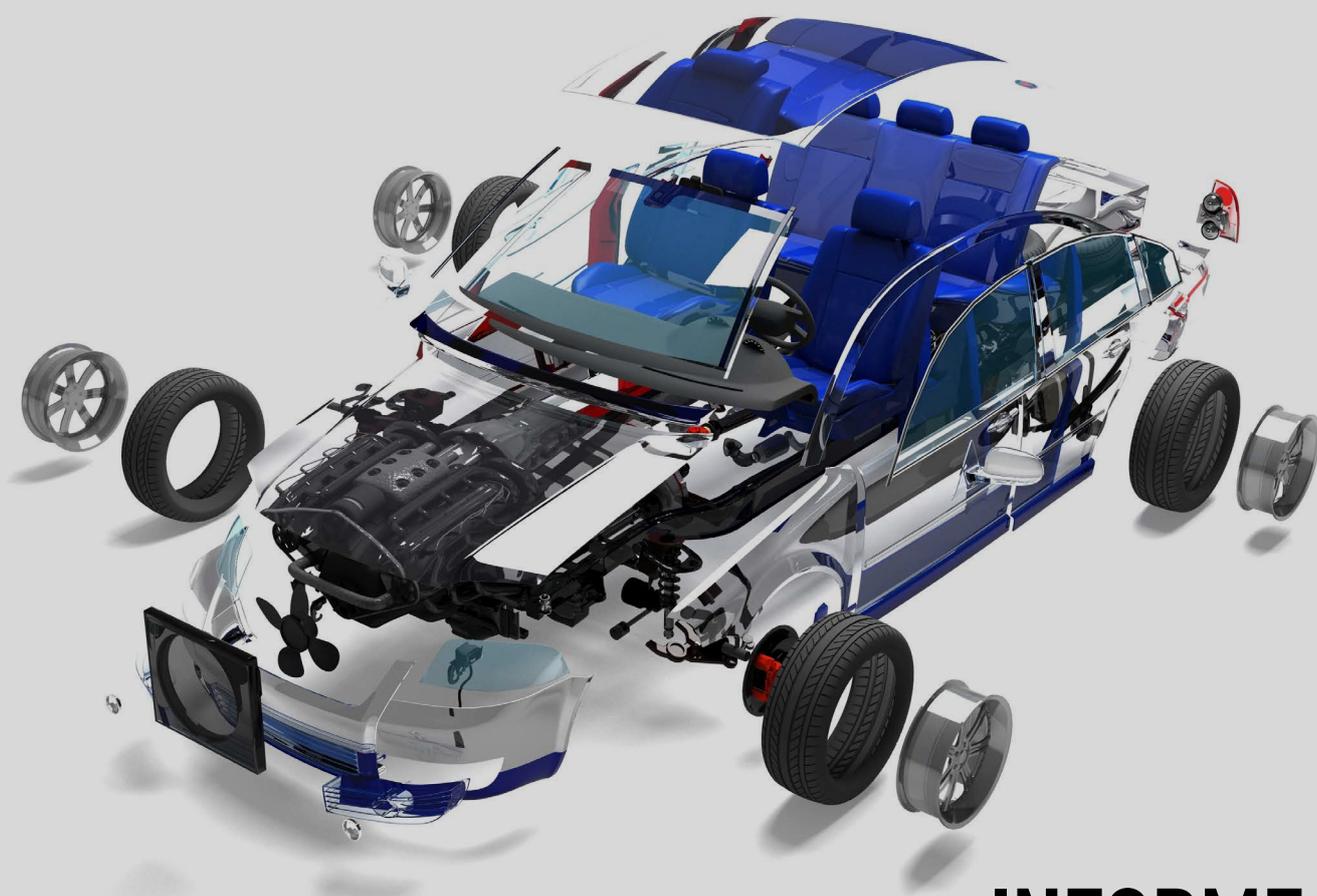
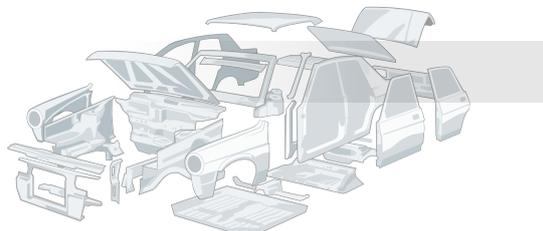


EL SECTOR DE FABRICACIÓN DE EQUIPOS Y DE COMPONENTES PARA AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA



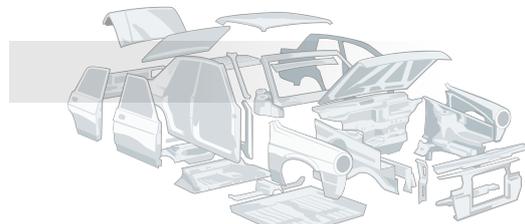
INFORME

Madrid,
marzo de 2015

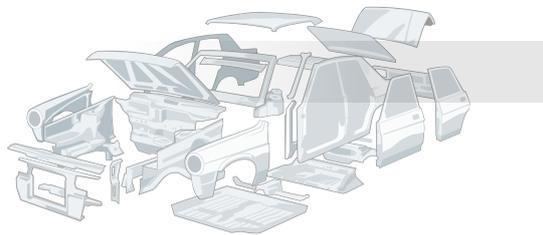


ÍNDICE

| | |
|--|----|
| Presentación | 5 |
| EL SECTOR DE FABRICACIÓN DE COMPONENTES Y EQUIPOS DE AUTOMOCIÓN | 6 |
| El factor humano como incentivador de la recuperación del sector | 10 |
| ANDALUCÍA | 13 |
| Producción | 14 |
| Empleo | 15 |
| Comercio exterior | 17 |
| En cuanto a las medidas a adoptar | 18 |
| ARAGÓN | 18 |
| Producción | 19 |
| Empleo | 20 |
| Comercio exterior | 22 |
| En cuanto a las medidas a adoptar | 23 |
| CATALUNYA | 23 |
| Producción | 24 |
| Empleo | 25 |
| Comercio exterior | 27 |
| En cuanto a las medidas a adoptar | 28 |
| COMUNIDAD VALENCIANA | 29 |
| Producción | 29 |
| Empleo | 30 |
| Comercio exterior | 32 |
| En cuanto a las medidas a adoptar | 34 |
| CASTILLA Y LEÓN | 34 |
| Producción | 35 |
| Empleo | 36 |
| Comercio exterior | 38 |
| En cuanto a las medidas a adoptar | 39 |
| NAVARRA | 40 |
| Producción | 40 |
| Empleo | 42 |
| Comercio exterior | 43 |
| En cuanto a las medidas a adoptar | 45 |
| PAÍS VASCO | 45 |
| Producción | 46 |
| Empleo | 47 |
| Comercio exterior | 48 |
| En cuanto a las medidas a adoptar | 50 |

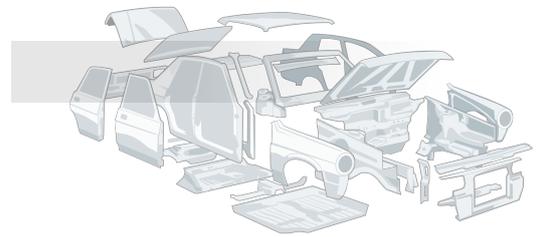


| | |
|---|-----------|
| GALICIA | 50 |
| Producción | 51 |
| Empleo | 52 |
| Comercio exterior | 54 |
| En cuanto a las medidas a adoptar | 55 |
| COMUNIDAD DE MADRID | 55 |
| Producción | 56 |
| Empleo | 58 |
| Comercio exterior | 59 |
| En cuanto a las medidas a adoptar | 61 |
| ASTURIAS | 61 |
| Producción | 62 |
| Empleo | 64 |
| Comercio exterior | 65 |
| En cuanto a las medidas a adoptar | 66 |
| CASTILLA-LA MANCHA | 66 |
| Producción | 67 |
| Empleo | 68 |
| Comercio exterior | 69 |
| En cuanto a las medidas a adoptar | 71 |
| CANTABRIA | 71 |
| Producción | 72 |
| Empleo | 73 |
| Comercio exterior | 75 |
| En cuanto a las medidas a adoptar | 76 |
| EXTREMADURA | 76 |
| Producción | 77 |
| Empleo | 78 |
| Comercio exterior | 79 |
| En cuanto a las medidas a adoptar | 80 |
| REGIÓN DE MURCIA | 81 |
| Producción | 81 |
| Empleo | 82 |
| Comercio exterior | 84 |
| En cuanto a las medidas a adoptar | 84 |
| LA RIOJA | 85 |
| Producción | 85 |
| Empleo | 86 |
| Comercio exterior | 88 |
| En cuanto a las medidas a adoptar | 89 |
| CONCLUSIONES Y PROPUESTAS ACTUACIÓN | 90 |



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





Presentación

Con este trabajo, pretendemos reflejar la situación de una de las actividades más determinantes de la industria de automoción, no tan solo para la evolución de este sector sino de la industria y de la economía del país en general.

Un año después de la creación de CCOO de Industria, después de una fusión que incorporaba empresas de las dos antiguas federaciones, era preciso poner en evidencia la configuración actual del sector. Entre otros motivos, porque el conocimiento del mismo nos permitirá actuar en mejores condiciones a la hora de apostar por la continuidad de la actividad y, sobre todo, para defender el empleo y las condiciones de trabajo de las personas que forman parte del sector.

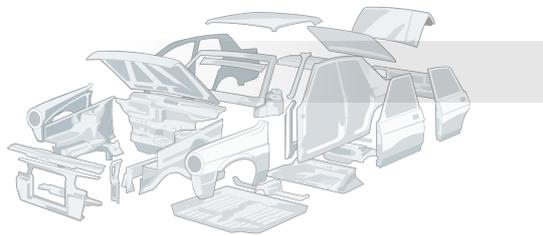
En este estudio, el gabinete económico federal ha tomado como referencia exclusivamente las empresas manufactureras o de mantenimiento que forman parte del sector de equipos y componentes para automoción. Y el objetivo era identificar el tejido industrial repartido por el ámbito del territorio nacional, 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. Sin olvidar la existencia de actividad en Comunidades Autónomas que no incorporan fabricantes y donde las empresas de componentes de automoción realizan su actividad con un alto nivel de productos exportados fuera del país.

El de componentes es también un sector altamente internacionalizado, con la presencia de las multinacionales más potentes del mundo, salvo las japonesas, y con una fuerte incorporación de valor añadido a la producción y a la economía, aunque el número de empresas de capital nacional es mucho mayor.

Desde la Secretaría de Componentes de CCOO de Industria hemos pretendido presentar un primer trabajo con los aspectos más generales de la industria de automoción, desde su configuración industrial, pasando por la producción, el comercio exterior y el empleo, 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. Lo intentaremos completar en un futuro incorporando los elementos relacionados con las condiciones de trabajo (negociación colectiva, elementos de flexibilidad de la jornada y del salario, el tipo de empleo y su cualificación....).

Mientras tanto, esperamos que esta iniciativa pueda facilitar 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
Secretaria de Componentes
de Automoción



EL SECTOR DE FABRICACIÓN DE COMPONENTES Y EQUIPOS DE AUTOMOCIÓN

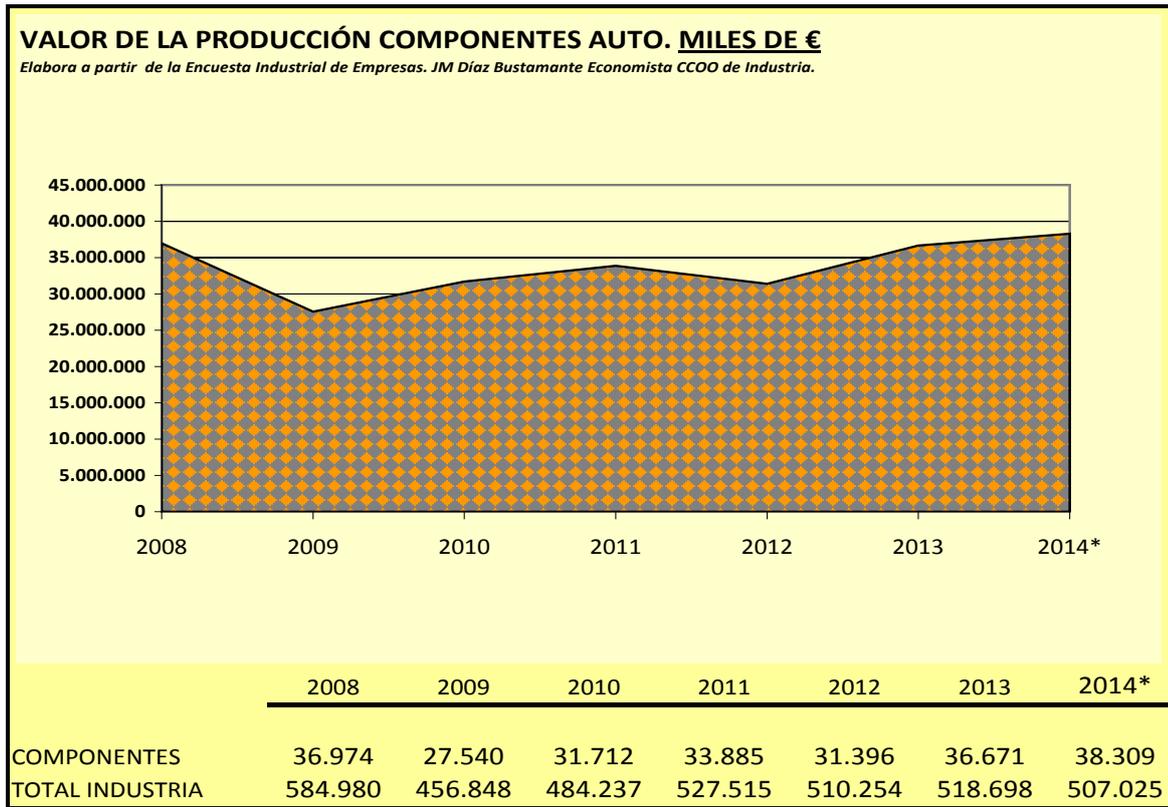
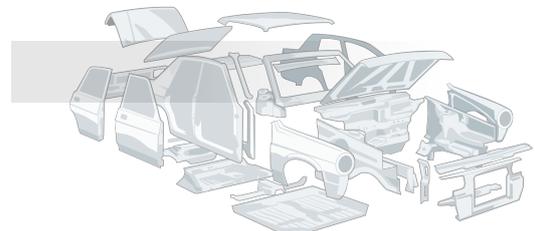
Este sector, como cualquier otro sector industrial, no ha quedado exento de las consecuencias negativas de la crisis que estamos sufriendo, puesto que se ha visto repercutida tanto la producción, como el empleo y el tejido empresarial.

No obstante, hay que destacar que las distintas macromagnitudes¹ que describen el sector parecen haber resistido mejor a la crisis que el conjunto del sector industrial: el valor de la producción del sector en 2014 ha sobrepasado el que alcanzaba en 2008, en un 3,6%, en tanto que en el conjunto de la industria sigue por debajo (en torno a un 10%); la pérdida de tejido industrial entre 2008 y 2014 ha sido del 24,8%, en tanto que en el caso del sector de componentes fue algo inferior, al suponer el 23,1%; por último, la pérdida de empleo del sector es del 20%, frente al 28% en el conjunto del empleo industrial español.

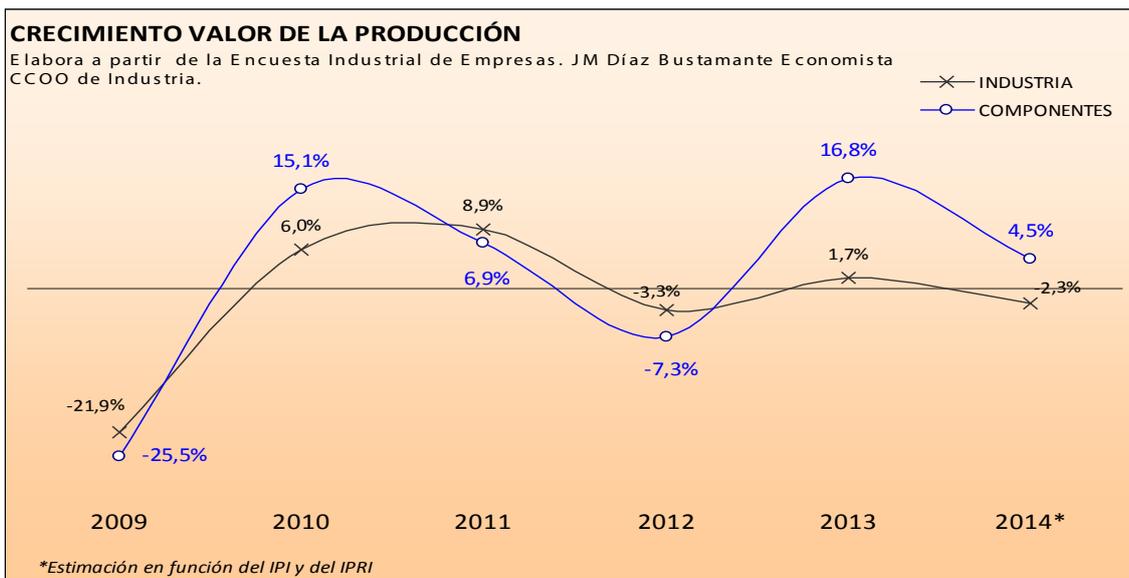
| EVOLUCIÓN MACROMAGNITUDES | | | |
|---|-------------|-------------|-----------|
| <i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</i> | | | |
| | 2008 | 2014 | 2008-2014 |
| VALOR DE LA PRODUCCIÓN EIE del INE (MILES DE €) | | | |
| Componentes Auto* | 36.973.709 | 38.308.856 | 3,6% |
| Sector Industrial | 584.979.724 | 507.025.295 | -13,3% |
| ASALARIADOS EPA del INE | | | |
| Componentes Auto | 184.366 | 147.400 | -20,1% |
| Sector Industrial | 2.923.900 | 2.104.800 | -28,0% |
| EMPRESAS DIRCE del INE | | | |
| Componentes Auto | 1.382 | 1.063 | -23,1% |
| Sector Industrial | 164.177 | 123.525 | -24,8% |
| * 2014 estimado en función del IPI, del IPRI y del ICN del INE | | | |

Sin embargo, aunque haya sido a partir de la crisis cuando la pérdida de empleo del sector se ha acelerado (en 2014 hay 37.000 empleos menos que en 2008), ya estaba inmerso en un proceso de 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 fomentado por el comercio intragrupo; y la deslocalización de la producción más intensiva en mano de obra hacia países cercanos de menor coste.

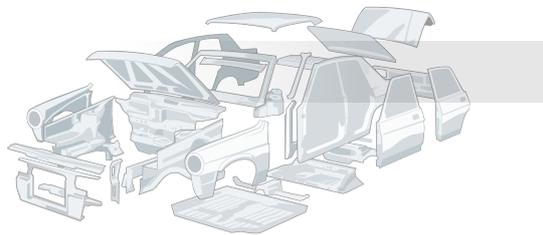
1 Se han calculado a partir de la delimitación que se hizo para el sector en el Observatorio Industrial de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción del año 2011, cuyo resultado está disponible en la página web del Ministerio de Industria, Energía y Turismo. En dicha delimitación, se agrega a las magnitudes básicas correspondientes a la CNAE 293 (Fabricación de componentes, piezas y accesorios para vehículos de motor) la proporción de otras actividades manufactureras cuyo destino es la fabricación de vehículos de motor. Para aquellos datos resultado de la explotación de la EPA, hay que tener en cuenta que los valores inferiores a cuatro mil personas empiezan a contener márgenes de error significativos. Por lo tanto, los valores muy pequeños correspondientes a empleo hay que considerarlos simplemente como un atisbo de la tendencia que va a tomar.



Otro elemento que se ha relacionado directamente con el proceso de flexibilización ha sido el incremento de la productividad -y la bajada de costes- de muchos de los procesos desarrollados. De hecho, la disminución del empleo acompañada del crecimiento de la producción, nos arroja un incremento de la productividad aparente cercana al 30%, en la que cada trabajador produce, en promedio, 260.000 euros, frente a los 201.000 que producía en 2008.



El incremento de la productividad, acompañada de la erosión de los costes, ha supuesto el incremento de la competitividad de las plantas españolas frente a otras de los mismos

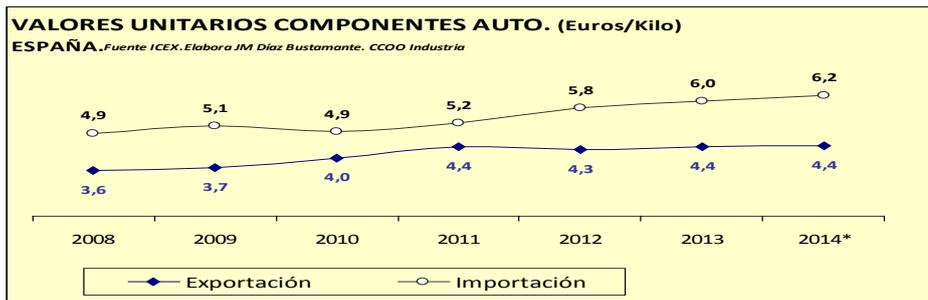


grupos o de otras empresas en Europa o fuera del continente, lo que se ha visto reflejado en el incremento de la cifra de las exportaciones, pese a la inminente bajada de los precios, saldando el período 2008-2014 con un crecimiento del 3,2% del importe de las exportaciones, según los datos provisionales ofrecidos por el ICEX.

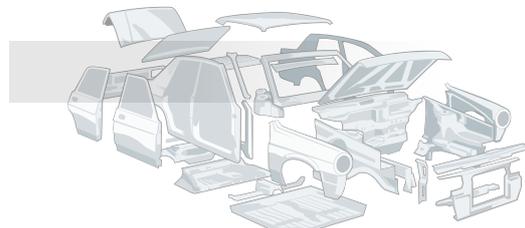
| COMERCIO EXTERIOR COMPONENTES AUTO. ESPAÑA. Miles de euros | | | | |
|--|---------------|-------------|---------------|-------------|
| Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE | | | | |
| | EXPORTACIONES | | IMPORTACIONES | |
| | CANTIDAD | 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% |
| 2008-2014 | | 3,2% | | 23,7% |

* 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 2014, si se verifican con los definitivos o incluso corroboran una mayor caída de la exportación respecto a 2013, podrían estar indicándonos una inserción comercial débil de nuestros productos, en la que el sector se vería forzado a adquirir fuera los productos con mejor y mayor valor incorporado frente al estancamiento en la calidad de nuestras exportaciones, como parece indicar la serie a partir de la información que aporta el ICEX.



* Dato provisional



A la vez, como viene siendo recurrente en esta actividad, en el momento en que la actividad repunta el déficit de comercio exterior se acrecienta 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.

En cuanto a los costes laborales, hay que tener en cuenta que 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. Por lo que son otros factores los que determinan las ventajas competitivas de las plantas y empresas ubicadas tanto en nuestro país como en nuestros socios europeos.

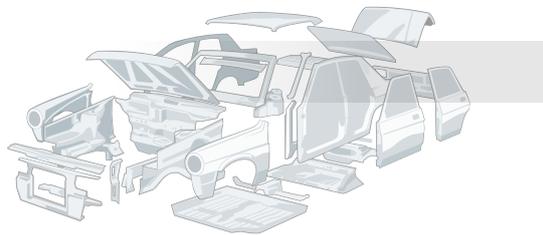
Asimismo, las inversiones en activos intangibles, entre los que se encuentra la I+D+i se ha venido recuperando a partir de 2011 con un crecimiento muy importante durante el año 2013, según la encuesta industrial del INE, lo que la ha situado un importe superior al que se registró en el año 2008, con lo que parece haberse superado el mal momento que venía sufriendo.

No obstante, hay que tener presente que las empresas del sector se ven cada vez más impelidas a asumir la realización de actividades de I+D+i para dar respuesta a los requerimientos cada vez más complejos y con mayor traslado de escalones de la cadena de valor que los fabricantes de auto vienen contratando a sus proveedores directos, sobre todo en el desarrollo de nuevos productos y procesos, en el que el nicho de mercado del producto final se viene ocupando en razón del incremento del valor añadido incorporado en el contenido tecnológico de los productos puestos a disposición del consumidor final, en un mercado en el que cada vez es más valorado la mayor eficiencia de los vehículos, la mayor seguridad, la mejor conectividad con el entorno.

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 (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).

Todas estas expectativas que se generan en la demanda tienen como resultado, en el proceso productivo, la incorporación de nuevos materiales y el mayor recurso a la mecatrónica (combinación de mecánica, electrónica e informática). En definitiva, las empresas necesitan ofrecer elementos tecnológicos de valor añadido para ser seleccionados por los fabricantes de automóviles; considerando que también es un factor de este enriquecimiento las innovaciones organizativas que se han implementado en las empresas del sector.

Si bien, no podemos obviar que la tendencia en el sector es ir externalizando aquellas actividades que no se consideran básicas en el negocio, para centrarse en lo que se califica como esencial o nuclear por parte de las direcciones corporativas. Por otra parte y como añadido, con la exteriorización, entre otros objetivos se persigue “variabilizar” costes fijos, y presionar el conjunto de costes a la baja. Las actividades que más se han



exteriorizado por parte de las empresas del sector son el mantenimiento, la vigilancia y la limpieza; al margen de que actualmente está habiendo movimientos en diferentes corporaciones de centralización y relocalización de actividades administrativas, y alguna que otra de carácter industrial, pero éstas de forma poco aparente.

■ El factor humano como incentivador de la recuperación del sector

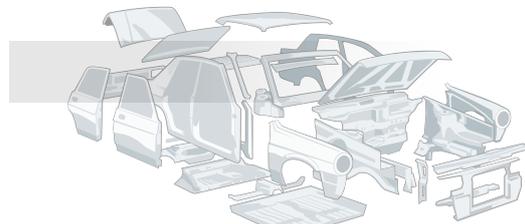
El volumen de empleo es una de las principales víctimas de la crisis económica y de los procesos de reestructuración que se han experimentado en el sector, aunque al compararlos con los datos generales de la industria, los efectos cuantitativos sobre este sector han sido inferiores a los experimentados en el conjunto del sector industrial español, como se puede comprobar en la tabla de evolución de la página 1, en la que se corrobora que el empleo sectorial de 2014 es un 20% inferior al de 2008, cuando en la Industria española esta disminución ha sido del 28%.

| 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> | | | |
| | 2008 | 2014 | 2008-2014 |
| ESPAÑA | 184.366 | 147.400 | -20,1% |
| TEMPORALES | 48.848 | 24.530 | -49,8% |
| TASA DE TEMPORALIDAD | 26,5 | 16,6 | |

Esta mayor resistencia del empleo sectorial 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 ha recaído fundamentalmente y en primera instancia en el empleo eventual. En este sentido, la eliminación de empleo eventual no es generalmente percibida por las direcciones empresariales como parte de las reestructuraciones puesto que, por lo general, no se incluyen en los procedimientos de reestructuración habituales -expedientes de suspensión o extinción de contratos- sino que su eliminación se produce simplemente por la no renovación o extinción del contrato temporal.
- Sin embargo, tanto en el sector concreto de componentes, como en todo el conjunto industrial español, hay que destacar dos hechos: por una parte, el impacto de la expulsión de empleo temporal ha sido muy alto en el volumen total de empleo; por otra, los procedimientos de extinción de los trabajadores eventuales suelen ser menos garantistas y, ciertamente, disponen de menor nivel de protección social o unas ínfimas compensaciones económicas.

Una de las medidas de flexibilidad que se ha ido observando en el sector, ha sido lo que hemos dado en denominar la “cronificación estable de los contratos eventuales”, puesto que, según la Encuesta de Población Activa (EPA), el 39% de los trabajadores temporales del sector llevan más de 12 meses en la empresa. Este fenómeno de la estabilización de los eventuales, así como el mantenimiento de los vínculos con los trabajadores



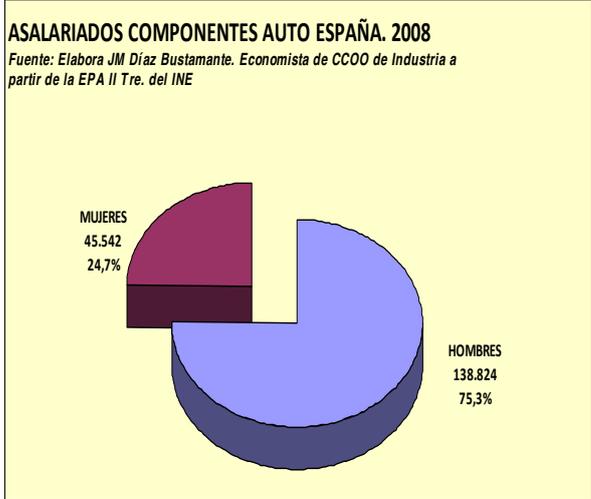
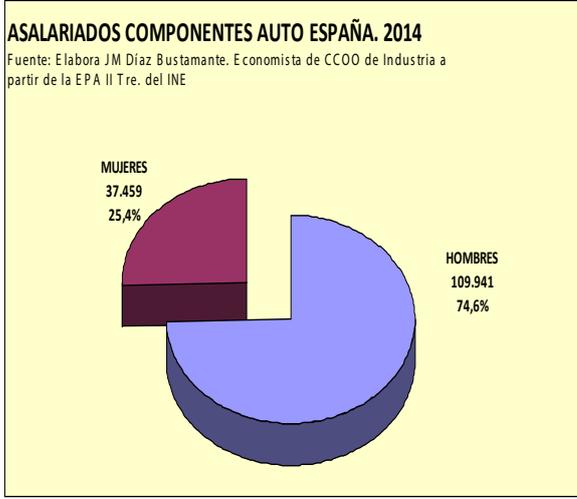
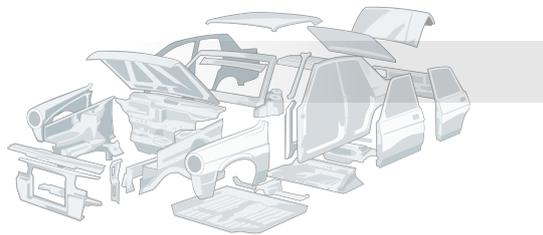
cuyo contrato se extingue, o los compromisos de recolocación en determinados pactos derivados de procesos laborales, tienen mucho que ver -además de las reivindicaciones sindicales- con el objetivo de fidelizar al personal con conocimientos de los específicos procesos productivos y contar con ellos a pesar de las medidas de reestructuración para los momentos en los que la actividad remonta y no tener que acudir a desempleados sin experiencia o formación, lo que supondría un incremento de costes y una reducción de la productividad.

| 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> | | | | |
| | 2008 | 2014 | 2008-2014 | |
| | | | Personas | % |
| Menor de 35 | 75.582 | 32.325 | -43.257 | -57,2% |
| De 35 a 44 | 53.367 | 58.531 | 5.164 | 9,7% |
| De 45 a 54 | 34.375 | 35.750 | 1.375 | 4,0% |
| De 55 o más | 21.044 | 20.795 | -249 | -1,2% |
| Total | 184.368 | 147.401 | -36.967 | -20,1% |

Por su parte, la edad media de las personas que trabajan en el sector es de 42 años. Son dos el conjunto de factores que explica esta media de edad relativamente reducida.

- De un lado, la mayor parte de las empresas y líneas de negocio que se dedican al sector, tienen una edad media de 20 años, puesto que son el resultado de los primeros procesos de exteriorización de actividades, principalmente de la industria del automóvil y todas las que siguieron después (la descentralización de la actividad de las grandes empresas resultado de la exteriorización acontecida en el automóvil). En ese sentido las plantillas son fruto de nuevas contrataciones a personal joven, entre 20 y 25 años (sin perjuicio de aquellos trabajadores mayores subrogados de otras industrias o empresas).
- De otro, las resoluciones de los procesos de reestructuración de los últimos años han integrado, en prácticamente la totalidad de los casos, procesos de prejubilación. En casos concretos, las reestructuraciones han tenido añadido un efecto de cambio generacional, con la consecuencia y el desenlace de la contratación de jóvenes como relevistas de trabajadores mayores.

En cuanto al volumen de empleo por sexo, la presencia femenina -medida en porcentajes algo superior a la que se da en el conjunto de la industria ya que en el caso del sector es del 25,4%, frente al 24,8% en el empleo industria. Además, el empleo femenino del sector ha soportado mejor la crisis, puesto que entre 2008 y 2014 se ve reducido en un 17,7%, frente al 28% en el caso industrial; asimismo, el comportamiento que presenta también es significativamente mejor que el empleo total del sector.

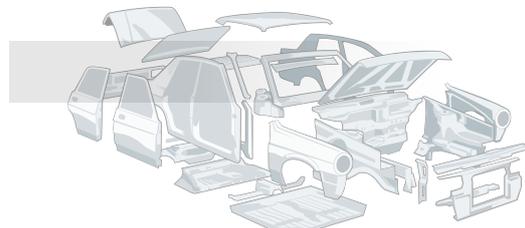


Respecto al nivel de formación, hay que tener presente que los procesos de producción del sector requieren de la adquisición de capacitaciones específicas en el desarrollo de la actividad durante cierto tiempo. Dada la complejidad que reviste, en no pocos casos, dichas capacitaciones se necesita incorporar ciertos conocimientos generales que se han adquirido en las trayectorias formativas por las que ha transitado la fuerza de trabajo.

Esta circunstancia explica la escasa presencia de trabajadores con niveles muy bajos de formación (representan un 5%) 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 42% del total).

| ASALARIADOS COMPONENTES AUTO ESPAÑA SEGÚN ESTUDIOS | | | | |
|--|----------------|----------------|----------------|---------------|
| Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE | | | | |
| | 2008-2014 | | 2008-2014 | |
| | 2008 | 2014 | Personas | % |
| Hasta primarios | 26.317 | 7.198 | -19.119 | -72,6% |
| Secundaria 1ª Etapa | 50.310 | 43.945 | -6.365 | -12,7% |
| Secundaria 2ª Etapa | 49.443 | 33.839 | -15.604 | -31,6% |
| FP Grado superior | 35.850 | 33.389 | -2.461 | -6,9% |
| Universitarios | 22.446 | 29.029 | 6.583 | 29,3% |
| Total | 184.366 | 147.400 | -36.966 | -20,1% |

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 74% de la producción del componentes para automoción, el 54% de sus exportaciones, el 53% de sus empresas y el 60% del empleo.



| | asalariados | | empresas | | producción | | exportaciones | |
|----------------------|----------------|---------------|--------------|---------------|-------------------|---------------|-------------------|---------------|
| | número | % del total | número | % del total | (miles de €) | % del total | (miles de €) | % del total |
| ANDALUCÍA | 5.968 | 4,0% | 61 | 5,7% | 418.606 | 1,1% | 452.336 | 3,3% |
| ARAGÓN | 8.786 | 6,0% | 75 | 7,1% | 3.230.703 | 8,4% | 526.220 | 3,8% |
| ASTURIAS | 1.799 | 1,2% | 15 | 1,4% | 85.156 | 0,2% | 71.335 | 0,5% |
| C. VALENCIANA | 14.269 | 9,7% | 94 | 8,8% | 4.644.118 | 12,1% | 946.077 | 6,9% |
| CANTABRIA | 1.799 | 1,2% | 9 | 0,8% | 660.708 | 1,7% | 424.647 | 3,1% |
| CASTILLA Y LEÓN | 12.618 | 8,6% | 57 | 5,4% | 4.662.382 | 12,2% | 1.346.179 | 9,8% |
| CATALUÑA | 42.945 | 29,1% | 287 | 27,0% | 10.453.957 | 27,3% | 2.963.545 | 21,6% |
| CAST. LA MANCHA | 3.304 | 2,2% | 37 | 3,5% | 390.731 | 1,0% | 342.060 | 2,5% |
| EUSKADI | 22.311 | 15,1% | 132 | 12,4% | 2.719.410 | 7,1% | 2.874.422 | 20,9% |
| EXTREMADURA | 1.082 | 0,7% | 9 | 0,8% | 32.000 | 0,1% | 51.404 | 0,4% |
| GALICIA | 9.024 | 6,1% | 52 | 4,9% | 4.569.776 | 11,9% | 818.700 | 6,0% |
| MADRID | 8.326 | 5,6% | 120 | 11,3% | 2.300.533 | 6,0% | 1.538.775 | 11,2% |
| MURCIA | 1.711 | 1,2% | 26 | 2,4% | 27.517 | 0,1% | 33.124 | 0,2% |
| NAVARRA | 8.286 | 5,6% | 71 | 6,7% | 3.992.564 | 10,4% | 1.032.001 | 7,5% |
| RIOJA | 2.499 | 1,7% | 11 | 1,0% | 144.108 | 0,4% | 135.018 | 1,0% |
| OTRAS | 2.673 | 1,8% | 7 | 0,7% | 1.278 | 0,0% | 175.123 | 1,3% |
| TOTAL | 147.400 | 100,0% | 1.063 | 100,0% | 38.333.549 | 100,0% | 13.730.965 | 100,0% |

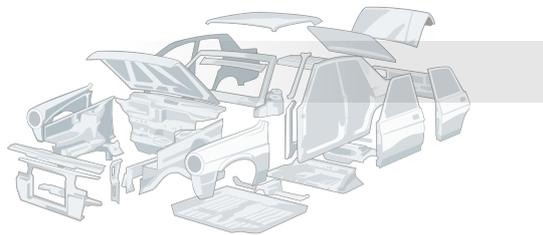
→ ANDALUCÍA

A partir del Directorio Central de Empresas (DIRCE) del Instituto Nacional de Estadística (INE) se estima que en 2014 había en Andalucía 61 empresas que cuya actividad consiste en la fabricación de componentes y equipos para automoción². Este volumen de empresas suponen el 5,74%% 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 0,26%.

| 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 | 2008-2014 |
| SECTOR DE FABRICANTES DE COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN | 90 | 86 | 78 | 72 | 65 | 59 | 61 | -29 |
| CRECIMIENTO | | -4,4% | -9,3% | -7,7% | -9,7% | -9,2% | 3,4% | -32,2% |
| Total Industrias Manufactureras | 23.497 | 22.392 | 20.931 | 19.375 | 18.330 | 17.732 | 16.895 | -6.602 |
| Crecimiento | | -4,7% | -6,5% | -7,4% | -5,4% | -3,3% | -4,7% | -28,1% |

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 ha agudizado este proceso. El período transcurrido desde 2008 se ha saldado con la desaparición del 32% de este tejido, teniendo mayor incidencia esta mortandad empresarial que la observada en la industria manufacturera andaluza. De entre las desaparecidas definitivamente baste

² 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.

