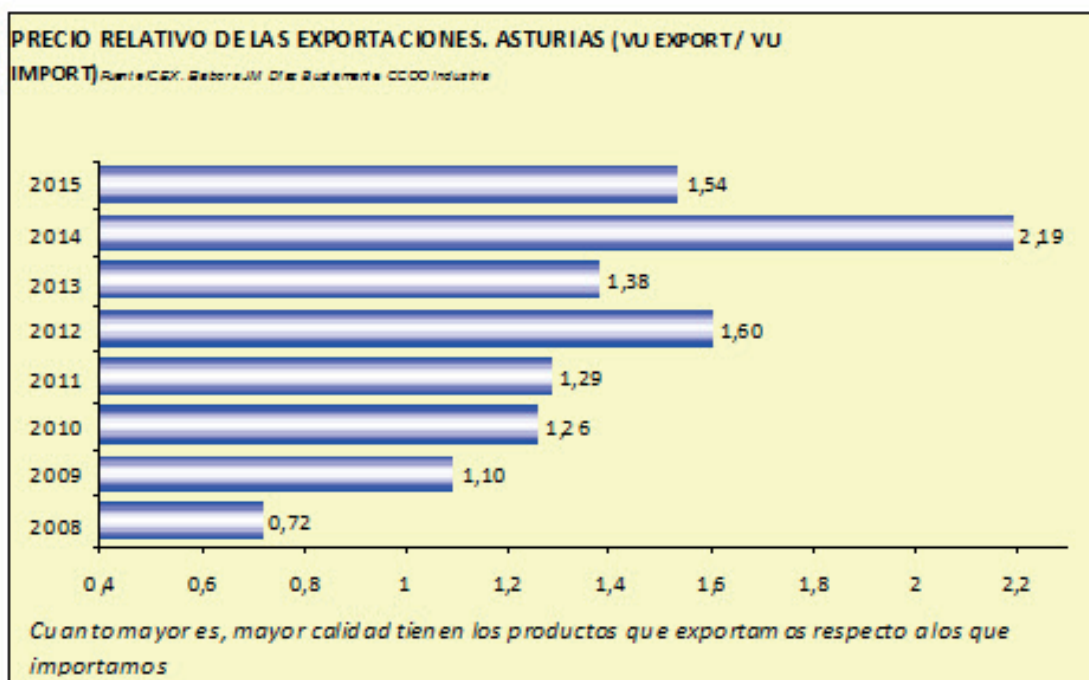
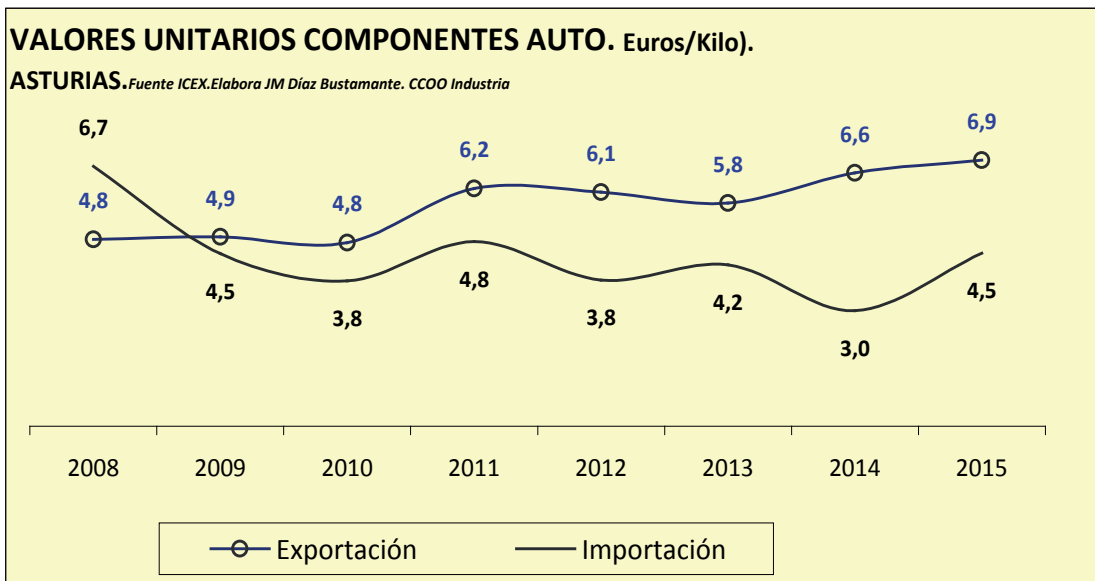
IMPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros					
<i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de ICEX</i>					
	ASTURIAS		ESPAÑA		AST/ ESPAÑA EN PORC.
	CANTIDAD	CRECIMIENTO	CANTIDAD	CRECIMIENTO	
2008	32.974		16.949.232		0,2%
2009	18.268	-44,6%	13.716.114	-19,1%	0,1%
2010	19.368	6,0%	15.941.252	16,2%	0,1%
2011	32.983	70,3%	18.369.600	15,2%	0,2%
2012	21.855	-33,7%	17.056.665	-7,1%	0,1%
2013	23.751	8,7%	18.808.182	10,3%	0,1%
2014	20.556	-13,5%	20.964.185	11,5%	0,1%
2015	19.709	-4,1%	17.868.364	-14,8%	0,1%
2008-2015	-13.265	-28,0%	919.132	11,0%	

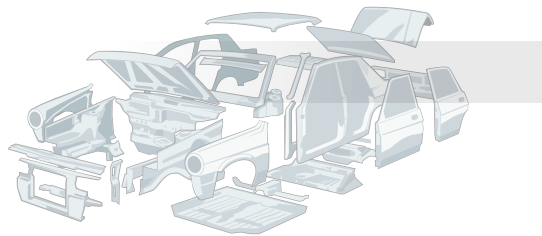
Por su parte, la evolución temporal de las exportaciones muestra una clara tendencia al declive, puesto que decrece en 2012 y 2013, así como los datos provisionales corres-



pondientes a 2014, pese a que se observe una recuperación. Por su parte, tenemos que considerar que estamos en una comunidad en la que no se producen vehículos, lo que debe estar influenciando en que el saldo comercial es superavitario.

Además, la ausencia de planta ensambladora se deja notar en que parece evidente que la importación en este contexto se centra en los productos de menor valor unitario, que son incorporados en la producción de los equipos y componentes fabricados en Asturias.





→ CASTILLA LA MANCHA

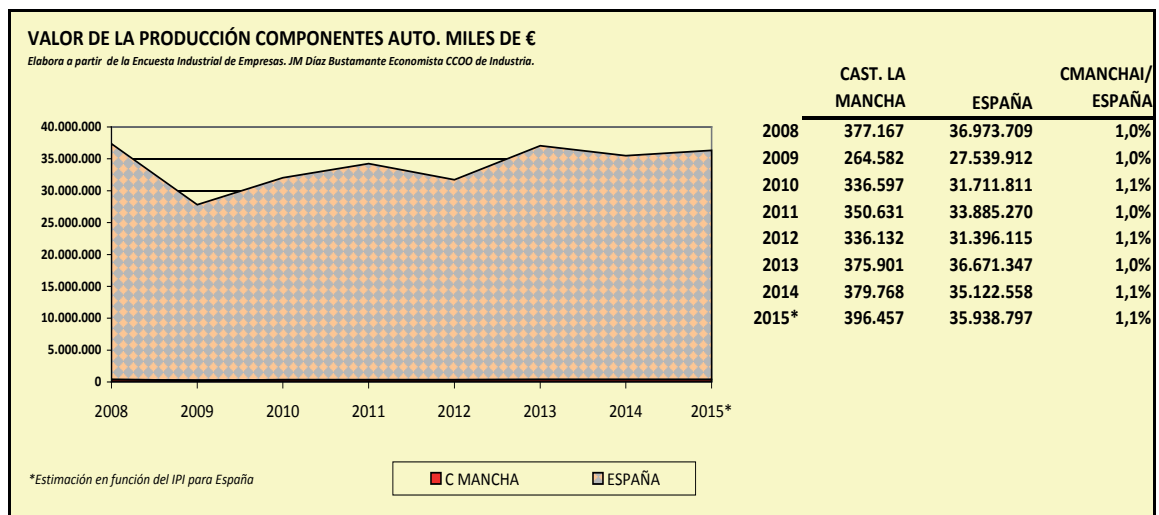
Según los cálculos realizados, tomando como base el DIRCE del INE, en 2015 había en Castilla La Mancha un total de 37 empresas correspondientes al sector de componentes de automoción⁴. Este total representa el 3,5% del sector español, aunque en el conjunto de la industria manchega su peso se limita al 0,5% de las 7.000 empresas industriales que hay en la comunidad autónoma. Como se puede ver en la tabla, se ha mantenido el tejido del sector.

En el sector, destacan los centros de trabajo de Exide Technologies (antigua Tudor), Gestamp, Saint Gobain, Nagares, Teknia, etc.

EMPRESAS CON ASALARIADOS DE CASTILLA LA MANCHA									
<i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir del DIRCE del INE</i>									
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2008-2015
SECTOR DE FABRICANTES DE COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN	37	36	39	39	39	37	37	37	0
CRECIMIENTO		-2,7%	8,3%	0,0%	0,0%	-5,1%	0,0%	0,0%	0,0%
Total Industrias Manufactureras	9.396	9.005	8.477	8.053	7.662	7.554	7.171	6.966	-2.430
Crecimiento		-4,2%	-5,9%	-5,0%	-4,9%	-1,4%	-5,1%	-2,9%	-25,9%

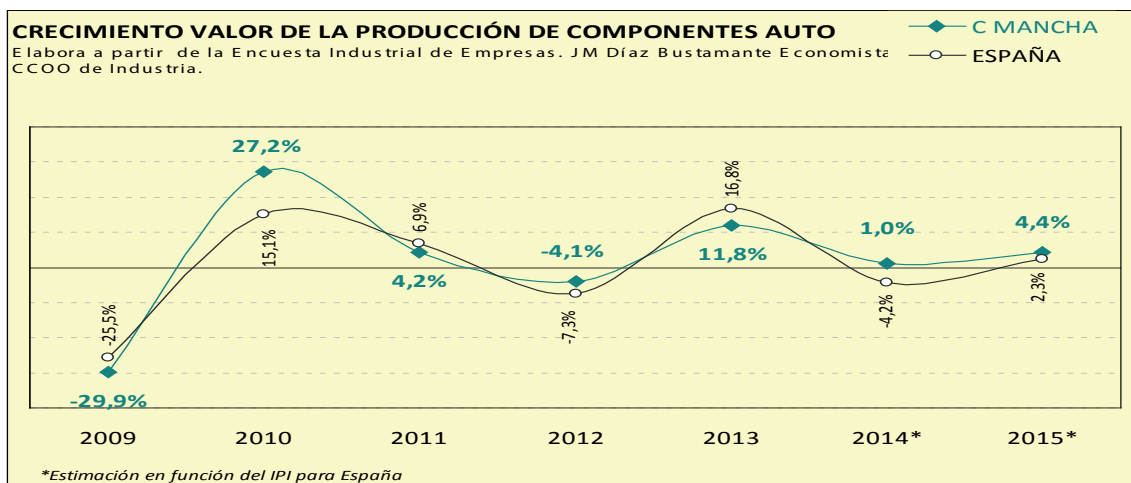
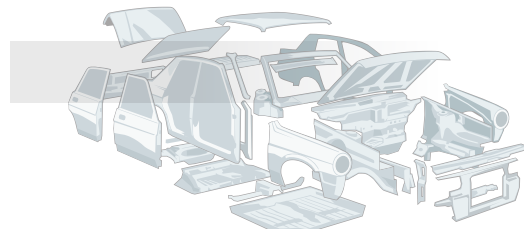
■ Producción

Basándonos en la EIE del INE, y en función del IPI y el IPRI, estimamos que el sector de componentes de automoción castellano manchego cerró el año 2015 con un incremento de un 4,4% del valor de la producción, llegando a los 396 millones de euros.



En cuanto a la evolución del sector vemos que mantiene una estrecha relación con la producción del sector a nivel estatal.

⁴ Agregando a las empresas de la CNAE 293 la equivalencia a tiempo y actividad completa para el sector del resto de actividades.



Empleo

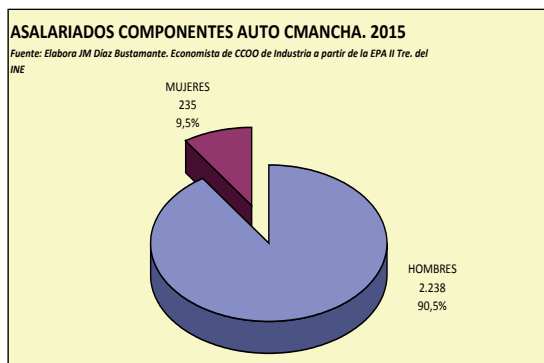
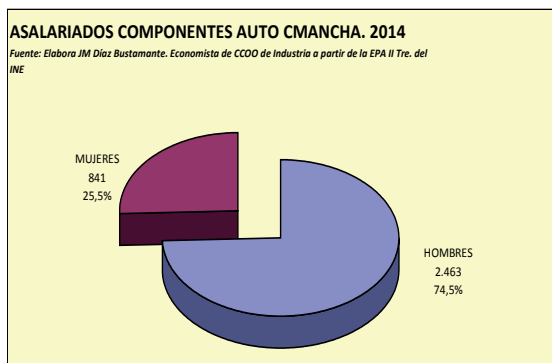
Trabajan en el sector de componentes del auto de Castilla La Mancha en torno a 2.500 personas en 2015, lo que supone la pérdida del 25% del empleo. Volvemos a advertir que el tamaño de la muestra es tan pequeño que solo podemos decir algo sobre la tendencia, que realmente habrá sido la de reducción de empleo, pero no podemos aseverar nada sobre el porcentaje de caída. Esta evolución negativa ha hecho que el peso en el total del sector español se reduzca por debajo del 2%.

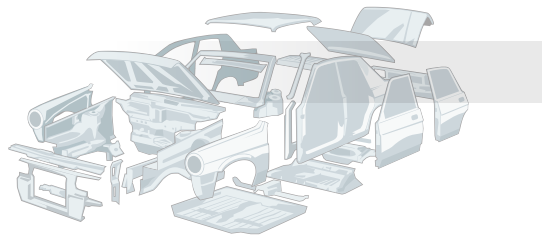
EVOLUCIÓN ASALARIADOS COMPONENTES AUTO

Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE

	2014	2015	2014-2015
ESPAÑA	147.400	153.459	4,1%
CAS. LA MANCHA	3.304	2.473	-25,2%
TEMPORALES C. MANCHA	323	519	60,7%
TASA DE TEMPORALIDAD	9,8	21,0	

Sí se aprecia también la tendencia a la sustitución de empleo indefinido por empleo temporal, sobre todo como consecuencia de la destrucción de empleo femenino, que pasa de representar el 25% al 10%, si bien, como venimos advirtiendo, la muestra es tan pequeña que los porcentajes solo se pueden tomar como tendencia.





En cuanto a edades, el colectivo más afectado de esta flexibilidad externa ha sido el de jóvenes. Por niveles de estudios, los más perjudicados han sido los que aportan segunda etapa de secundaria.

ASALARIADOS COMPONENTES AUTO CMANCHA SEGÚN EDAD				
<i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</i>				
	2014	2015	2014-2015	
			Personas	%
Menor de 35	1.643	638	-1.005	-61,2%
De 35 a 44	680	1.050	370	54,4%
De 45 a 54	705	521	-184	-26,1%
De 55 o más	275	264	-11	-4,0%
Total	3.303	2.473	-830	-25,1%

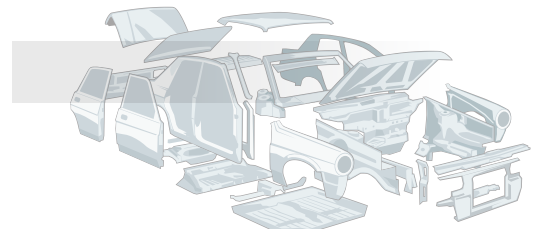
ASALARIADOS COMPONENTES AUTO CMANCHA SEGÚN ESTUDIOS				
<i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</i>				
	2014	2015	2014-2015	
			Personas	%
Hasta primarios	501	140	-361	-72,1%
Secundaria 1ª Etapa	432	1.023	591	136,8%
Secundaria 2ª Etapa	1.726	313	-1.413	-81,9%
FP Grado superior	444	425	-19	-4,3%
Universitarios	199	571	372	186,9%
Total	3.302	2.472	-830	-25,1%

■ Comercio exterior

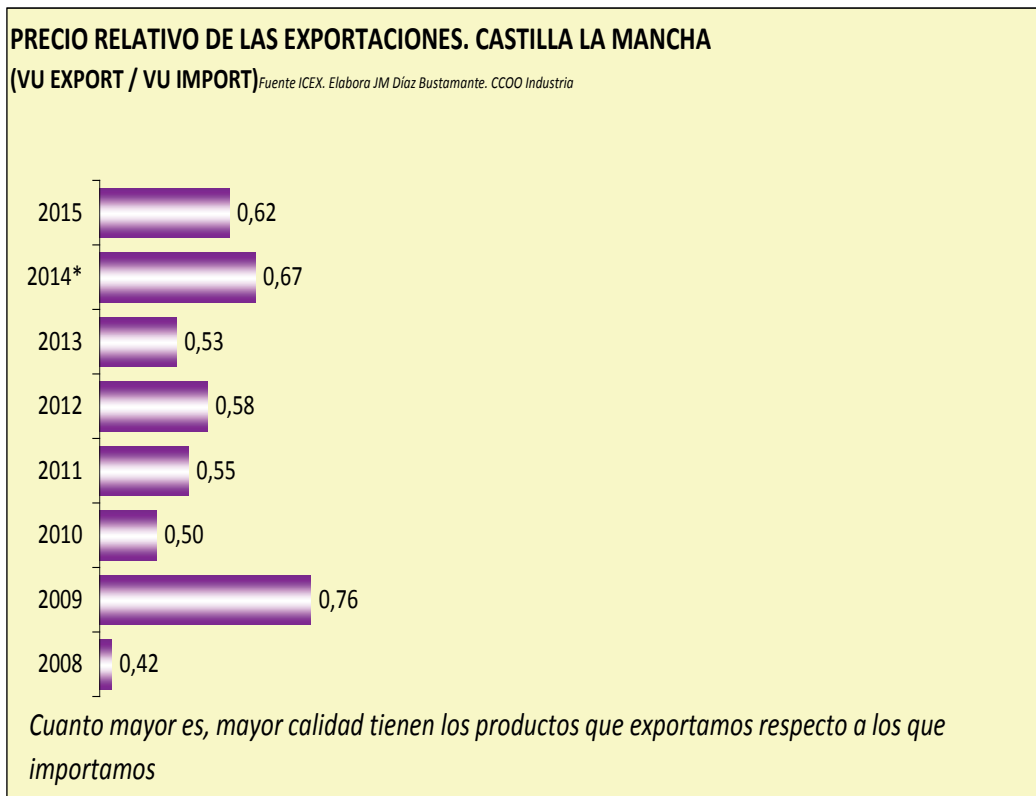
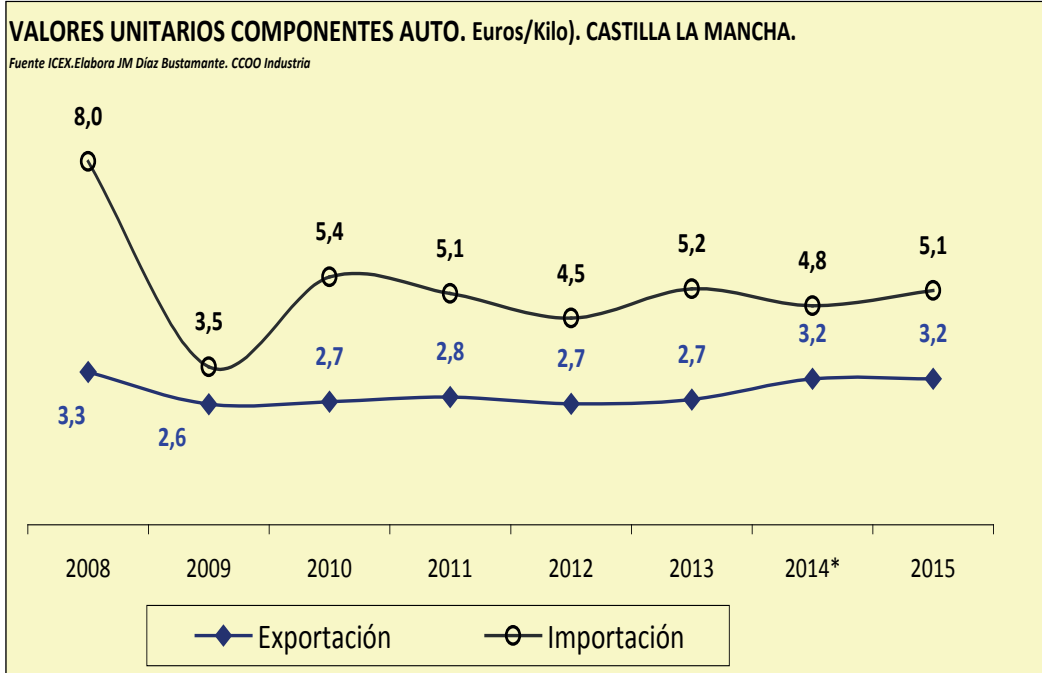
El último dato definitivo dispuesto, respecto al comercio exterior del sector en Castilla La Mancha -ofrecido por el ICEX-, se comprueba que las exportaciones sectoriales alcanzaron los 410 millones en 2015, lo que supone el 2,9% del total a nivel estatal. En términos interanuales, supuso un crecimiento del 18%, pero las importaciones necesarias para este empujón, también crecieron, en mucho más, un 60%, lo que arrastró el saldo comercial hacia el déficit.

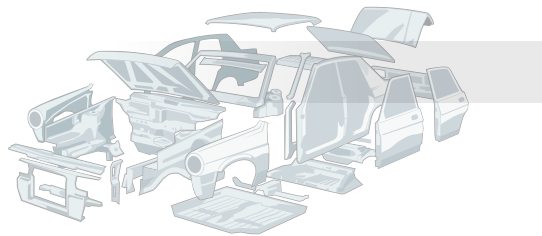
EXPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros					
<i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de ICEX</i>					
	C MANCHA		ESPAÑA		CM/ ESPAÑA EN PORC.
	CANTIDAD	CRECIMIENTO	CANTIDAD	CRECIMIENTO	
2008	275.861		13.293.849		2,1%
2009	214.871	-22,1%	10.483.402	-21,1%	2,0%
2010	257.021	19,6%	12.504.846	19,3%	2,1%
2011	302.413	17,7%	14.127.111	13,0%	2,1%
2012	312.041	3,2%	13.725.514	-2,8%	2,3%
2013	342.060	9,6%	13.730.965	0,0%	2,5%
2014	348.270	1,8%	13.715.801	-0,1%	2,5%
2015	410.433	17,8%	14.232.399	3,8%	2,9%
2008-2015	134.572	24,0%	938.550	3,3%	

IMPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros					
<i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de ICEX</i>					
	C MANCHA		ESPAÑA		CM/ ESPAÑA EN PORC.
	CANTIDAD	CRECIMIENTO	CANTIDAD	CRECIMIENTO	
2008	411.529		16.949.232		2,4%
2009	320.053	-22,2%	13.716.114	-19,1%	2,3%
2010	358.104	11,9%	15.941.252	16,2%	2,2%
2011	356.803	-0,4%	18.369.600	15,2%	1,9%
2012	336.226	-5,8%	17.056.665	-7,1%	2,0%
2013	326.040	-3,0%	18.808.182	10,3%	1,7%
	306.145	-6,1%	20.964.185	11,5%	1,5%
	490.445	60,2%	17.868.364	-14,8%	2,7%
2008-2015	78.916	-20,8%	919.132	11,0%	



Por su parte, la calidad de los productos importados supera, desde siempre, la de los productos exportados, lo que supone que el sector se ubica en un segmento de calidad medio baja.