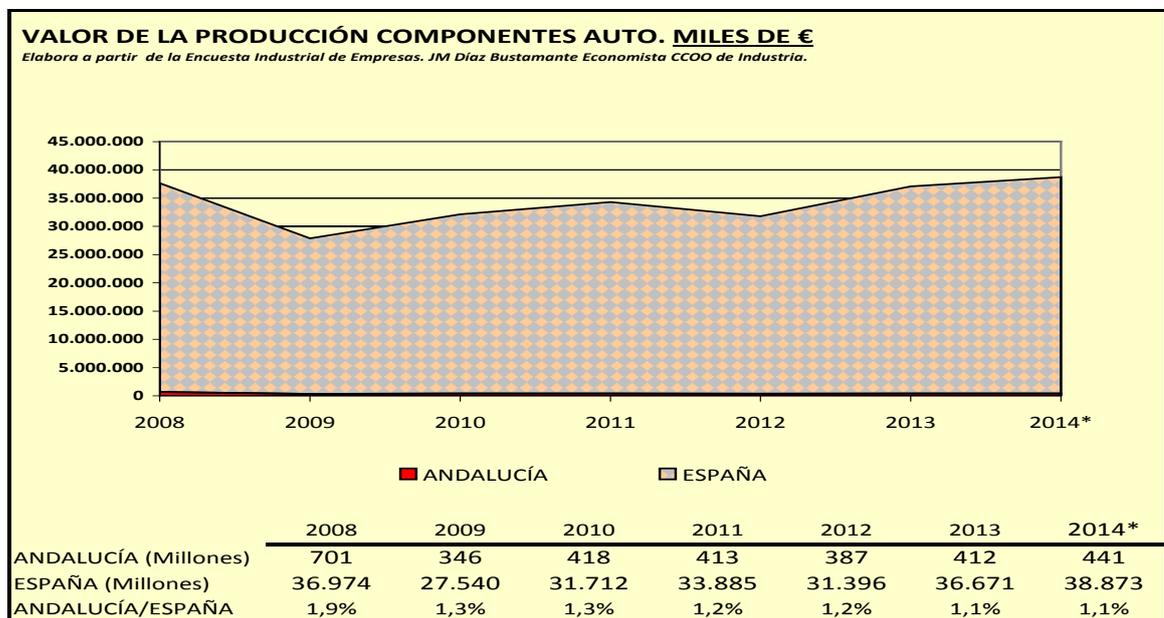


recordar Visteón, Delphi en Cádiz y todo el parque de proveedores que acompañó al desmantelamiento de Santana Motor.

Actualmente, de las 61 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 de Santana.

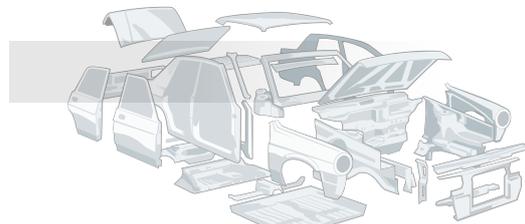
■ Producción

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 2013 con valor de la producción de en torno a los 412 millones de euros, lo que supuso el 1% del total del producto fabricado en España. Esta cifra supone una caída del 41% respecto al valor de la producción del año 2008, obvia consecuencia del desmantelamiento de importantes empresas.

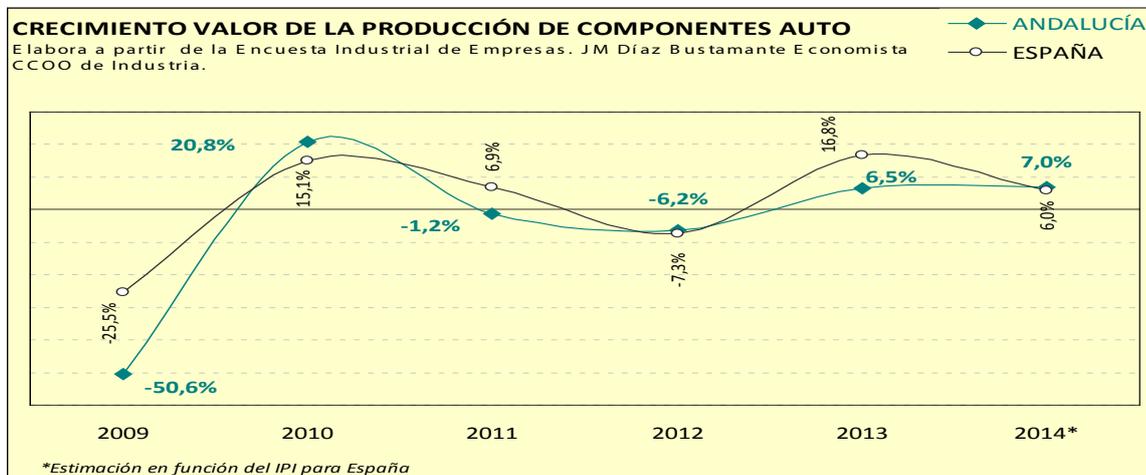


* Estimación en función del IPI

Según las previsiones realizadas para 2014, en función del IPI acumulado hasta noviembre de dicho año, tanto a nivel España, como Andalucía, se estima que la producción del sector en esta Comunidad Autónoma crecerá un 7%, elevando el valor del producto de este año hasta acercarse a los 450 millones de euros, que, aún siendo importante para el mismo, queda lejos de la cifra alcanzada en 2008, año en el que suponía casi el 2% de la producción nacional.



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.



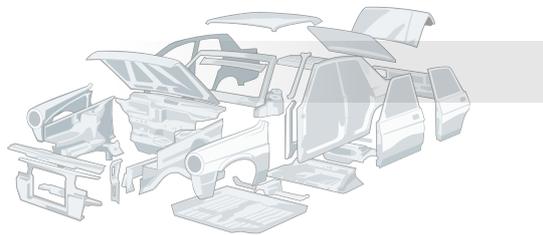
■ Empleo

Trabajan en el sector de componentes del auto en torno a 5.970 personas habitantes en Andalucía, según la EPA del segundo trimestre de 2014. Este colectivo suponía el 4% del total del sector de automoción español y el 3,9% del empleo industrial andaluz.

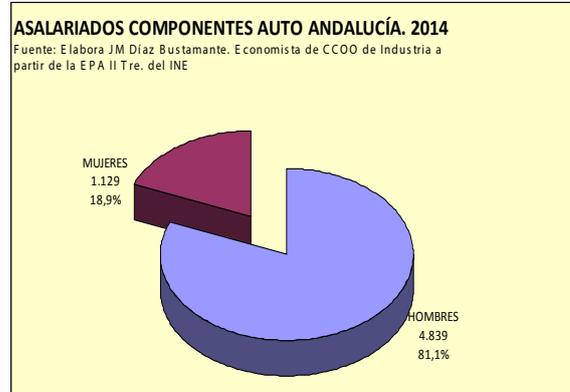
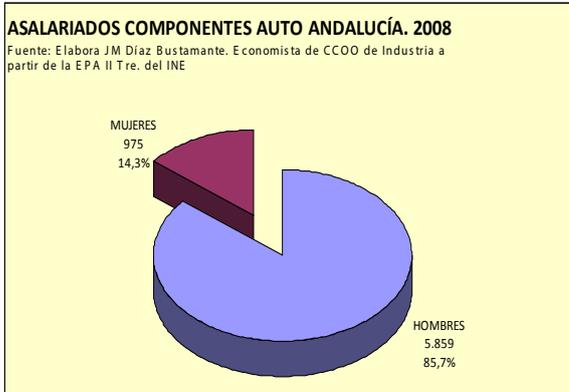
En cuanto a la evolución del empleo, lo que es significativo es que entre el segundo trimestre de 2008 y el mismo de 2014 se perdió el 12,7%, tasa de reducción significativamente inferior a la que se da en el conjunto español. Hay que tener en cuenta que en Andalucía ya se habían producido el desmantelamiento de importantes empresas del sector con anterioridad a la eclosión de la crisis. Por ejemplo, el cierre de Delphi arrastró a más de 3.000 trabajadores del sector (entre su plantilla y la de las empresas anexas).

| EVOLUCIÓN ASALARIADOS COMPONENTES AUTO | | | |
|--|-------------|-------------|------------------|
| Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE | | | |
| | 2008 | 2014 | 2008-2014 |
| ESPAÑA | 195.951 | 154.499 | -21,2% |
| ANDALUCÍA | 6.834 | 5.968 | -12,7% |
| TEMPORALES ANDALUCÍA | 2.362 | 1.685 | -28,7% |
| TASA DE TEMPORALIDAD | 34,6 | 28,2 | |

En definitiva, en el período comprendido entre 2008 y 2014 han sido expulsados en torno a 900 trabajadores de esta actividad en Andalucía. Este colectivo de despedido supone el 2% del total expulsado del sector español. Por otra parte, el 78% de esos expulsados andaluces eran temporales, lo que se ha traducido en una reducción de la tasa de temporalidad que disminuye en más de seis puntos, aunque sigue siendo muy alta.



La representación de la mujer en el sector de componentes andaluz ha pasado del 14% en 2008 a casi el 19% en 2014, como consecuencia de que no solo el empleo destruido ha correspondido a hombres sino que además se han sustituido hombres por mujeres.

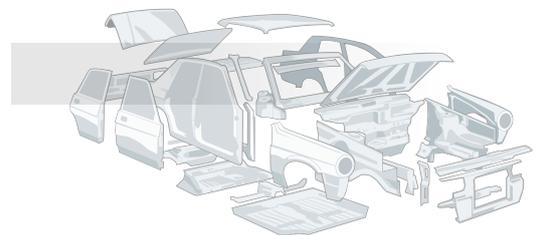


Asimismo, el colectivo por edad más afectado ha sido el juvenil, puesto que ha desaparecido el 42% de los trabajadores menores de 35 años. Por el contrario, el único colectivo que crece es el de edades comprendidas entre 35 y 44 años.

| ASALARIADOS COMPONENTES AUTO ANDALUCÍA SEGÚN EDAD | | | | |
|--|--------------|--------------|-------------|---------------|
| Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE | | | | |
| | 2008 | 2014 | 2008-2014 | |
| | | | Personas | % |
| Menor de 35 | 3.390 | 1.972 | -1.418 | -41,8% |
| De 35 a 44 | 1.700 | 2.629 | 929 | 54,6% |
| De 45 a 54 | 1.452 | 1.100 | -352 | -24,2% |
| De 55 o más | 293 | 267 | -26 | -8,9% |
| Total | 6.835 | 5.968 | -867 | -12,7% |

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 tanto que en los niveles más altos de estudio incluso ha crecido el empleo.

| ASALARIADOS COMPONENTES AUTO ANDALUCÍA SEGÚN ESTUDIOS | | | | |
|--|--------------|--------------|-------------|---------------|
| Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE | | | | |
| | 2008 | 2014 | 2008-2014 | |
| | | | Personas | % |
| Hasta primarios | 1.771 | 174 | -1.597 | -90,2% |
| Secundaria 1ª Etapa | 2.449 | 1.567 | -882 | -36,0% |
| Secundaria 2ª Etapa | 1.630 | 1.569 | -61 | -3,7% |
| FP Grado superior | 414 | 801 | 387 | 93,5% |
| Universitarios | 570 | 1.857 | 1.287 | 225,8% |
| Total | 6.834 | 5.968 | -866 | -12,7% |



Comercio exterior

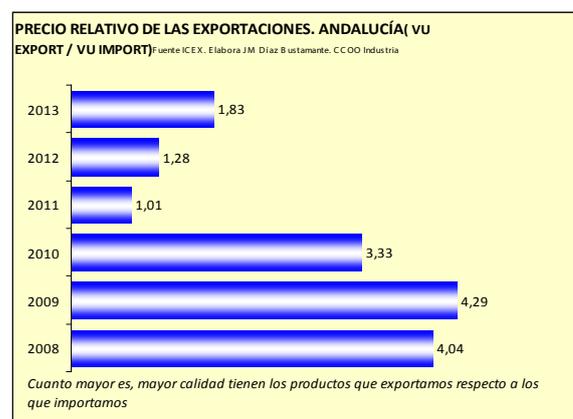
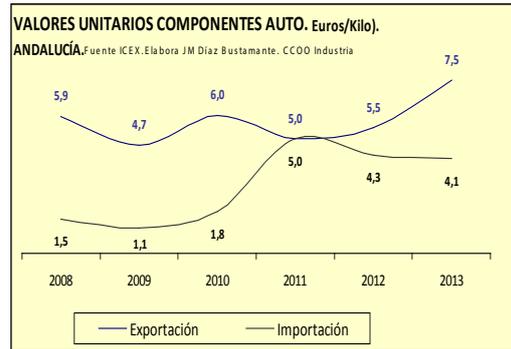
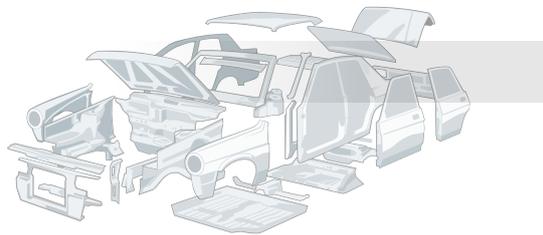
A partir de los datos del ICEX, obtenemos para el sector de componentes de auto andaluz un importe de las exportaciones de 2013 que se eleva a los 452 millones de euros, lo que supone un 3,2% del total español.

Sin embargo, la evolución temporal ha mostrado una tendencia al crecimiento de las exportaciones andaluzas, lo que ha hecho que ganen peso en el conjunto español, que tiende a crecer en el período 2008-2013. Lo que incorpora un resultado del crecimiento de las exportaciones andaluzas muy superior al del conjunto del sector en España.

Por su parte, en Andalucía sigue teniendo superavit, al contrario de lo que ocurre con el conjunto español.

| EXPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros | | | | | | |
|---|-----------|-------------|------------|-------------|-------------|--|
| <i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</i> | | | | | | |
| | ANDALUCÍA | | ESPAÑA | | AND/ ESPAÑA | |
| | CANTIDAD | CRECIMIENTO | CANTIDAD | CRECIMIENTO | EN PORC. | |
| 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% | 14.001.282 | 2,0% | 3,2% | |
| 2008-2013 | 42,2% | | 5,3% | | | |
| IMPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros | | | | | | |
| <i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</i> | | | | | | |
| | ANDALUCÍA | | ESPAÑA | | AND/ ESPAÑA | |
| | CANTIDAD | CRECIMIENTO | CANTIDAD | CRECIMIENTO | EN PORC. | |
| 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% | 18.637.351 | 9,3% | 1,3% | |
| 2008-2013 | 9,9% | | 10,0% | | | |

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.



■ En cuanto a las medidas a adoptar

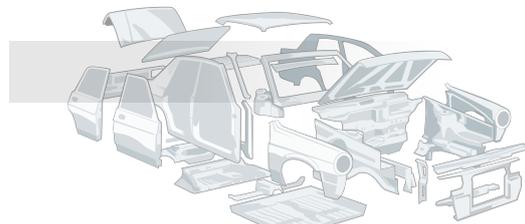
Los objetivos intermedios y concretos que se fijan para la elaboración de políticas destinadas al sector deben abordarse desde una perspectiva de implementar ámbitos de interlocución y colaboración sectorial, máxime en un escenario en el que no se dispone de fabricante de automóvil y, por tanto, la figura de un clúster de la industria automovilística se torna de difícil praxis, por no decir de imposible de forma absoluta.

Sólo desde esa perspectiva de colaboración se pueden afrontar políticas y gestiones que se materialicen en la recuperación del tejido industrial destruido, la recuperación del empleo, y, en cualquier caso, la recuperación del posicionamiento competitivo en la inserción en el comercio exterior.

➔ ARAGÓN

Según los cálculos realizados, tomando como base el DIRCE del INE, en 2014 había en Aragón un total de 75 empresas correspondientes al sector de componentes de automoción³. 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 4.501 empresas industriales que hay en la comunidad autónoma.

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



En el transcurso entre 2008 y 2014 la “variabilidad” a la que estuvo sometida, en primer lugar, la actividad de la planta de General Motors y, con una repercusión más tangencial, la de la industria automovilística española y la reorganización continuada del sector, se dejó notar en todo el sector, con la consecuencia de la desaparición del 26,5% del tejido del sector, resultando mayor incidencia que la observada en la Industria Aragonesa.

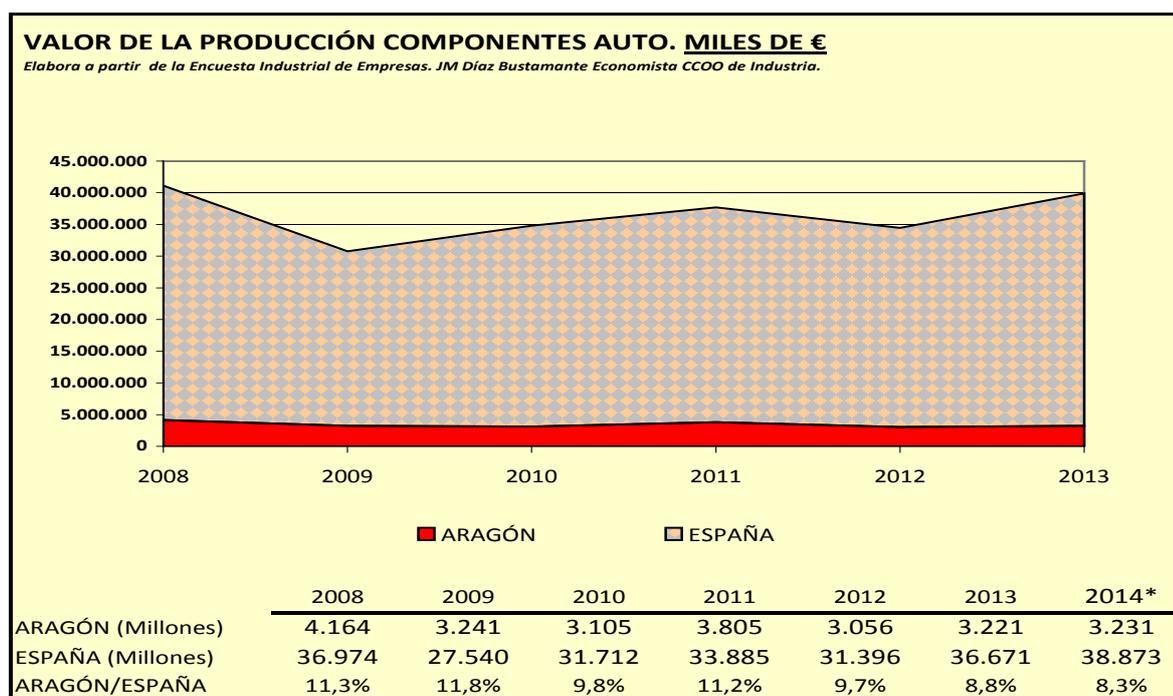
Ya son historia los centros de trabajo de Teleflex Fluid Sistem en Epila, Complasa Asientos en Fuentes de Ebro, Delphi Packard en Tarazona, KDK en Borja, Dana Calatayud, etc.

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

| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2008-2014 |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------|
| SECTOR DE FABRICANTES DE COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN | 102 | 98 | 97 | 89 | 81 | 79 | 75 | -27 |
| VARIACIÓN | | -3,9% | -1,0% | -8,2% | -9,0% | -2,5% | -5,1% | -26,5% |
| Total Industrias Manufactureras | 5.485 | 5.321 | 5.275 | 4.959 | 4.755 | 4.682 | 4.501 | -984 |
| Variación | | -3,0% | -0,9% | -6,0% | -4,1% | -1,5% | -3,9% | -17,9% |

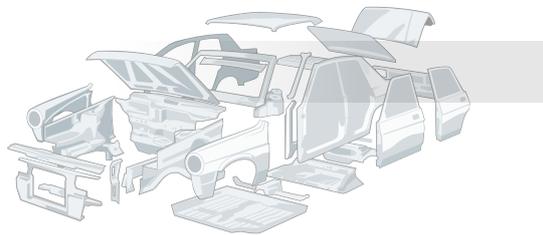
■ Producción

Tomando como referencia la EIE del INE, y en función del IPI y el Índice de Precios Industriales (IPRI), se estima que el sector de componentes de automoción de Aragón cerró el año 2014 con un escaso 0,3% de incremento del valor de la producción, pasando de los 3.221 millones de 2013 a producir por valor de 3.231 millones en 2014.

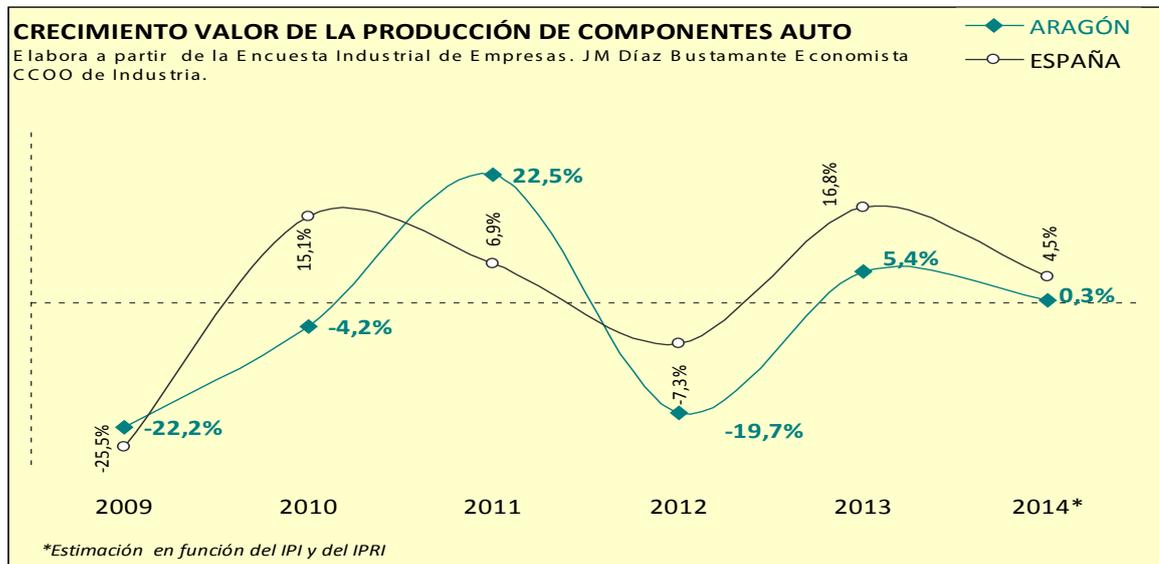


* Estimación en función del IPI y del IPRI

Dicho importe implica una caída del 23% (933 millones menos), respecto al valor de la producción del año 2008. Lo que ha provocado que su peso en el total español haya caído



desde el 11,3% al 8,4%.



■ Empleo

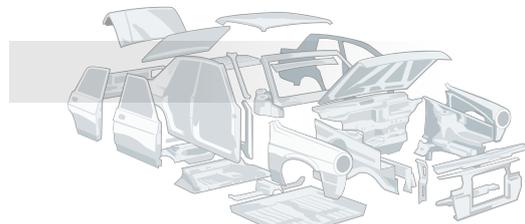
Trabajan en el sector de componentes para automoción de Aragón en torno a 8.800 personas, según la EPA del segundo trimestre de 2014. Este colectivo supone el 6% del total español y el 10,3% del empleo industrial aragonés. En cuanto a su evolución desde 2008, destaca la pérdida del 19%, lo que significó la expulsión de 2.000 personas, el 5,6% del total despedidos en España.

Por otra parte, el número de trabajadores temporales que fueron expulsados del sector supera dicha cuantía, siendo este tipo de empleo -el temporal- el que ha pagado la reestructuración, con una caída del 66%, si bien a cambio de la generación de empleo indefinido pero en cuantía más que insuficiente para compensar la pérdida. No obstante.

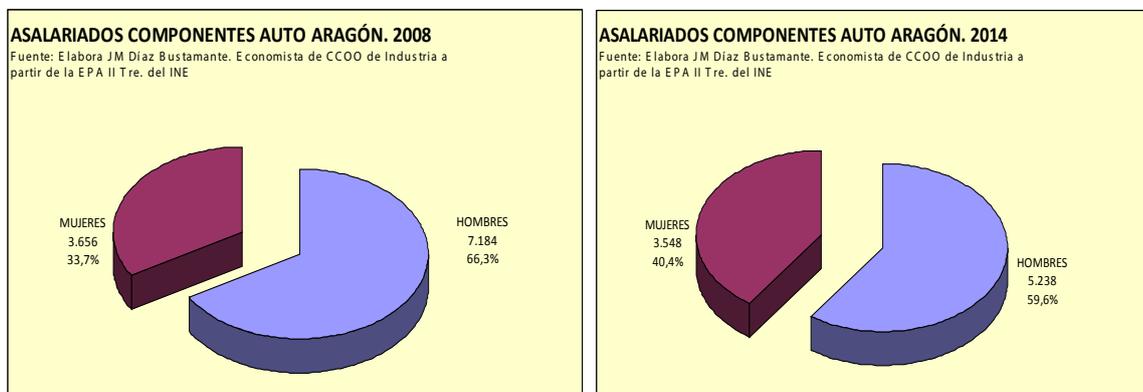
Aquí se hace patente la estrategia que mantiene el cluster automovilístico de Aragón en cuanto a sus objetivos de estabilizar el empleo como requerimiento necesario para mantener niveles adecuados de competencia.

| 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> | | | |
| | 2008 | 2014 | 2008-2014 |
| ESPAÑA | 184.366 | 147.400 | -20,1% |
| ARAGÓN | 10.840 | 8.786 | -18,9% |
| TEMPORALES ARAGÓN | 3.715 | 1.269 | -65,8% |
| TASA DE TEMPORALIDAD | 34,3 | 14,4 | |

La presencia de la mujer en el sector de componentes aragonés se ha incrementado desde 2008, pese a que el empleo femenino también ha experimentado una caída, pero muy por debajo del masculino. Fueron expulsadas el 3% de las mujeres del sector, frente al



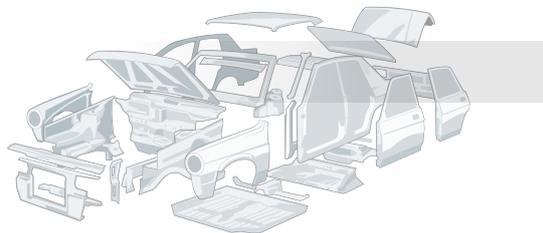
27% que cayó el colectivo de hombres. Esta variación tan diferente ha hecho posible que la mujer pase a significar el 40% entre las personas contratadas en el sector.



Por edades, el colectivo más afectado ha sido el de personas jóvenes, ya que han desaparecido el 83,5% de los trabajadores que tienen menos de 35 años. Lo que se salda con determinado envejecimiento de las plantillas, en los que los colectivos de mayor edad son los que han experimentado mayor tasa de variación positiva, si bien el grueso de la población laboral del sector está en el grupo de edad comprendido entre los 35 y 44 años.

| 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 | | | | |
| | 2008 | 2014 | 2008-2014 | |
| | | | Personas | % |
| Menor de 35 | 4.847 | 798 | -4.049 | -83,5% |
| De 35 a 44 | 4.219 | 5.082 | 863 | 20,5% |
| De 45 a 54 | 1.323 | 2.068 | 745 | 56,3% |
| De 55 o más | 452 | 836 | 384 | 85,0% |
| Total | 10.841 | 8.784 | -2.057 | -19,0% |

Según los niveles de estudio, parece que el colectivo que mejor ha soportado los momentos críticos es el formado por aquellos trabajadores que aportan un nivel de formación más cercano o acorde a la producción directa en tareas especializadas, siendo los que tienen segunda etapa de secundaria el único grupo que crece, en tanto que todos los demás, desde los más elementales hasta universitarios, han sido expulsados del sector.



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

| | | | 2008-2014 | |
|---------------------|---------------|--------------|---------------|---------------|
| | 2008 | 2014 | Personas | % |
| Hasta primarios | 1.135 | 573 | -562 | -49,5% |
| Secundaria 1ª Etapa | 2.931 | 2.056 | -875 | -29,9% |
| Secundaria 2ª Etapa | 3.064 | 3.563 | 499 | 16,3% |
| FP Grado superior | 1.706 | 1.442 | -264 | -15,5% |
| Universitarios | 2.005 | 1.152 | -853 | -42,5% |
| Total | 10.841 | 8.786 | -2.055 | -19,0% |

■ 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

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

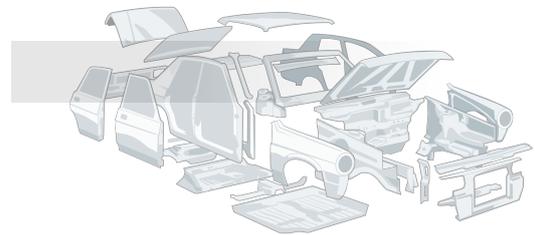
| | ARAGÓN | | ESPAÑA | | ARAG/ ESPAÑA EN PORC. |
|------------------|----------|---------------|------------|-------------|--------------------------|
| | CANTIDAD | CRECIMIENTO | CANTIDAD | CRECIMIENTO | |
| 2008 | 730.165 | | 13.293.849 | | 5,5% |
| 2009 | 544.166 | -25,5% | 10.483.402 | -21,1% | 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% |
| 2008-2013 | | -27,9% | | 3,3% | |

IMPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros

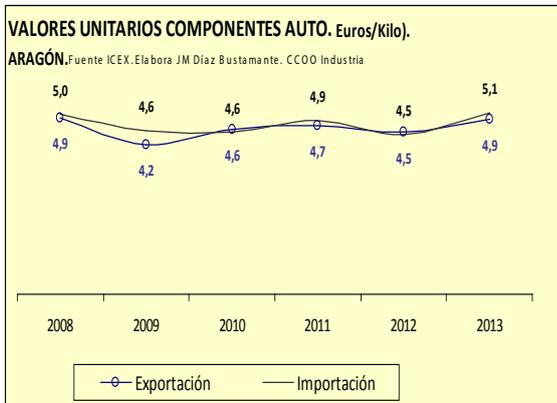
Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE

| | 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% |
| 2008-2013 | | -32,9% | | 11,0% | |

El impulso que parecía estar tomando el comercio exterior aragonés parece haber decaído en los últimos años, tanto en la exportación como la importación. Es posible que, en este



último caso, relacionado con la contención de la actividad en la General Motors.



■ En cuanto a las medidas a adoptar

Los objetivos intermedios y concretos que se fijan para la elaboración de políticas destinadas al sector deben tener como base la evolución de las magnitudes que hemos contemplado en el presente informe. Por tanto, han de materializarse en la recuperación del tejido industrial destruido, el crecimiento del empleo hasta alcanzar la cuota que se fije en función del empleo que se ha destruido, y, en cualquier caso, el mantenimiento del posicionamiento competitivo adquirido en la inserción en el comercio exterior, en el que se apuesta por la especialización en productos de mayor valor unitario que los importados, reflejo del mayor valor añadido que tienen nuestras exportaciones.

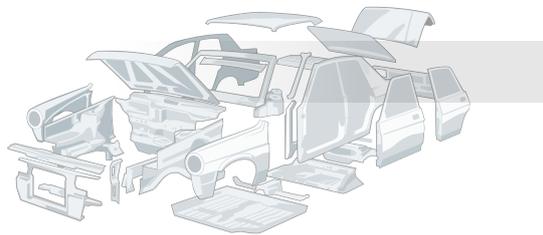
A raíz de la asignación de dos modelos a la planta Opel, el cluster automovilístico de Aragón ha mejorado notablemente las perspectivas que tiene sobre el sector y le ha llevado a diseñar ciertas medidas a medio plazo, entre las que anuncia un plan de formación para los trabajadores del sector automovilístico.

➔ CATALUÑA

A partir del DIRCE del INE, se estima que en Cataluña hay 287 empresas que se dedican a la fabricación de componentes y equipos para automoción⁴. Estas 287 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 1,3%.

La repercusión de la crisis desde su eclosión se ha saldado con la desaparición del 27% de este tejido industrial, en línea con lo que ha ocurrido en toda la industria manufacturera catalana; resultando la pérdida del equivalente a 106 empresas del sector.

⁴ 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.



EMPRESAS CON ASALARIADOS DE CATALUÑA

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

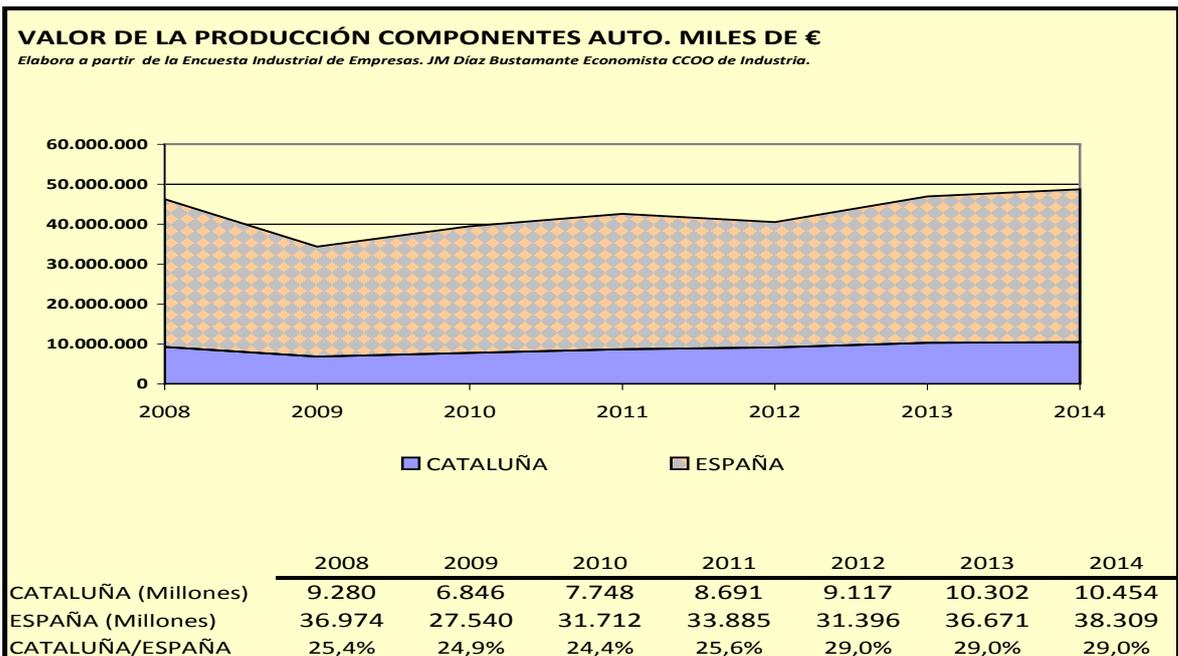
| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2008-2014 |
|--|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|-----------|
| SECTOR DE FABRICANTES DE COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN | 393 | 372 | 349 | 314 | 298 | 291 | 287 | -106 |
| CRECIMIENTO | | -5,3% | -6,2% | -10,0% | -5,1% | -2,3% | -1,4% | -27,0% |
| Total Manufacturera CATALUÑA | 32455 | 30954 | 28.511 | 26.437 | 25.133 | 24.381 | 23.357 | -9.098 |
| Crecimiento | | -4,6% | -7,9% | -7,3% | -4,9% | -3,0% | -4,2% | -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, ...