➔ **CANTABRIA**

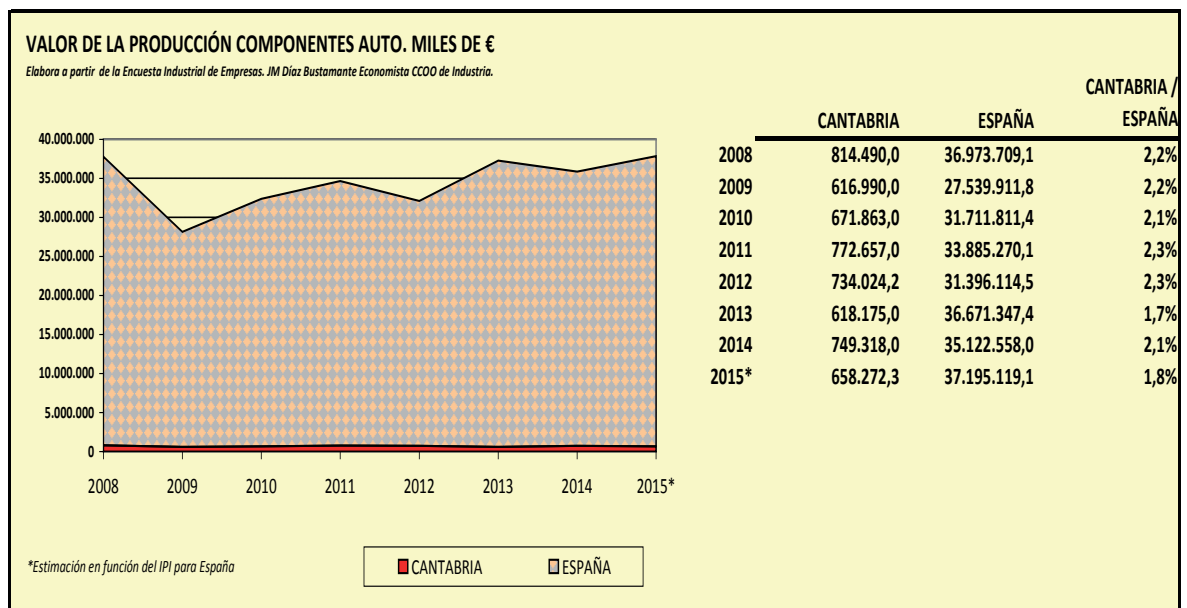
Tomando como base el DIRCE del INE, para calcular el perímetro del tejido del sector de componentes de automoción a partir de la agregación -proporcional- de las empresas cuya producción tiene como destino la incorporación al proceso de fabricación de automóviles y camiones, estimamos que en Cantabria se ubican 10 empresas del sector; lo que supone el 1% del total estatal y el 0,8% de las industrias cántabras.

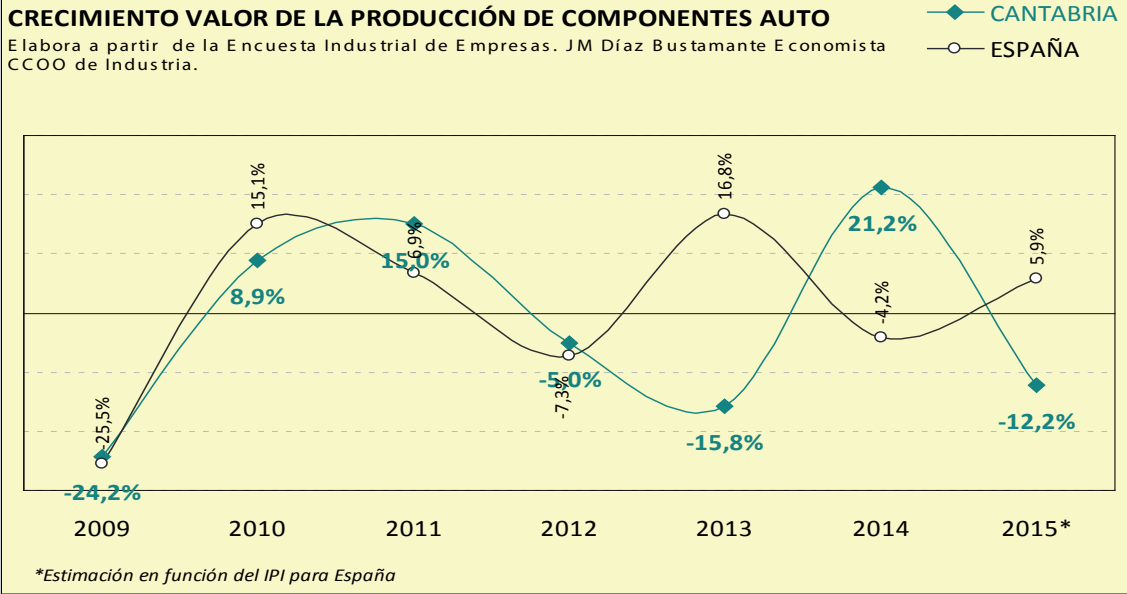
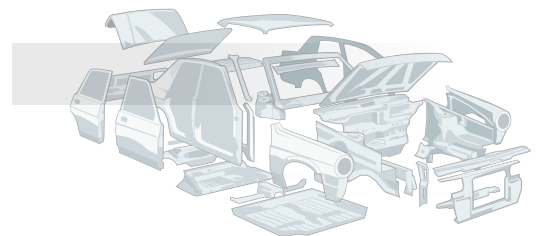
EMPRESAS CON ASALARIADOS DE CANTABRIA									
Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir del DIRCE del INE									
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2008-2015
SECTOR DE FABRICANTES DE COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN	10	10	13	13	12	10	9	10	0
CRECIMIENTO		0,0%	30,0%	0,0%	-7,7%	-16,7%	-10,0%	11,1%	0,0%
Total Industrias Manufactureras	1.706	1.674	1.586	1.534	1.502	1.438	1.353	1.306	-400
Creimiento		-1,9%	-5,3%	-3,3%	-2,1%	-4,3%	-5,9%	-3,5%	-23,4%

Por tamaño, en el tejido destacan centros de trabajo como los de Robert Bosch en Tetro, EDSCHA España y Brakes International. Bajo el acrónimo de GIRA, se articula el clúster de automoción cántabro en el que participan empresas del sector de automoción, entre las que cabe mencionar la Robert, Nissan y Evo Bus.

■ **Producción**

A partir de la EIE, el IPRI y el IPI del INE, se estima que la producción del sector alcanzó, en 2015, los 658 millones de euros en Cantabria, lo que supuso una contracción del 12% respecto a 2014. Esta producción supone el 1,8% del total español.





Empleo

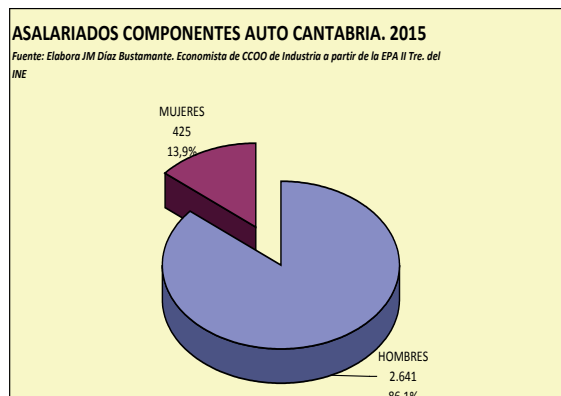
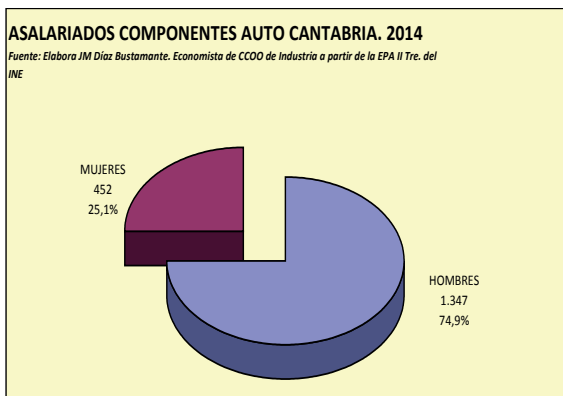
Según los resultados de la explotación de la EPA correspondiente al segundo trimestre de 2015, trabajan en Cantabria un total de 3.066 personas en el sector de componentes y equipo de automoción, lo que supone una recuperación importante del empleo respecto al año anterior.

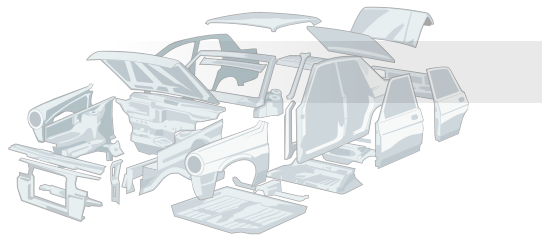
EVOLUCIÓN ASALARIADOS COMPONENTES AUTO

Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE

	2014	2015	2008-2014
ESPAÑA	184.366	147.400	-20,1%
CANTABRIA	1.799	3.066	70,4%
TEMPORALES CANTABRIA	353	589	66,9%
TASA DE TEMPORALIDAD	19,6	19,2	

Si bien, esta recuperación se ha realizado a costa del empleo femenino, cuya participación se ha visto reducida drásticamente en el total.





Por edades, los colectivos que más han aportado al crecimiento, o que más se han beneficiado de la generación de empleo, han sido los trabajadores que tienen una edad comprendida entre los 35 y los 54 años (ambos incluidos).

ASALARIADOS COMPONENTES AUTO CANTABRIA SEGÚN EDAD				
<small>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</small>				
	2014	2015	2014-2015	
			Personas	%
Menor de 35	444	548	104	23,4%
De 35 a 44	774	1.250	476	61,5%
De 45 a 54	307	720	413	134,5%
De 55 o más	275	549	274	99,6%
Total	1.800	3.067	1.267	70,4%

Por niveles de estudio aportados por el trabajador, el colectivo en el que ha recaído la creación de empleo es el que tiene FP superior o segunda etapa de secundaria.

ASALARIADOS COMPONENTES AUTO CANTABRIA SEGÚN ESTUDIOS				
<small>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</small>				
	2014	2015	2014-2015	
			Personas	%
Hasta primarios	196	1	-195	-99,5%
Secundaria 1ª Etapa	336	441	105	31,3%
Secundaria 2ª Etapa	226	885	659	291,6%
FP Grado superior	636	1.295	659	103,6%
Universitarios	405	444	39	9,6%
Total	1.799	3.066	1.267	70,4%

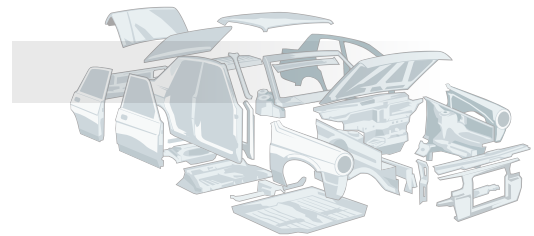
Comercio exterior

A partir de los datos del ICEX, se obtiene para el sector de componentes de automoción cántabro un importe de las exportaciones de 2015 por 317 millones, lo que significa un 2% del total español, y, a nivel autonómico, una pérdida de volumen del 20%. En este caso las exportaciones se han visto sustituidas por las importaciones, lo que ha provocado un decremento del superávit comercial, si bien sigue siendo un saldo positivo.

EXPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros					
<small>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de ICEX</small>					
	CANTABRIA		ESPAÑA		CTB/ ESPAÑA EN PORC.
	CANTIDAD	CRECIMIENTO	CANTIDAD	CRECIMIENTO	
2008	367.260		13.293.849		2,8%
2009	312.681	-14,9%	10.483.402	-21,1%	3,0%
2010	380.935	21,8%	12.504.846	19,3%	3,0%
2011	466.377	22,4%	14.127.111	13,0%	3,3%
2012	433.578	-7,0%	13.725.514	-2,8%	3,2%
2013	424.647	-2,1%	13.730.965	0,0%	3,1%
2014	394.874	-7,0%	13.715.801	-0,1%	2,9%
2015	317.649	-19,6%	14.232.399	3,8%	2,2%
2008-2015	-49.611	15,6%	938.550	3,3%	

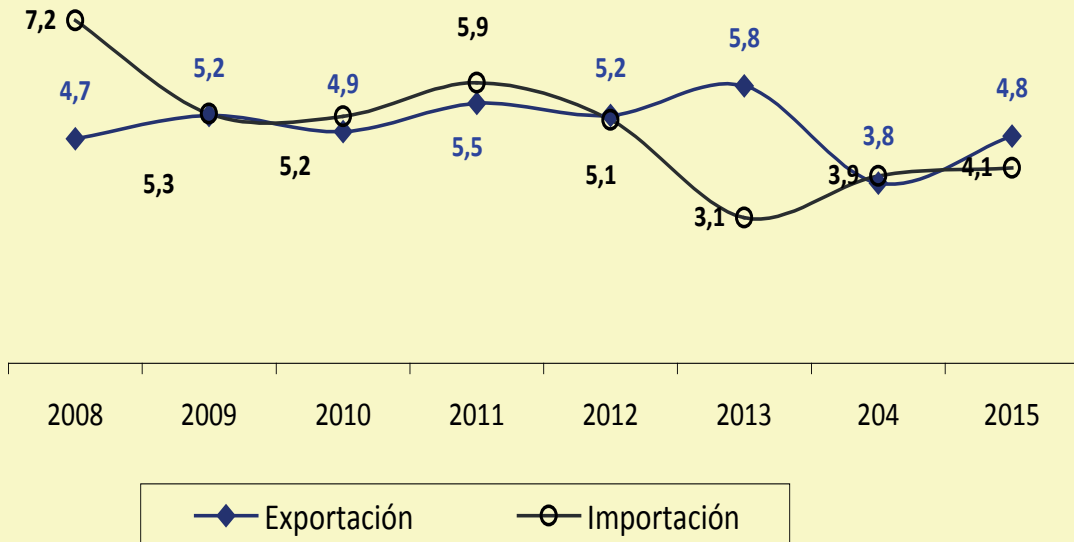
IMPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros					
<small>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de ICEX</small>					
	CANTABRIA		ESPAÑA		CTB/ ESPAÑA EN PORC.
	CANTIDAD	CRECIMIENTO	CANTIDAD	CRECIMIENTO	
2008	88.328		16.949.232		0,5%
2009	72.195	-18,3%	13.716.114	-19,1%	0,5%
2010	107.682	49,2%	15.941.252	16,2%	0,7%
2011	116.402	8,1%	18.369.600	15,2%	0,6%
2012	126.638	8,8%	17.056.665	-7,1%	0,7%
2013	77.681	-38,7%	18.808.182	10,3%	0,4%
2014	92.945	19,6%	20.964.185	11,5%	0,4%
2015	112.211	20,7%	17.868.364	-14,8%	0,6%
2008-2015	23.883	-12,1%	919.132	11,0%	

En cuanto a la calidad de las familias de productos, se puede observar cómo ha mejorado en 2015.



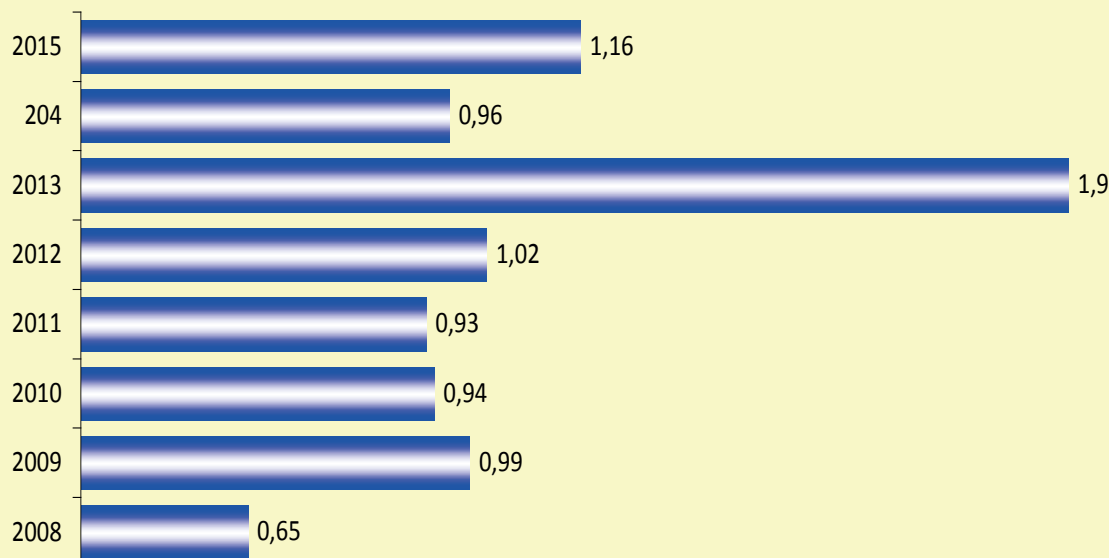
VALORES UNITARIOS COMPONENTES AUTO. Euros/Kilo).

CANTABRIA. Fuente ICEX. Elabora JM Díaz Bustamante. CCOO Industria

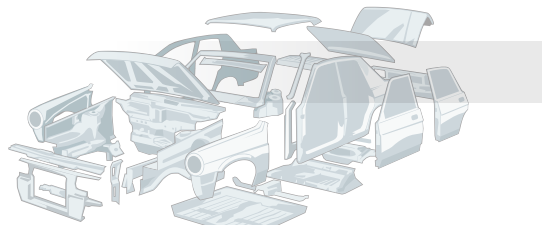


PRECIO RELATIVO DE LAS EXPORTACIONES. CANTABRIA (VU EXPORT / VU IMPORT)

Fuente ICEX. Elabora JM Díaz Bustamante. CCOO Industria



Cuanto mayor es, mayor calidad tienen los productos que exportamos respecto a los que importamos



➔ **EXTREMADURA**

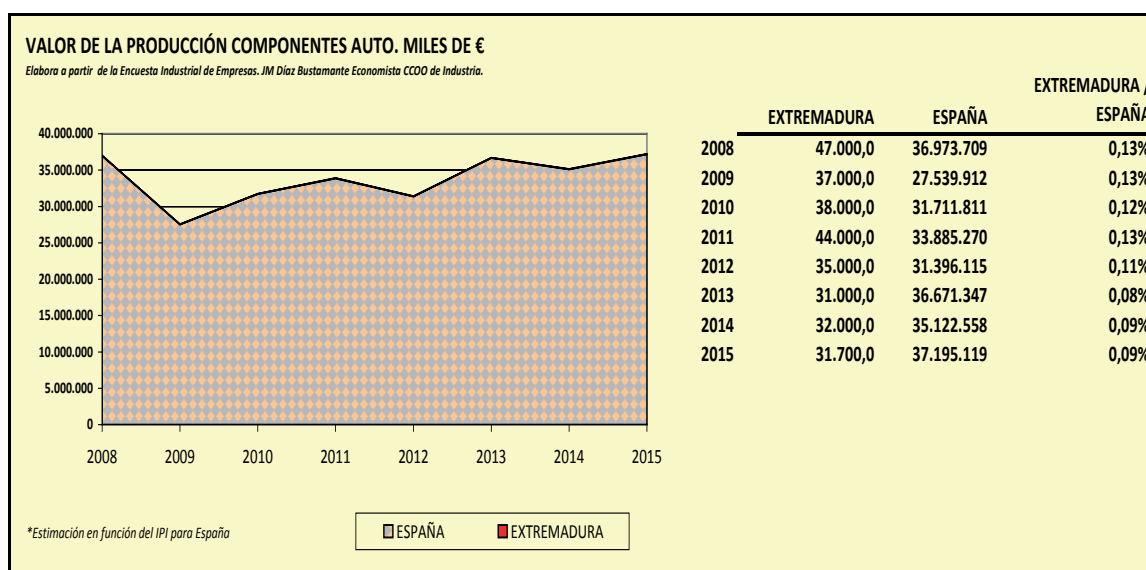
A partir del DIRCE del INE, se ha estimado que en Extremadura hay ocho empresas que se dedican a la fabricación de componentes y equipos para automoción. Estas empresas suponen el 0,78% del total de España que se dedican a este sector, si bien en el conjunto de la industria extremeña el peso que representa es tan solo del 0,3%. Este último año se ha perdido una de las empresas del tejido.

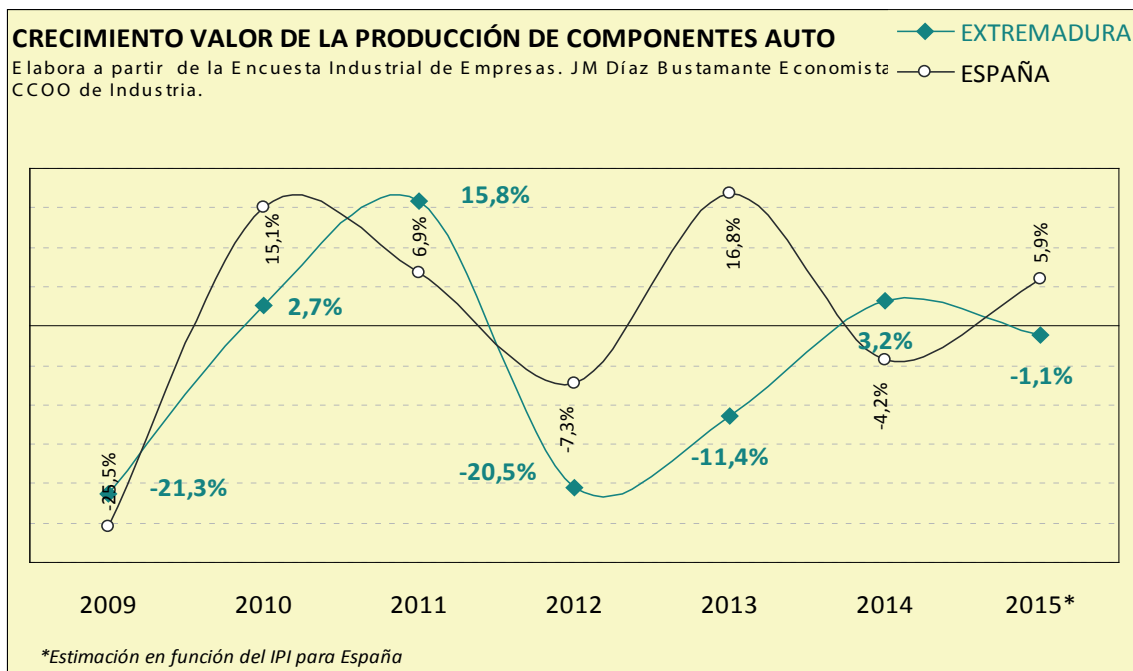
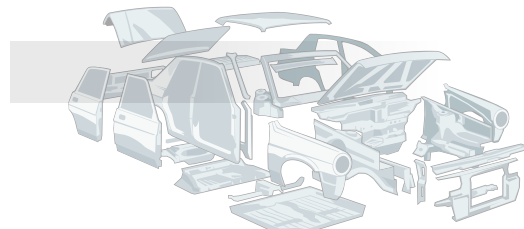
EMPRESAS CON ASALARIADOS DE EXTREMADURA									
<i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir del DIRCE del INE</i>									
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2008-2015
SECTOR DE FABRICANTES DE COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN	10	10	12	10	9	9	9	8	-2
CRECIMIENTO		0,0%	20,0%	-16,7%	-10,0%	0,0%	0,0%	-11,1%	-20,0%
Total Industrias Manufactureras	3.490	3.353	3.153	2.974	2.977	2.953	2.822	2.740	-750
CreCIMIENTO		-3,9%	-6,0%	-5,7%	0,1%	-0,8%	-4,4%	-2,9%	-21,5%

Entre los centros de trabajo de este sector ubicados en Extremadura destacan el de Deutz Diter, SA, el de Catelsa y el de Remotal.