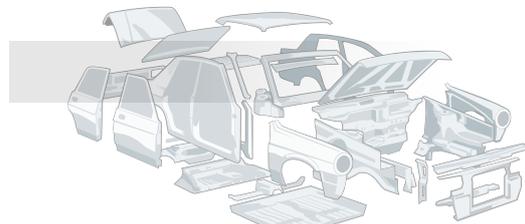
Producción

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 2014 con un valor de la producción de en torno a los 10.500 millones de euros, lo que supuso el 29% del total producto fabricado en España.

Con esta cifra se superó el valor de la producción del año 2008 en casi 1.200 millones, un 12,6%. Lo que parece dar señales de que el sector comienza a estabilizar su situación puesto que, aún descontando el efecto precios, el valor de la producción sigue estando por encima de la referenciada.

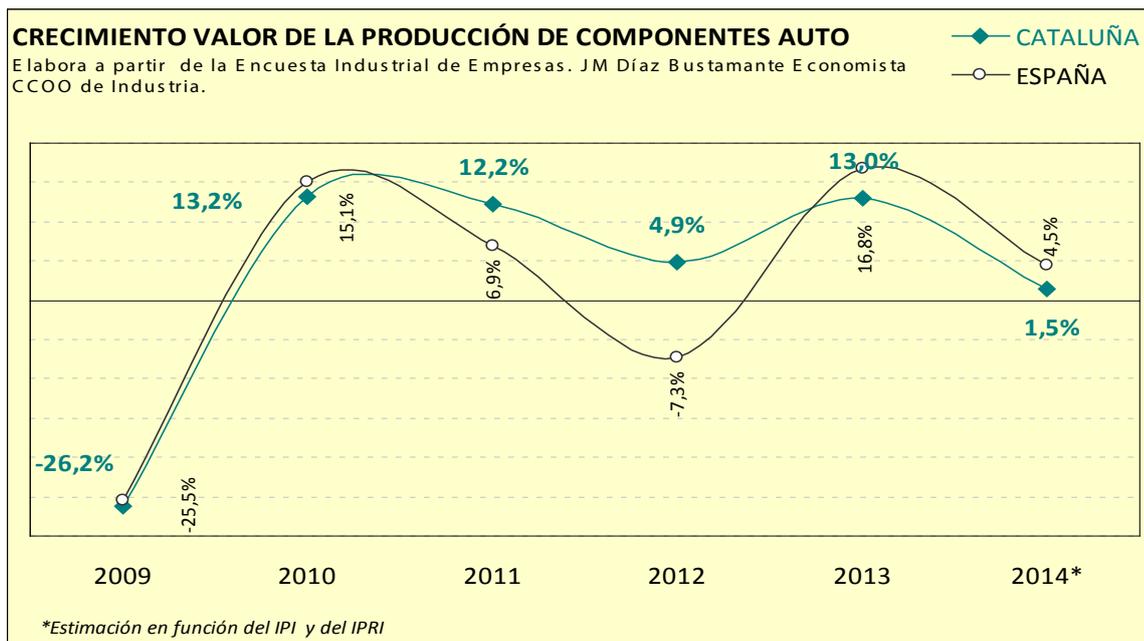


En la perspectiva interanual, si se confirma la cifra que estima para 2014, el incremento se acerca al 2%, respecto a 2013, verificando así la tendencia creciente que viene con-



firmando claramente en los últimos años, en consonancia con la recuperación de las producciones de Nissan y de SEAT.

En todo el período, el sector de componentes de auto de Cataluña ha presentado un mejor comportamiento que el sector en el conjunto español ya que -de no ser excesivamente sesgada la aproximación realizada- entre 2008 y 2014, la producción habría crecido el 12,7%, en tanto que en el caso español el crecimiento ha sido del 3,6%, pasando de casi 37.000 millones en 2009 a algo más de 38.000 millones.

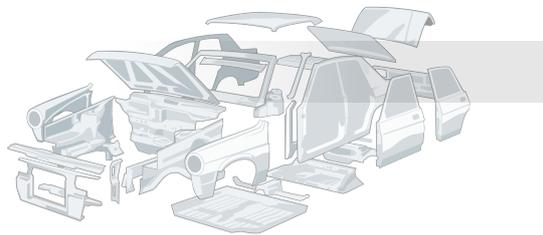


■ Empleo

En el segundo trimestre de 2014 trabajan en el sector de componentes de auto, en Cataluña, en torno a 43.000 personas, lo que supone el 28% del empleo del sector a nivel español. Por su parte, en el empleo industrial catalán supone el 8,4%, significativamente alta respecto a lo que presenta el sector en el resto del Estado, donde apenas llega al 7%.

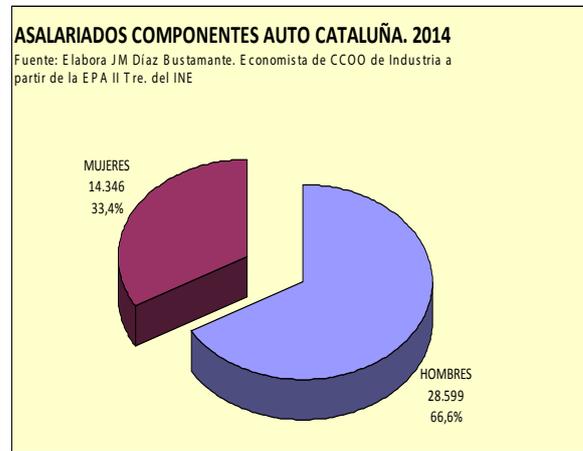
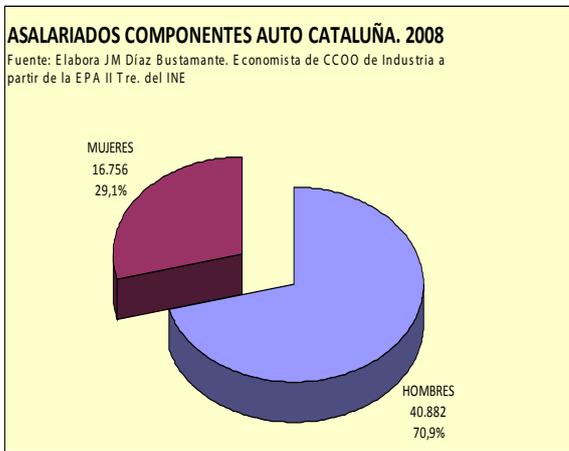
En cuanto a la evolución del empleo, lo que es significativo es que entre el segundo trimestre de 2008 y el mismo de 2014 se perdió el 25,5% del empleo, lo que significa, dada la evolución del valor de la producción, que medida en estos términos la productividad nominal aparente por empleado se habría incrementado hasta más de un 50% en este período de crisis, pasando cada trabajador y trabajadora catalana del sector a producir de 161.000 euros en 2008 a 243.000 en 2014.

Esos casi 14.700 asalariados y asalariadas que han salido del sector en Cataluña representan el 40% del empleo sectorial perdido en el conjunto español. Por otra parte, de los colectivos expulsados, 7.302 son temporales, lo que ha reducido la tasa de temporalidad desde el 22,3% de 2008 al 12,9% de 2014.



| 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> | | | |
| | 2008 | 2014 | 2008-2014 |
| ESPAÑA | 184.366 | 147.400 | -20,1% |
| CATALUÑA | 57.638 | 42.945 | -25,5% |
| TEMPORALES CATALUÑA | 12.847 | 5.545 | -56,8% |
| TASA DE TEMPORALIDAD | 22,3 | 12,9 | |

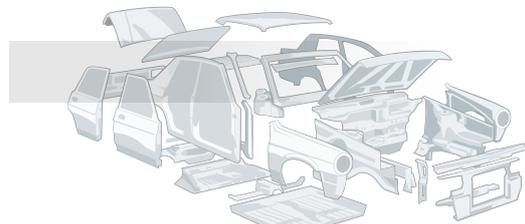
La representación de la mujer en el sector de componentes catalán ha pasado del 29% en 2008 al 33,4% en 2014, como consecuencia de que el empleo femenino ha caído con menor intensidad que el masculino.



Asimismo, el colectivo por edad más afectado ha sido el juvenil, puesto que ha desaparecido el 67% de los trabajadores menores de 35 años. En tanto que la pirámide de edad del sector tiende a ensancharse por los tramos de mayor edad.

| 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> | | | | |
| | 2008 | 2014 | 2008-2014 | |
| | | | Personas | % |
| Menor de 35 | 21.085 | 6.939 | -14.146 | -67,1% |
| De 35 a 44 | 17.924 | 16.376 | -1.548 | -8,6% |
| De 45 a 54 | 10.912 | 11.332 | 420 | 3,8% |
| De 55 o más | 7.717 | 8.298 | 581 | 7,5% |
| Total | 57.638 | 42.945 | -14.693 | -25,5% |

Por niveles de estudio, los más afectados han sido aquellos trabajadores que no habían superado el nivel de estudios primarios, seguidos del nivel que se constituía como modal (en el que se aglutinaba el mayor porcentaje en 2008), que era el de la segunda etapa de secundaria. En tanto que los colectivos que aportan mayor nivel formativo han incrementado su número.



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

| | | | 2008-2014 | |
|---------------------|---------------|---------------|----------------|---------------|
| | 2008 | 2014 | Personas | % |
| Hasta primarios | 9.860 | 2.239 | -7.621 | -77,3% |
| Secundaria 1ª Etapa | 16.774 | 16.379 | -395 | -2,4% |
| Secundaria 2ª Etapa | 18.225 | 10.739 | -7.486 | -41,1% |
| FP Grado superior | 7.774 | 7.989 | 215 | 2,8% |
| Universitarios | 5.005 | 5.599 | 594 | 11,9% |
| Total | 57.638 | 42.945 | -14.693 | -25,5% |

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 2013 por 2.950 millones de euros, lo que supone un 21% del total español.

Sin embargo, la evolución temporal ha mostrado una tendencia a la reducción de las exportaciones catalanas, lo que ha hecho que pierdan peso en el conjunto español, que tiende a crecer en el período 2008-2013.

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. Así, en España partíamos en 2008 de 16.900 millones de importación (de los que el 20,5% era de Cataluña, 3.500 millones). En 2013 a nivel español se importó 18.600 millones, de los que 3.900 se demandaron desde Cataluña (el 20,8%).

EXPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros

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

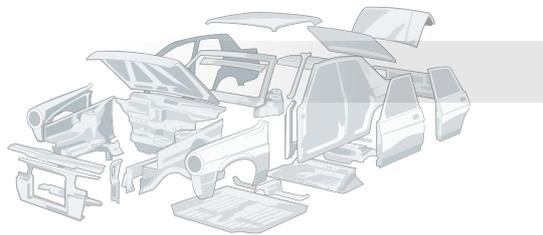
| | CATALUÑA | | ESPAÑA | | CAT / ESPAÑA EN PORC. |
|------------------|-----------|--------------|------------|-------------|--------------------------|
| | CANTIDAD | CRECIMIENTO | CANTIDAD | CRECIMIENTO | |
| 2008 | 3.070.504 | | 13.293.849 | | 23,1% |
| 2009 | 2.393.463 | -22,0% | 10.483.402 | -21,1% | 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% |
| 2008-2013 | | -3,5% | | 3,3% | |

IMPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros

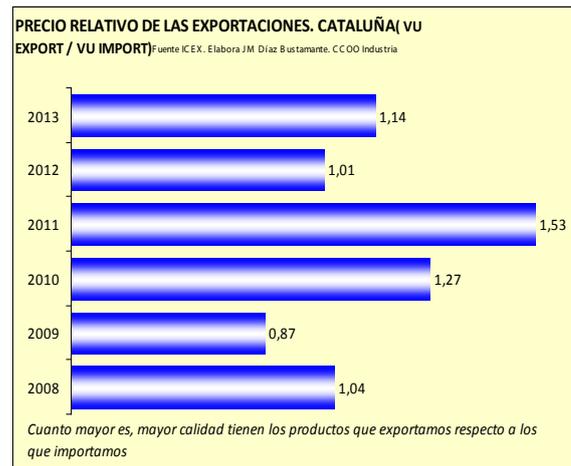
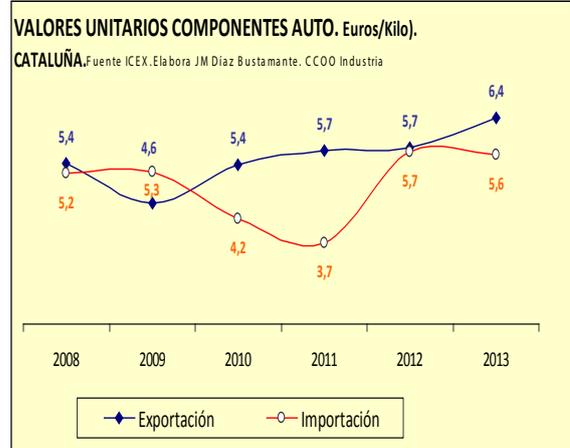
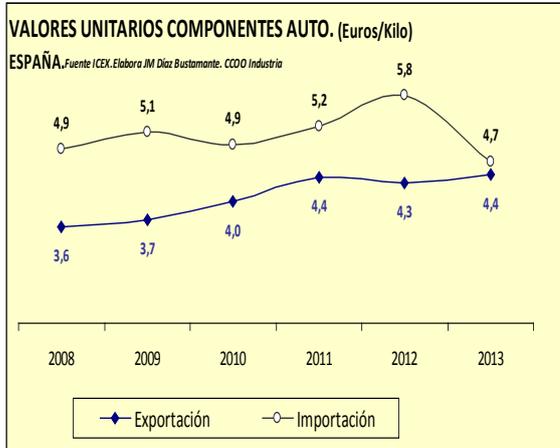
Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE

| | 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% |
| 2008-2013 | | 11,7% | | 11,0% | |

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



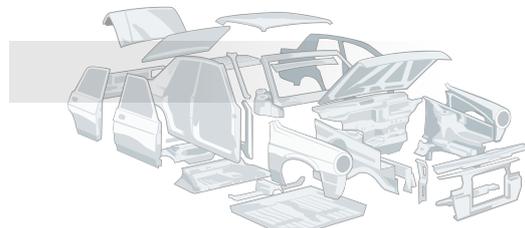
franjas de competitividad del producto catalán por su alto valor añadido, tendencia que también corroboran los datos provisionales correspondientes a 2014.



■ En cuanto a las medidas a adoptar

Los objetivos intermedios y concretos que se fijan para la elaboración de políticas destinadas al sector deben tener como base la evolución de las magnitudes que se han contemplado en el presente informe. Por tanto, han de materializarse en la recuperación del tejido industrial destruido, el crecimiento del empleo hasta alcanzar la cuota que se fije en función del empleo que se ha destruido, y, en cualquier caso, el mantenimiento del posicionamiento competitivo adquirido en la inserción en el comercio exterior, en el que se apuesta por la especialización en productos de mayor valor unitario que los importados, reflejo del mayor valor añadido que tienen nuestras exportaciones.

Por su parte, el cluster automovilístico catalán se muestra muy activo en la organización de jornadas de todo tipo, sobre todo, en lo concerniente a desarrollos tecnológicos y análisis organizacional. Asimismo, también hace llamamientos a las posibilidades de negocio de las empresas catalanas en nuevas localizaciones internacionales, como en el caso de Kazakhstan.



→ COMUNIDAD VALENCIANA

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 la Comunidad Valenciana se ubican 94 empresas del sector, lo que supone el 1,7% del conjunto del tejido industrial Valenciano. En el ámbito estatal, estas 94 empresas representan el 8,8% del tejido sectorial español.

Entre 2008 y 2014 han desaparecido 27 empresas del sector valenciano, lo que ha significado una destrucción de tejido del 22,3%. Aún siendo una circunstancia grave, hay que señalar que ha resistido mejor que el conjunto de la Industria valenciana, en la que desapareció el 34,5% de las empresas.

| EMPRESAS CON ASALARIADOS DE COMUNIDAD VALENCIANA | | | | | | | | |
|---|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-----------|
| <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 | 2008-2014 |
| SECTOR DE FABRICANTES DE COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN | 121 | 112 | 106 | 98 | 99 | 94 | 94 | -27 |
| CRECIMIENTO | | -7,4% | -5,4% | -7,5% | 1,0% | -5,1% | 0,0% | -22,3% |
| Total Industrias Manufactureras | 8.412 | 7.957 | 7.046 | 6.470 | 6.047 | 5.850 | 5.506 | -2.906 |
| Crecimiento | | -5,4% | -11,4% | -8,2% | -6,5% | -3,3% | -5,9% | -34,5% |

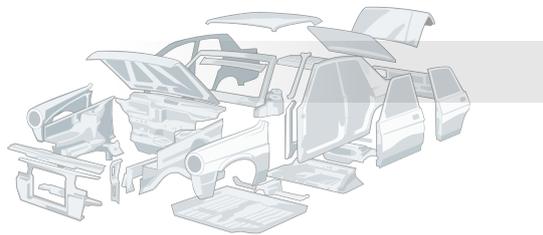
Por tamaño, en el tejido destacan centros de trabajo como los de Johnson Controls, Tenneco, Faurecia, Lear, Gestamp, Benteler, ...

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, Matrival, Matrices Alcántara, Benteler, TMD Friction, Tenneco, etc.

■ Producción

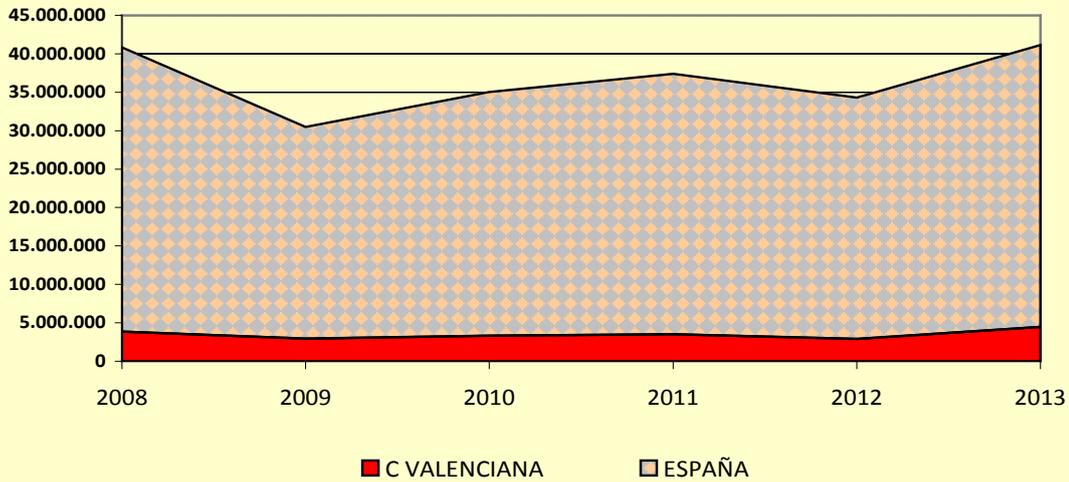
A partir de la EIE, el IPRI y el IPI del INE, se estima que la producción del sector alcanzó los 4.600 millones de euros en la Comunidad Valenciana. Esta cifra supone un crecimiento del 3,7% respecto a 2013 y casi eleva en 1.000 millones la cifra obtenida en 2008, dejando atrás el año 2012, en el que el frenazo en la producción de diferentes factorías de automóviles se saldó con una caída muy importante de la actividad en el sector de componentes valenciano.

En 2014, el sector valenciano vino a aportar el 12% de la producción total a nivel estatal. En el período contemplado, 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.



VALOR DE LA PRODUCCIÓN COMPONENTES AUTO. MILES DE €

Elabora a partir de la Encuesta Industrial de Empresas. JM Díaz Bustamante Economista CCOO de Industria.



| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014* |
|-----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| C VALENCIÀ (Millones) | 3.871 | 2.960 | 3.317 | 3.496 | 2.914 | 4.477 | 4.644 |
| ESPAÑA (Millones) | 36.974 | 27.540 | 31.712 | 33.885 | 31.396 | 36.671 | 38.873 |
| C VALENCIÀ/ESPAÑA | 10,5% | 10,7% | 10,5% | 10,3% | 9,3% | 12,2% | 11,9% |

CRECIMIENTO VALOR DE LA PRODUCCIÓN DE COMPONENTES AUTO

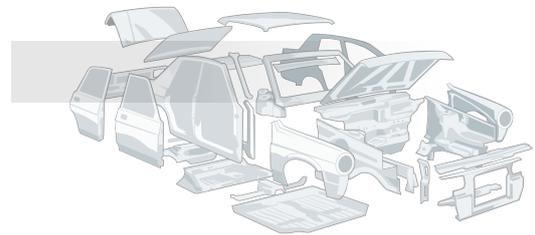
Elabora a partir de la Encuesta Industrial de Empresas. JM Díaz Bustamante Economista CCOO de Industria.



*Estimación en función del IPI para España

Empleo

En el segundo trimestre de 2014, casi el 10% 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 14.300 personas contratada 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. De hecho, en Valencia se perdió el 14,8% del empleo sectorial (casi 2.500 empleos), en tanto que en el estado la pérdida fue del 20% (37.000).

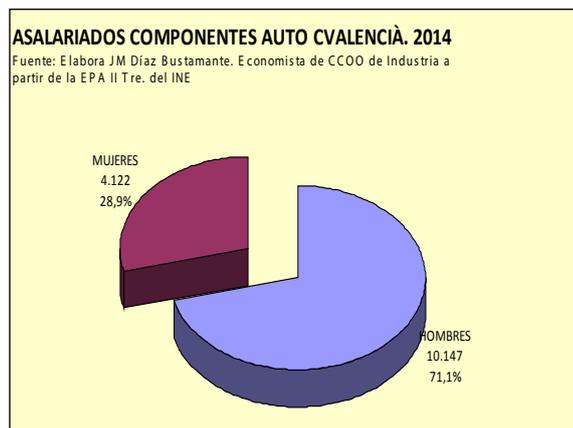
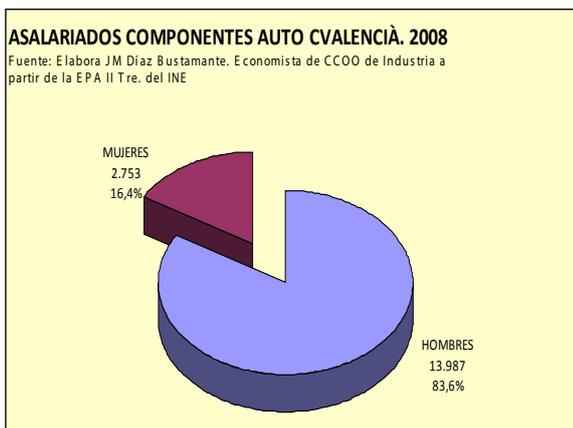
Esas personas expulsadas del sector en Valencia representan el 6,7% del total expulsado en España.

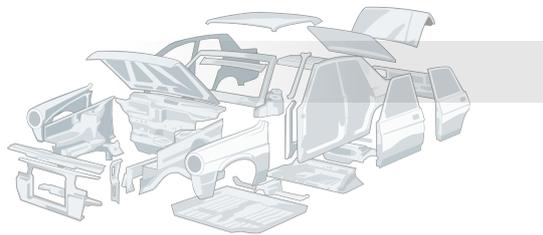
En el conjunto del empleo industrial valenciano, el empleo sectorial supone un 5,3% del mismo y también ha tenido una mejor evolución en el período contemplado, ya que la Industria valenciana ha perdido el 31% de su empleo.

| 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> | | | |
| | 2008 | 2014 | 2008-2014 |
| ESPAÑA | 184.366 | 147.400 | -20,1% |
| COMUN. VALENCIANA | 16.740 | 14.269 | -14,8% |
| TEMPORALES C.VALENCIANA | 4.848 | 3.441 | -29,0% |
| TASA DE TEMPORALIDAD | 29,0 | 24,1 | |

Como hemos tenido oportunidad de verificar en otras comunidades, el ajuste que ha experimentado el empleo sectorial se ha cebado particularmente entre el empleo temporal, lo que ha reducido el porcentaje que representa en el total, desde un 29% a un 24%, sin embargo, hay que destacar que esta temporalidad resulta bastante más alta que en el conjunto estatal y que en la mayoría del resto de comunidades.

Por su parte, el empleo femenino representa un porcentaje similar a la del conjunto del sector en el ámbito estatal. Las mujeres que trabajan en el sector valenciano suponen el 29% del mismo (en 2008 eran el 16,4%), lo que es un avance, puesto que ha crecido casi un 50% desde 2008, al contrario que el masculino que se ha visto reducido.





Por edades, el colectivo que se ha visto más afectado es el constituido por personas jóvenes (menos de 35 años), que han cargado casi con la totalidad de la destrucción de empleo, perdiendo este colectivo, en el período contemplado, el 41% de su volumen, lo que ha resultado en el envejecimiento de la población laboral del sector.

| 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> | | | | |
| | 2008 | 2014 | 2008-2014 | |
| | | | Personas | % |
| Menor de 35 | 6.210 | 3.667 | -2.543 | -41,0% |
| De 35 a 44 | 5.520 | 5.775 | 255 | 4,6% |
| De 45 a 54 | 2.694 | 2.793 | 99 | 3,7% |
| De 55 o más | 2.317 | 2.034 | -283 | -12,2% |
| Total | 16.741 | 14.269 | -2.472 | -14,8% |

Por niveles de estudio aportados por el trabajador, el colectivo más afectado es el que solo tiene hasta primarios, puesto que han desaparecido el 72% de los mismos. Le han seguido los trabajadores con la segunda etapa de secundaria, de los que han salido el 61% y también salieron trabajadores con estudios universitarios. En tanto que el colectivo de primera etapa de secundaria es el que ha crecido de forma significativa, hasta casi duplicarse, es posible que sean trabajadores que están ubicados en tareas muy relacionadas directamente con la ejecución de los procesos productivos de las empresas del sector.

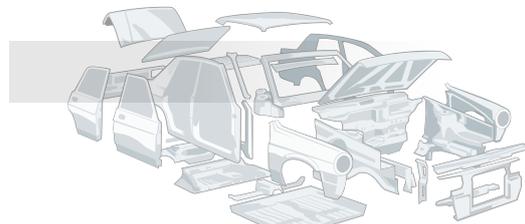
| ASALARIADOS COMPONENTES AUTO C VALENCIANASEGÚN ESTUDIOS | | | | |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</i> | | | | |
| | 2008 | 2014 | 2008-2014 | |
| | | | Personas | % |
| Hasta primarios | 3.277 | 910 | -2.367 | -72,2% |
| Secundaria 1ª Etapa | 3.907 | 6.576 | 2.669 | 68,3% |
| Secundaria 2ª Etapa | 4.330 | 1.662 | -2.668 | -61,6% |
| FP Grado superior | 2.642 | 3.084 | 442 | 16,7% |
| Universitarios | 2.586 | 2.038 | -548 | -21,2% |
| Total | 16.742 | 14.270 | -2.472 | -14,8% |

■ 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 2013 por 946 millones, lo que significa un 7% del total español.

Por su parte, la evolución temporal de las exportaciones parece haber llevado a buen puerto los esfuerzos del sector de cara a abundar en la internacionalización del mismo, puesto que no han dejado de crecer desde 2010, superando a partir de 2012 la cifra alcanzada en 2008.

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 aún mayor de las importaciones, lo que provoca un incremento muy signifi-

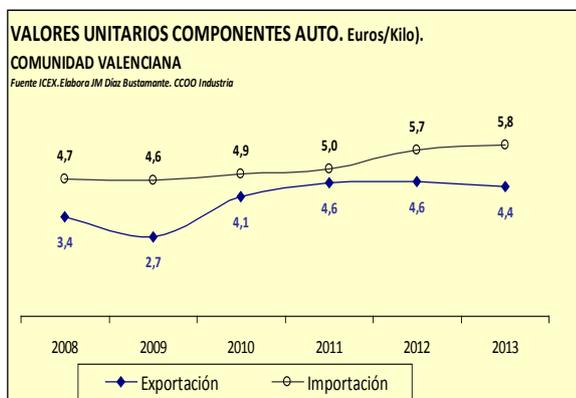


cativo del déficit comercial del sector valenciano, en el que la factura de la importación es más de un 50% superior a la de la exportación.

| EXPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros | | | | | |
|---|--------------|-------------|------------|-------------|------------------------|
| <small>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</small> | | | | | |
| | 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% |
| 2008-2013 | | 6,0% | | 3,3% | |

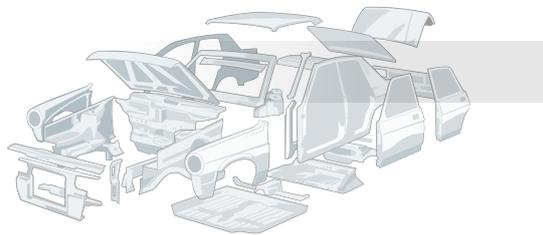
| IMPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros | | | | | |
|---|--------------|-------------|------------|-------------|------------------------|
| <small>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</small> | | | | | |
| | C VALENCIANA | | 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% |
| 2008-2013 | | 54,6% | | 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. Esta tendencia de la erosión del precio relativo de las exportaciones respecto a las importaciones se confirma también en los datos provisionales correspondientes a 2014, en los que se comprueba que el valor unitario de la exportación es de 4,7, frente a 6,1 que alcanza el de la importación. Ello obliga a estar vigilante con la finalidad de poder establecer si la competitividad internacional que está mostrando el sector valenciano es o no sostenible.



■ En cuanto a las medidas a adoptar

Los objetivos intermedios y concretos que se fijen para la elaboración de políticas destinadas al sector deben tener como base la evolución de las magnitudes que se contemplan



en el presente informe. Por tanto, han de materializarse en la recuperación del tejido industrial destruido, el crecimiento del empleo hasta alcanzar la cuota que se fije en función del empleo que se ha destruido, así como la mejora de la calidad del mismo mediante la sustitución de empleo temporal por indefinido.

En el ámbito del comercio exterior, el posicionamiento en nichos de mercado de mayor valor añadido, transformando el posicionamiento competitivo adquirido en la inserción comercial en una combinación en la que pese más el negocio de margen que el de volumen, apostando por la especialización en productos de mayor valor unitario.

Además, como posibles vías de acrecentamiento productivo, habría que analizar la causa de la importación y establecer qué posibilidades se tendrían de sustituir determinadas familias de productos importados por productos fabricados en la Comunidad Valenciana.

Por su parte, también sería positivo realizar una campaña de apertura del cluster automovilístico valenciano a los agentes sociales, como medio de participación y seguimiento en la construcción de políticas empresariales de amplia repercusión en el empleo del sector. Este cluster valenciano se ha denominado "AVIA" (Asociación Valenciana de Industria de la Automoción), que incluso tiene establecido un plan estratégico sectorial que ha finalizado en 2014, de momento, los sindicatos no tienen conocimiento del mismo.

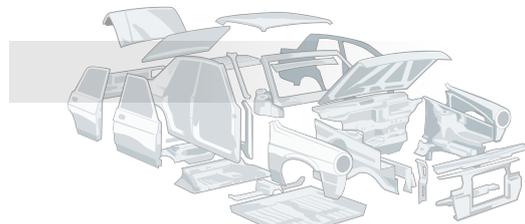
➔ CASTILLA Y LEÓN

Según el DIRCE del INE, se dedican al sector de componentes de automoción un total de 57 empresas ubicadas en Castilla y León, lo que supone casi el 6% del tejido sectorial español y apenas el 1% del conjunto del tejido industrial de dicha comunidad.

| EMPRESAS CON ASALARIADOS DE CASTILLA Y LEÓN | | | | | | | | |
|---|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------|
| <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 | 70 | 68 | 66 | 62 | 60 | 57 | 57 | -13 |
| CRECIMIENTO | | -2,9% | -2,9% | -6,1% | -3,2% | -5,0% | 0,0% | -18,6% |
| Total Industrias Manufactureras | 10.211 | 9.973 | 9.360 | 8.727 | 8.416 | 8.200 | 7.746 | -2.465 |
| Crecimiento | | -2,3% | -6,1% | -6,8% | -3,6% | -2,6% | -5,5% | -24,1% |

Entre 2008 y 2014 han desaparecido 13 empresas de este sector, lo que ha significado una destrucción de tejido del 18,6%. Aún siendo una circunstancia grave, hay que señalar que ha resistido mejor que el conjunto de la Industria castellano leonesa, en la que desapareció el 24% de las empresas.

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



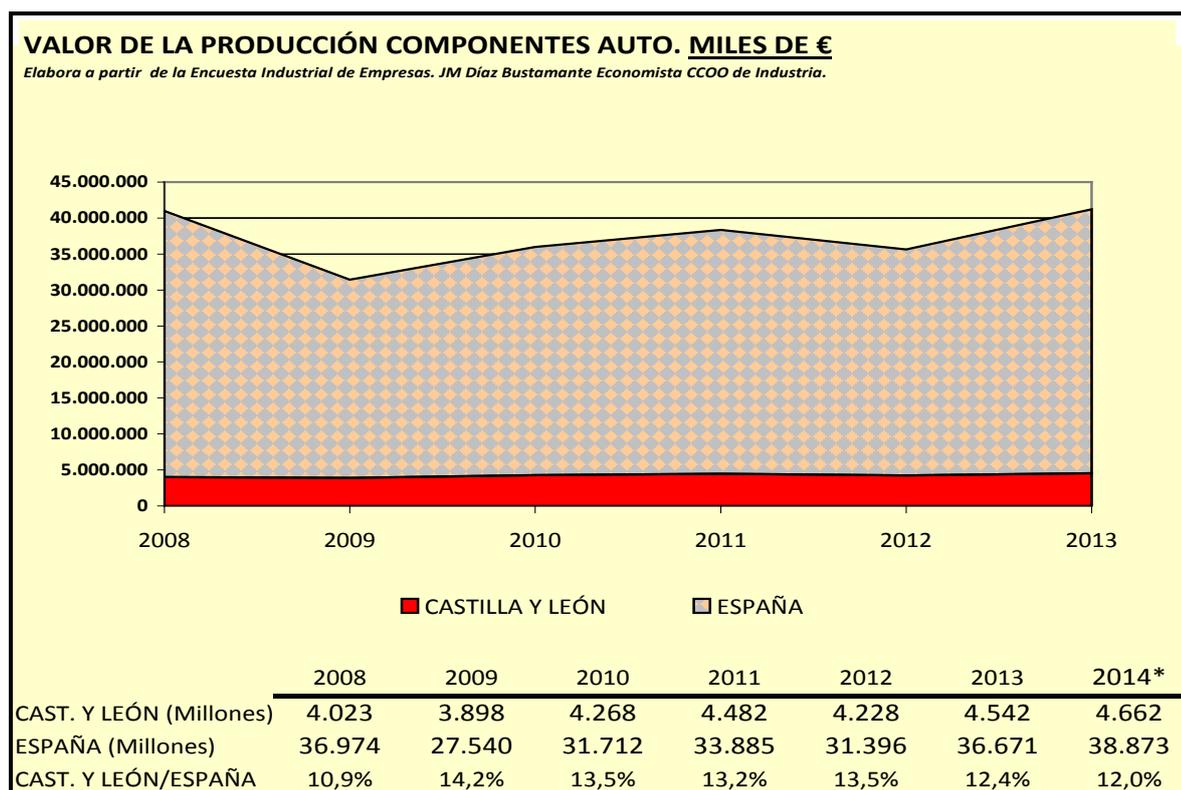
Bajo el acrónimo FaCyL se organiza el clúster de empresas automovilísticas de Castilla y León, contando en la actualidad con 42 miembros asociados, entre ellos Nissan Iveco y Renault como fabricantes de automóvil y Gestamp, Antolín, Faurecia, Ficosa y Benteler entre otros fabricantes de componentes.