■ **Producción**

Según la estimación realizada, a partir de la EIE del INE, el IPI y el IPRI, y las cuentas de las principales empresas extremeñas, el sector de componentes de auto de Extremadura culmina el año 2015 con una caída en la producción de en torno al 1%. Sin embargo, nos es muy difícil cuantificar el valor de la misma, puesto que la encuesta industrial -por motivos de secreto estadístico- no ofrece valor para varios años. Por ello, basándonos en las cuentas de las empresas más importantes creemos que está en torno a los 30 millones.





■ Empleo

En el segundo trimestre de 2015, trabajan en el sector de componentes de auto extremeño en torno a mil personas, lo que significa que prácticamente se ha mantenido el empleo respecto a 2014. Su incidencia en el total del sector español es del 0,7%.

Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE

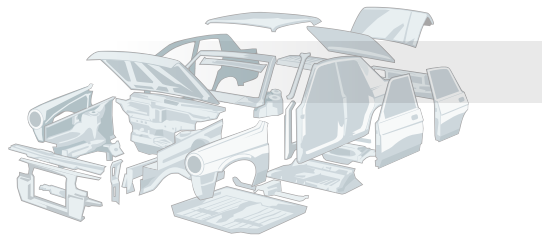
	2014	2015	2014-2015
ESPAÑA	184.366	147.400	-20,1%
EXTREMADURA	1.082	1.062	-1,8%

No obstante, la muestra es tan pequeña que cualquier descripción que demos sobre las características de la fuerza de trabajo contiene un margen de error tan grande que no se asemejará ni por asomo a la realidad, por ello, no vamos a plantear las características socio laborales de la población del sector en Extremadura, algunos resultados resultarían más que increíbles.

■ Comercio exterior

A partir de los datos del ICEX, se obtienen para el sector de componentes de automoción extremeño un importe de las exportaciones de 2015 por 58 millones de euros, lo que supone un 0,4% del total español.

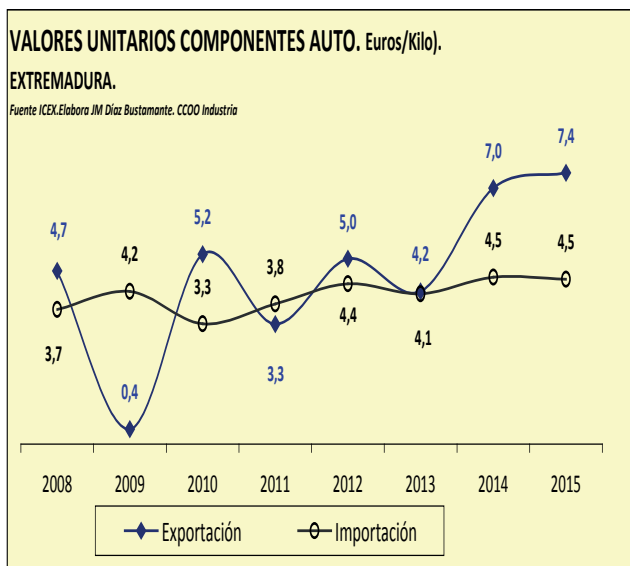
Por su parte, el sector sigue apareciendo como netamente superavitario, puesto que las importaciones están en cifras muy por debajo de las exportaciones.

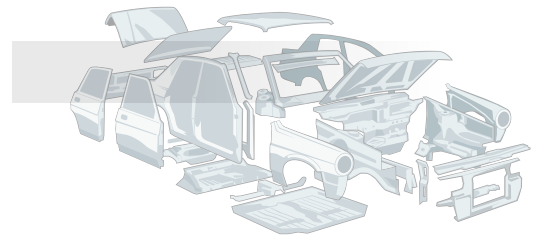


EXPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros						
Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de ICEX						
	EXTREMADURA		ESPAÑA		EXT/ ESPAÑA EN PORC.	
	CANTIDAD	CRECIMIENTO	CANTIDAD	CRECIMIENTO		
2008	42.742		13.293.849		0,3%	
2009	37.292	-12,8%	10.483.402	-21,1%	0,4%	
2010	38.949	4,4%	12.504.846	19,3%	0,3%	
2011	48.957	25,7%	14.127.111	13,0%	0,3%	
2012	42.349	-13,5%	13.725.514	-2,8%	0,3%	
2013	51.404	21,4%	13.730.965	0,0%	0,4%	
2014	52.225	1,6%	13.715.801	-0,1%	0,4%	
2015	58.329	11,7%	14.232.399	3,8%	0,4%	
2008-2013	15.587	20,3%	938.550	3,3%		

IMPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros						
Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de ICEX						
	EXTREMADURA		ESPAÑA		EXT/ ESPAÑA EN PORC.	
	CANTIDAD	CRECIMIENTO	CANTIDAD	CRECIMIENTO		
2008	24.007		16.949.232		0,1%	
2009	21.716	-9,5%	13.716.114	-19,1%	0,2%	
2010	26.731	23,1%	15.941.252	16,2%	0,2%	
2011	29.544	10,5%	18.369.600	15,2%	0,2%	
2012	23.237	-21,3%	17.056.665	-7,1%	0,1%	
2013	22.090	-4,9%	18.808.182	10,3%	0,1%	
2014	22.267	0,8%	20.964.185	11,5%	0,1%	
2015	26.571	19,3%	17.868.364	-14,8%	0,1%	
2008-2013	2.564	-8,0%	919.132	11,0%		

En cuanto a la calidad del producto extremeño exportado, hay que tener muy en cuenta que no existen en la comunidad plantas de producción de vehículos, por lo que las importaciones se limitan a componentes que se incorporan en la producción de equipo y componente, siendo las importaciones de productos más clasificables de commodities, por lo que su valor unitario es inferior al del producto elaborado en las empresas extremeñas.





➔ REGIÓN DE MURCIA

Tomando como base el DIRCE del INE, para calcular el perímetro del tejido del sector de componentes de automoción a partir de la agregación -proporcional- de las empresas cuya producción tiene como destino la incorporación al proceso de fabricación de automóviles y camiones, se ha estimado que en Murcia se ubican 24 empresas del sector, lo que supone el 2,3% del conjunto del tejido sectorial de ámbito estatal, siendo el 0,6% del tejido industrial de la Región de Murcia.

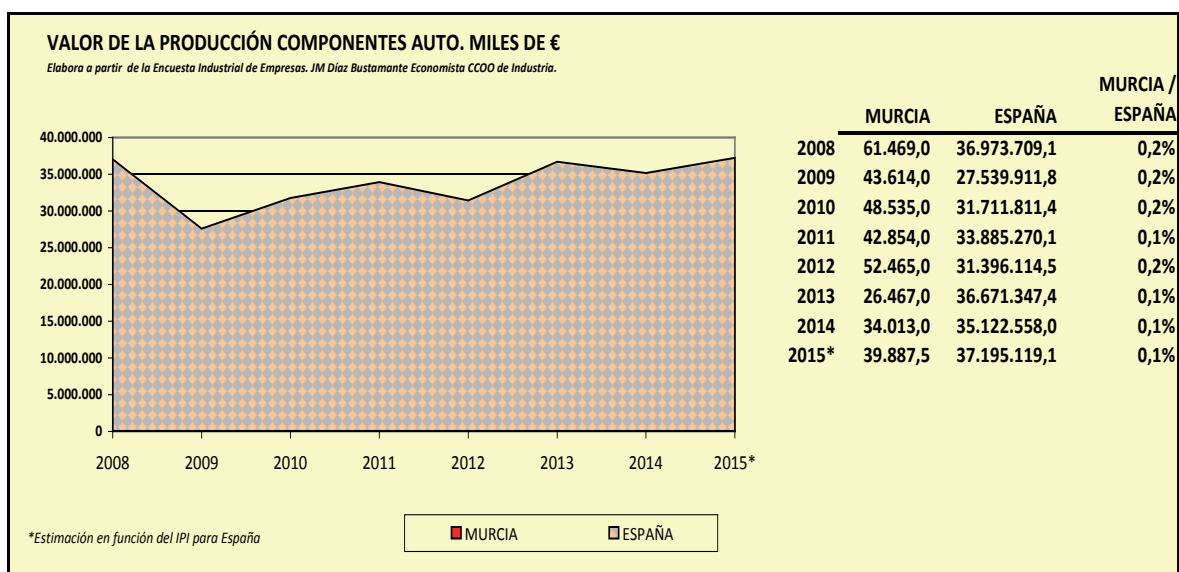
En el período contemplado, el sector en Murcia habría perdido el 13,3% de su tejido, un daño mucho más atenuado del que ha sufrido el sector industrial murciano, que perdió el 25% de su tejido.

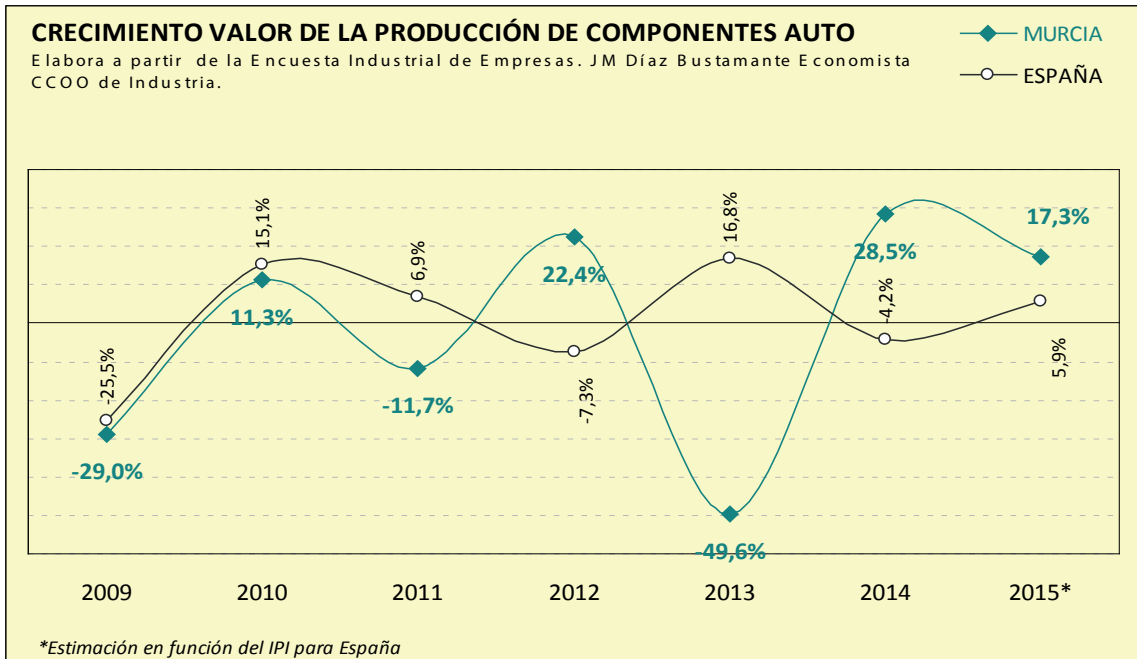
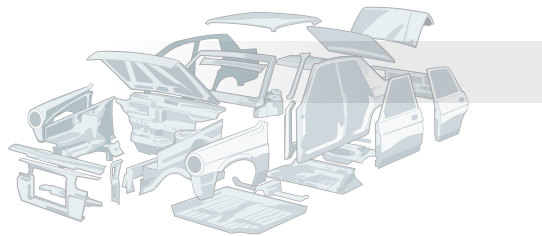
EMPRESAS CON ASALARIADOS DE MURCIA								
<i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir del DIRCE del INE</i>								
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2008-2014
SECTOR DE FABRICANTES DE COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN	30	29	28	27	25	25	26	-4
CRECIMIENTO		-3,3%	-3,4%	-3,6%	-7,4%	0,0%	4,0%	-13,3%
Total Industrias Manufactureras	5.564	5.309	5.003	4.679	4.420	4.330	4.184	-1.380
Crecimiento		-4,6%	-5,8%	-6,5%	-5,5%	-2,0%	-3,4%	-24,8%

De entre las empresas del sector murciano destacan los centros de trabajo de Comarth Engineering, Sakali, Turbo Kit y Estampaciones la Muleña.

■ Producción

A partir de la EIE, el IPRI y el IPI del INE, se estima que la producción del sector alcanzó los 40 millones de euros en Murcia, verificando un crecimiento del 17%.





Empleo

En 2015, el 0,7% de los trabajadores del sector de componentes de equipo y automoción de España trabajan en Murcia, resultando en torno a las 1.090 personas contratadas en esta comunidad en dicho sector, presentando una clara tendencia a la reducción de empleo.

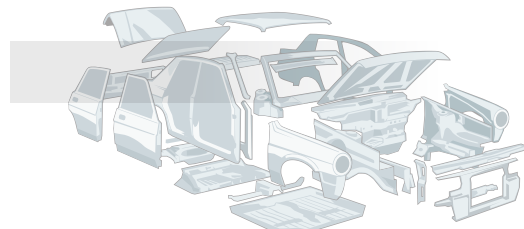
EVOLUCIÓN ASALARIADOS COMPONENTES AUTO
Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE

	2014	2015	2014-2015
ESPAÑA	147.400	153.459	4,1%
MURCIA	1.711	1.090	-36,3%

Como en el caso de Extremadura, que la muestra elevada de como resultado 1.090 personas, eso significa que el tamaño de la muestra es tan pequeño que cualquier cosa que dijéramos respecto a la estructura de esta fuerza de trabajo será erróneo.

Comercio exterior

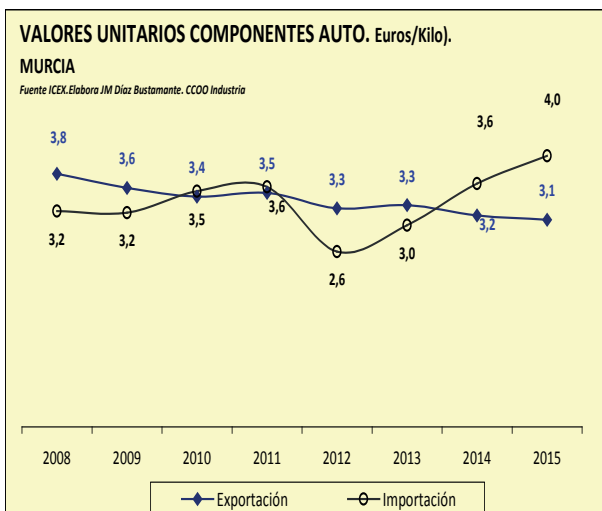
A partir de los datos del ICEX, se obtiene para el sector de componentes de automoción murciano una exportación por valor de 35 millones en 2015, lo que corrobora un incremento del 22,7% respecto a 2014; sin embargo, las importaciones se han multiplicado en términos cuasi exponenciales, lo que ha deteriorado drásticamente el saldo comercial.

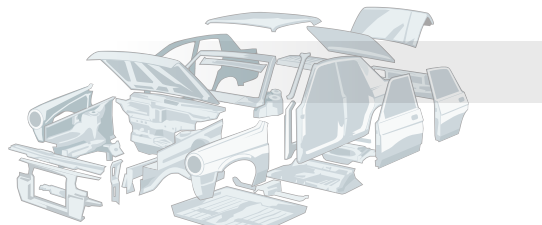


EXPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros					
Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de ICEX					
	MURCIA		ESPAÑA		MURC/ ESPAÑA EN PORC.
	CANTIDAD	CRECIMIENTO	CANTIDAD	CRECIMIENTO	
2008	28.899		13.293.849		0,2%
2009	32.910	13,9%	10.483.402	-21,1%	0,3%
2010	32.765	-0,4%	12.504.846	19,3%	0,3%
2011	40.513	23,6%	14.127.111	13,0%	0,3%
2012	34.972	-13,7%	13.725.514	-2,8%	0,3%
2013	33.124	-5,3%	13.730.965	0,0%	0,2%
2014	28.574	-13,7%	13.715.801	-0,1%	0,2%
2015	35.053	22,7%	14.232.399	3,8%	0,2%
2008-2015	6.155	14,6%	938.550	3,3%	

IMPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros					
Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de ICEX					
	MURCIA		ESPAÑA		MURC/ ESPAÑA EN PORC.
	CANTIDAD	CRECIMIENTO	CANTIDAD	CRECIMIENTO	
2008	59.647		16.949.232		0,4%
2009	33.350	-44,1%	13.716.114	-19,1%	0,2%
2010	39.795	19,3%	15.941.252	16,2%	0,2%
2011	50.849	27,8%	18.369.600	15,2%	0,3%
2012	61.399	20,7%	17.056.665	-7,1%	0,4%
2013	46.904	-23,6%	18.808.182	10,3%	0,2%
2014	36.845	-21,4%	20.964.185	11,5%	0,2%
2015	60.850	65,2%	17.868.364	-14,8%	0,3%
2008-2015	1.203	-21,4%	919.132	11,0%	

Por su parte, la calidad del producto exportado se ha visto erosionada de forma muy significativa en los últimos años, hasta el extremo de que el precio relativo de las exportaciones es un 75% respecto al de las importaciones.





➔ **LA RIOJA**

Tomando como base el DIRCE del INE, para estimar el número de empresas que conforman el tejido del sector de componentes de automoción a partir de la agregación -proporcional- de las empresas cuya producción tiene como destino la incorporación al proceso de fabricación de automóviles y camiones, se ha estimado que en Rioja se ubican 9 empresas del sector, lo que supone el 0,9% del conjunto del tejido sectorial en España. Asimismo, representa el 0,5% de todo el tejido industrial riojano.

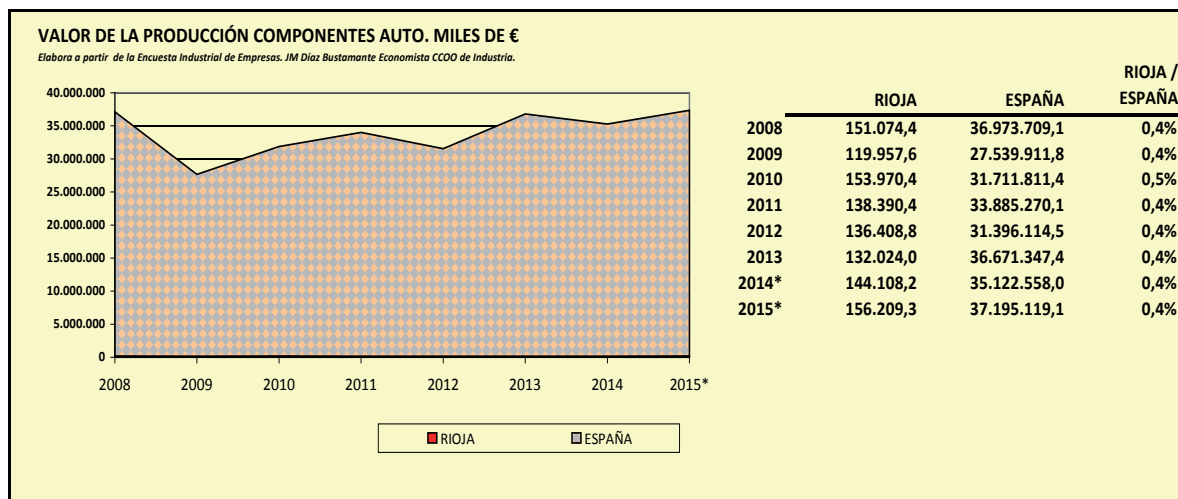
Con este resultado, constatamos que se ha perdido tejido productivo equivalente a 2 empresas en 2015, lo que dado el escaso número de las mismas, supone una caída del 18%. Una intensidad destructiva más acusada que la sufrida en el conjunto del Sector industrial riojano.

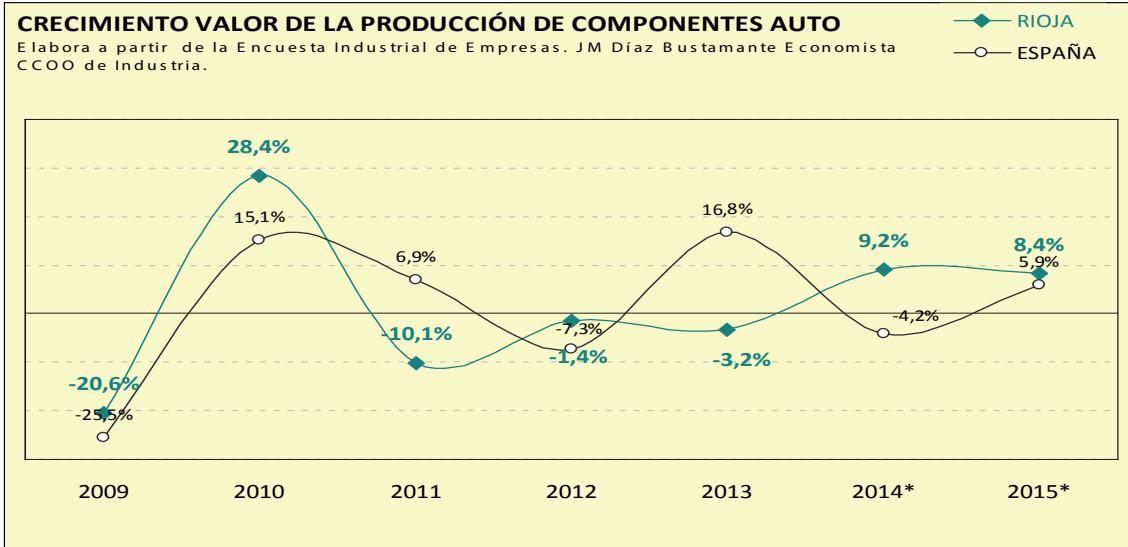
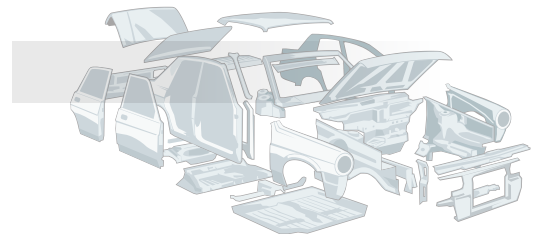
EMPRESAS CON ASALARIADOS DE RIOJA									
<small>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir del DIRCE del INE</small>									
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2008-2015
SECTOR DE FABRICANTES DE COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN	17	17	15	16	16	16	11	9	-8
CRECIMIENTO		0,0%	-11,8%	6,7%	0,0%	0,0%	-31,3%	-18,2%	-35,3%
Total Industrias Manufactureras	1.988	1.929	1.869	1.768	1.739	1.759	1.730	1.676	-312
CreCIMIENTO		-3,0%	-3,1%	-5,4%	-1,6%	1,2%	-1,6%	-3,1%	-13,0%

Por tamaño, en el tejido destacan centros de trabajo como los de TRW, Kaufil Sealing, IAC Group, ect.