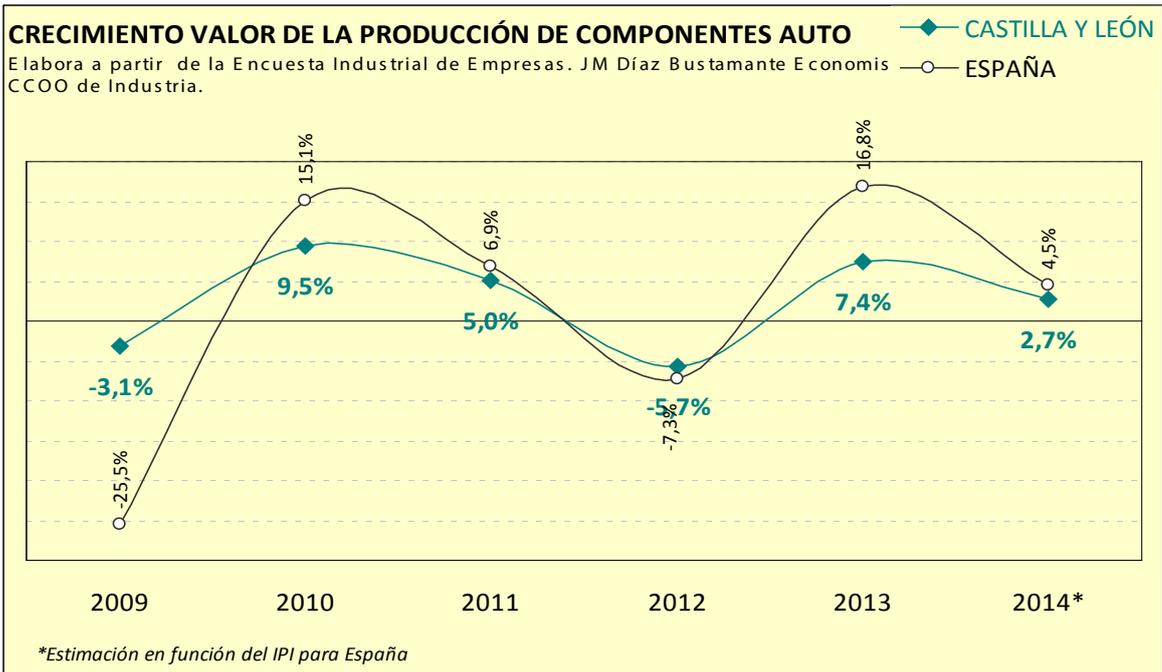
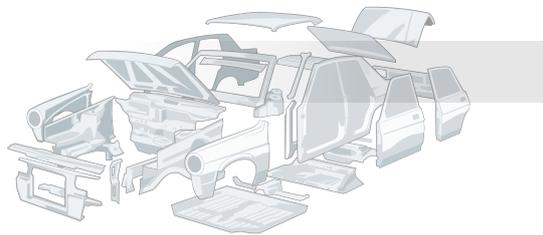
Cuenta con un plan estratégico de desarrollo del sector para el período 2013-2016, en el que se establecen diferentes ejes de actuación a partir de los cuales se han constituido más de una decena de grupos de trabajo.

■ Producción

A partir de la EIE, el IPRI y el IPI del INE, SE estima que la producción del sector superó los 4.600 millones de euros en Castilla y León, aportando así el 12,2% de toda la producción estatal.

Esta producción supone crecimiento de cerca del 3% respecto a 2013 y eleva en algo más de 600 millones la cifra obtenida en 2008.





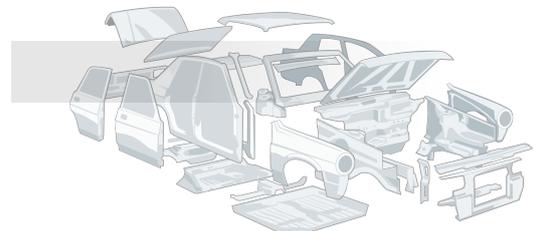
En el período contemplado, el sector de componentes de auto castellano leonés presenta mayor estabilidad que el sector en el conjunto español. Probablemente acontezca como consecuencia de la presencia de tres fábricas de automoción en la comunidad, además de una interlocución muy fluida de todos los 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 el segundo trimestre de 2014 trabajaban en el sector de componentes de automoción de Castilla y León 12.618 personas, el 8,6% 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 la pérdida de empleo del mismo es significativamente menos acusada que en el conjunto del estado: el 17% frente al 20%.

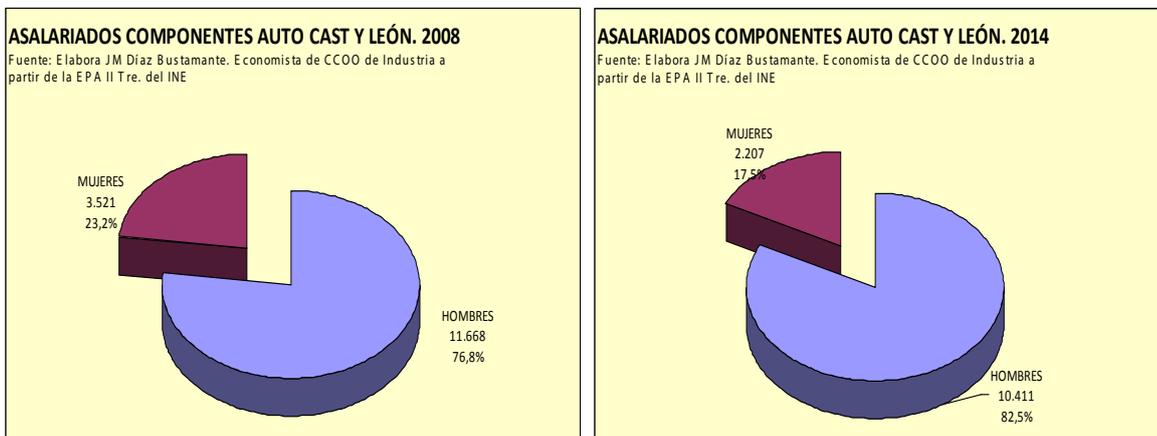
| EVOLUCIÓN ASALARIADOS COMPONENTES AUTO | | | |
|--|---------|---------|-----------|
| Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE | | | |
| | 2008 | 2014 | 2008-2014 |
| ESPAÑA | 184.366 | 147.400 | -20,1% |
| CASTILLA Y LEON | 15.189 | 12.618 | -16,9% |
| TEMPORALES CASTILLA Y LEON | 3.657 | 2.492 | -31,9% |
| TASA DE TEMPORALIDAD | 24,1 | 19,7 | |



El número de trabajadores y trabajadoras expulsadas del sector castellano leonés viene a sumar en torno a los 2.571, lo que significa el 7% del total perdido en el sector a nivel estatal.

El ajuste en términos proporcionales ha tenido mayores consecuencias sobre el empleo temporal, que cayó casi un 32%. Si bien, en la pérdida de empleo total del sector supuso el 45% de los empleos extinguidos.

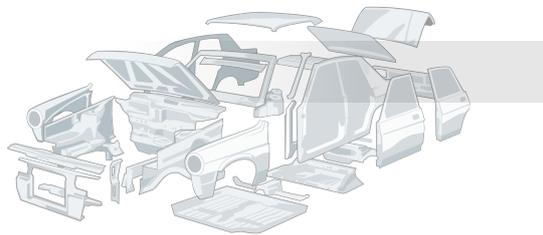
En cuanto a la distribución por géneros, el empleo femenino ha sido el gran perjudicado de la reestructuración que se ha vivido en el sector castellano leonés, hasta el extremo de que son mujeres el 51% de las personas que han salido de la actividad. Lo que ha reducido la presencia del 23% al 17,5%, porcentaje por debajo del que se observa en el ámbito estatal y también por debajo del observable entre el empleo industrial de la comunidad, en el que alcanzan el 20%.



En cuanto a la edad, el colectivo que ha pagado los ajustes ha sido el de jóvenes, al que corresponde la totalidad de la reducción de empleo, ya que han desaparecido el 51% de los mismos. Sin embargo, el resto de grupos de edad se ha incrementado, lo que corrobora cierto envejecimiento de la plantilla del sector en la comunidad.

| ASALARIADOS COMPONENTES AUTO CASTILLA Y LEÓN SEGÚN EDAD | | | | |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE | | | | |
| | 2008 | 2014 | 2008-2014 | |
| | | | Personas | % |
| Menor de 35 | 7.105 | 3.471 | -3.634 | -51,1% |
| De 35 a 44 | 3.984 | 4.211 | 227 | 5,7% |
| De 45 a 54 | 2.473 | 3.223 | 750 | 30,3% |
| De 55 o más | 1.627 | 1.713 | 86 | 5,3% |
| Total | 15.189 | 12.618 | -2.571 | -16,9% |

Por niveles de estudio aportados, el colectivo más afectado es el que solo tiene hasta los primarios, puesto que han desaparecido el 77% de los mismos. Le han seguido las personas con FP de grado superior, tanto en incidencia sobre el total como en porcentaje de reducción, de los que han salido casi el 36%. Por el contrario, el colectivo de universitarios y el de personas con primera etapa de secundaria han crecido.



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

| | 2008 | 2014 | 2008-2014 | |
|---------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | | | Personas | % |
| Hasta primarios | 2.421 | 548 | -1.873 | -77,4% |
| Secundaria 1ª Etapa | 2.607 | 3.614 | 1.007 | 38,6% |
| Secundaria 2ª Etapa | 3.144 | 2.341 | -803 | -25,5% |
| FP Grado superior | 4.087 | 2.625 | -1.462 | -35,8% |
| Universitarios | 2.929 | 3.490 | 561 | 19,2% |
| Total | 15.188 | 12.618 | -2.570 | -16,9% |

Comercio exterior

Según el ICEX, en 2013, el sector de componentes de Castilla y León facturó el 10% de las exportaciones sectoriales emitidas desde España. En concreto, el importe de dichas exportaciones ascendió a 1.346 millones, lo que significa un crecimiento del 3,9% respecto a 2012. Los últimos datos provisionales para 2014 nos arrojan un incremento del 7,7%, lo que confirma la senda creciente que viene mostrando esta variable desde 2010.

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 de la EPA II Tre. del INE

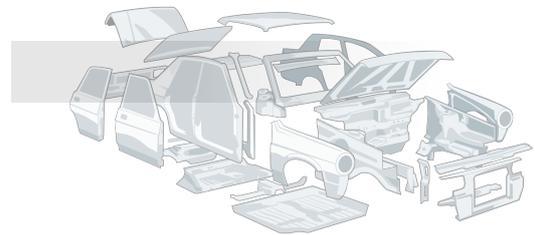
| | CAST Y LEÓN | | ESPAÑA | | CYL/ ESPAÑA EN PORC. |
|------------------|-------------|--------------|------------|-------------|-------------------------|
| | CANTIDAD | CRECIMIENTO | CANTIDAD | CRECIMIENTO | |
| 2008 | 1.141.236 | | 13.293.849 | | 8,6% |
| 2009 | 833.278 | -27,0% | 10.483.402 | -21,1% | 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% |
| 2008-2013 | | 18,0% | | 3,3% | |

IMPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros

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

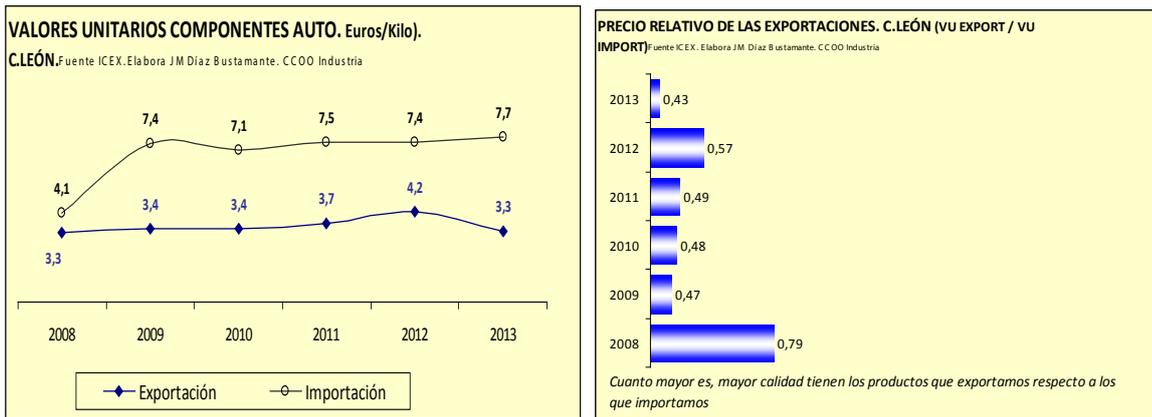
| | CAST Y LEÓN | | ESPAÑA | | CYL/ ESPAÑA EN PORC. |
|------------------|-------------|---------------|------------|--------------|-------------------------|
| | CANTIDAD | CRECIMIENTO | CANTIDAD | CRECIMIENTO | |
| 2008 | 2.003.177 | | 16.949.232 | | 11,8% |
| 2009 | 2.107.879 | 5,2% | 13.716.114 | -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% |
| 2008-2013 | | 114,1% | | 11,0% | |

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 componen-



tes de automoción deficitario que no deja de crecer cada año.

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, 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.



■ En cuanto a las medidas a adoptar

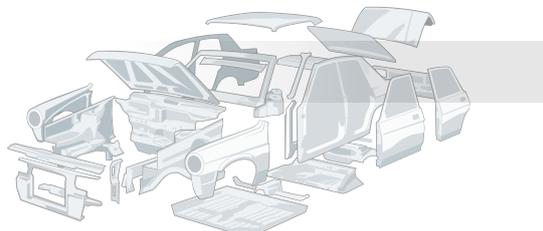
Los objetivos en la elaboración de políticas destinadas al sector deben materializarse en la recuperación del tejido industrial destruido, el crecimiento del empleo hasta alcanzar la cuota que se fije en función del empleo que se ha destruido, la incorporación de fuerza de trabajo joven y femenina al sector, así como la mejora de la calidad del empleo mediante la sustitución de empleo temporal por indefinido.

En el ámbito del comercio exterior, habría que contemplar las posibilidades de sustituir importaciones por producción interior, así como ir incrementando el valor incorporado el posicionamiento en nichos de mercado de mayor valor añadido.

Por su parte, la experiencia positiva que ha supuesto la interlocución en el observatorio sectorial, es extrapolable al cluster automovilístico, donde no cabe la menor duda de que hay espacios óptimos para la interlocución y la colaboración de todos los agentes del sector, comenzando por los grupos de trabajo establecidos desde los ejes.

➔ 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 71 empresas del sector, lo que supone el 6,7% del conjunto del tejido sectorial ubicado en España. Asimismo, representa el 6% de todo el tejido industrial navarro.



Entre 2008 y 2014 la Industria de componentes de Navarra ha permanecido muy estable, puesto que han desaparecido tan solo dos empresas, lo que ha significado una destrucción de tejido del 2,7%. Se verifica así que el sector ha resistido la crisis en mucha mejor condición que el sector industrial navarro, del que desaparecieron casi el 13% de las empresas.

| 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 | 2008-2014 |
| SECTOR DE FABRICANTES DE COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN | 73 | 78 | 78 | 74 | 68 | 68 | 71 | -2 |
| CRECIMIENTO | | 6,8% | 0,0% | -5,1% | -8,1% | 0,0% | 4,4% | -2,7% |
| Total Industrias Manufactureras | 1.357 | 1.371 | 1.308 | 1.252 | 1.257 | 1.232 | 1.185 | -172 |
| Crecimiento | | 1,0% | -4,6% | -4,3% | 0,4% | -2,0% | -3,8% | -12,7% |

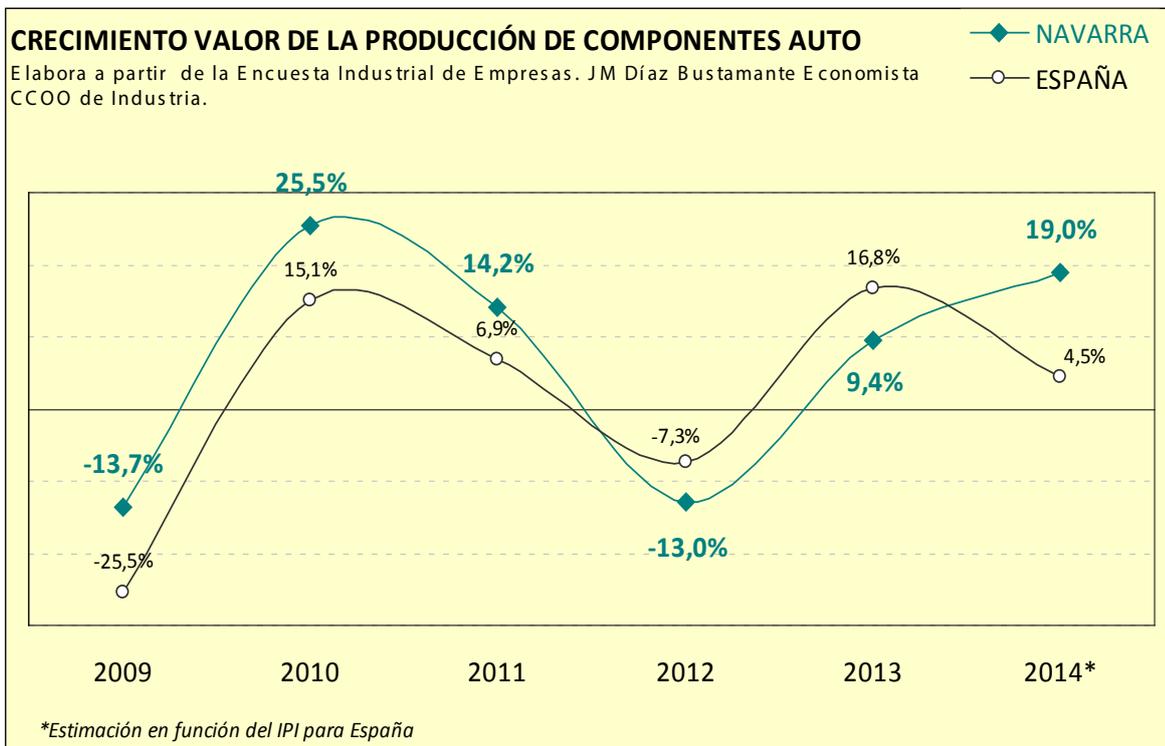
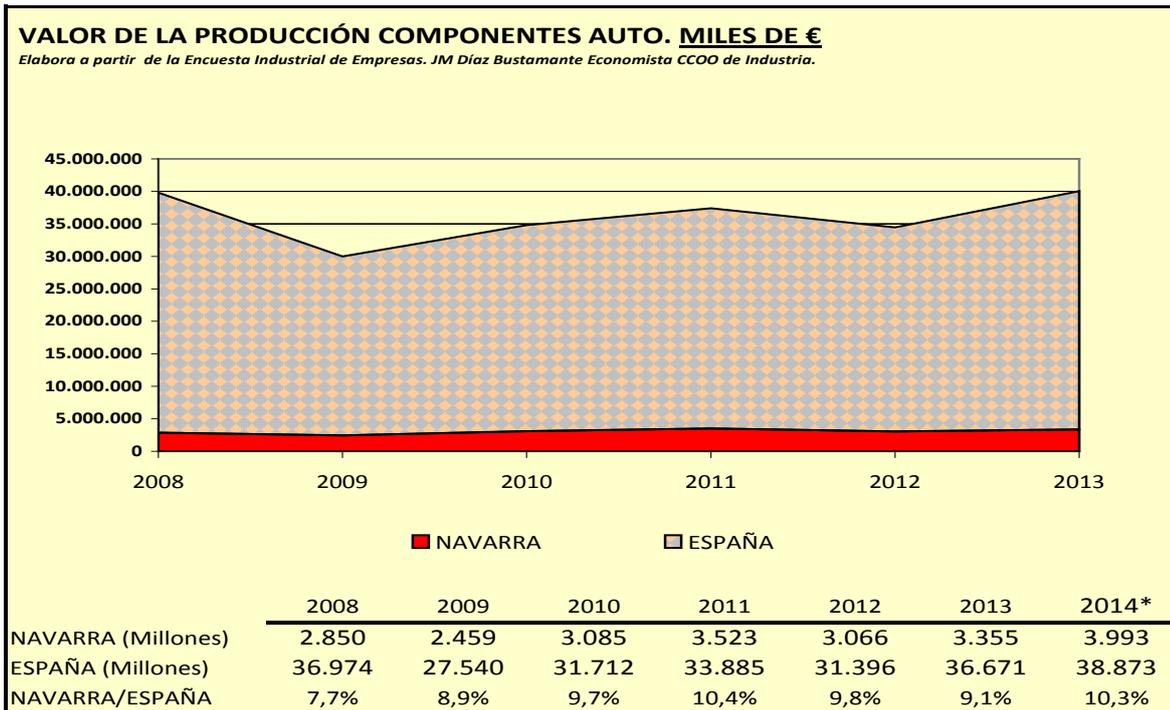
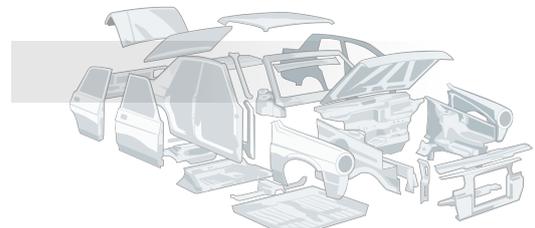
Por tamaño, en el tejido destacan centros de trabajo como los de Dana, Faurecia, Gestamp, TRW, ect.

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 clúster.

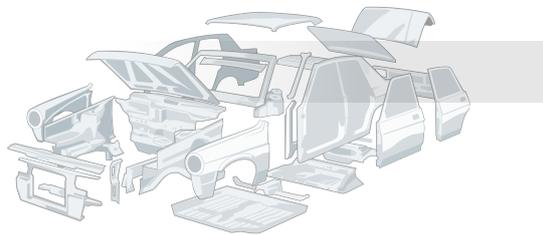
■ Producción

A partir de la EIE, el IPRI y el IPI del INE, se estima que la producción del sector alcanzó prácticamente los 4.000 millones de euros en Navarra. Esta cifra supone un crecimiento significativo, cercano al 20% respecto a 2013, año en el que casi eleva en 1.100 millones la cifra obtenida en 2008, dejando atrás el año 2012 en el que se vio sometida a una fuerte reducción (13%), como consecuencia de la repercusión en el sector de la caída de la producción de la planta de Volkswagen, que redujo su producción de los 353.000 vehículos de 2011 a los 287.000 en dicho año.

En 2014, el sector de componentes de automoción navarro aportó en torno al 10% de toda la producción española y en la Industria navarra su peso se acerca al 20% de la producción industrial.



En el período contemplado, el sector de componentes de auto de Navarra ha presentado un comportamiento con mayor variabilidad que el sector en el conjunto español, probablemente acontezca como consecuencia de una demanda muy sensible al único productor de automoción instalado en la comunidad.



■ Empleo

En 2014, el 5,6% del empleo del sector de componentes de España se ubica en Navarra, resultando en torno a las 8.300 personas. Lo que, dada la evolución que ha seguido la producción, arroja un incremento de la productividad nominal aparente de cada empleado del 52%, al pasar de producir 316.000 euros al año a 482.000.

En cuanto a la evolución del empleo, es muy significativo que, pese a la caída de actividad que sufrió el sector en 2012, el sector navarro de componentes de automoción ha tenido una mejor evolución que el ámbito estatal ya que en Navarra se ha perdido el 8%, frente al 20% que pierde el conjunto español.

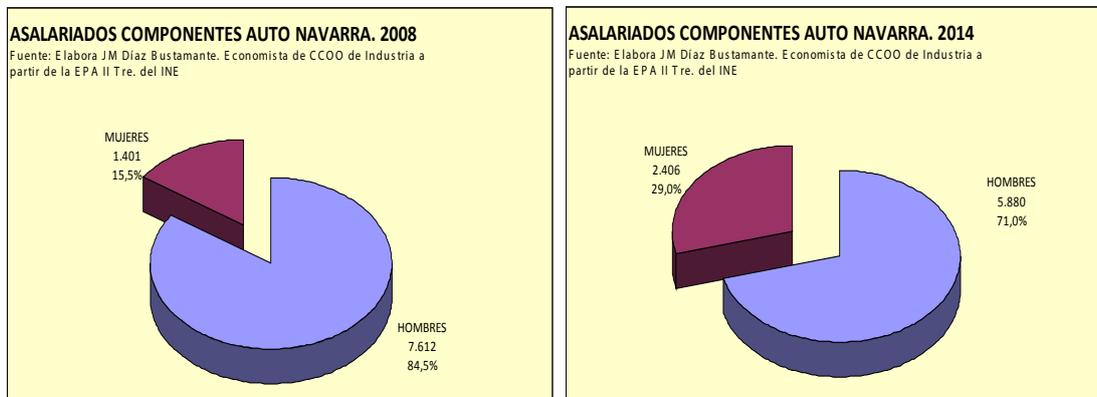
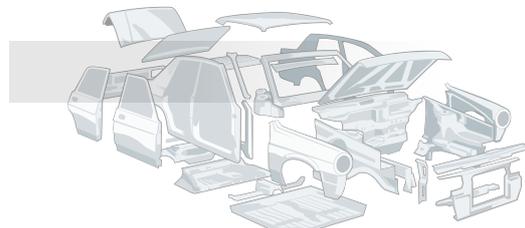
Esas personas expulsadas del sector en Navarra, representan el 6,7% del total expulsado en España.

En el conjunto del empleo industrial navarro, el empleo sectorial supone un 14% del mismo y también ha tenido una mejor evolución en el período contemplado, ya que la industria navarra ha perdido el 19% de su empleo.

| 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> | | | |
| | 2008 | 2014 | 2008-2014 |
| ESPAÑA | 184.366 | 147.400 | -20,1% |
| NAVARRA | 9.013 | 8.286 | -8,1% |
| TEMPORALES NAVARRA | 2.034 | 1.848 | -9,1% |
| TASA DE TEMPORALIDAD | 22,6 | 22,3 | |

Sin embargo, al contrario de lo que se ha verificado en otras comunidades, el ajuste que ha experimentado el empleo sectorial se ha cebado prácticamente de forma equitativa entre el empleo temporal y el indefinido.

Por su parte, el empleo femenino representa un porcentaje que está por encima al que se observa en el ámbito estatal (cuatro puntos más), como consecuencia de que incluso ha crecido en el período contemplado, en tanto que la reducción se producía en el empleo masculino.



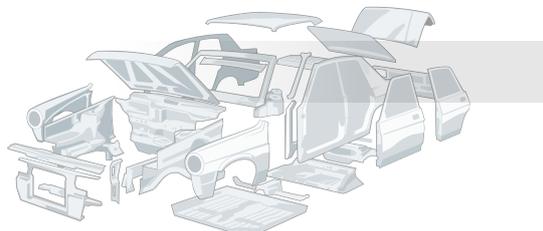
El colectivo de edad que se ha visto más afectado es el constituido por personas jóvenes (menos de 35 años), que han cargado casi con la totalidad de la destrucción de empleo, perdiendo este colectivo, en el período contemplado, el 53% de su volumen, pasando a tener un peso similar al de los mayores de 45 años.

Llama la atención el hecho de que actualmente son los trabajadores con titulación universitaria los que representan el mayor porcentaje entre la población laboral, le sigue el colectivo de los que tienen solo la primera etapa de secundaria, que mantienen una muy estrecha relación con las tareas elementales directamente relacionadas con el proceso productivo.

| 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 | | | | |
| | 2008 | 2014 | 2008-2014 | |
| | | | Personas | % |
| Menor de 35 | 3.771 | 1.756 | -2.015 | -53,4% |
| De 35 a 44 | 3.031 | 4.372 | 1.341 | 44,2% |
| De 45 a 54 | 1.692 | 1.463 | -229 | -13,5% |
| De 55 o más | 516 | 695 | 179 | 34,7% |
| Total | 9.010 | 8.286 | -724 | -8,0% |

Respecto a la repercusión que han tenido los ajustes del sector en los colectivos, el que no incorpora estudios ha sido el peor parado, aunque también se han visto muy afectados los que tenían titulación de FP de grado superior.

| 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 | | | | |
| | 2008 | 2014 | 2008-2014 | |
| | | | Personas | % |
| Hasta primarios | 704 | 69 | -635 | -90,2% |
| Secundaria 1ª Etapa | 2.631 | 2.396 | -235 | -8,9% |
| Secundaria 2ª Etapa | 2.055 | 1.977 | -78 | -3,8% |
| FP Grado superior | 2.508 | 1.409 | -1.099 | -43,8% |
| Universitarios | 1.112 | 2.435 | 1.323 | 119,0% |
| Total | 9.010 | 8.286 | -724 | -8,0% |



■ Comercio exterior

A partir de los datos definitivos del ICEX, se obtiene para el sector de componentes de auto de Navarra un importe de las exportaciones de 2013 de 1.032 millones, lo que significa un 7,5% del total español. No obstante, su evolución marca una preocupación, puesto que en 2013 experimentó una reducción cercana al 11%, lo que puede corroborar la dependencia del sector frente al único fabricante ya que esta contracción de la actividad exportadora coincide con un repunte en la producción de la planta de Volkswagen.

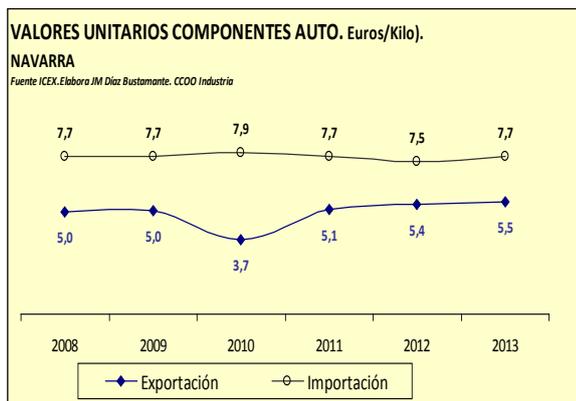
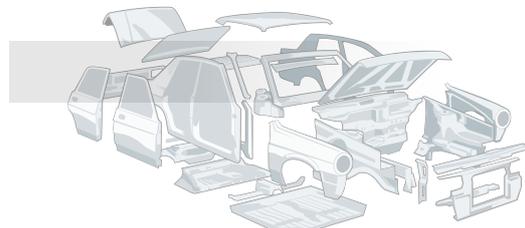
En otro orden, Navarra es una de las comunidades que disfruta de un saldo comercial casi equilibrado, puesto que el volumen de las importaciones es similar al de las exportaciones, salvo los años en los que se ha dado un fuerte tirón de la producción de la planta fabricante de automóvil.

Los datos provisionales, correspondientes a 2014, ofrecen un crecimiento del 3,7% de las exportaciones, situándolas en 1.071 millones, acompañado de un crecimiento del 24% de las importaciones, signo inequívoco del despegue de la producción de automóviles. De confirmarse dicha evolución, el déficit comercial de 2014 multiplicará por 5 el de 2013.

| EXPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros | | | | | |
|---|-----------|-------------|------------|-------------|-------------------------|
| <small>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</small> | | | | | |
| | 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% |
| 2008-2013 | | -3,2% | | 3,3% | |

| IMPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros | | | | | |
|---|-----------|-------------|------------|-------------|-------------------------|
| <small>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</small> | | | | | |
| | 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% |
| 2008-2013 | | 19,9% | | 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. Esta tendencia de la erosión del precio relativo de las exportaciones, respecto a las importaciones, se confirma también en los datos provisionales correspondientes a 2014, en los que se comprueba que el valor unitario de la exportación es de 5, frente a 7,8 que alcanza el de la importación, lo que en ningún caso se ha traducido en una mejora del déficit.



■ En cuanto a las medidas a adoptar

Los objetivos concretos que se fijen para la elaboración de políticas destinadas al sector deben tener como base la evolución de las magnitudes contempladas en el presente informe. Por tanto, han de materializarse en la recuperación del tejido industrial destruido, el crecimiento del empleo hasta alcanzar la cuota que se fije en función del empleo que se ha destruido.

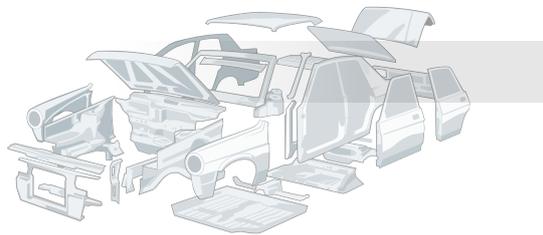
En el ámbito del comercio exterior, el posicionamiento en nichos de mercado de mayor valor añadido con objeto de ir recortando la brecha de valor de las exportaciones respecto a las importaciones. Somos conscientes de que este objetivo debe marcarse a medio y largo plazo y que solo será alcanzable mediante la inversión en el desarrollo de procesos y productos, así como medidas de acompañamiento a la internacionalización.

Además, como posibles vías de mejora del conjunto productivo, habría que analizar la causa de la importación y establecer qué posibilidades se tendrían de sustituir determinadas familias de productos importados por productos fabricados en Navarra, para lo que decididamente habrá que contar con la cooperación activa de la planta fabricante de vehículos que debería catalizar la formación de grupos de trabajo específicos dentro, en el marco del cluster, con objeto de fomentar estas medidas.

➔ PAIS VASCO

Tomando como base el DIRCE del INE, en Euskadi se ubica el equivalente a 132 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 12,4% del sector de en España.

Entre 2008 y 2014 habría desaparecido una capacidad equivalente a 46 empresas del sector vasco, lo que ha significado una destrucción de tejido del 26%. Particularmente grave al corroborar que es una destrucción mucho más acusada que la experimentada por el conjunto de la industria vasca.



EMPRESAS CON ASALARIADOS DE EUSKADI

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

| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2008-2014 |
|--|---------------|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| SECTOR DE FABRICANTES DE COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN | 178 | 165 | 165 | 147 | 147 | 138 | 132 | -46 |
| CRECIMIENTO | | -7,3% | 0,0% | -10,9% | 0,0% | -6,1% | -4,3% | -25,8% |
| Total Industrias Manufactureras | 10.863 | 10.633 | 10.334 | 9.788 | 9.484 | 9.169 | 8.769 | -2.094 |
| CreCIMIENTO | | -2,1% | -2,8% | -5,3% | -3,1% | -3,3% | -4,4% | -19,3% |

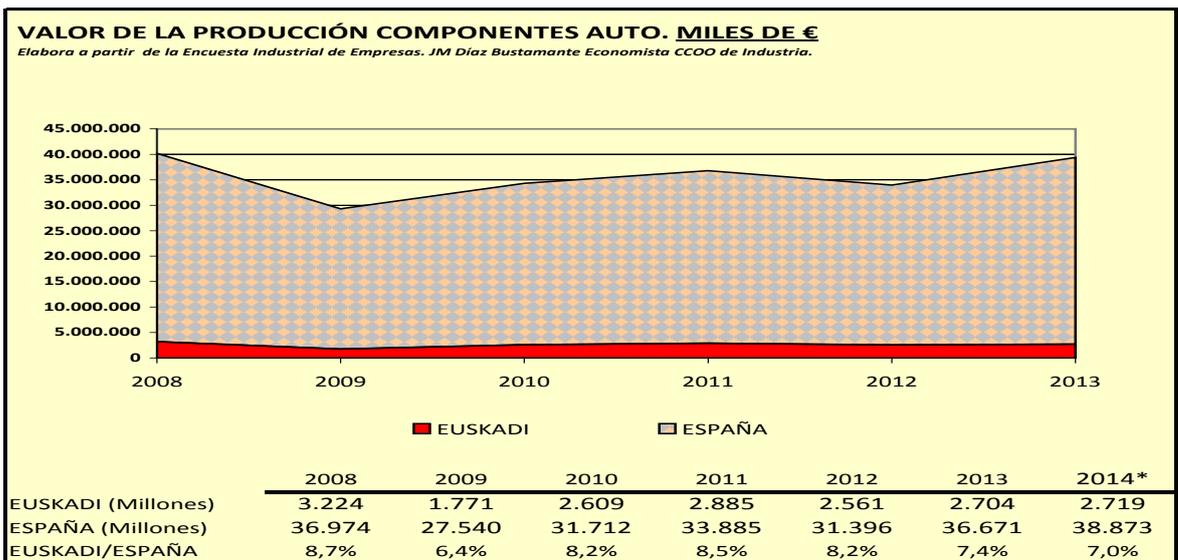
Por tamaño, en el tejido destacan centros de trabajo como los de Tenneco, Faurecia, GKN, Alko, ZF Sach, etc. Asimismo, la comunidad cuenta con un fabricante de automóviles, la planta de Mercedes Benz, ubicada en Vitoria.