■ **Producción**

A partir de la EIE, el IPRI y el IPI del INE, se estima que la producción del sector alcanzó los 156 millones en Rioja. Esta cifra supone un crecimiento significativo del 8,4% respecto a 2014. En 2015, el sector de componentes de automoción riojano aportó en torno al 0,4% de toda la producción española, como viene haciendo en los últimos años.



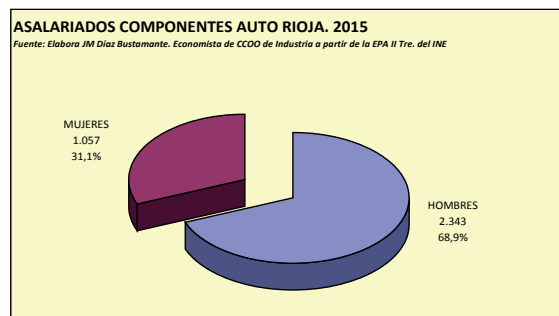
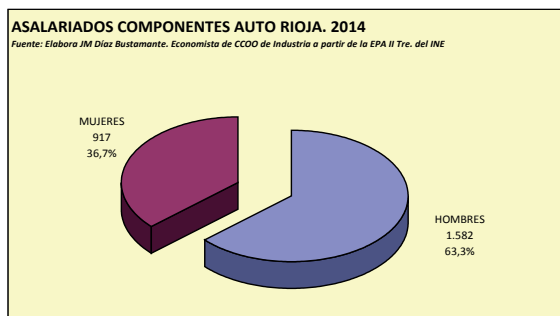


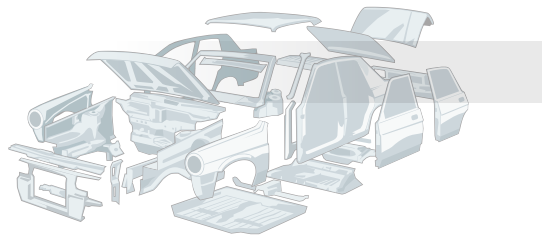
■ **Empleo**

En 2015, trabajan 3400 personas en el sector en Rioja, lo que supone el 2,2% de todos los empleos del sector a nivel estatal. Esta cifra supone un crecimiento del 36% respecto a 2014, casi 1.000 nuevos empleos, como consecuencia de la recuperación de la producción de los centros de ensamblaje de automóviles para los que produce este sector riojano. Hay que destacar, que el crecimiento no ha sido a costa de precarizar el empleo, puesto que el empleo temporal ha perdido peso en el total.

EVOLUCIÓN ASALARIADOS COMPONENTES AUTO			
Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE			
	2014	2015	2008-2014
ESPAÑA	147.400	153.459	4,1%
RIOJA	2.499	3.400	36,1%
TEMPORALES RIOJA	514	599	16,5%
TASA DE TEMPORALIDAD	20,6	17,6	

Por su parte, el empleo femenino representa un porcentaje que está por encima al que se observa en el ámbito estatal (9 puntos más), aunque ha perdido algo de pujanza, puesto que en 2015 la tasa de crecimiento del empleo masculino ha sido mucho más acusada (del orden del 40%) que la de las mujeres (en el orden del 20%).





El colectivo de edad que se ha visto más beneficiado de la expansión del empleo ha sido el de jóvenes, al ganar presencia de una forma significativa.

ASALARIADOS COMPONENTES AUTO RIOJA SEGÚN EDAD				
Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE				
	2014	2015	2014-2015	
			Personas	%
Menor de 35	682	1.182	500	73,3%
De 35 a 44	754	766	12	1,6%
De 45 a 54	828	931	103	12,4%
De 55 o más	236	520	284	120,3%
Total	2.500	3.399	899	36,0%

Por estudios, es el colectivo titulado en enseñanza secundaria la que acumula y explica el crecimiento del empleo.

ASALARIADOS COMPONENTES AUTO RIOJA SEGÚN ESTUDIOS				
Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE				
	2014	2015	2014-2015	
			Personas	%
Hasta primarios	94	247	153	162,8%
Secundaria 1ª Etapa	680	1.329	649	95,4%
Secundaria 2ª Etapa	752	1.108	356	47,3%
FP Grado superior	496	403	-93	-18,8%
Universitarios	476	314	-162	-34,0%
Total	2.498	3.401	903	36,1%

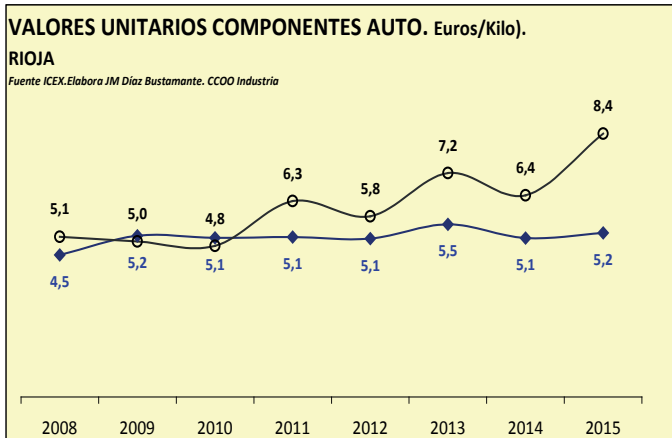
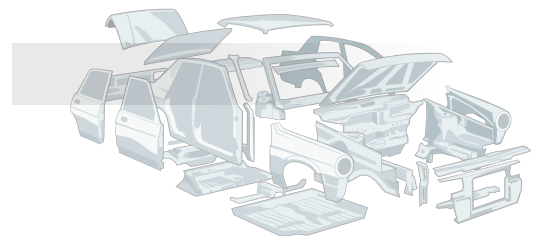
Comercio exterior

A partir de los datos definitivos del ICEX, se obtiene para el sector de componentes de auto de La Rioja un importe de las exportaciones de 2015 de 125 millones, lo que significa un crecimiento del 11% respecto a 2014. En el conjunto español, esa cifra de exportación representa el 0,9%.

Como en otras comunidades en las que no hay productores de vehículos, el saldo comercial sectorial es positivo, pese a que los productos importados aparentemente tienen mayor calidad que los exportados, en función de su valor unitario.

EXPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros					
Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de ICEX					
	RIOJA		ESPAÑA		RIO/ ESPAÑA EN PORC.
	CANTIDAD	CRECIMIENTO	CANTIDAD	CRECIMIENTO	
2008	136.246		13.293.849		1,0%
2009	112.764	-17,2%	10.483.402	-21,1%	1,1%
2010	128.776	14,2%	12.504.846	19,3%	1,0%
2011	156.285	21,4%	14.127.111	13,0%	1,1%
2012	140.415	-10,2%	13.725.514	-2,8%	1,0%
2013	135.018	-3,8%	13.730.965	0,0%	1,0%
2014	113.129	-16,2%	13.715.801	-0,1%	0,8%
2015	125.888	11,3%	14.232.399	3,8%	0,9%
2008-2015	-10.358	-0,9%	938.550	3,3%	

IMPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros					
Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de ICEX					
	RIOJA		ESPAÑA		RIO/ ESPAÑA EN PORC.
	CANTIDAD	CRECIMIENTO	CANTIDAD	CRECIMIENTO	
2008	33.173		16.949.232		0,2%
2009	27.262	-17,8%	13.716.114	-19,1%	0,2%
2010	44.412	62,9%	15.941.252	16,2%	0,3%
2011	64.305	44,8%	18.369.600	15,2%	0,4%
2012	55.137	-14,3%	17.056.665	-7,1%	0,3%
2013	51.617	-6,4%	18.808.182	10,3%	0,3%
2014	45.210	-12,4%	20.964.185	11,5%	0,2%
2015	76.579	69,4%	17.868.364	-14,8%	0,4%
2008-2015	43.406	55,6%	919.132	11,0%	



➔ CONCLUSIONES Y PROPUESTAS ACTUACIÓN

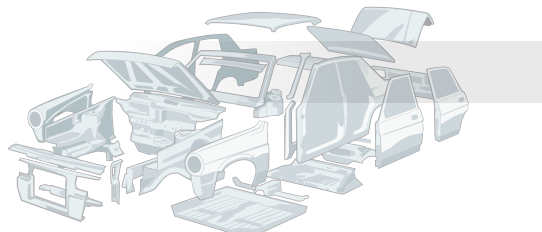
El sector de automoción se configura como uno de los impulsores de la recuperación en el marco de la industria, y se podría afirmar que de la economía del país. De hecho, es uno de los sectores en los que crece el empleo con mayor pujanza. No obstante, el sector de componentes vió crecer su empleo algo menos que el conjunto del sector industrial, un 4%, frente al 7% del conjunto, probablemente como consecuencia de que había comenzado la recuperación con anterioridad.

En este marco, desde CCOO de Industria apostamos porque el automóvil juegue un papel importante en las transformaciones industriales. La mutación de las cualificaciones, la transferencia del valor añadido en el sector, incluida la aparición de nuevos sectores productivos en su ámbito, plantean unos retos importantes de anticipación de la gestión de los cambios industriales y sociales.

Es fundamental de un crecimiento sostenible basado en el valor añadido, inculcar a las empresas el asumir culturas en las que se rechace la precariedad laboral. Ya no cabe ninguna duda respecto a que el sector se recupera y que los trabajadores y trabajadoras del mismo, con los sindicatos a la cabeza, vamos a configurar contextos en los que conseguir un reparto más justo de los beneficios de las empresas, tal como asumimos el compartir las miserias de la crisis.

En este marco, para CCOO de Industria es indispensable abordar los distintos elementos que forman parte de la eficiencia del sector, persistiendo la aportación de contenidos en factores relacionados con:

- » Afrontar la fuerte competitividad de los mercados globales.
- » Determinar el papel de las Administraciones Públicas en el sector:
 - Realizar una apuesta por las infraestructuras de transporte
 - El desarrollo de una política energética pensada para la industria
 - La reforma de la fiscalidad en la adquisición de vehículos
 - El acceso a los créditos, propiciando planes de competitividad más adecuados y acelerar el rejuvenecimiento del parque



- » La aplicación tecnológica, como principal factor de competitividad.
- » Una formación adecuada a las necesidades futuras que va a requerir este sector, entre ellas la aplicación de la formación dual y cualificación profesional.
- » Conciliar la vertiente económica, medioambiental y social, sin que perjudique a la competitividad de las empresas.
- » Propiciar una vinculación sectorial, dando un enfoque estratégico global para toda la cadena de valor (constructores, proveedores, distribuidores)
- » Una actuación sindical dirigida a conseguir el diálogo sectorial que facilite los convenios de sector y/o de grupos empresariales.

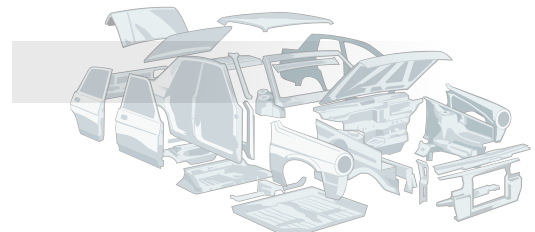
Al mismo tiempo, en todas las administraciones públicas autonómicas debiera priorizarse el objetivo de adquirir compromisos de estabilidad para un sector que representa una parte importante de sus economías. En este sentido, la presión realizada desde CCOO de Industria para convencer al Ministerio de Industria, Energía y Turismo de la necesidad de configurar foros de debate y decisión sobre el sector de automoción en su conjunto ha obtenido sus frutos.