Bajo el acrónimo de ACICE se fundó en 1993 el clúster vasco del automóvil.

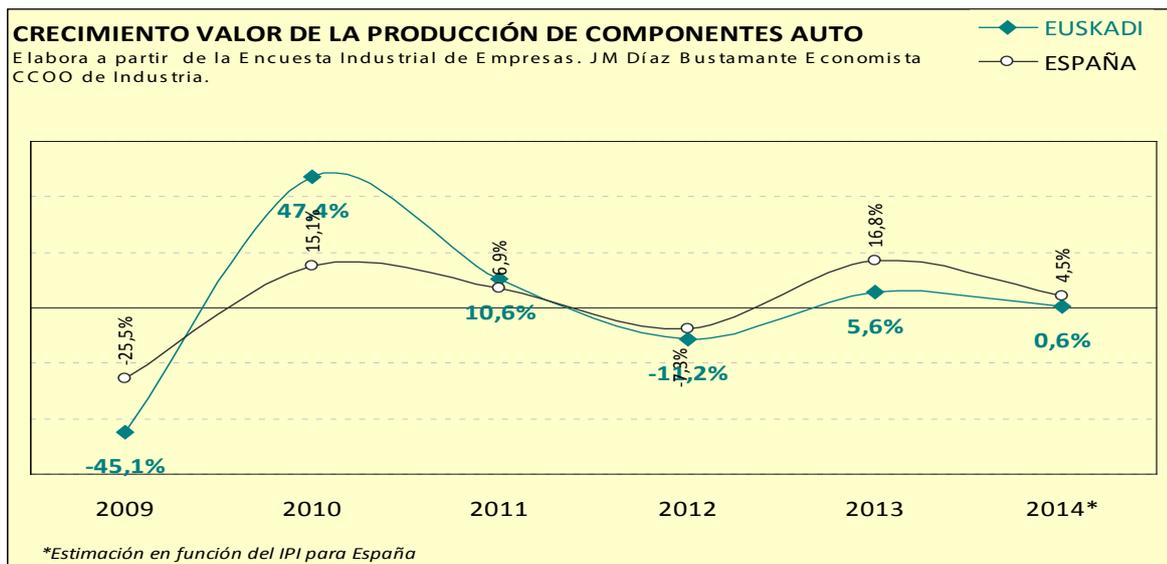
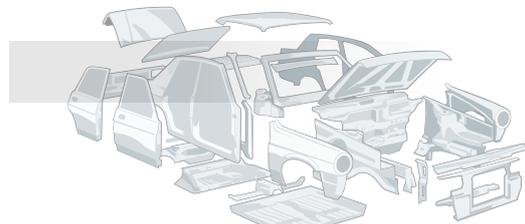
■ Producción

A partir de la EIE, el IPRI y el IPI del INE, se estima que la producción del sector alcanzó los 2.720 millones de euros en Euskadi. Esta cifra supone un crecimiento del 0,6%, respecto a 2013, y corrobora la lenta recuperación a la que está sometido el 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 el 7% de la producción total a nivel estatal.



Desde 2011, la evolución de la producción en Euskadi se muestra más moderada que las fluctuaciones a las que ha estado sometido el conjunto del sector en España.



■ Empleo

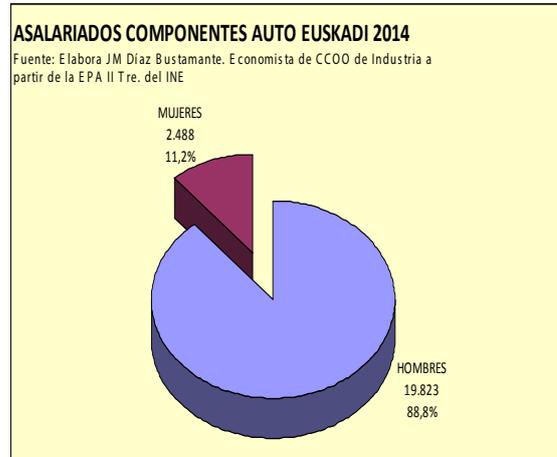
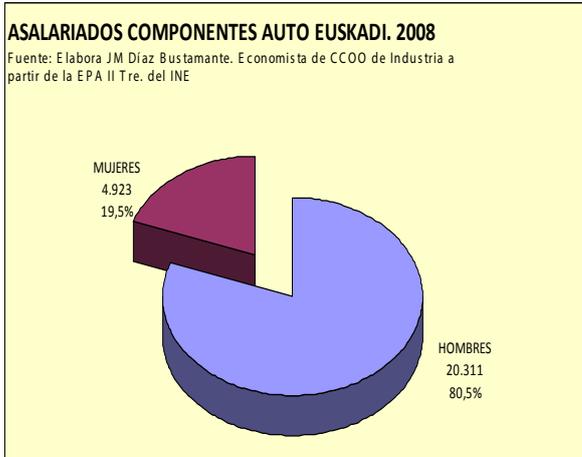
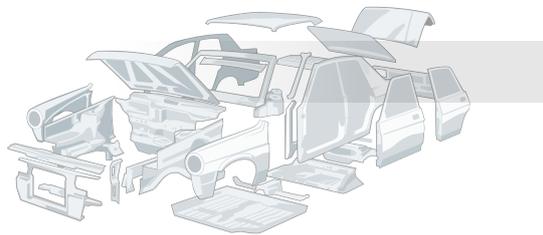
En 2014, casi el 15% de los trabajadores y trabajadoras del sector de componentes de equipo y automoción de España trabajan en Euskadi, entorno a 22.000 personas.

En cuanto a la evolución del empleo, ha sido mucho más atenuada que la que ha presentado el sector en España. Puesto que en Euskadi se ha perdido el 11,6% del empleo sectorial, resultando la consecuencia casi exclusiva del ajuste experimentado en el empleo temporal, del que se perdió el 46,7% entre 2008 y 2014, lo que explica prácticamente la variación del empleo total del sector entre esos años.

En el contexto territorial, esas 22.000 personas representan casi el 14% del empleo industrial de Euskadi y, respecto a éste, la evolución también ha sido significativamente mejor puesto que el empleo industrial vasco experimentó una reducción del 23%.

| EVOLUCIÓN ASALARIADOS COMPONENTES AUTO | | | |
|--|-------------|-------------|------------------|
| Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE | | | |
| | 2008 | 2014 | 2008-2014 |
| ESPAÑA | 184.366 | 147.400 | -20,1% |
| EUSKADI | 25.234 | 22.311 | -11,6% |
| TEMPORALES EUSKADI | 5.917 | 3.099 | -47,6% |
| TASA DE TEMPORALIDAD | 23,4 | 13,9 | |

Por su parte, en la cuestión de género se observa que el empleo femenino tienen un peso significativamente más reducido en el sector vasco que en el del conjunto español, puesto que las mujeres solo representan el 11% de la población laboral sectorial, incluso están por debajo de lo que representan en el empleo total industrial vasco (en el que pesan casi el 17%). Esta disminución de la importancia del peso proporcional del empleo femenino en el sector vasco ha sido consecuencia de que la mayor parte de la destrucción de puestos de trabajo la han soportado las mujeres

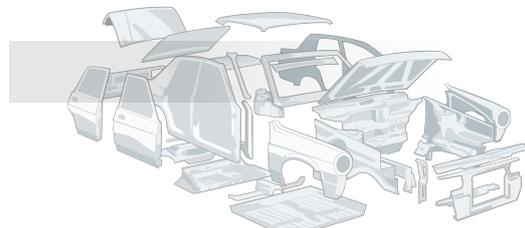


Por edades, son los colectivos de los dos extremos (los jóvenes y los más maduros) los que han soportado la pérdida de empleo, subiendo del 30% en ambos colectivos. No obstante, la diferencia fundamental, respecto a lo acontecido en el sector a nivel estatal y de las demás comunidades, es que aquí se ha conservado un número importante de trabajadores jóvenes, evitando ese patente envejecimiento de la población laboral que se ha observado en otros ámbitos territoriales.

| 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 | | | | |
| | 2008 | 2014 | 2008-2014 | |
| | | | Personas | % |
| Menor de 35 | 7.703 | 5.335 | -2.368 | -30,7% |
| De 35 a 44 | 7.464 | 7.434 | -30 | -0,4% |
| De 45 a 54 | 5.379 | 6.269 | 890 | 16,5% |
| De 55 o más | 4.688 | 3.273 | -1.415 | -30,2% |
| Total | 25.234 | 22.311 | -2.923 | -11,6% |

En el ámbito meritorio, se observa que han sido aquellos colectivos de menor nivel formativo los que han estado expuestos a la pérdida de empleo, en tanto que a partir del nivel secundario de enseñanzas medias, a mayor cualificación, la pérdida se ha mitigado notablemente, cuando no se ha producido directamente incorporación de trabajadores.

| 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 | | | | |
| | 2008 | 2014 | 2008-2014 | |
| | | | Personas | % |
| Hasta primarios | 2.698 | 323 | -2.375 | -88,0% |
| Secundaria 1ª Etapa | 6.477 | 4.062 | -2.415 | -37,3% |
| Secundaria 2ª Etapa | 5.909 | 4.959 | -950 | -16,1% |
| FP Grado superior | 8.079 | 8.038 | -41 | -0,5% |
| Universitarios | 2.070 | 4.928 | 2.858 | 138,1% |
| Total | 25.233 | 22.310 | -2.923 | -11,6% |



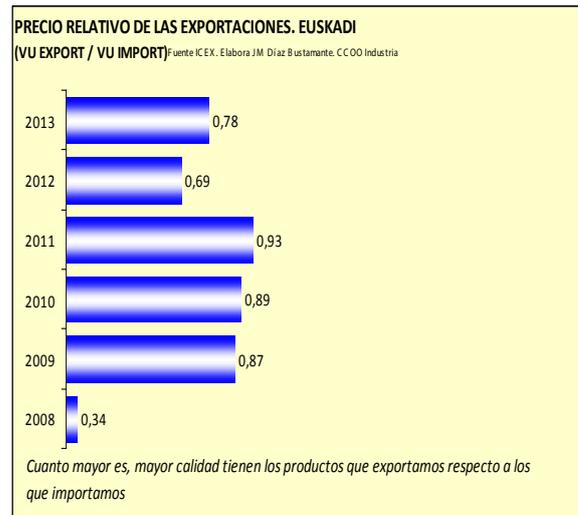
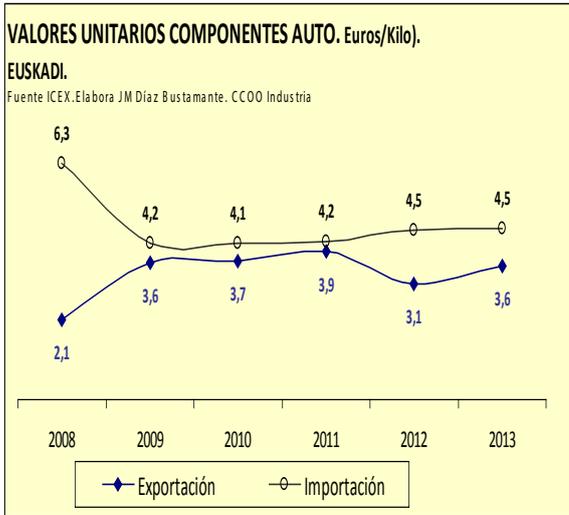
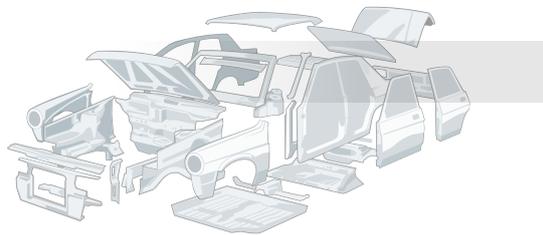
Comercio exterior

Según los datos definitivos del ICEX, correspondientes al ejercicio 2013, el sector vasco de componentes de automoción exportó 2.800 millones, lo que supuso el 21% del total estatal. Aún teniendo un peso muy importante verifica un incremento muy modesto respecto al volumen de exportaciones de 2013 y, para 2014, los datos provisionales arrojan un incremento del 2%.

Sin embargo, sí que destaca el sector vasco por tener un superávit comercial importante, que se acrecienta en los últimos años.

| EXPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros | | | | | |
|---|-----------|-------------|------------|-------------|-------------------------|
| <i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</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% |
| 2008-2013 | | 7,1% | | 3,3% | |
| IMPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros | | | | | |
| <i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</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% |
| 2008-2013 | | -47,4% | | 11,0% | |

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. De hecho, en 2014 se prevé el mantenimiento del valor unitario de las exportaciones en algo más de 3,5 euros, y se estima un incremento de la cifra de las mismas en un 2%.



■ En cuanto a las medidas a adoptar

Los objetivos intermedios y concretos que se fijen para la elaboración de políticas destinadas al sector deben tener como base la evolución de las magnitudes que contempladas en el presente informe, considerando primordial la recuperación del tejido industrial destruido, el crecimiento del empleo hasta alcanzar la cuota que se fije en función del empleo que se ha perdido, así como la mejora de la calidad del mismo mediante la insistencia en la sustitución de empleo temporal por indefinido y acotar el recurso al empleo a tiempo parcial. Estas medidas han de insertarse en planes estratégicos de implementación de innovación y desarrollo en todos los niveles de los procesos.

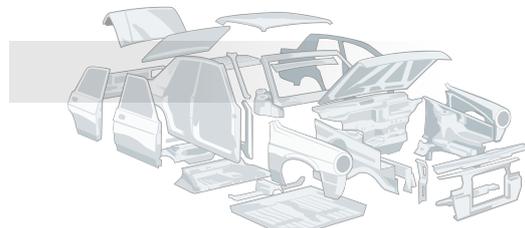
En el ámbito del comercio exterior, el posicionamiento en nichos de mercado de mayor valor añadido se ha materializado en un incremento continuado del nivel de exportaciones, demostrando que el negocio del margen, a través de la incorporación de calidad a las familias de bienes exportados, es el que establece un marco sostenible en la internacionalización de la producción sectorial.

Por su parte, también sería positivo realizar una campaña de apertura del clúster automovilístico a la concurrencia de todos los agentes sociales, como medio de participación y seguimiento en la construcción de políticas empresariales que garanticen el crecimiento y el desarrollo del sector vasco de componentes de automoción.

➔ 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 52 empresas del sector, lo que supone el 0,7% del conjunto del tejido industrial gallego y el 4,9% del total del sector de componentes español.

Entre 2008 y 2014 han desaparecido 11 empresas del sector gallego, lo que ha significado una destrucción de tejido del 17,5%. Aún siendo una caída importante, hay que resaltar que ha resistido mejor que el conjunto de la Industria gallega, en la que desapareció el



24,1% de las empresas.

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 | 2008-2014 |
|--|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------|
| SECTOR DE FABRICANTES DE COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN | 63 | 63 | 59 | 57 | 54 | 56 | 52 | -11 |
| CRECIMIENTO | | 0,0% | -6,3% | -3,4% | -5,3% | 3,7% | -7,1% | -17,5% |
| Total Industrias Manufactureras | 10.211 | 9.973 | 9.360 | 8.727 | 8.416 | 8.200 | 7.746 | -2.465 |
| Crecimiento | | -2,3% | -6,1% | -6,8% | -3,6% | -2,6% | -5,5% | -24,1% |

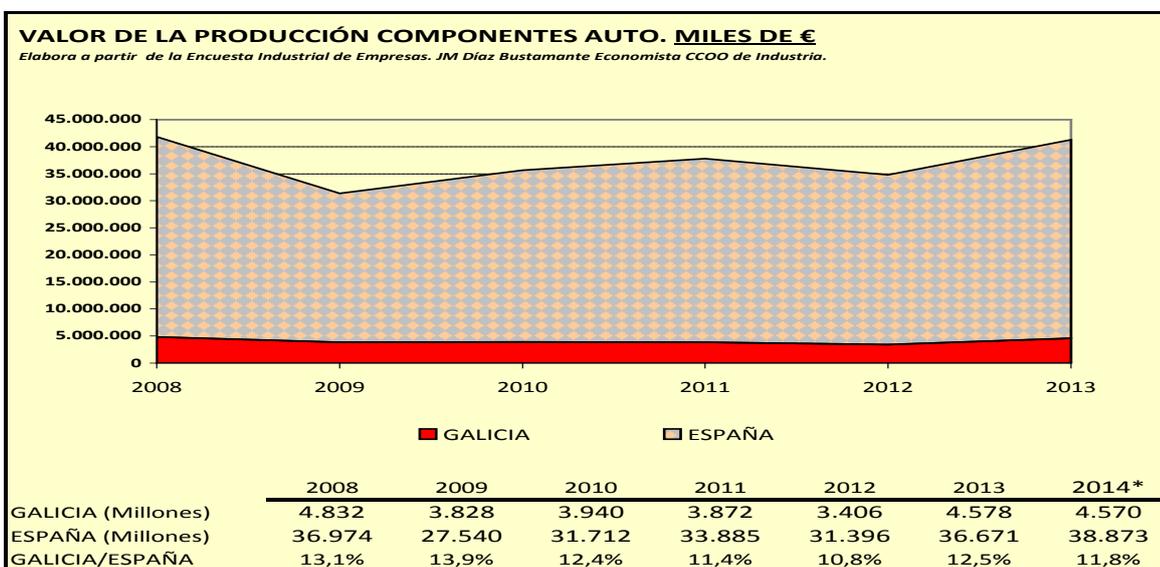
Por tamaño, en el tejido destacan centros de trabajo como los de Faurecia, GKN, GESTAMP, Benteler, Borgwarner, etc.

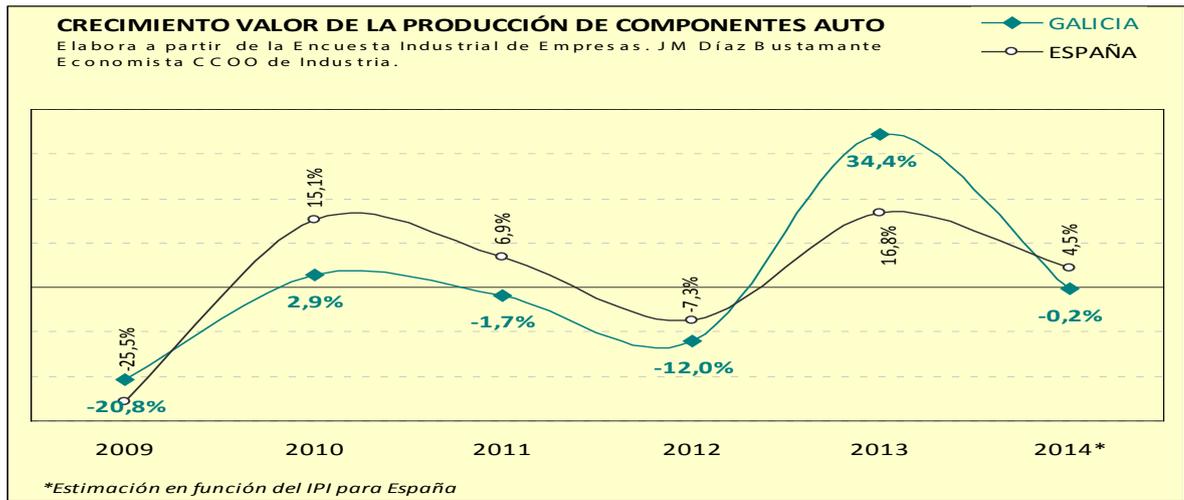
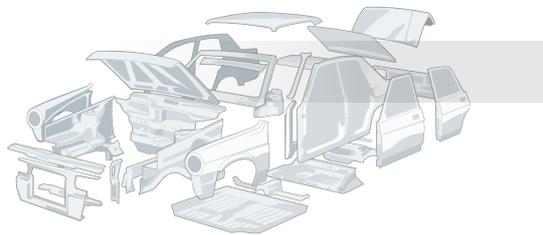
Bajo el acrónimo de CEAGA se articula el clúster de automoción de Galicia, que cuenta con unos 70 socios que se dedican desde la logística hasta la carpintería metálica, por supuesto contando también con PSA.

■ Producción

A partir de la EIE, el IPRI y el IPI del INE, se estima que la producción del sector alcanzó casi los 4.578 millones de euros en la Galicia. Esta cifra supondrá un estancamiento respecto a 2013, en el que alcanzó 4.570 millones, con lo que todavía está por debajo la alcanzada en 2008.

La producción de 2014, dado el estancamiento, el sector gallego pesó en la producción total española el 11,9%, frente al 12,5% que representó en el año 2013.





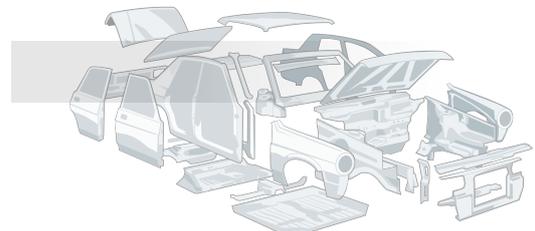
Como se puede ver en el gráfico, en 2013 el incremento de la producción fue muy intenso en Galicia, coincidiendo con el incremento que experimentó la producción de la fábrica de automóviles. En 2014, la producción de automóviles descendió en casi un 7%, lo que sin duda influyó en el estancamiento de la producción del sector de componentes, aunque la diversificación en la demanda que han conseguido las empresas del sector gallego ha mitigado la traslación.

■ Empleo

En 2014, el 6% de los trabajadores del sector de componentes de equipo y automoción de España trabajaban en Galicia, la cifra es de 9.024 personas, lo que significa el 7% de la población total industrial gallega. Por lo que hace a su evolución reciente, la crisis también repercutió en el sector pero con una intensidad menor que lo hizo en el conjunto del sector español, puesto que en Galicia se perdió el 8,4% del empleo sectorial, en tanto que en el ámbito estatal se perdió el 20%. En el caso del empleo industrial gallego en su totalidad, la crisis ha sido mucho más acusada, puesto que se ha destruido el 31%.

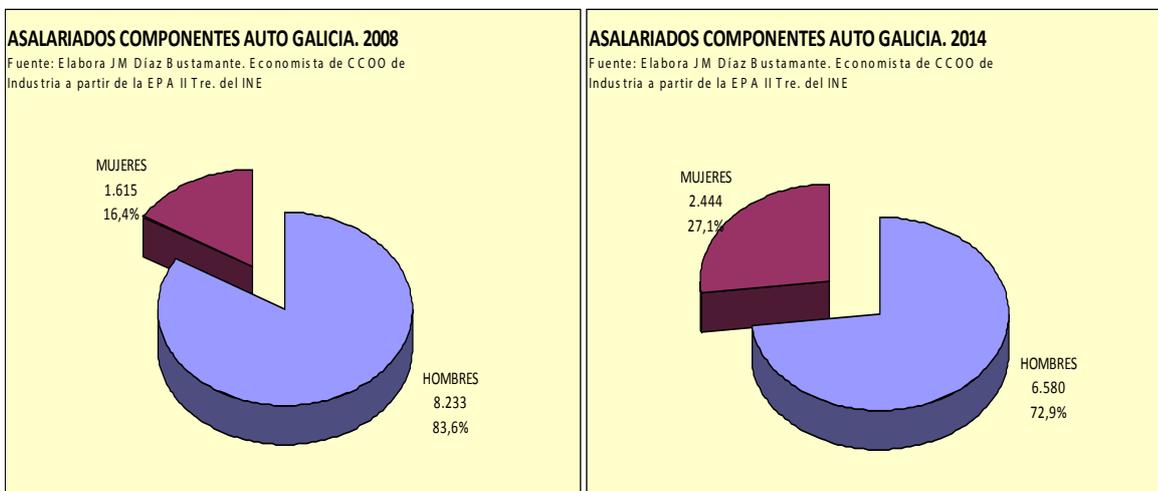
La productividad nominal por trabajador ha crecido en un 3,2%, pasando de 491 mil euros por persona en 2008 a 506 mil en 2014

| 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> | | | |
| | 2008 | 2014 | 2008-2014 |
| ESPAÑA | 184.366 | 147.400 | -20,1% |
| GALICIA | 9.848 | 9.024 | -8,4% |
| TEMPORALES GALICIA | 3.774 | 2.284 | -39,5% |
| TASA DE TEMPORALIDAD | 38,3 | 25,3 | |



Como se ha tenido oportunidad de verificar en otras comunidades, el ajuste que ha experimentado el empleo sectorial se ha cebado particularmente entre el empleo temporal, que se ha visto reducido en un 40%. Pero, en el caso gallego, incluso toma una deriva muy particular, puesto que lo que se ha producido en realidad es sustitución de dicho empleo temporal con la generación de empleo indefinido; siendo sin duda el producto de la buena interlocución entre los agentes del sector.

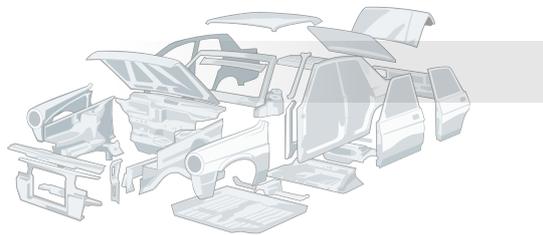
Por su parte, el empleo femenino representa un porcentaje similar a la del conjunto del sector en el ámbito estatal. Las mujeres que trabajan en el sector gallego suponen el 27% del mismo (en 2008 eran el 16,4%), lo que es un avance, puesto que ha crecido casi un 51% desde 2008, al contrario que el masculino que se ha visto reducido.



Por edades, el colectivo que se ha visto más afectado es el constituido por personas jóvenes (menos de 35 años), de los que han desaparecido 3.000 desde 2008, más del 50%, y no se han producido nuevas incorporaciones.

| ASALARIADOS COMPONENTES AUTO GALICIA SEGÚN EDAD | | | | |
|--|--------------|--------------|-------------|--------------|
| Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE | | | | |
| | 2008 | 2014 | 2008-2014 | |
| | | | Personas | % |
| Menor de 35 | 5.606 | 2.555 | -3.051 | -54,4% |
| De 35 a 44 | 1.970 | 4.257 | 2.287 | 116,1% |
| De 45 a 54 | 1.724 | 1.412 | -312 | -18,1% |
| De 55 o más | 548 | 800 | 252 | 46,0% |
| Total | 9.848 | 9.024 | -824 | -8,4% |

Por niveles de estudio aportados por el trabajador, el colectivo más afectado es el que solo tiene hasta primarios y los que tienen segunda etapa de secundaria, que en ambos casos han perdido más del 30% de cada colectivo.



| 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 | 2008-2014 | |
| | | | Personas | % |
| Hasta primarios | 454 | 313 | -141 | -31,1% |
| Secundaria 1ª Etapa | 2.727 | 3.284 | 557 | 20,4% |
| Secundaria 2ª Etapa | 2.194 | 1.501 | -693 | -31,6% |
| FP Grado superior | 2.995 | 2.380 | -615 | -20,5% |
| Universitarios | 1.478 | 1.545 | 67 | 4,5% |
| Total | 9.848 | 9.023 | -825 | -8,4% |

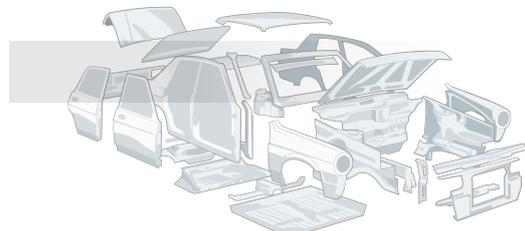
■ Comercio exterior

A partir de los datos del ICEX, se obtiene para el sector de componentes de auto gallego un importe de las exportaciones de 2013 por 818 millones, lo que significa un 6% del total español.

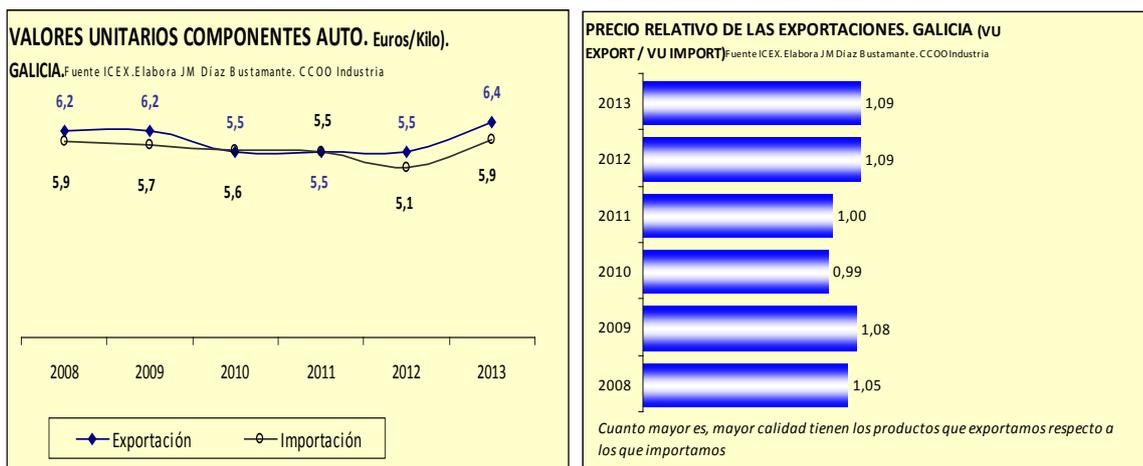
Por su parte, la evolución temporal de las exportaciones parece señalar un incremento muy importante de las exportaciones durante dicho año, que verificaría un incremento del 31% respecto al año anterior; no obstante, quedaría todavía por debajo del año 2008, en el que subía de los 1.000 millones. Tampoco son muy alentadores los datos provisionales que el ICEX ofrece para 2014, puesto que se produce una caída de las exportaciones del 15%.

| EXPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros | | | | | |
|---|-----------|---------------|------------|-------------|-------------------------|
| <i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</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% |
| 2008-2013 | | -21,3% | | 3,3% | |

| IMPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros | | | | | |
|---|-----------|--------------|------------|--------------|-------------------------|
| <i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</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% |
| 2008-2013 | | -9,9% | | 11,0% | |



Por su parte, la calidad de los productos exportados está muy por encima de los productos importados, con una subida muy importante del año 2013, 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.



■ En cuanto a las medidas a adoptar

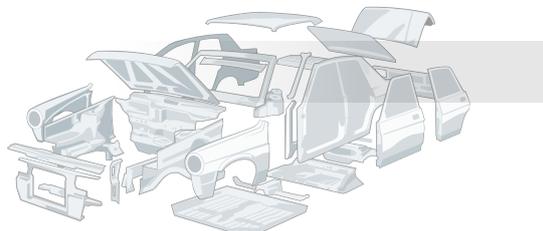
Los objetivos intermedios y concretos que se fijen para la elaboración de políticas destinadas al sector deben tener como base la evolución de las magnitudes que contempladas en el presente informe. Por tanto, han de materializarse en la recuperación del tejido industrial destruido, el crecimiento del empleo hasta alcanzar la cuota que se fije en función del empleo que se ha destruido, así como la mejora de la calidad del mismo mediante la sustitución de empleo temporal por indefinido.

En el ámbito del comercio exterior, perseverar en el posicionamiento en nichos de mercado de mayor valor añadido transformando el posicionamiento competitivo adquirido en la inserción comercial.

Además, como posibles vías de acrecentamiento productivo, habría que analizar la causa de la importación y establecer qué posibilidades se tendrían de sustituir determinadas familias de productos importados por productos fabricados en Galicia, o al menos en otras comunidades españolas.

➔ 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 120 empresas del sector, lo que supone el 1% del conjunto del tejido industrial madrileño. En el ámbito estatal, estas 120 empresas representan el 11,3% del tejido sectorial español.



Entre 2008 y 2014 han desaparecido 38 empresas del sector madrileño, lo que ha significado una destrucción de tejido del 24%. Esta pérdida se encuentra en el rango de la reducción del 27,6%, sufrida por todo el sector industrial madrileño. Hay que señalar que este es una de las comunidades autónomas en las que el sector de componentes de automoción se ha visto más afectado por la crisis, puesto que el porcentaje de destrucción de empresas es de los más altos.

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

| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2008-2014 |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-----------|
| SECTOR DE FABRICANTES DE COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN | 158 | 151 | 138 | 131 | 126 | 119 | 120 | -38 |
| CRECIMIENTO | | -4,4% | -8,6% | -5,1% | -3,8% | -5,6% | 0,8% | -24,1% |
| Total Industrias Manufactureras | 15.866 | 15.289 | 14.159 | 13.178 | 12.447 | 12.078 | 11.480 | -4.386 |
| Crecimiento | | -3,6% | -7,4% | -6,9% | -5,5% | -3,0% | -5,0% | -27,6% |

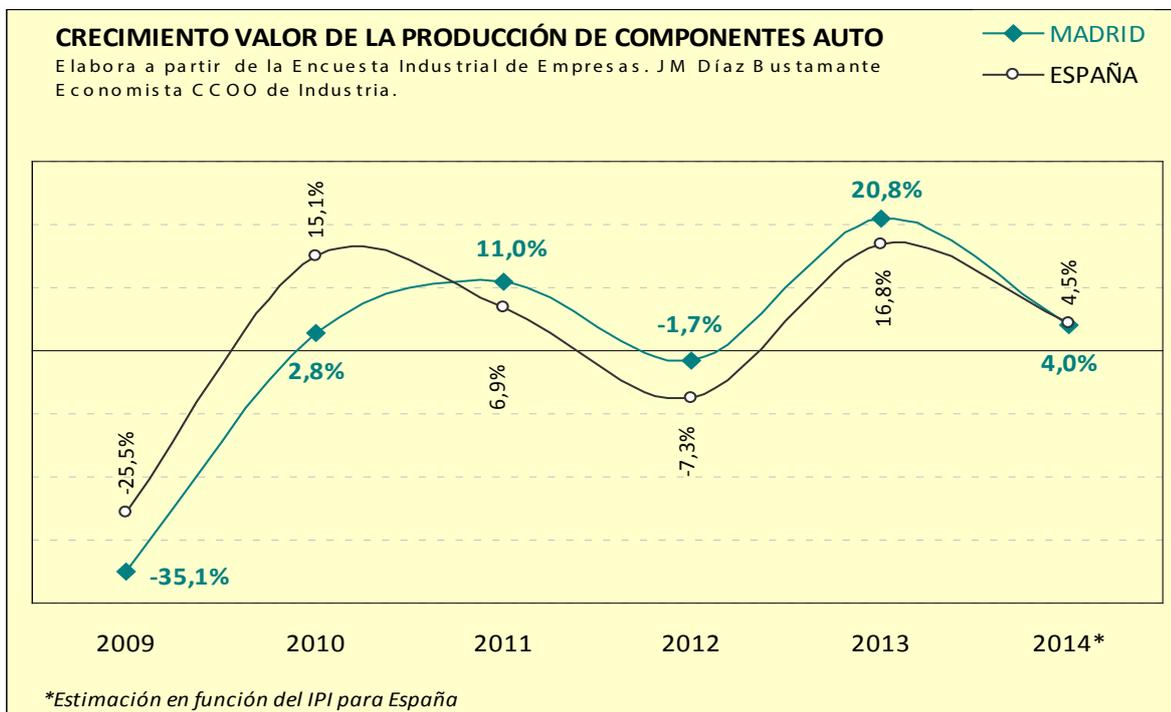
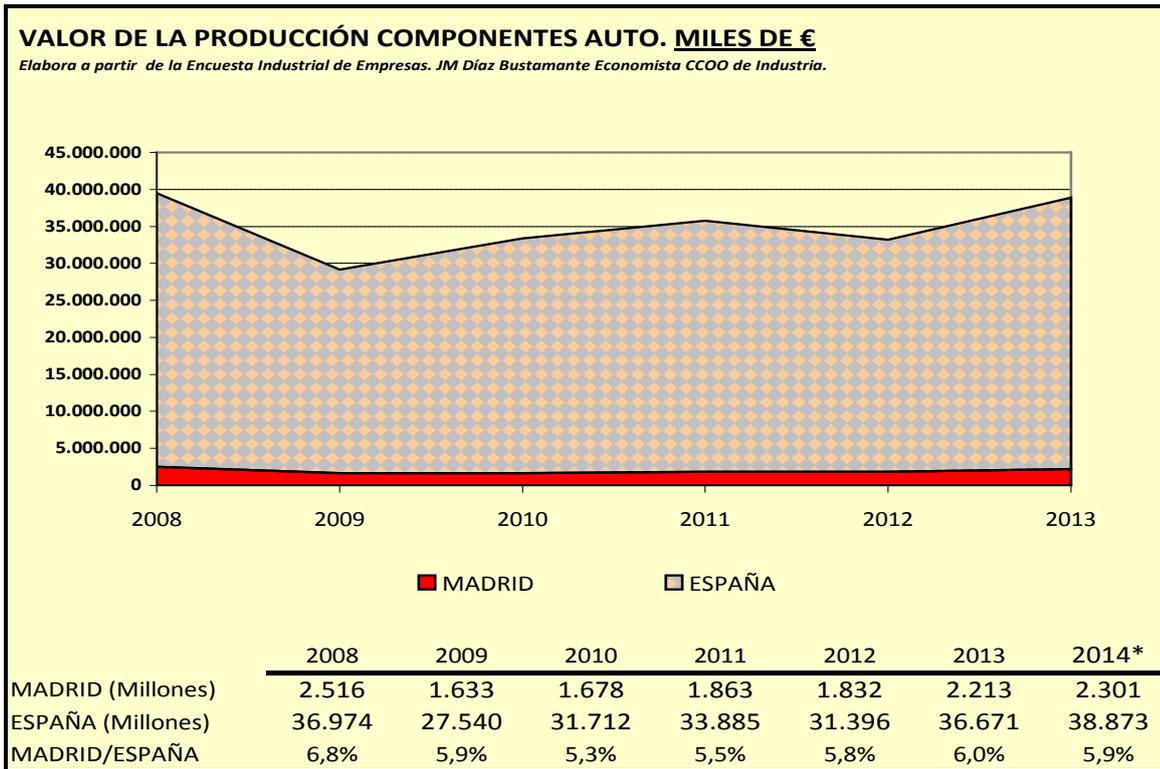
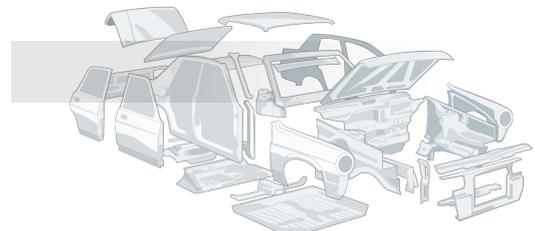
Por tamaño, en el tejido destacan centros de trabajo como los de Robert Bosch, Valeo, Maesa, Ranstand, Goodyear, etc.