En su desarrollo se viene tomando como referencia el trabajo que se realiza en la UE, en el ámbito de CAR 2020, creado por la Dirección General de Empresa e Industria de la Comisión Europea y con la participación de los Ministerios de Industria de los países miembros, las organizaciones empresariales del sector de automoción y la Federación de industria europea (industriAll). Además de aprovechar la reciente creación del Observatorio de Automoción europeo para la capacitación y cualificación, por parte de las organizaciones empresariales del sector, para disponer del contenido de sus debates y conclusiones.

En este marco, y con participación directa de CCOO de Industria y MCA-UGT, las asociaciones empresariales ANFAC y SERNAUTO, además del Ministerio de Industria, se ha configurado el “Consejo Europeo de Capacidades del sector Automoción”, como una plataforma de actores sociales para el intercambio de información y buenas prácticas en materia de empleo y cualificaciones en la industria automovilística europea. Aborda los temas de educación y formación de la mano de obra europea y la evolución de las cualificaciones y competencias necesarias para el futuro de la industria. También tiene como objetivo llevar temas de habilidades específicas del sector de la atención de los responsables políticos.

Consejo que ha identificado una serie de desafíos en el marco de cualificaciones relacionadas y, por tanto, ha elaborado una lista de prioridades y recomendaciones:

1. Una industria fuerte del automóvil en Europa tiene como referencia, en partes iguales, un marco normativo propicio y favorable y basado en los cimientos de una mano de obra altamente calificada.
2. Para contrarrestar los efectos de una tendencia demográfica hacia el envejecimiento de la población en Europa, las estrategias industriales de empleo deberán adaptarse y las especificidades de los sistemas nacionales de educación.
3. Además de los cambios demográficos, la industria europea del automóvil se enfrenta a una serie de problemas que afectarán a su futuro a largo plazo: la impor-



tancia creciente de ciertos motores de cambio y su impacto en las competencias y cualificaciones, como se identifica por el Consejo Europeo de Competencias.

4. La digitalización es una tendencia universal y un desafío social: asegurando su integración en la agenda de crecimiento y empleo en Europa, por lo que hay que asegurar de que las nuevas capacidades que se requieren para los nuevos empleos, creados como resultado de la digitalización, se aplica la educación y formación, así como a aquellos que ya trabajan en el sector del automóvil en Europa.
5. El Consejo Europeo de Capacidades del sector Automoción anima a los responsables políticos europeos, a la industria y los representantes del diálogo social a continuar su estrecha cooperación en el tema de las cualificaciones en la industria del automóvil y se encuentra en condiciones para ofrecer su experiencia y compromiso durante las actividades futuras, las EASC se deben centrar en:

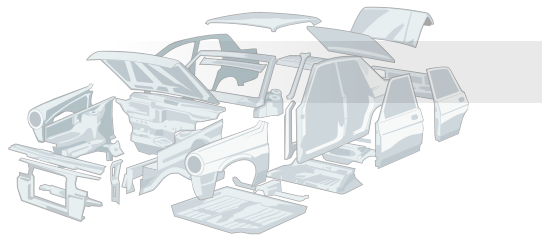
Este contexto del diálogo social sirve de referencia para propiciar un debate acorde con las necesidades observadas y cuyo objetivo debe configurarse como la anticipación al cambio. La articulación del diálogo en todos sus ámbitos, social, territorial y sectorial, aportará los cauces idóneos para el desarrollo integral y sostenible del tejido productivo del sector.

El objetivo de formar un frente común, construido desde la proyección de un plan estratégico e industrial definido y compartido, debe contar con el establecimiento de prioridades de la industria en su conjunto, que indique las vías apropiadas para que todos avancemos en la misma dirección.

En este marco, junto a las asociaciones empresariales mencionadas, acordamos el pasado mes de marzo una propuesta ante la Administración para la mejora del contrato de relevo, mediante la reforma urgente de las condiciones del contrato de relevo vinculado a la jubilación parcia, como figura esencial para el mantenimiento de la competitividad y la creación de empleo en el sector de automoción.

Coincidimos en que esta modalidad contractual es clave para el rejuvenecimiento de las plantillas y un yacimiento de empleo para uno de los principales grupos de población afectados por el paro, los jóvenes. El contrato de relevo, elemento fundamental para la competitividad de las empresas, facilita una vía de transmisión de conocimientos de los trabajadores que están llegando al final de su vida profesional y al mismo tiempo, constituye una oportunidad de entrada al mundo laboral para muchos jóvenes. Es un instrumento claro de creación de empleo, no sólo para el automóvil, sino para toda la industria.

También tratamos temas relacionados con la supresión de las nuevas cotizaciones a la Seguridad Social por el transporte colectivo de empresa, considerado por la nueva normativa como retribución en especie. No se entiende esta calificación, cuando este transporte es imprescindible para organizar el desplazamiento de los trabajadores a las factorías y, por tanto, asegura la producción de los diferentes turnos de trabajo. En este marco, CCOO de Industria realizamos una propuesta global sobre movilidad en las grandes ciudades, mediante fórmulas de desarrollo sostenible en las grandes urbes, y la facilidad del transporte de los trabajadores a las empresas.



Se ha debatido temas como los de formación, mediante la cualificación como reto y factor de competitividad del sector. Donde se ha planteado la apuesta de CCOO de Industria por una formación válida en toda España, enfocada a las nuevas necesidades que se darán en el sector en un futuro, con la evolución de la industria 4.0, la conectividad o la movilidad inteligente. Temas que tienen que ver con la negociación colectiva (ampliar la duración del contrato eventual y la flexibilidad) por otro, proponiendo abordarlos en un foro bipartito de negociación del que formaran parte las patronales y las organizaciones sindicales.

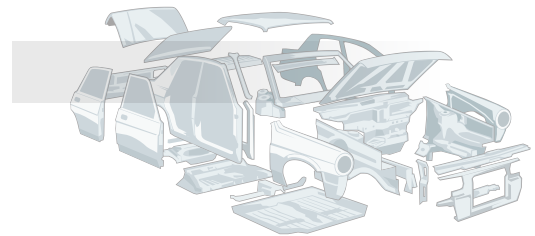
Al mismo tiempo, desde el sindicato esperamos de la industria del automóvil, en concreto del sector de fabricación de equipo y componentes, que sea la pionera en el desarrollo de soluciones innovadoras para mejorar la eficiencia energética, la conectividad, la hibridación y los sistemas alternativos de propulsión. Invertir en capacitación y tecnologías innovadoras es, por tanto, necesario para fabricar vehículos más limpios y energéticamente eficientes, lo que a su vez permitiría a las empresas beneficiarse de la penetración en mercados y economías emergentes.

La ampliación de la cadena de valor en el sector está requiriendo la adaptación cualitativa por parte de los trabajadores para abordar estos nuevos desarrollos tecnológicos, por lo que es preciso un proceso amplio de reciclaje del actual empleo. Asimismo, también ejerce de palanca en las empresas del sector, dónde el foco ya no está tanto en los costes como en el valor que se agrega, lo que se traduce en la necesidad de incorporar en el tejido productivo español la especialización dentro de la cadena, superando los actuales productos de media tecnología tanto para bienes finales como para partes y componentes.

Los fabricantes de automóviles y componentes se preparan para el cambio de tecnologías de propulsión, los smartcars hiperconectados, los vehículos de conducción autónoma y hechos de nuevos materiales más ligeros. Las empresas fabricantes de vehículos llevan tiempo con esta tecnología en el punto de mira. Todo ello, se enmarca en una simbiosis perfecta entre infraestructuras, vehículos, ciudadanos y administraciones, donde se complementan tecnologías de distintos signo (TIC, energías limpias y tradicionales, los sectores del acero, del plástico, del caucho.....). En definitiva, coches de bajo consumo, limpios, seguros y conectados.

En los próximos años, deberían seguir mejorando los beneficios de los sistemas de transporte inteligentes, en el que los avances en conectividad del automóvil incorporan un mundo de información a bordo y un paso importante para mejorar la seguridad dentro y fuera del vehículo. En este marco, la UE insta a desarrollar y utilizar nuevos combustibles y sistemas de propulsión sostenibles, mediante una Estrategia para el Transporte Limpio Clean Power for Transport Package de la cual emana el impulso del uso de energías alternativas en el transporte (eléctricos, Gas Licuado del Petróleo o Autogas GLP, Gas Natural Comprimido GNC, Gas Natural Licuado GNL, biocombustibles e hidrogeno).

Entre las tecnologías avanzadas y financiación de la innovación en el ámbito europeo, destacan: aumento del presupuesto de Horizonte 2020 (80.000 millones de euros), con seis mil millones destinados para el transporte; la prolongación de la Iniciativa Europea de Vehículos Verdes (2014-2020); las células Fuel y JTI de hidrógeno (40% para el transporte); Smart, transporte ecológico e integrado; ELENA (Asistencia Energética Local

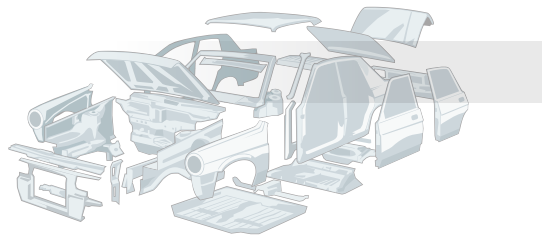


Europea), facilita la asistencia a las instalaciones para apoyar la implementación local de la electromovilidad (y otros combustibles alternativos).

Ya existen empresas fabricantes de equipos y componentes de automoción para la infraestructura de recarga que han desarrollado importantes innovaciones en dicho ámbito. Entre los retos para la industria de automoción y del coche del futuro van a tener como principal referencia:

- » La eco-eficiencia, que implica el rediseño de los automóviles para cumplir las restricciones medioambientales establecidas por los gobiernos, lo que conlleva la disminución de la resistencia aerodinámica sin sacrificar la refrigeración y la comodidad en la cabina, o la reducción del peso del vehículo, manteniendo las necesidades específicas de fuerza y resistencia.
- » La tecnología punta, hacia el coche autónomo o sin conductor que ya han anunciado siete compañías. A través de la simulación, los ingenieros pueden realizar el modelado del vehículo entero como un único sistema, mediante de una plataforma desde la que cientos de ingenieros de una misma compañía, empleados en diferentes países, trabajan de forma conjunta.
- » La electrónica de las cosas, mediante interfaces inteligentes acoplados a los vehículos (radio satélite, unidades GPS, pantallas táctiles integradas en los cuadros de mandos o en los reposacabezas). Componentes como las llaves o los cierres de ventanas y puertas se activan a través de software, los indicadores de consumo, kilometraje y emisiones, transformando al vehículo en un ordenador con ruedas.
- » En el top de las tendencias, las “pruebas in-silico” (en ordenador) relegan a las “pruebas in-vivo”, con lo que se consigue la optimización del diseño tras simular y observar el comportamiento del vehículo, de cada uno de sus componentes -como parte de un sistema más grande- en todo tipo de condiciones externas y escenarios reales, consiguiendo, al mismo tiempo, de forma más rápida y a un coste eficiente, sacando el mayor partido a la inversión en innovación.

Como ya mencionamos, pese a que ello implique la incorporación de mayores costes, ya se está tomando conciencia de que la multifactorialidad de la competitividad ha trascendido claramente a los costes laborales, teniendo como principal referencia el mix de costes productivos que optimice los gastos de I+D, fabricación, materiales y los logísticos; así como la optimización de la relación vinculante entre fabricantes de equipo y constructores de auto, ya que de esta relación dependerá en torno al 90% del valor del producto y la totalidad de las mejoras posibles que se consigan en la productividad total de los factores.



EL SECTOR DE FABRICACIÓN DE EQUIPOS
Y DE COMPONENTES PARA AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA