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.

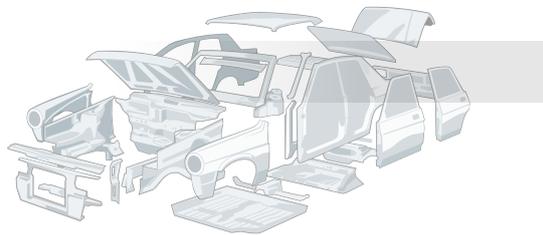
■ Producción

A partir de la EIE, el IPRI y el IPI del INE, estimamos que la producción del sector alcanzó los 2.300 millones de euros en la Comunidad de Madrid. Esta cifra supone un crecimiento del 4% respecto a 2013 y casi alcanza la obtenida en 2008.

Este nivel de producción en Madrid vino a representar el 6% de la producción total a nivel estatal.



En el período contemplado, el sector de componentes de auto madrileño ha presentado un comportamiento con variaciones del mismo signo que las experimentadas por el sector español en su conjunto, con mayor variabilidad que el sector en el conjunto español, si bien de forma menos acusada.



■ Empleo

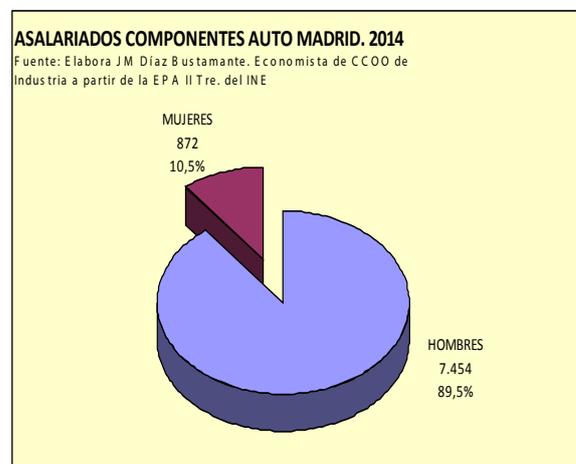
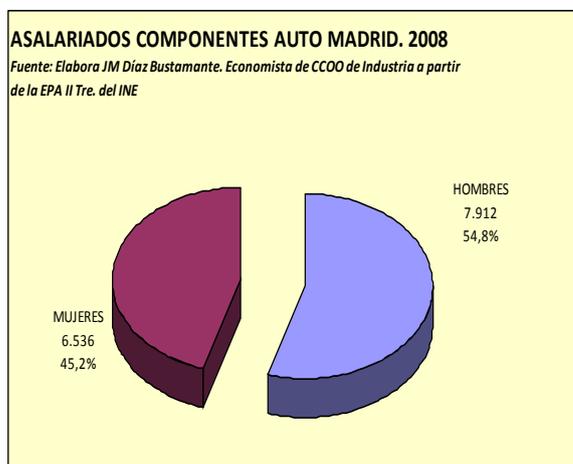
Siendo el tejido sectorial madrileño de los más castigados, las repercusiones sobre el empleo han estado en concordancia, siendo en la Comunidad de Madrid uno de los ámbitos en los que más empleo sectorial se ha perdido, 6.000 puestos de trabajo, pasando de 14.500 en 2008 a 8.500 en 2014, siendo temporal la totalidad del empleo perdido (según la explotación específica de los registros de la EPA correspondientes a los segundos trimestres de dichos años).

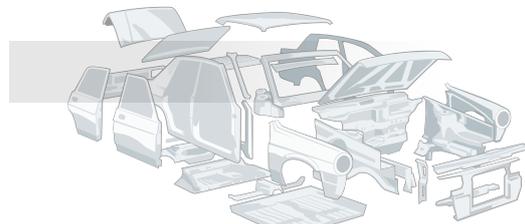
El volumen de empleo sectorial en la Comunidad de Madrid representa el 3,9% del empleo total industrial que hay en la comunidad, con lo que ha perdido un punto, ya que la reducción del empleo del sector en Madrid ha sido de más del 40%, en tanto que la reducción del empleo industrial total fue del 29% en el mismo período.

En el plano del conjunto sectorial de España, representa el 5,6% del sector. En el segundo trimestre de 2014 casi el 10% de los trabajadores del sector de componentes de equipo y automoción de España trabajan en Madrid, resultando en torno a las 14.300 personas contratada en esta comunidad en dicho sector.

| 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> | | | |
| | 2008 | 2014 | 2008-2014 |
| ESPAÑA | 184.366 | 147.400 | -20,1% |
| MADRID | 14.448 | 8.326 | -42,4% |
| TEMPORALES MADRID | 5.323 | 227 | -95,7% |
| TASA DE TEMPORALIDAD | 36,8 | 2,7 | |

En el ámbito del género, ha sido el empleo femenino el que ha pagado la reorganización del sector en Madrid, puesto que han sido mujeres la mayor parte de esos 6.000 trabajadores expulsados.





Por edades, el colectivo que se ha visto más afectado es el constituido por personas jóvenes (menos de 35 años), que han cargado con la totalidad de la destrucción de empleo, perdiendo este colectivo, en el período contemplado, el 81% de su volumen, lo que ha resultado en el envejecimiento de la población laboral del sector.

| 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> | | | | |
| | 2008 | 2014 | 2008-2014 | |
| | | | Personas | % |
| Menor de 35 | 8.224 | 1.529 | -6.695 | -81,4% |
| De 35 a 44 | 1.365 | 2.620 | 1.255 | 91,9% |
| De 45 a 54 | 3.269 | 3.067 | -202 | -6,2% |
| De 55 o más | 1.590 | 1.110 | -480 | -30,2% |
| Total | 14.448 | 8.326 | -6.122 | -42,4% |

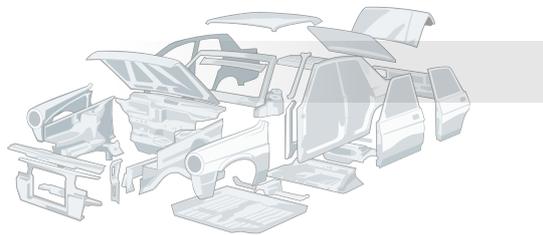
Por niveles de estudio aportados por el trabajador, el colectivo más afectado han sido los trabajadores con el nivel de enseñanza secundaria, en tanto que se ha incrementado el colectivo con estudios superiores (tanto de FP como universitarios).

| 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> | | | | |
| | 2008 | 2014 | 2008-2014 | |
| | | | Personas | % |
| Hasta primarios | 1.413 | 768 | -645 | -45,6% |
| Secundaria 1ª Etapa | 4.724 | 660 | -4.064 | -86,0% |
| Secundaria 2ª Etapa | 4.916 | 1.654 | -3.262 | -66,4% |
| FP Grado superior | 652 | 1.779 | 1.127 | 172,9% |
| Universitarios | 2.742 | 3.466 | 724 | 26,4% |
| Total | 14.447 | 8.327 | -6.120 | -42,4% |

■ 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 2013 por 1.538 millones, lo que significa un 11% del total español.

Por su parte, la evolución temporal de las exportaciones está en una senda descendente, pese a que el nivel es superior al alcanzado en 2008, desde 2012 está declinando. Por el contrario, las importaciones sectoriales, como siempre que repunta la producción de vehículos, se ha visto incrementada a tasas muy superiores, lo que se traduce en un empeoramiento del déficit comercial del que adolece el sector.



EXPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros

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

| | 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% |
| 2008-2013 | | 9,0% | | 3,3% | |

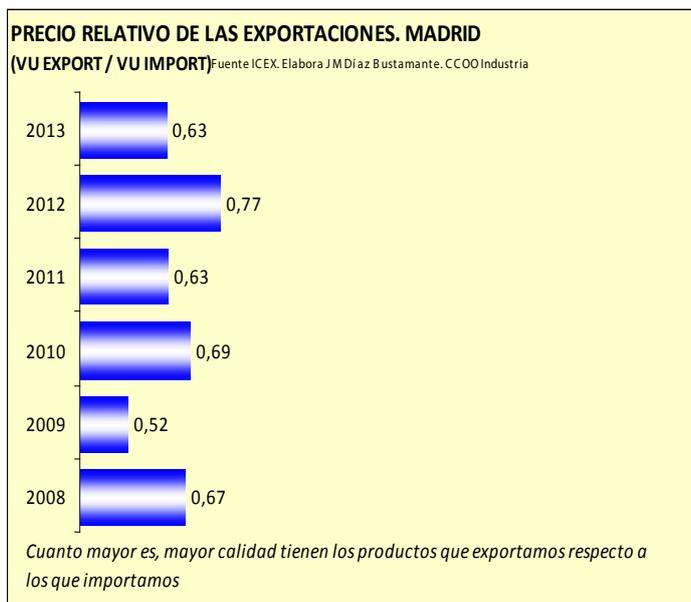
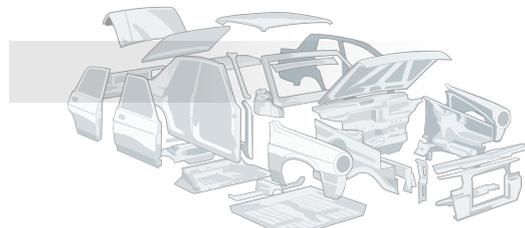
IMPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros

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

| | 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% |
| 2008-2013 | | -9,2% | | 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 madrileño, lo que explica hasta cierto punto, como hemos dicho, el incremento del déficit comercial en los momentos de reactivación de la producción.





■ En cuanto a las medidas a adoptar

Los objetivos intermedios y concretos que se fijan para la elaboración de políticas destinadas al sector deben tener como base la evolución de las magnitudes contempladas en el presente informe. Por tanto, han de materializarse en la recuperación del tejido industrial destruido y, con especial premura, el crecimiento del empleo hasta alcanzar la cuota que se fije en función del empleo que se ha destruido.

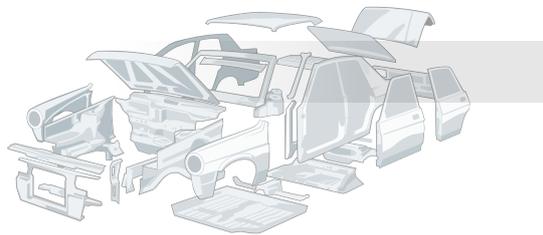
En el ámbito del comercio exterior, el posicionamiento en nichos de mercado de mayor valor añadido transformando el posicionamiento competitivo adquirido en la inserción comercial en una combinación en la que pese más el negocio de margen que el de volumen, apostando por la especialización en productos de mayor valor unitario.

Además, como posibles vías de acrecentamiento productivo, habría que analizar la causa de la importación y establecer qué posibilidades se tendrían de sustituir determinadas familias de productos importados por productos fabricados en Madrid.

Asimismo, sería interesante establecer una relación fluida del clúster de Madrid con otros cluster comunitarios con objeto de conocer experiencias e incluso establecer relaciones productivas y comerciales con empresas encuadrados en los mismos.

➔ **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 1,5% del conjunto del tejido industrial asturiano.



En el ámbito estatal, estas 15 empresas representan el 1,4% del tejido sectorial español.

Entre 2008 y 2014 han desaparecido tres empresas del sector asturiano, lo que ha significado una destrucción de tejido del 16,7%. Aún siendo una circunstancia grave, hay que señalar que ha resistido mejor que el conjunto de la Industria asturiana, en la que desapareció el 24,6% de las empresas.

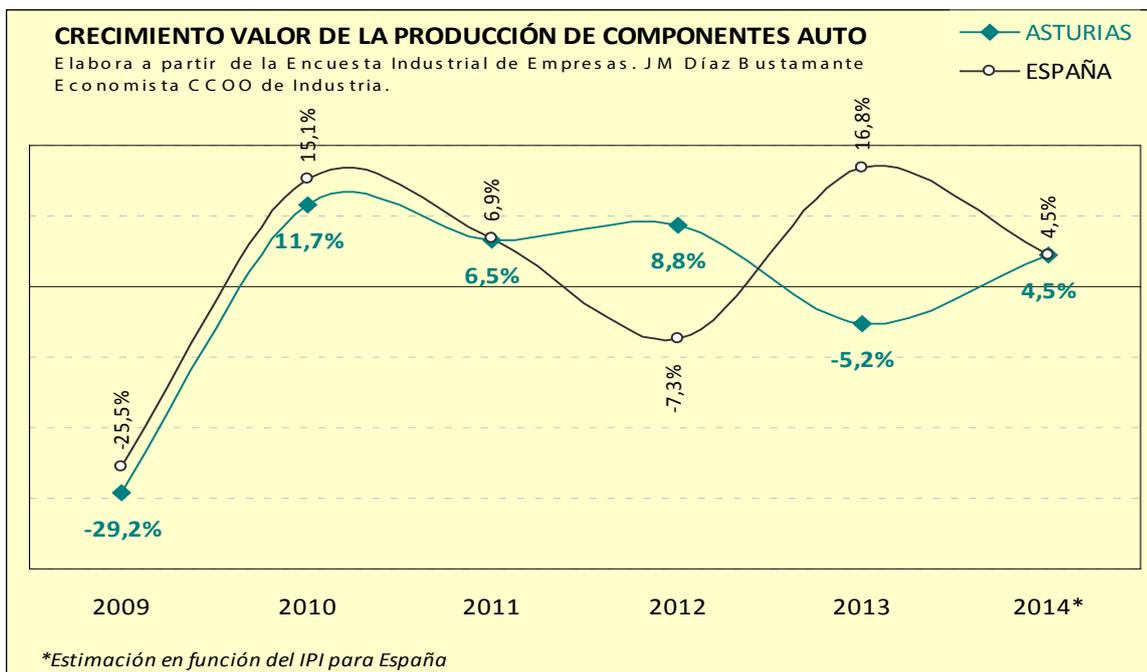
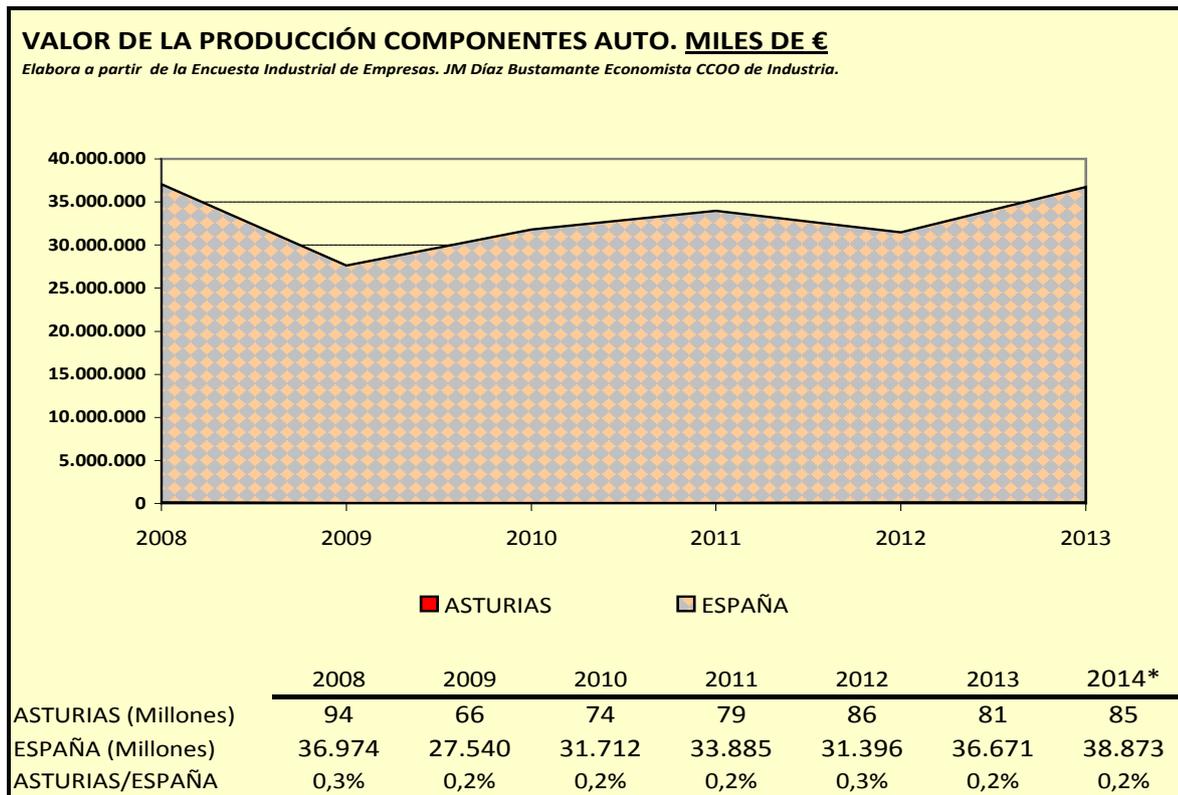
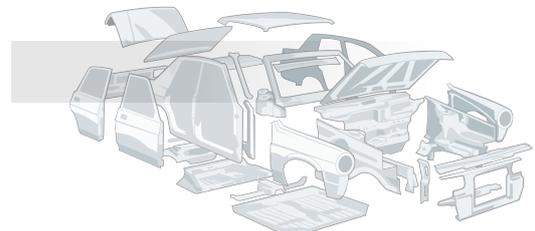
| EMPRESAS CON ASALARIADOS DE ASTURIAS | | | | | | | | |
|---|-------|--------|-------|-------|-------|-------|--------|-----------|
| <i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir del DIRCE del INE</i> | | | | | | | | |
| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2008-2014 |
| SECTOR DE FABRICANTES DE COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN | 18 | 16 | 15 | 16 | 16 | 17 | 15 | -3 |
| CRECIMIENTO | | -11,1% | -6,3% | 6,7% | 0,0% | 6,3% | -11,8% | -16,7% |
| Total Industrias Manufactureras | 1.294 | 1.259 | 1.183 | 1.113 | 1.070 | 1.035 | 976 | -318 |
| Crecimiento | | -2,7% | -6,0% | -5,9% | -3,9% | -3,3% | -5,7% | -24,6% |

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.

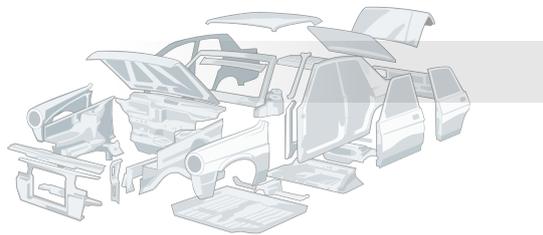
■ Producción

A partir de la EIE, el IPRI y el IPI del INE, se estima que la producción del sector alcanzó los 85 millones de euros en Asturias. Esta cifra supone un crecimiento del 4,5% respecto a 2013, lo que confirma la reposición de la producción parada a finales de 2013 en Tenneco y recuperada en el segundo semestre de 2014. Aún así, sigue estando ocho millones por debajo de la producción de 2008 (casi un 10% menos).

La incidencia en el conjunto sectorial español es mínima, puesto que la producción asturiana tan solo representa el 0,2% del total.



En el período contemplado, el sector de componentes de auto asturiano presenta un comportamiento en el que hubiera tendido a mantener tasas de crecimiento medias cercanas al 10%, si no se hubiera producido el intento de deslocalización de producción de Tenneco, que produjo la caída en 2013 y mantuvo un crecimiento muy contenido de la producción en 2014.



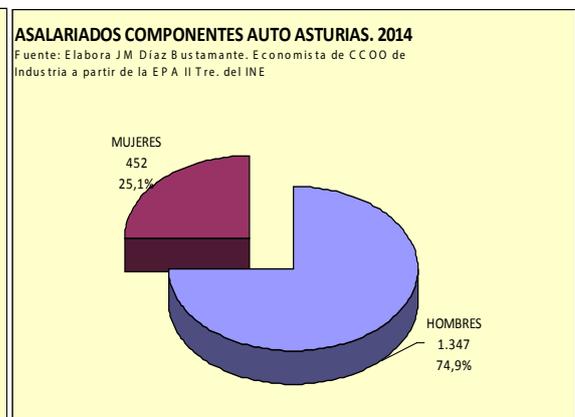
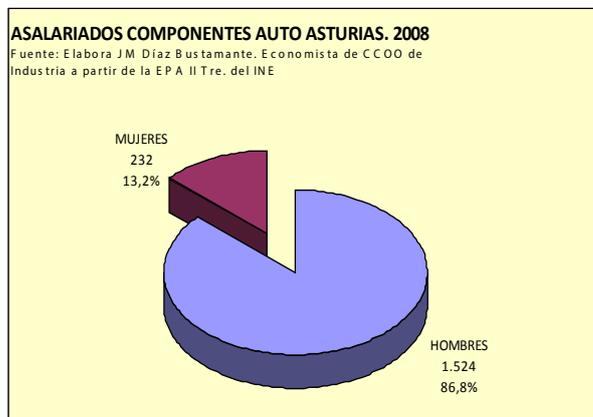
■ Empleo

En el segundo trimestre de 2014, el 1,2% de los trabajadores y de las trabajadoras del sector de componentes de equipo y automoción de España trabajan en Asturias, resultando en torno a las 1.800 personas contratada en esta comunidad en dicho sector.

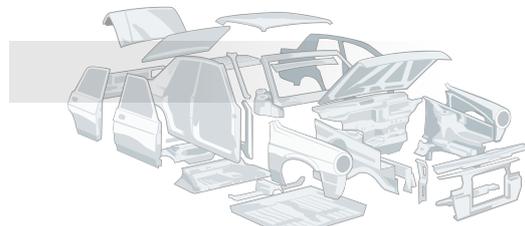
En cuanto a la evolución del empleo, es muy significativo que el empleo se haya mantenido, puesto que en 2008 el número de personas que trabajaban para el mismo era de en torno a las 1.760 personas, por lo que prácticamente ha permanecido invariable (aunque en términos porcentuales se registra un incremento del 2,4%). Este mantenimiento es tanto más importante, cuando verificamos que en el empleo industrial asturiano disminuyó un 8,7%.

| 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> | | | |
| | 2008 | 2014 | 2008-2014 |
| ESPAÑA | 184.366 | 147.400 | -20,1% |
| ASTURIAS | 1.756 | 1.799 | 2,4% |
| TEMPORALES ASTURIAS | 426 | 353 | -17,1% |
| TASA DE TEMPORALIDAD | 24,3 | 19,6 | |

No obstante, también hay que señalar que es el empleo indefinido el que se ha mantenido, puesto que el eventual ha disminuido un 17%. Si bien ha sido empleo femenino el que se ha generado, sustituyendo al masculino, pasando de representar el 13% al 25% del empleo sectorial asturiano.



Por edades, el colectivo que se ha visto más afectado es el constituido por personas jóvenes (menos de 35 años) y el de maduros (de 55 o más), que han sido sustituidos por los colectivos comprendidos entre 35 y 54 años.



ASALARIADOS COMPONENTES AUTO ASTURIAS SEGÚN EDAD

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

| | 2008 | 2014 | 2008-2014 | |
|--------------|--------------|--------------|-----------|-------------|
| | | | Personas | % |
| Menor de 35 | 558 | 444 | -114 | -20,4% |
| De 35 a 44 | 523 | 774 | 251 | 48,0% |
| De 45 a 54 | 242 | 307 | 65 | 26,9% |
| De 55 o más | 433 | 275 | -158 | -36,5% |
| Total | 1.756 | 1.800 | 44 | 2,5% |

■ 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 2013 por 526 millones, lo que significa un 3,8% del total español.

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 correspondientes a 2014, en los que se aprecia una importante caída. Por su parte, las importaciones mantienen la misma evolución, pero además, como esta es una comunidad en la que no se producen vehículos, el saldo comercial es superavitario.

EXPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros

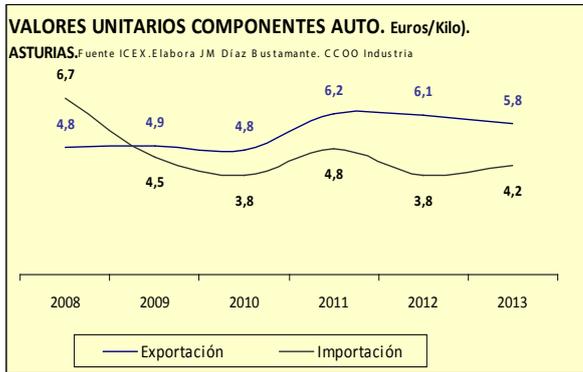
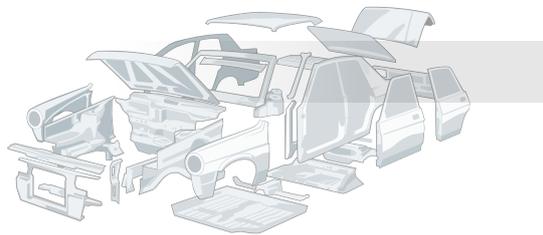
Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE

| | 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% |
| 2008-2013 | | -4,0% | | 3,3% | |

IMPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros

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

| | 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% |
| 2008-2013 | | -28,0% | | 11,0% | |



Asimismo, 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.

■ En cuanto a las medidas a adoptar

Los objetivos intermedios y concretos que se fijan para la elaboración de políticas destinadas al sector deben tener como base la recuperación de la producción, puesto que las estimaciones para 2014 nos ofrecen unas cifras de producción por debajo de las obtenidas en 2008.

En el ámbito del comercio exterior, el objetivo debe ser similar, en el sentido de proponer y obtener volúmenes de exportación que superen a los de 2008.

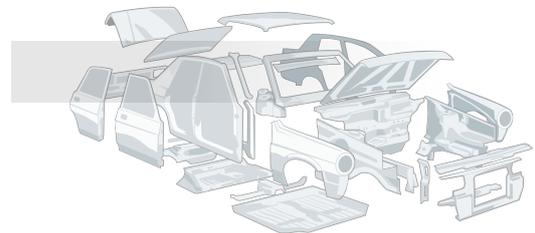
➔ CASTILLA LA MANCHA

Según los cálculos realizados, tomando como base el DIRCE del INE, en 2014 había en Castilla La Mancha un total de 37 empresas correspondientes al sector de componentes de automoción⁵. 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 7.171 empresas industriales que hay en la comunidad autónoma.

En el transcurso entre 2008 y 2014, pese a haber sufrido alguna variabilidad, el número de empresas del sector se ha mantenido, muy al contrario de lo experimentado por el sector manufacturero manchego, en el que se ha perdido el 23,7% de las empresas.

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

⁵ Agregando a las empresas de la CNAE 293 la equivalencia a tiempo y actividad completa para el sector del resto de actividades.



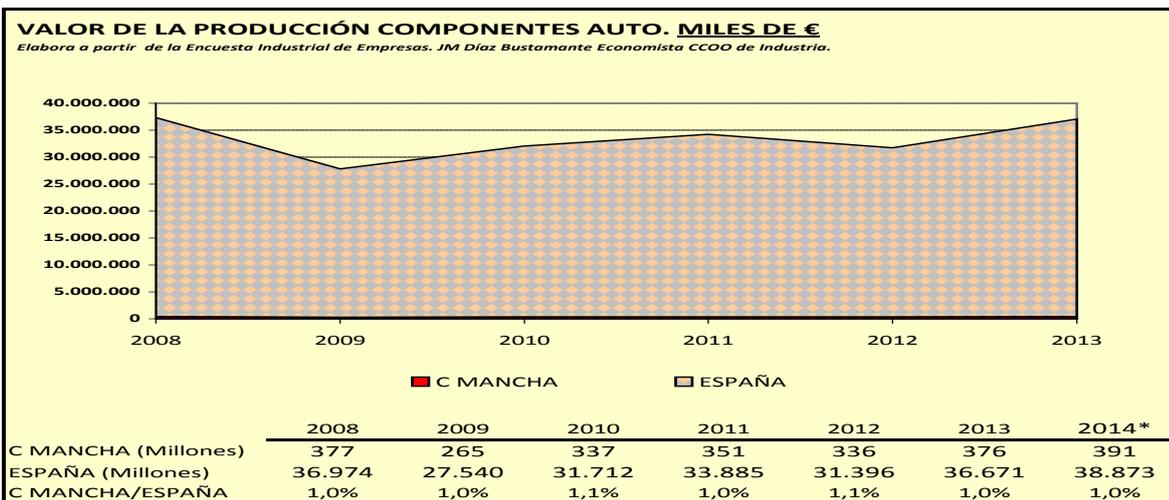
EMPRESAS CON ASALARIADOS DE CASTILLA LA MANCHA

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

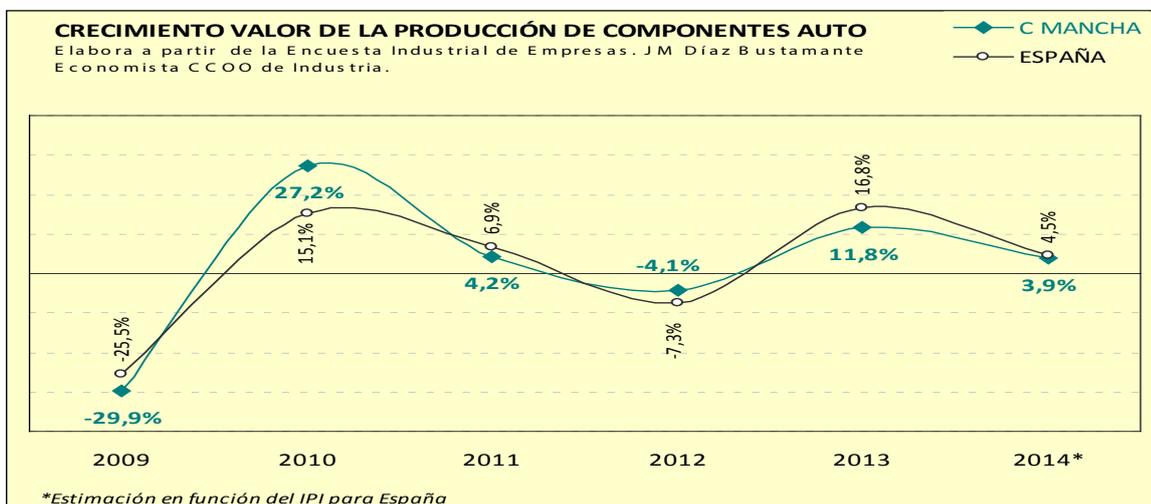
| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2008-2014 |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------|
| SECTOR DE FABRICANTES DE COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN | 37 | 36 | 39 | 39 | 39 | 37 | 37 | 0 |
| CRECIMIENTO | | -2,7% | 8,3% | 0,0% | 0,0% | -5,1% | 0,0% | 0,0% |
| Total Industrias Manufactureras | 9.396 | 9.005 | 8.477 | 8.053 | 7.662 | 7.554 | 7.171 | -2.225 |
| Crecimiento | | -4,2% | -5,9% | -5,0% | -4,9% | -1,4% | -5,1% | -23,7% |

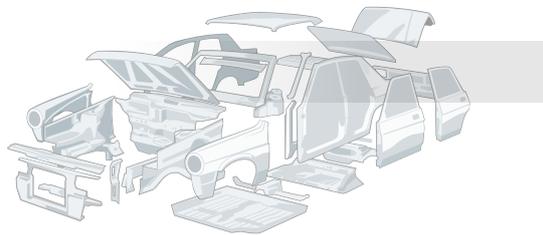
Producción

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 2014 con un incremento de un 3,9% del valor de la producción, pasando de los 376 Millones de 2013 a producir por valor de 391 Millones en 2014, superando incluso la producción de 2008.



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



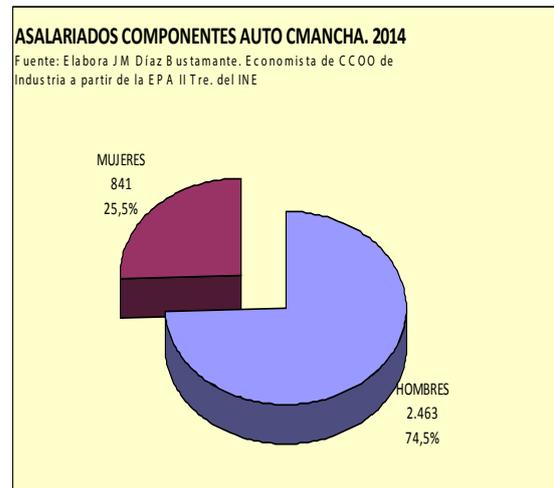
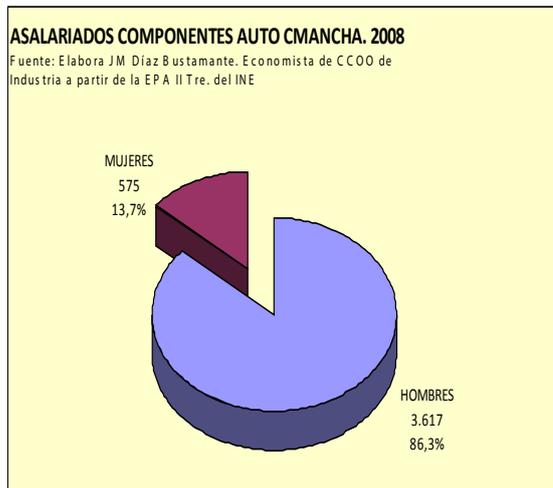


■ Empleo

Trabajan en el sector de componentes del auto de Castilla La Mancha en torno a 3.300 personas, según la EPA del segundo trimestre de 2014. Este colectivo supone el 2% del total español y el 3,5% del empleo industrial castellano manchego. En cuanto a su evolución desde 2008, destaca la pérdida del 21%, lo que significó la expulsión de casi 900 personas. Todos los excluidos han sido temporales, si bien algunos fueron convertidos en indefinidos.

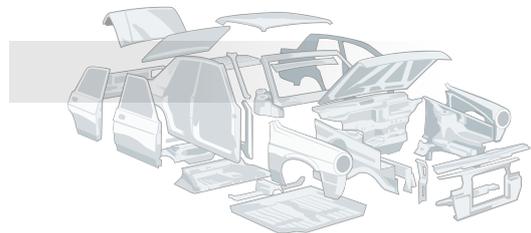
| EVOLUCIÓN ASALARIADOS COMPONENTES AUTO | | | |
|---|-------------|-------------|------------------|
| <i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</i> | | | |
| | 2008 | 2014 | 2008-2014 |
| ESPAÑA | 184.366 | 147.400 | -20,1% |
| CAS. LA MANCHA | 4.192 | 3.304 | -21,2% |
| TEMPORALES C. MANCHA | 1.310 | 323 | -75,3% |
| TASA DE TEMPORALIDAD | 31,3 | 9,8 | |

La presencia de la mujer en el sector de componentes castellano manchego se ha incrementado desde 2008, puesto que también se ha incrementado el número de mujeres que trabaja en el sector.



Así que, en 2014, el 25,5% de las personas que trabajan en el sector en Castilla La Mancha son mujeres, tasa de feminización mayor que la que presenta el sector industrial de la comunidad, en el que el peso del empleo femenino es del 24,5%. Sin embargo, en comparación con el sector de componentes del ámbito estatal, el valor es casi idéntico.

Por edades, los colectivos afectados de destrucción de empleo han sido los de menor edad, lo que ha redundado en un rápido envejecimiento de la población laboral del sector castellano manchego.



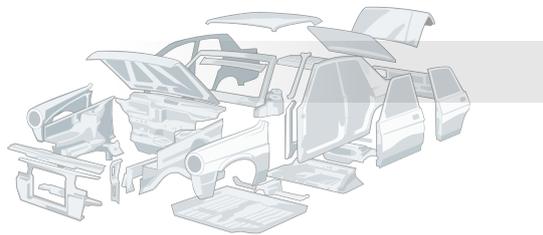
| ASALARIADOS COMPONENTES AUTO CMANCHA SEGÚN EDAD | | | | |
|---|--------------|--------------|-------------|---------------|
| <i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</i> | | | | |
| | 2008 | 2014 | 2008-2014 | |
| | | | Personas | % |
| Menor de 35 | 2.241 | 1.643 | -598 | -26,7% |
| De 35 a 44 | 1.129 | 680 | -449 | -39,8% |
| De 45 a 54 | 647 | 705 | 58 | 9,0% |
| De 55 o más | 174 | 275 | 101 | 58,0% |
| Total | 4.191 | 3.303 | -888 | -21,2% |

Según los niveles de estudio, parece que el colectivo que mejor ha soportado los momentos críticos es el formado por aquellos trabajadores y trabajadoras que aportan un nivel de formación más cercano o acorde a la producción directa en tareas concretas, siendo los que tienen segunda etapa de secundaria el único grupo que crece de forma significativa y también ha sido muy afectado el grupo de formación profesional de grado superior. En tanto que el sector ha apostado por incorporar empleos con la segunda etapa de secundaria y con estudios universitarios.

| 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> | | | | |
| | 2008 | 2014 | 2008-2014 | |
| | | | Personas | % |
| Hasta primarios | 1.008 | 501 | -507 | -50,3% |
| Secundaria 1ª Etapa | 1.453 | 432 | -1.021 | -70,3% |
| Secundaria 2ª Etapa | 795 | 1.726 | 931 | 117,1% |
| FP Grado superior | 821 | 444 | -377 | -45,9% |
| Universitarios | 114 | 199 | 85 | 74,6% |
| Total | 4.191 | 3.302 | -889 | -21,2% |

■ Comercio exterior

El último dato definitivo dispuesto, respecto al comercio exterior del sector en Castilla La Mancha -ofrecido por el ICEX-, corresponde a 2013. En el que se aprecia un incremento de las exportaciones, continuado desde 2010, lo que las ha situado a niveles superiores a los de 2008, con un crecimiento total del 24%. Sin embargo, las importaciones han ido disminuyendo paulatinamente, lo que ha saldado el período con un superávit de la balanza comercial.



EXPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros

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

| | 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% |
| 2008-2013 | | 24,0% | | 3,3% | |

IMPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros

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

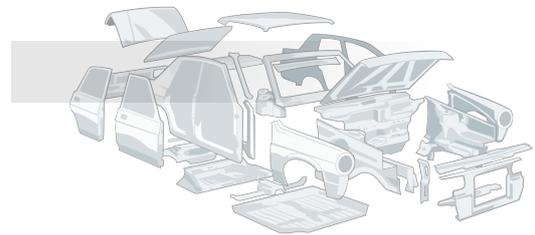
| | C MANCHA | | ESPAÑA | | CM/ ESPAÑA EN PORC. |
|-----------|----------|-------------|------------|-------------|------------------------|
| | CANTIDAD | CRECIMIENTO | CANTIDAD | CRECIMIENTO | |
| 2008 | 411.529 | | 16.949.232 | | 2,4% |
| 2009 | 320.053 | -22,2% | 13.716.114 | -19,1% | 2,3% |
| 2010 | 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% |
| 2008-2013 | | -20,8% | | 11,0% | |

VALORES UNITARIOS COMPONENTES AUTO. Euros/Kilo).

CASTILLA LA MANCHA.

Fuente ICEX.Elabora JM Díaz Bustamante. CCOO Industria





■ En cuanto a las medidas a adoptar

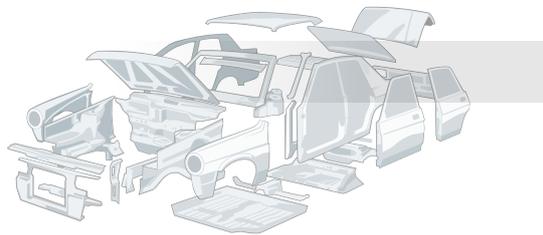
Los objetivos intermedios y concretos que se fijen para la elaboración de políticas destinadas al sector deben tener como base la evolución de las magnitudes que contempladas en el presente informe. Por tanto, han de materializarse en la recuperación del empleo que se ha perdido, mediante actuaciones que garanticen la creación de empleo estable.

En el plano exterior deberían establecerse objetivos tendentes a conseguir incrementar el valor añadido en las familias de productos producidos y exportados, puesto que el nivel de importaciones, así como el valor unitario de las mismas, nos revelan la importación de productos de alto valor añadido que se incorporan a la producción castellano manchega.

➔ 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, se ha estimado que en Cantabria se ubican nueve empresas del sector, lo que supone el 0,7% del conjunto del tejido industrial cántabro. En el ámbito estatal, estas empresas representan el 0,85% del tejido sectorial español.

Entre 2008 y 2014 se ha producido una alta variabilidad en el número de empresas presentes en el sector cántabro, pero se ha cerrado el período finalmente con la desaparición del 10% respecto a 2008, si bien si consideráramos la caída respecto al máximo alcanzado en 2011, estaríamos hablando de una destrucción del 31% del tejido



EMPRESAS CON ASALARIADOS DE CANTABRIA

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

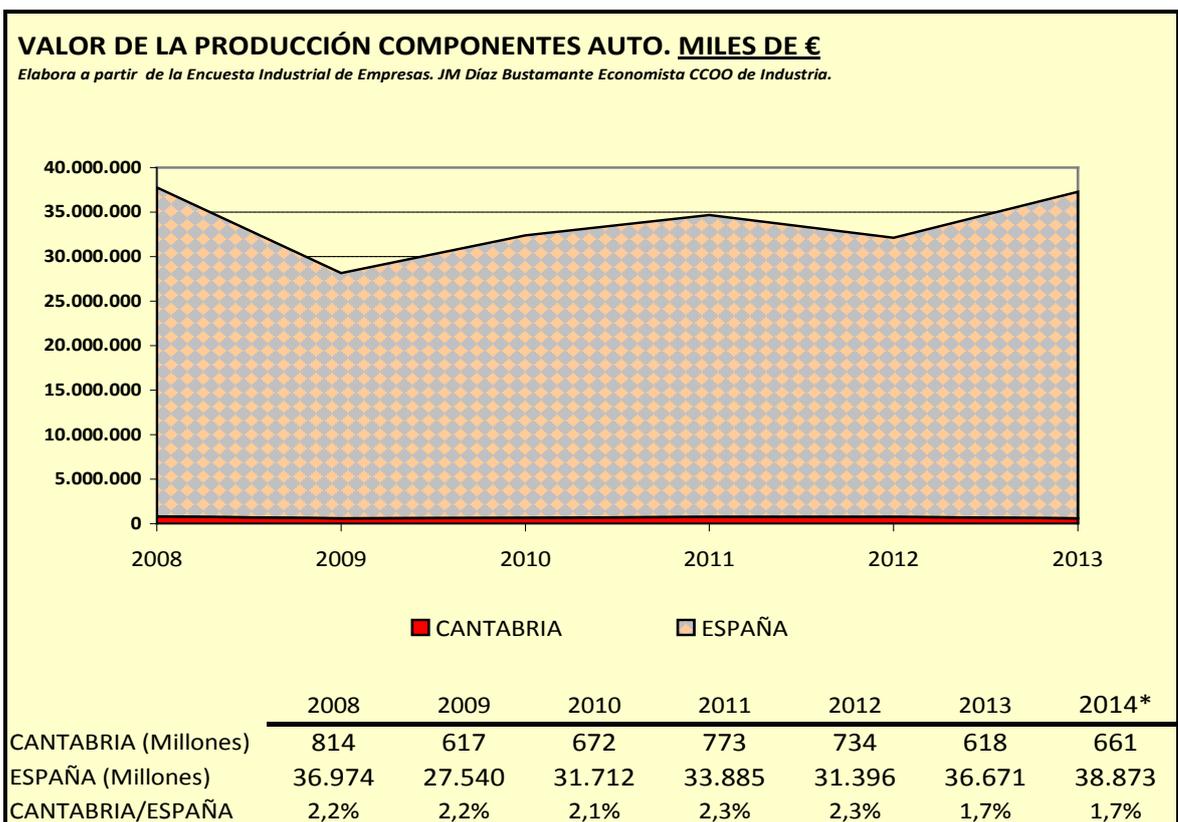
| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2008-2014 |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|-----------|
| SECTOR DE FABRICANTES DE COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN | 10 | 10 | 13 | 13 | 12 | 10 | 9 | -1 |
| CRECIMIENTO | | 0,0% | 30,0% | 0,0% | -7,7% | -16,7% | -10,0% | -10,0% |
| Total Industrias Manufactureras | 1.706 | 1.674 | 1.586 | 1.534 | 1.502 | 1.438 | 1.353 | -353 |
| Crecimiento | | -1,9% | -5,3% | -3,3% | -2,1% | -4,3% | -5,9% | -20,7% |

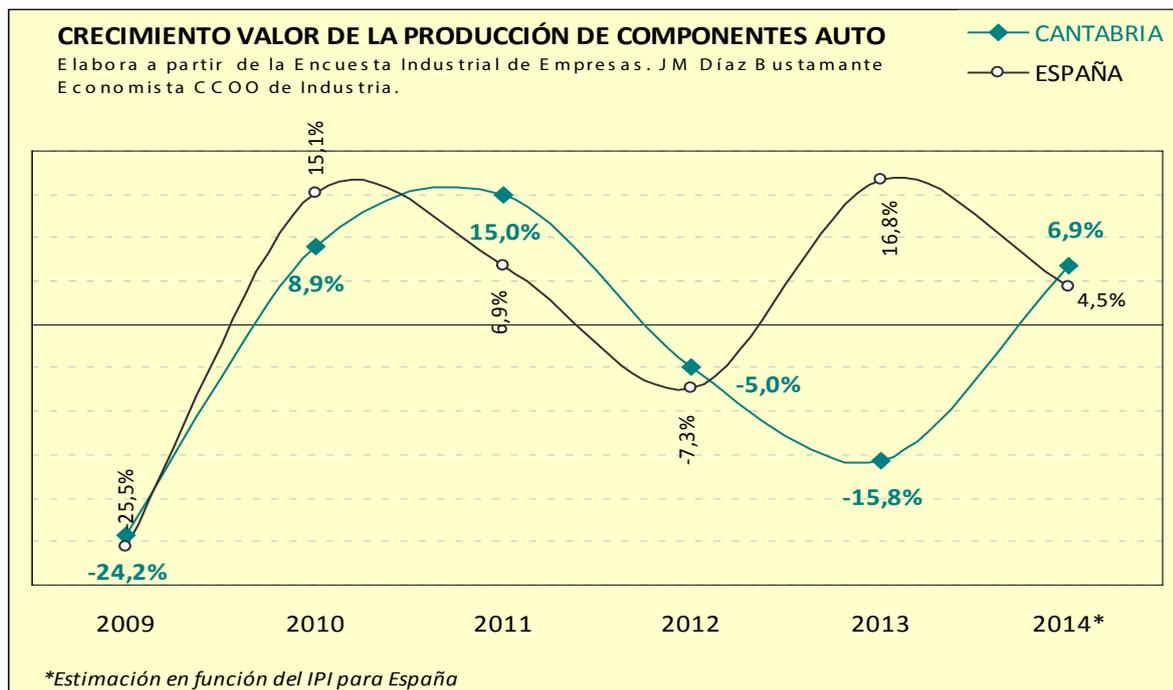
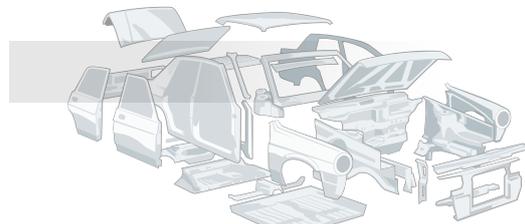
Por tamaño, en el tejido destacan centros de trabajo como los de Robert Bosch en Tetro, EDSCHA España y Brakes International.

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 los 661 millones de euros en Cantabria. Esta cifra supone un crecimiento del 7% respecto a 2013, aunque sigue estando en casi 200 millones por debajo de la que alcanzó el sector en 2008. Este nivel de producción de 2014 significó el 1,7% de la producción total a nivel estatal.





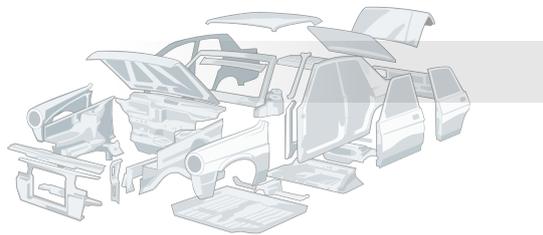
En el período contemplado, el sector de componentes de auto cántabro ha presentado un comportamiento distinto al que presenta el sector en el ámbito estatal durante el año 2013, en la que probablemente haya tenido repercusión el parón de producción al que se vio sometida la fábrica de chasis de autobuses del grupo Mercedes.

■ Empleo

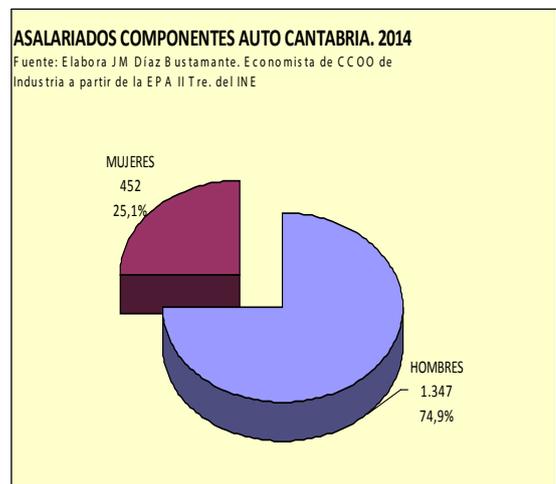
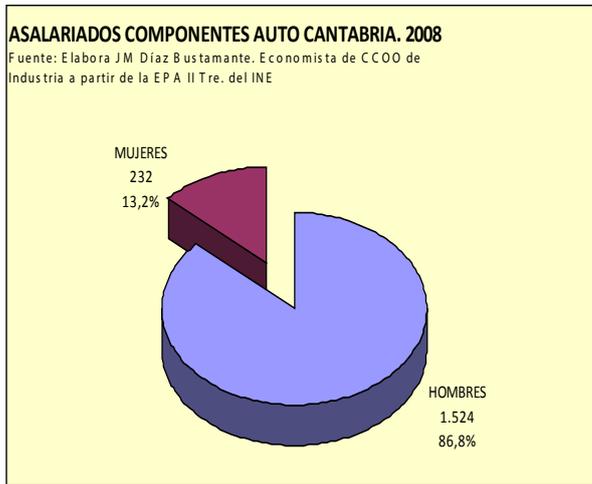
En el segundo trimestre de 2014 trabajan para el sector en Cantabria casi 1.800 personas, lo que representa el 1,2% del empleo del sector a nivel estatal. Este volumen de trabajadores significa que el empleo sectorial en Cantabria se ha mantenido. Si bien, se habría producido la incorporación de trabajadores y trabajadoras con contrato indefinido y la minoración del número de empleos con contrato temporal.

En el conjunto del empleo industrial cántabro, el empleo sectorial supone un 5,4% del mismo y también ha tenido una mejor evolución en el período contemplado, ya que la Industria cántabra ha perdido el 26% de su empleo.

| EVOLUCIÓN ASALARIADOS COMPONENTES AUTO | | | |
|--|-------------|-------------|------------------|
| Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE | | | |
| | 2008 | 2014 | 2008-2014 |
| ESPAÑA | 184.366 | 147.400 | -20,1% |
| CANTABRIA | 1.756 | 1.799 | 2,4% |
| TEMPORALES CANTABRIA | 426 | 353 | -17,1% |
| TASA DE TEMPORALIDAD | 24,3 | 19,6 | |



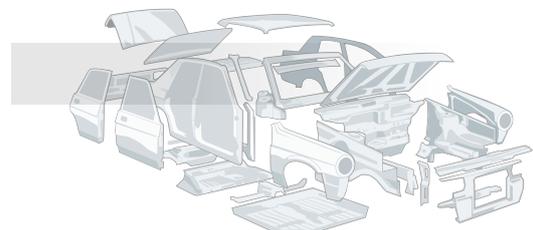
Por su parte, el empleo femenino representa un porcentaje similar a la del conjunto del sector en el ámbito estatal. Las mujeres que trabajan en el sector cántabro suponen el 25% del mismo (en 2008 eran el 13%), lo que es un avance, puesto que ha crecido casi un 100% desde 2008.



Por edades, los colectivos que se han visto más afectados han sido los ubicados en los extremos, es decir, los trabajadores jóvenes y los mayores, en tanto que se han visto beneficiados los tramos de edad comprendidos entre los 35 años y los 54 años.

| ASALARIADOS COMPONENTES AUTO CANTABRIA SEGÚN EDAD | | | | |
|--|--------------|--------------|-----------|-------------|
| Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE | | | | |
| | 2008 | 2014 | 2008-2014 | |
| | | | Personas | % |
| Menor de 35 | 558 | 444 | -114 | -20,4% |
| De 35 a 44 | 523 | 774 | 251 | 48,0% |
| De 45 a 54 | 242 | 307 | 65 | 26,9% |
| De 55 o más | 433 | 275 | -158 | -36,5% |
| Total | 1.756 | 1.800 | 44 | 2,5% |

Por niveles de estudio aportados por el trabajador, el colectivo que sigue una evolución discordante es el que más cerca o próximo parece estar a las tareas especializadas más directamente relacionadas con la producción.



ASALARIADOS COMPONENTES AUTO CANTABRIA SEGÚN ESTUDIOS

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

| | 2008 | 2014 | 2008-2014 | |
|---------------------|--------------|--------------|-----------|-------------|
| | | | Personas | % |
| Hasta primarios | 46 | 196 | 150 | 326,1% |
| Secundaria 1ª Etapa | 266 | 336 | 70 | 26,3% |
| Secundaria 2ª Etapa | 475 | 226 | -249 | -52,4% |
| FP Grado superior | 626 | 636 | 10 | 1,6% |
| Universitarios | 343 | 405 | 62 | 18,1% |
| Total | 1.756 | 1.799 | 43 | 2,4% |

■ 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 2013 por 425 millones, lo que significa un 3% del total español.

EXPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros

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

| | 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% |
| 2008-2013 | | 15,6% | | 3,3% | |

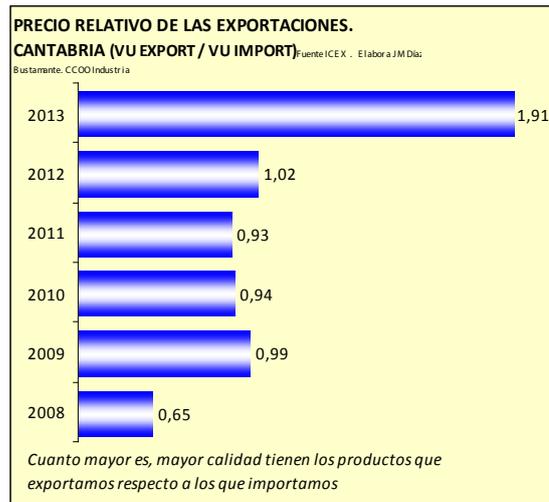
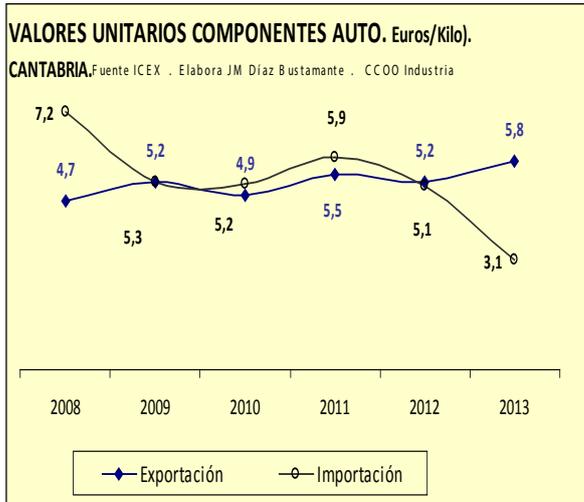
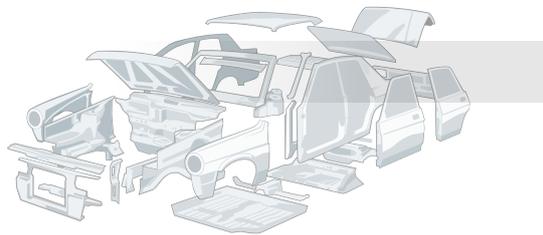
IMPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros

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

| | 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% |
| 2008-2013 | | -12,1% | | 11,0% | |

Por su parte, la evolución decreciente de las exportaciones confirma un leve declive de la demanda exterior de los productos sectoriales cántabros desde 2012, aunque en todo el período contemplado la tendencia es creciente, confirmando entre 2008 y 2013 de casi el 16%.

Por su parte, la calidad de los productos exportados está por encima de los importados. Se puede explicar por la mayor incorporación de valor a los productos fabricados en el sector cántabro, lo que ha implicado la mejora continuada del saldo comercial del sector en Cantabria.



■ En cuanto a las medidas a adoptar

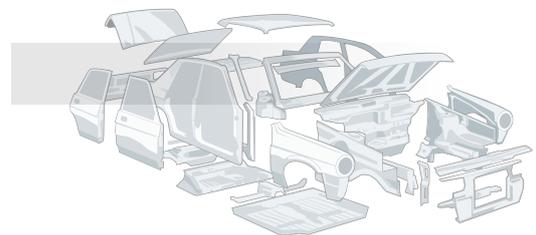
Los objetivos intermedios y concretos que se fijan para la elaboración de políticas destinadas al sector deben tener como base la evolución de las magnitudes que se contempla en el presente informe. Por tanto, han de materializarse en el crecimiento del tejido industrial y en el mantenimiento del empleo.

En el ámbito exterior, habrá de mantenerse el posicionamiento competitivo adquirido en la inserción comercial, mediante la actual combinación en la que pesa más el negocio de margen que el de volumen, apostando por la especialización en productos de mayor valor unitario.

➔ EXTREMADURA

A partir del DIRCE del INE, se ha estimado que en Extremadura hay nueve empresas que se dedican a la fabricación de componentes y equipos para automoción. Estas empresas suponen el 0,85% 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%.

La repercusión de la crisis desde su eclosión se ha saldado con la desaparición del 10% de este tejido (aunque hablamos en términos absolutos de una empresa), en línea con lo que ha ocurrido en toda la industria manufacturera extremeña, pero a menor intensidad, puesto que se han perdido el 20% de las empresas industriales extremeñas.



EMPRESAS CON ASALARIADOS DE EXTREMADURA

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

| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2008-2014 |
|--|-------|-------|-------|--------|--------|-------|-------|-----------|
| SECTOR DE FABRICANTES DE COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN | 10 | 10 | 12 | 10 | 9 | 9 | 9 | -1 |
| CRECIMIENTO | | 0,0% | 20,0% | -16,7% | -10,0% | 0,0% | 0,0% | -10,0% |
| Total Industrias Manufactureras | 3.490 | 3.353 | 3.153 | 2.974 | 2.977 | 2.953 | 2.822 | -668 |
| Crecimiento | | -3,9% | -6,0% | -5,7% | 0,1% | -0,8% | -4,4% | -19,1% |

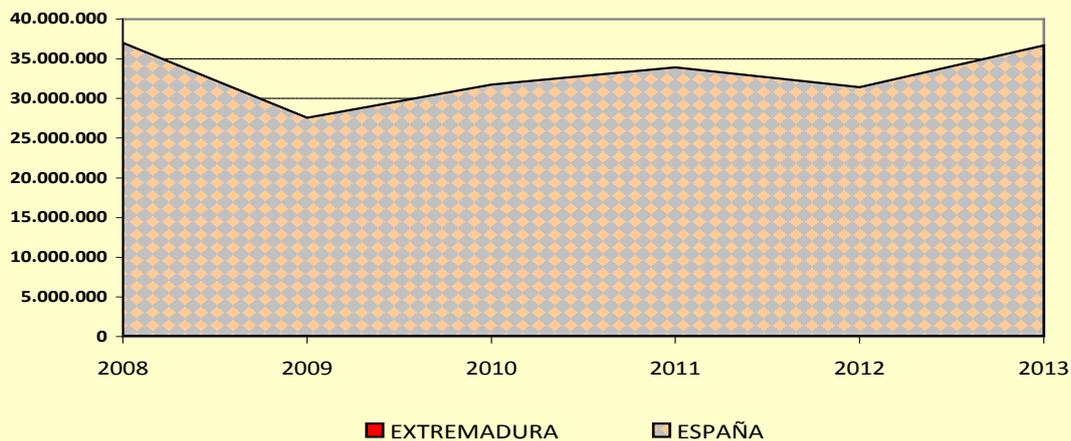
Entre los centros de trabajo de este sector ubicados en Extremadura destacan el de Deutz Diter, SA, el de Catelsa y el de Remotal.

■ Producción

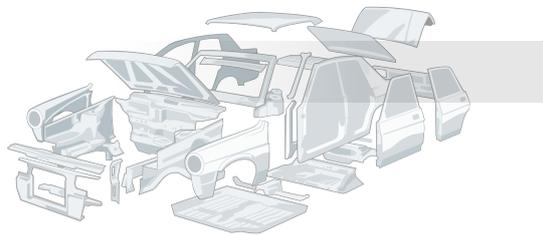
Según la estimación realizada, a partir de la EIE del INE, el IPI y el IPRI, y las cuentas de las principales empresas extremeñas, el sector de componentes de auto de Extremadura culmina el año 2014 con incremento en la producción cercano al 2,4%. Sin embargo, nos es muy difícil cuantificar el valor 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 32 millones. Pero esta cifra todavía queda muy lejos de los cerca de 50 millones alcanzados en 2008.

VALOR DE LA PRODUCCIÓN COMPONENTES AUTO. MILES DE €

Elabora a partir de la Encuesta Industrial de Empresas. JM Díaz Bustamante Economista CCOO de Industria.



| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014* |
|------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| EXTREMADURA (Millones) | 47 | 37 | 38 | 44 | 35 | 31 | 32 |
| ESPAÑA (Millones) | 36.974 | 27.540 | 31.712 | 33.885 | 31.396 | 36.671 | 38.873 |
| EXTREMADURA/ESPAÑA | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,1% |



En todo el período, el sector de componentes de auto de Extremadura ha pasado por momentos críticos, con la paralización de la producción en varias de sus plantas y la aplicación de ERTES a los trabajadores.

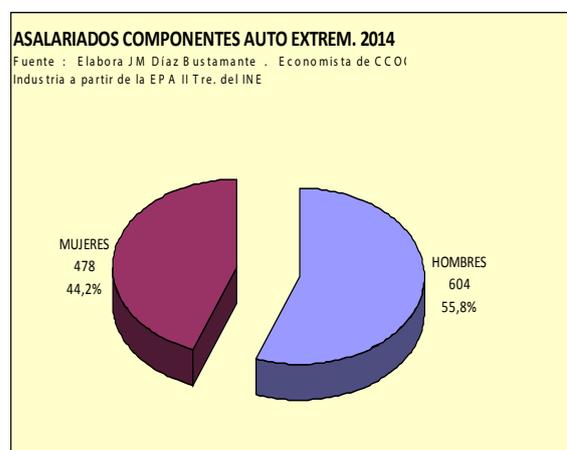
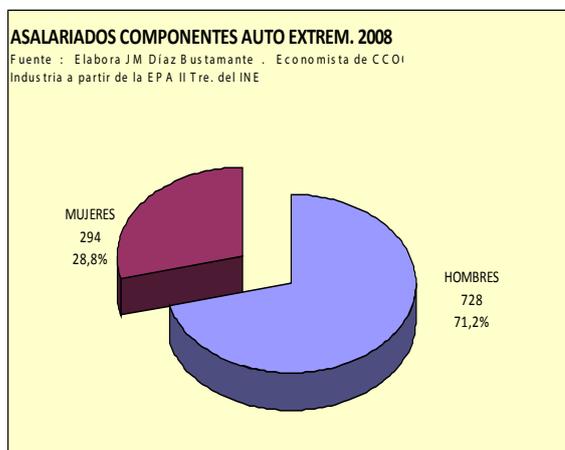
Empleo

En el segundo trimestre de 2014, trabajan en el sector de componentes de auto extremeño en torno a mil personas, lo que significa que se ha mantenido el empleo respecto a 2008. Su incidencia en el total del sector español es del 0,7%.

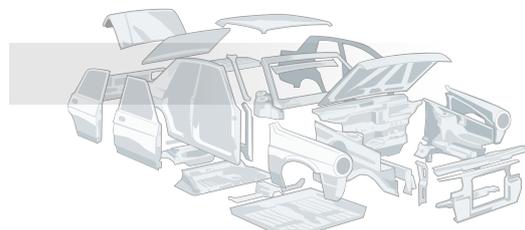
EVOLUCIÓN ASALARIADOS COMPONENTES AUTO
 Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE

| | 2008 | 2014 | 2008-2014 |
|------------------------|---------|---------|-----------|
| ESPAÑA | 184.366 | 147.400 | -20,1% |
| EXTREMADURA | 1.022 | 1.082 | 5,9% |
| TEMPORALES EXTREMADURA | 262 | 484 | 84,7% |
| TASA DE TEMPORALIDAD | 25,6 | 44,7 | |

La representación de la mujer en el sector de componentes extremeño ha pasado del 29% en 2008 al 44% en 2014, como consecuencia de que el empleo femenino se ha duplicado.



Asimismo, el colectivo por edad más afectado ha sido el juvenil, del que han sido expulsados bastantes trabajadores.



ASALARIADOS COMPONENTES AUTO EXTREMADURA SEGÚN EDAD

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

| | 2008 | 2014 | 2008-2014 | |
|--------------|--------------|--------------|-----------|-------------|
| | | | Personas | % |
| Menor de 35 | 558 | 209 | -349 | -62,5% |
| De 35 a 44 | 205 | 417 | 212 | 103,4% |
| De 45 a 54 | 158 | 30 | -128 | -81,0% |
| De 55 o más | 101 | 425 | 324 | 320,8% |
| Total | 1.022 | 1.081 | 59 | 5,8% |

Por niveles de estudio, el sector extremeño está expulsando a las personas sin nivel formativo y sustituyéndolos por trabajadores con estudios.

ASALARIADOS COMPONENTES AUTO EXTREMADURA SEGÚN ESTUDIOS

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

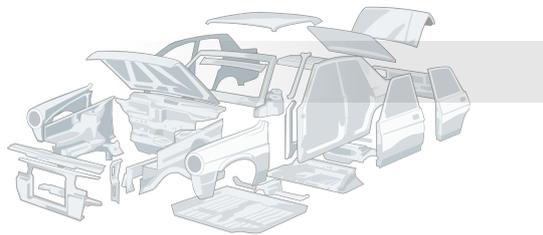
| | 2008 | 2014 | 2008-2014 | |
|---------------------|--------------|--------------|-----------|-------------|
| | | | Personas | % |
| Hasta primarios | 265 | 31 | -234 | -88,3% |
| Secundaria 1ª Etapa | 317 | 443 | 126 | 39,7% |
| Secundaria 2ª Etapa | 203 | 283 | 80 | 39,4% |
| FP Grado superior | 207 | 286 | 79 | 38,2% |
| Universitarios | 30 | 40 | 10 | 33,3% |
| Total | 1.022 | 1.083 | 61 | 6,0% |

■ 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 2013 por 51 millones de euros, lo que supone un 0,4% del total español.

Sin embargo, la evolución de la exportación se encuentra con una clara tendencia creciente, que ha situado la cifra en un 20% por encima de la que se consiguió en 2008.

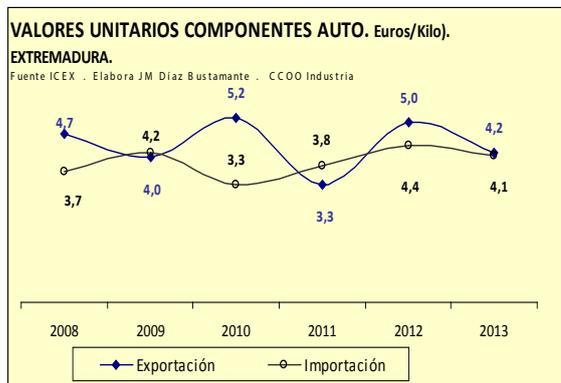
Por su parte, el sector sigue apareciendo como netamente superavitario, puesto que las importaciones están en cifras muy por debajo de las exportaciones.



| EXPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros | | | | | |
|--|-------------|-------------|------------|-------------|---------------------|
| Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE | | | | | |
| | EXTREMADURA | | ESPAÑA | | EX/ 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% |
| 2008-2013 | 20,3% | | 3,3% | | |

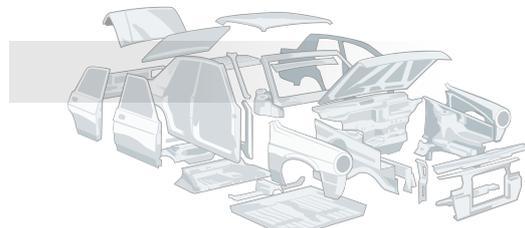
| IMPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros | | | | | |
|--|-------------|-------------|------------|-------------|---------------------|
| Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE | | | | | |
| | EXTREMADURA | | ESPAÑA | | EX/ ESPAÑA 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% |
| 2008-2013 | -8,0% | | 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.



■ En cuanto a las medidas a adoptar

Los objetivos intermedios y concretos que se fijen para la elaboración de políticas destinadas al sector deben tener como base el incremento de la producción del sector, como medio imprescindible para que el empleo se mantenga en el sector extremeño.



→ 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 26 empresas del sector, lo que supone el 2,4% del conjunto del tejido sectorial de ámbito estatal, siendo el 0,6% del tejido industrial de la Región de Murcia.

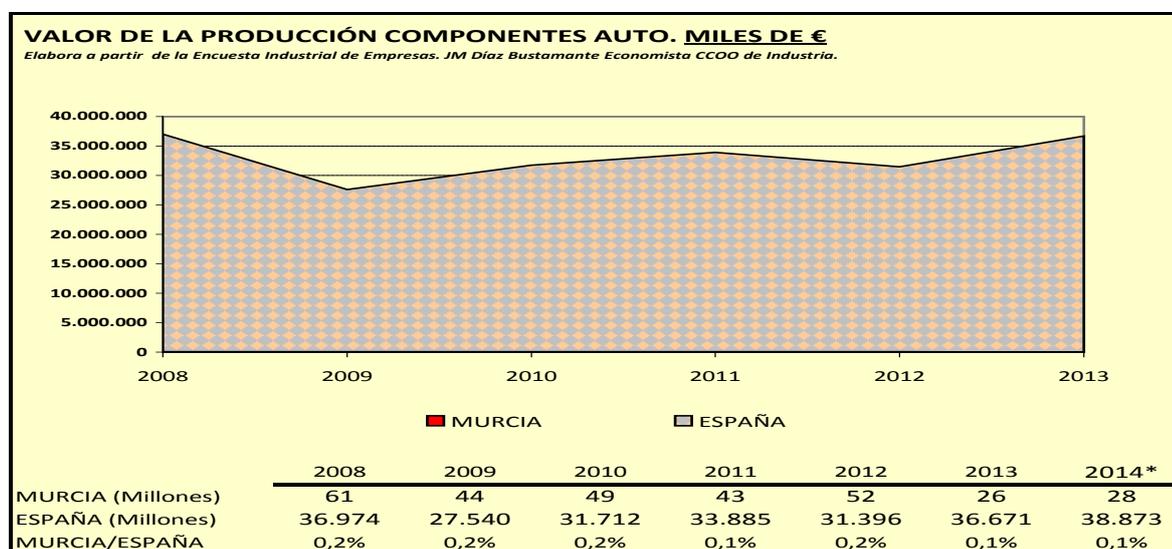
En el período contemplado, el sector en Murcia habría perdido el 13,3% de su tejido, un daño más atenuado del que ha sufrido el sector industrial murciano, que perdió el 25% de su tejido.

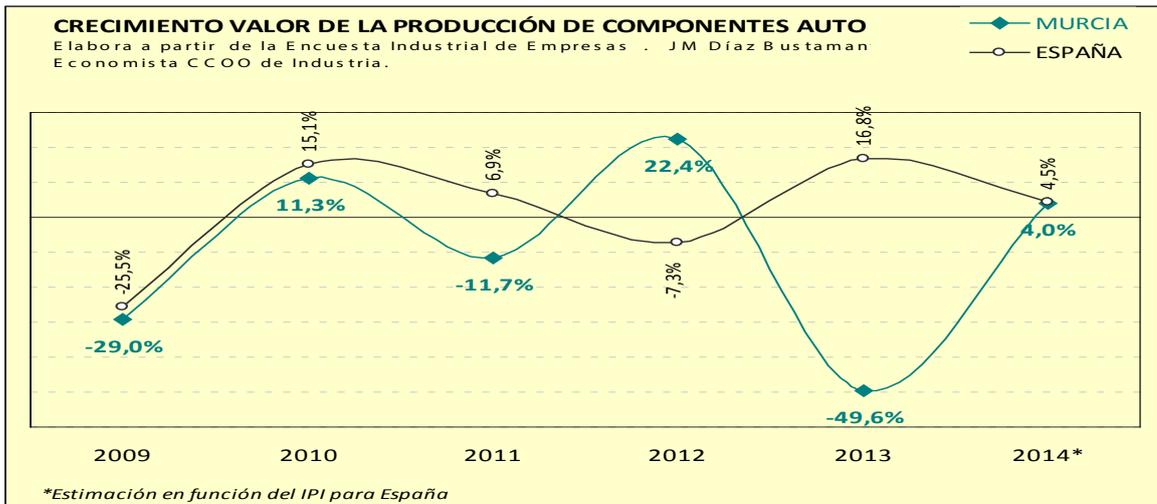
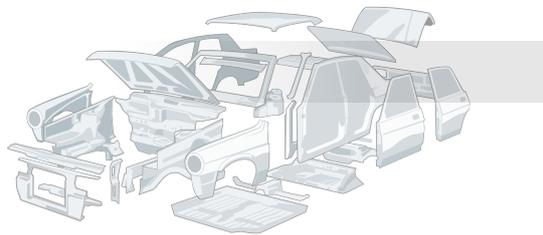
| EMPRESAS CON ASALARIADOS DE MURCIA | | | | | | | | |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------|
| <i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir del DIRCE del INE</i> | | | | | | | | |
| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 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 27,5 millones de euros en Murcia. Lo que pone de manifiesto una importante decadencia del sector en la comunidad, ya que el valor de la producción se habría reducido en más del 50% desde 2008. En el ámbito estatal, apenas tiene ninguna incidencia, puesto que está muy por debajo del 1%.





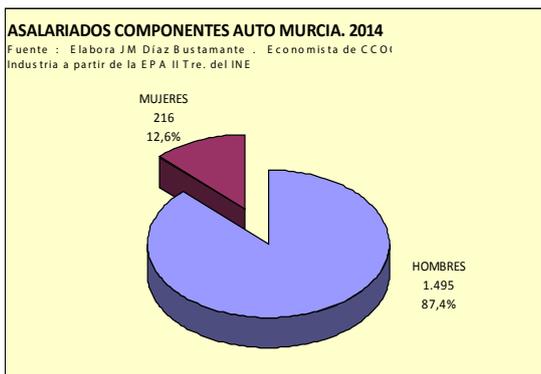
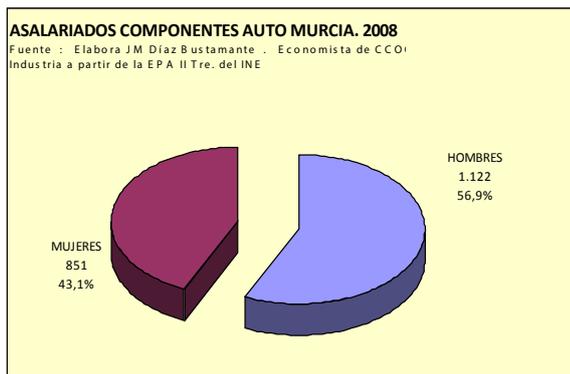
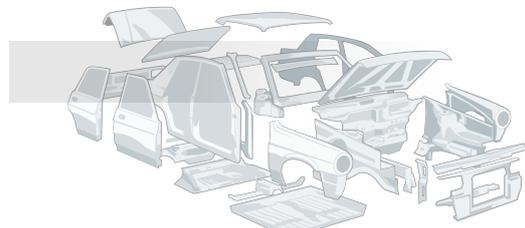
■ Empleo

En el segundo trimestre de 2014, el 1,2% de los trabajadores del sector de componentes de equipo y automoción de España trabajan en Murcia, resultando en torno a las 1.700 personas contratadas en esta comunidad en dicho sector.

En cuanto a la evolución del empleo se ha estado destruyendo empleo indefinido y sustituyéndolo por temporal, pero a un ritmo insuficiente para compensar la destrucción del mismo.

| EVOLUCIÓN ASALARIADOS COMPONENTES AUTO | | | |
|--|---------|---------|-----------|
| Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE | | | |
| | 2008 | 2014 | 2008-2014 |
| ESPAÑA | 184.366 | 147.400 | -20,1% |
| MURCIA | 1.973 | 1.711 | -13,3% |
| TEMPORALES MURCIA | 318 | 582 | 83,0% |
| TASA DE TEMPORALIDAD | 16,1 | 34,0 | |

Por su parte, el empleo femenino es el más afectado por la destrucción, perdiendo peso en el total, pasando de representar el 43% en 2008 a tan solo el 12,6% en 2014.

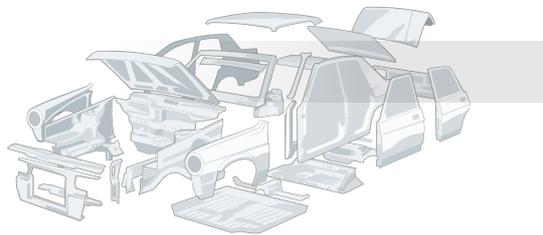


Por edades, el único colectivo que no se ha visto afectado es el de los trabajadores de mayor edad, lo que ha supuesto un envejecimiento de la población laboral del sector en Murcia.

| ASALARIADOS COMPONENTES AUTO MURCIA SEGÚN EDAD | | | | |
|---|--------------|--------------|-------------|---------------|
| <i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</i> | | | | |
| | 2008 | 2014 | 2008-2014 | |
| | | | Personas | % |
| Menor de 35 | 954 | 836 | -118 | -12,4% |
| De 35 a 44 | 563 | 378 | -185 | -32,9% |
| De 45 a 54 | 358 | 317 | -41 | -11,5% |
| De 55 o más | 96 | 179 | 83 | 86,5% |
| Total | 1.971 | 1.710 | -261 | -13,2% |

Por niveles de estudio aportados por el trabajador, el colectivo más afectado es el que solo tiene hasta primarios, puesto que han desaparecido el 54% de los mismos.

| ASALARIADOS COMPONENTES AUTO MURCIA 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 | 2008-2014 | |
| | | | Personas | % |
| Hasta primarios | 510 | 236 | -274 | -53,7% |
| Secundaria 1ª Etapa | 590 | 652 | 62 | 10,5% |
| Secundaria 2ª Etapa | 247 | 214 | -33 | -13,4% |
| FP Grado superior | 332 | 362 | 30 | 9,0% |
| Universitarios | 294 | 246 | -48 | -16,3% |
| Total | 1.973 | 1.710 | -263 | -13,3% |



Comercio exterior

A partir de los datos del ICEX, se obtiene para el sector de componentes de automoción murciano una exportación por valor de 33 millones, que aún siendo un retroceso respecto a los ejercicios anteriores, es 5 millones superior a la de 2008.

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

| | 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% |
| 2008-2013 | | 14,6% | | 3,3% | |

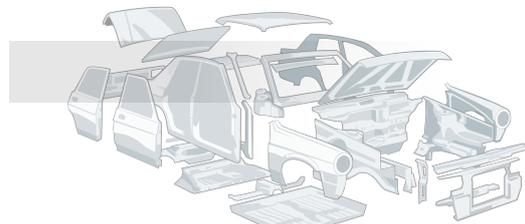
IMPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros
 Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE

| | 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% |
| 2008-2013 | | -21,4% | | 11,0% | |



En cuanto a las medidas a adoptar

Los objetivos intermedios y concretos que se fijan para la elaboración de políticas destinadas al sector deben tener como base la evolución de las magnitudes contempladas en



el presente informe. Por tanto, han de materializarse en la recuperación del tejido industrial destruido, el crecimiento del empleo hasta alcanzar la cuota que se fije en función del empleo que se ha destruido, así como la mejora de la calidad del mismo mediante la sustitución de empleo temporal por indefinido.

→ 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 11 empresas del sector, lo que supone el 1% del conjunto del tejido sectorial en España. Asimismo, representa el 0,6% de todo el tejido industrial riojano.

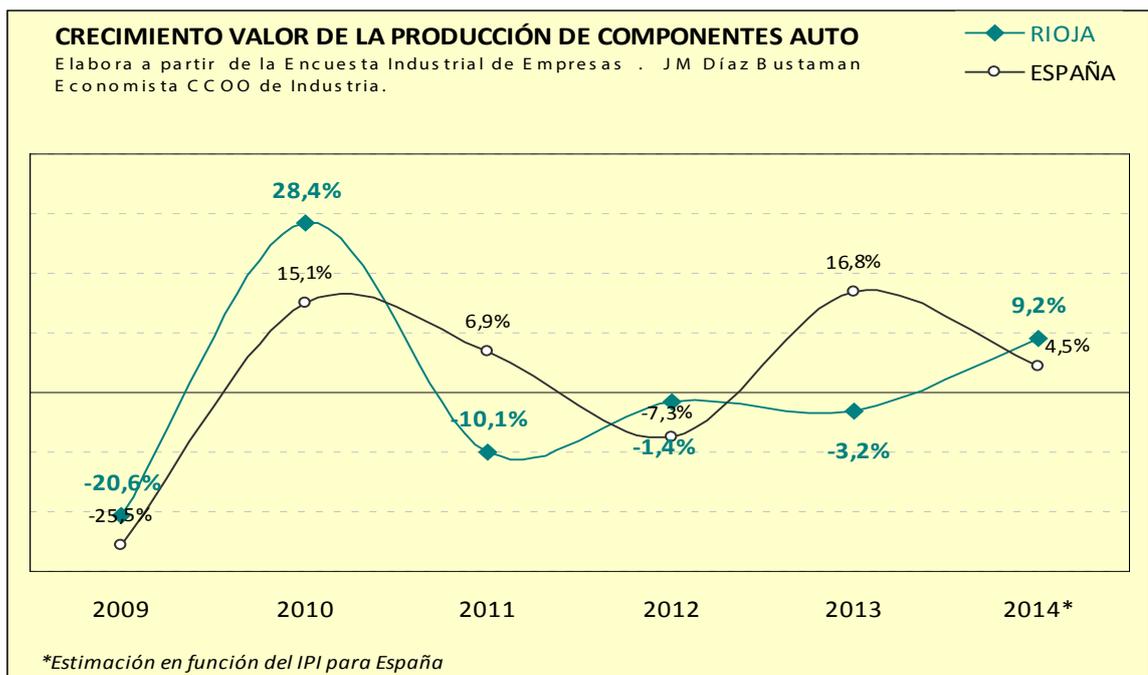
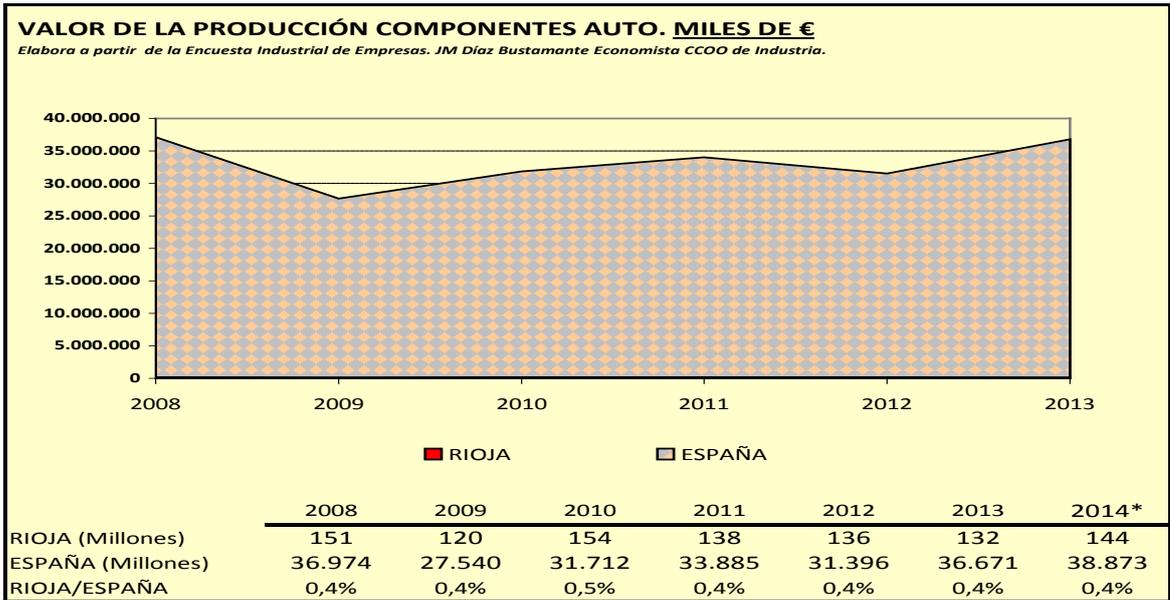
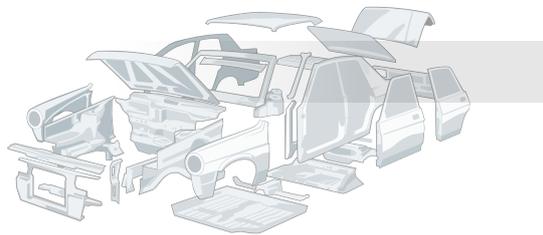
Entre 2008 y 2014, la Industria de componentes riojana ha perdido el 35% de su tejido, muy por encima de lo acontecido en el sector industrial de la Rioja.

| 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 | 2008-2014 |
| SECTOR DE FABRICANTES DE COMPONENTES DE AUTOMOCIÓN | 17 | 17 | 15 | 16 | 16 | 16 | 11 | -6 |
| CRECIMIENTO | | 0,0% | -11,8% | 6,7% | 0,0% | 0,0% | -31,3% | -35,3% |
| Total Industrias Manufactureras | 1.988 | 1.929 | 1.869 | 1.768 | 1.739 | 1.759 | 1.730 | -258 |
| Crecimiento | | -3,0% | -3,1% | -5,4% | -1,6% | 1,2% | -1,6% | -13,0% |

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

■ Producción

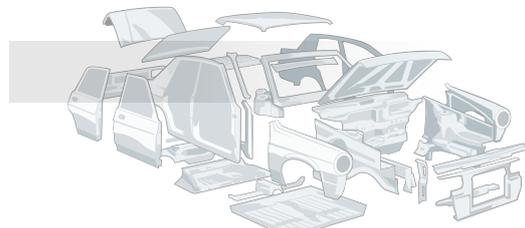
A partir de la EIE, el IPRI y el IPI del INE, se estima que la producción del sector alcanzó prácticamente los 144 millones en Rioja. Esta cifra supone un crecimiento significativo del 9% respecto a 2013. En 2014, el sector de componentes de automoción riojano aportó en torno al 0,4% de toda la producción española.



■ Empleo

En 2014, en torno a 2.500 personas trabajan en el sector en Rioja, lo que supone el 1,7% de todos los empleos del sector a nivel estatal.

En la evolución temporal, se ha dejado notar la crisis y los despidos en el sector, ya que se ha perdido el 17% del mismo, sobre todo indefinido, que se ha ido sustituyendo por empleo temporal.



EVOLUCIÓN ASALARIADOS COMPONENTES AUTO

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

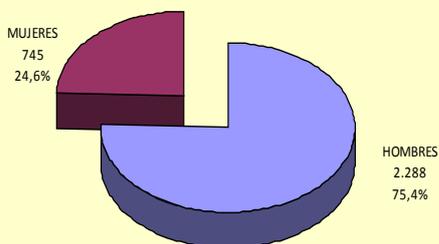
| | 2008 | 2014 | 2008-2014 |
|-----------------------------|---------|---------|-----------|
| ESPAÑA | 184.366 | 147.400 | -20,1% |
| RIOJA | 3.033 | 2.499 | -17,6% |
| TEMPORALES RIOJA | 372 | 514 | 38,2% |
| TASA DE TEMPORALIDAD | 12,3 | 20,6 | |

Además, esta evolución negativa del empleo, con una caída más leve de la producción, resulta en un incremento de la productividad nominal muy importante, pasando de producir cada persona un 16% más que en 2008 (de 50.000 a 58.000).

Por su parte, el empleo femenino representa un porcentaje que está por encima al que se observa en el ámbito estatal (11 puntos más), como consecuencia de que incluso ha crecido en el período contemplado, en tanto que la reducción se producía en el empleo masculino.

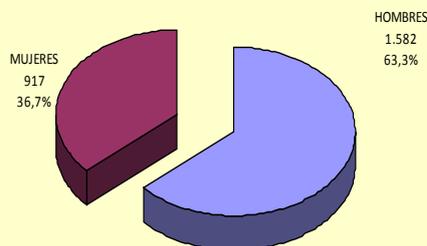
ASALARIADOS COMPONENTES AUTO RIOJA. 2008

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



ASALARIADOS COMPONENTES AUTO RIOJA. 2014

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

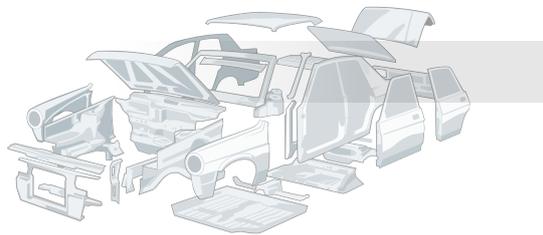


El colectivo de edad que se ha visto más afectado es el constituido por personas jóvenes (menos de 35 años) y los que han tienen entre 35 y 44 años, lo que se ha traducido en un relativo envejecimiento de la población del sector.

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

| | 2008 | | 2014 | | 2008-2014 | |
|--------------|--------------|---------------|--------------|---------------|-------------|---------------|
| | Personas | % | Personas | % | Personas | % |
| Menor de 35 | 899 | 29,6% | 682 | 27,3% | -217 | -24,1% |
| De 35 a 44 | 1.179 | 38,9% | 754 | 30,2% | -425 | -36,0% |
| De 45 a 54 | 827 | 27,3% | 828 | 33,2% | 1 | 0,1% |
| De 55 o más | 128 | 4,2% | 236 | 9,5% | 108 | 84,4% |
| Total | 3.033 | 100,0% | 2.500 | 100,0% | -533 | -17,6% |



Llama la atención el hecho de que actualmente son los trabajadores con titulación universitaria los que crecen en mayor porcentaje entre la población laboral, en tanto que los colectivos con estudios medios e inferiores son los que han soportado toda la pérdida.

| ASALARIADOS COMPONENTES AUTO RIOJA 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 | 2008-2014 | |
| | | | Personas | % |
| Hasta primarios | 500 | 94 | -406 | -81,2% |
| Secundaria 1ª Etapa | 1.031 | 680 | -351 | -34,0% |
| Secundaria 2ª Etapa | 868 | 752 | -116 | -13,4% |
| FP Grado superior | 487 | 496 | 9 | 1,8% |
| Universitarios | 149 | 476 | 327 | 219,5% |
| Total | 3.035 | 2.498 | -537 | -17,7% |

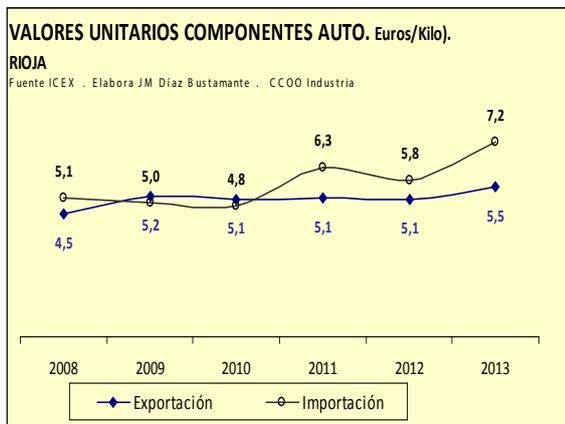
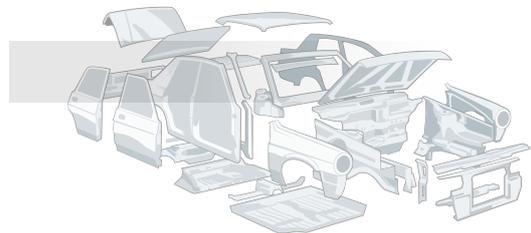
■ Comercio exterior

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 2013 de 135 millones, lo que significa una reducción del 3,8% respecto a 2012. En el conjunto español, esa cifra de exportación representa el 1%.

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 | | | | | |
|---|----------|--------------|------------|-------------|-------------------------|
| <i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</i> | | | | | |
| | 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% |
| 2008-2013 | | -0,9% | | 3,3% | |

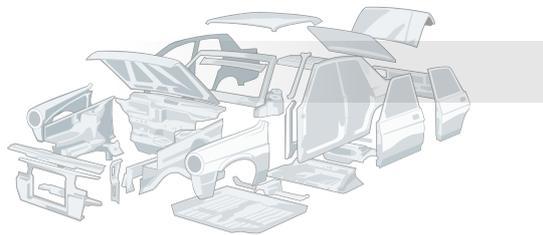
| IMPORTACIONES COMPONENTES AUTO. Miles de euros | | | | | |
|---|----------|--------------|------------|--------------|-------------------------|
| <i>Fuente: Elabora JM Díaz Bustamante. Economista de CCOO de Industria a partir de la EPA II Tre. del INE</i> | | | | | |
| | RIOJA | | ESPAÑA | | RIO/ 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% |
| 2008-2013 | | 55,6% | | 11,0% | |



■ En cuanto a las medidas a adoptar

Los objetivos concretos que se fijen para la elaboración de políticas destinadas al sector deben tener como base la evolución de las magnitudes contempladas en el presente informe. Por tanto, han de materializarse en la recuperación del tejido industrial destruido, el crecimiento del empleo hasta alcanzar la cuota que se fije en función del empleo que se ha destruido, generando empleo indefinido o convirtiendo el temporal en indefinido.

En el ámbito del comercio exterior, el posicionamiento en nichos de mercado de mayor valor añadido con objeto de ir recortando la brecha de valor de las exportaciones respecto a las importaciones.



→ **CONCLUSIONES Y PROPUESTAS ACTUACIÓN**

El contenido del trabajo evidencia que el sector de fabricación de equipos y componentes para la automoción no ha sido ajeno a los efectos de la crisis, acompañando a la caída de la industria de automoción, sobre todo en los años 2009 y 2010. Al mismo tiempo que se manifiestan valores muy por debajo de afectación de la crisis a este sector, en relación con la media de la industria y de la economía nacional, tanto en valor de la producción como en la pérdida de tejido industrial y la pérdida de empleo del sector.

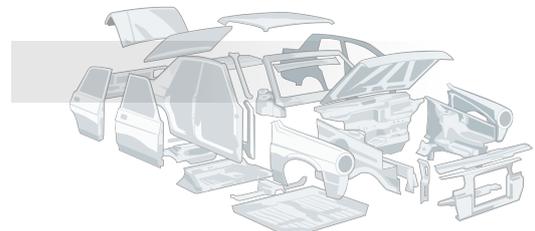
Además, este sector ha sido el impulsor de la recuperación en el marco de la industria, y se podría afirmar que de la economía del país. En este sentido, la fuerte pérdida de empleo, casi 61.000 personas desde el año 2007, un 25% hasta el año 2012 y castigando sobre todo a la contratación temporal y en particular el empleo de HOMBRE, JOVEN Y POCO CUALIFICADO. Esta situación vino facilitada por la entrada en vigor de la reforma laboral, intensificándose los expedientes de regulación de empleo (ERE), en los que el auto representó una parte importante de los mismos.

A pesar de todo, a partir del año 2013 se ha constatado que la actividad productiva en España puede considerarse asegurada, y la productividad por trabajador y trabajadora ha incrementado, después del impulso inversor de las empresas y de los importantes sacrificios de los trabajadores para estabilizar la industria.

En efecto, el análisis de las series que nos ofrece el INE a través de la explotación de la EPA, y, desde luego, la experiencia y el bagaje acumulado por nuestros responsables sindicales en el sector, revela unas prácticas estratégicas comunes asentadas en gran parte de las empresas del mismo de cara a afrontar los procesos de reestructuración. Unas prácticas que tienen por finalidad, en la mayor parte de los casos, atenuar las consecuencias negativas en términos de empleo.

Estas prácticas, evidentemente, responden a la necesidad que tiene el sector de no perder las capacidades adquiridas por su tejido productivo. Además, las empresas llevan ya algunos años contando con una regulación de sus condiciones de trabajo altamente flexible, que le ha permitido afrontar algunas de las situaciones críticas recurriendo a instrumentos específicos previos o alternativos a las más traumáticas medidas de las suspensiones o extinciones de contratos. E incluso en el caso del recurso a estas medidas extremas se fueron introduciendo figuras novedosas como las jubilaciones parciales con contratos de relevo, los compromisos de recolocación etc., con el objetivo principal de no perder las capacidades aportadas y adquiridas por los trabajadores ante el futuro repunte de la actividad.

El otro elemento vertebrador de estas prácticas ha sido la presencia sindical en las empresas, muy por encima de la media de la que se da en el sector industrial, puesto que hablamos, en 2014, de 472 órganos de representación constituidos entre las 1.063 empresas del sector, frente a 21.083 órganos en las 123.525 empresas del sector industrial en su conjunto (ambos obtenidos del cómputo dinámico de la base de datos de CCOO). Esta mayor incidencia sindical ha hecho posible que estos procesos se hayan desarrollado en un marco de interlocución exigente a la vez que responsable, con una participación comprometida y muy activa de los sindicatos, lo que se ha dejado notar en que gran par-



te de las medidas adoptadas en las empresas se han articulado mediante acuerdos entre dirección y dicha representación.

La recomendación que desde CCOO de Industria incorporamos en la evaluación de la situación del sector en cada una de las CCAA tratadas, reflejan la necesidad de materializar la recuperación del tejido industrial destruido, el crecimiento del empleo hasta alcanzar la cuota que se fije en función del empleo que se ha destruido. En cualquier caso, el posicionamiento competitivo adquirido en el ámbito del comercio exterior se debe mantener y apostar por la especialización en productos de mayor valor añadido que los importados.

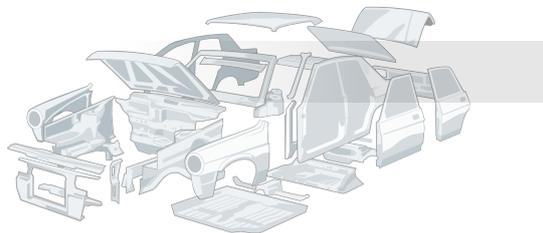
Respecto a los objetivos intermedios y concretos que se fijen para la elaboración de políticas destinadas al sector, deben abordarse desde una perspectiva de implementar ámbitos de interlocución y colaboración sectorial, sobre todo, en aquellos escenarios en los que no se dispone de fabricantes de automóviles, apostando por el importante papel que juegan los clúster de la industria automovilística a la hora de aportar dinámicas de actuación a favor de la actividad en las regiones. Solo desde esa perspectiva de colaboración se pueden afrontar políticas y gestiones que se materialicen en la recuperación del tejido industrial destruido, la recuperación del empleo, y, en cualquier caso, la recuperación del posicionamiento competitivo en la inserción en el comercio exterior.

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. Para hacerlo efectivo debemos romper la estrategia patronal, centrandolo como única referencia en mejorar el coste de producción, competencia del marco de la negociación colectiva, que no llega al 10% del coste del vehículo.

Es necesario hacer ver a las empresas del sector que abandonen la cultura de la precariedad, favorecida por la profundidad de la crisis. Que el sector se recupera y que los trabajadores y trabajadoras del mismo, con los sindicatos a la cabeza, vamos a luchar por un reparto más justo de los beneficios de las empresas, como tuvimos que compartir las miserias de la crisis, con duros efectos en el empleo, en los salarios y en las condiciones de trabajo. Que esta situación la vamos a cambiar.

En este marco, para CCOO de Industria es indispensable abordar los distintos elementos que forman parte de la eficiencia del sector, aportando 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



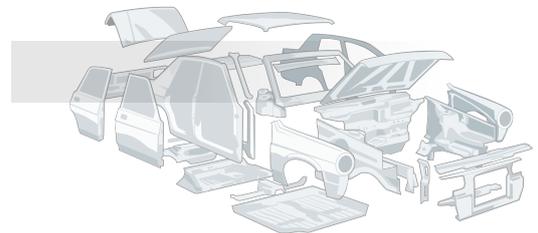
- La aplicación tecnológica, como principal factor de competitividad.
- Una formación adecuada a las necesidades futuras que va a requerir este sector, entre ellas la aplicación de la formación dual y cualificación profesional.
- Conciliar la vertiente económica, medioambiental y social, sin que perjudique 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 debiera priorizarse el objetivo de adquirir compromisos de estabilidad para un sector que representa una parte importante de sus economías. Y la mejor forma de hacerlo es a través de la configuración del diálogo sectorial, que incorpore no sólo análisis concretos sobre la situación de la industria en general, y la de automoción en particular, sino proyectos de anticipación en los cambios, incluyendo medidas que palien los efectos derivados de las reestructuraciones empresariales y alternativas sectoriales que incorporen actividades con nuevos valores tecnológicos. En este marco, junto a administraciones regionales, asociaciones empresariales y los sindicatos, los clústeres sectoriales juegan un papel importante.

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. Lo que se hizo realidad en mayo de 2014, procediéndose a la constitución del Foro de Diálogo del Sector de Automoción, convocado por el Ministerio de Industria y con la presencia de las organizaciones empresariales del sector de constructores de vehículos (ANFAC) y de componentes para automoción (SERNAUTO); los sindicatos MCA-UGT y CCOO de Industria, contando con la presencia de la Secretaría de Estado de Comercio del Ministerio de Economía y Competitividad, coordinando las reuniones el Subdirector del Ministerio de Industria. Por parte del Ministerio de Industria se manifestó el compromiso de contar con la colaboración de aquellos Ministerios que estuvieran vinculados al debate previsto realizar (Fomento, Economía, Agricultura y Medio Ambiente...).

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.

Este contexto del diálogo social podría servir de referencia para propiciar un debate acorde con las necesidades observadas y cuyo objetivo fuese anticiparse al cambio. La articulación del diálogo en todos sus ámbitos, social, territorial y sectorial, aportaría un valor añadido fundamental para el desarrollo del tejido productivo.



El objetivo de canalizar un frente común, basado en 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. Donde las Administraciones Públicas, las empresas y los sindicatos formen un triunvirato que identifique los objetivos y ponga los medios para su consecución.

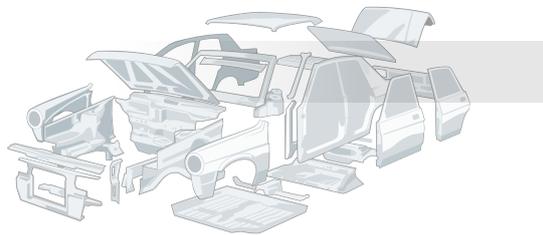
En España, la actual situación del sector requiere, en mayor medida si cabe, la creación de una mesa de negociación que aborde, junto a la conformación de un Convenio General del Metal, el desarrollo de un Acuerdo Marco para el conjunto del sector de automoción, con el objetivo de mantener el tejido industrial actual y prepararlo para afrontar la competencia global, incluyendo actuaciones concretas sobre medidas de flexibilidad interna y la utilización de los ERE.

Porque debemos anticiparnos al proyecto que se viene gestando para el futuro del sector, incorporando aspectos orientados a los nuevos conceptos de vehículos y sus sistemas, como son los de propulsión alternativos con los nuevos combustibles; los sistemas eléctricos y electrónicos de potencia, como las baterías; los motores eléctricos y generadores de los sistemas de comunicación; los de seguridad; ayudas a la conducción, etc. 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.

Se espera de la industria del automóvil, en concreto del sector de fabricación de equipo y componentes, desarrollos 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 emergentes donde se espera que la demanda de vehículos aumente a corto y medio plazo.

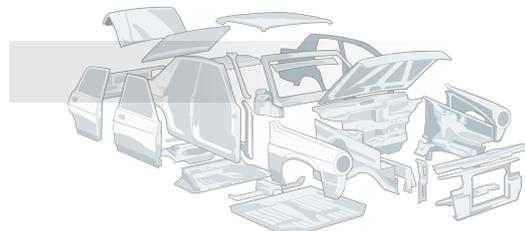
La ampliación de la cadena de valor en el sector (los tradicionales proveedores de materias primas y de componentes, la fabricación y venta, el desarrollo de infraestructuras, se amplía con los proveedores de energía y los servicios de movilidad), requiere de una adaptación por parte de los trabajadores para abordar estos nuevos desarrollos tecnológicos (en el ámbito de los fabricantes, los proveedores, talleres, ITV, etc.), incluso es indispensable el prever la aparición de nuevas profesiones, por lo que será preciso un proceso amplio de reciclaje del actual empleo.

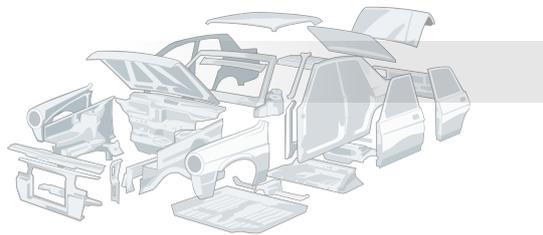
Las expectativas que se auguran al sector de fabricantes de componentes para automoción se pueden remontar a los próximos diez años (2025), entre otros motivos porque la fuerte influencia de un futuro digital está encontrando al de automoción como un sector con muchas expectativas (autoconducción, electromovilidad, sistemas de control gestual, sistemas de ocio en cabina, aplicaciones Big Data y nuevos sistemas antirrobo...). En definitiva, el fuerte impulso del mercado en países emergentes, la optimización del motor de combustión interna y la estandarización de procesos de fabricación son los



factores que determinarán el futuro del automóvil. Todo ello, unido al valor del ahorro, la innovación y la seguridad, con un bajo nivel de consumo de combustible y el aumento del ciclo de vida como principales referencias para el comprador de vehículos del futuro.

Todo esto 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. Esto incorpora mayores costes, pero el parámetro de competitividad reside al margen de los costes laborales, teniendo como principal referencia el coste que incluya gastos de I+D, fabricación, materiales y considerar los efectos directos del ahorro en logística, trabajando en la política de compras, manteniendo una estrecha relación fabricantes con los proveedores, que es donde se concentra casi el 90% del valor de un vehículo.





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

