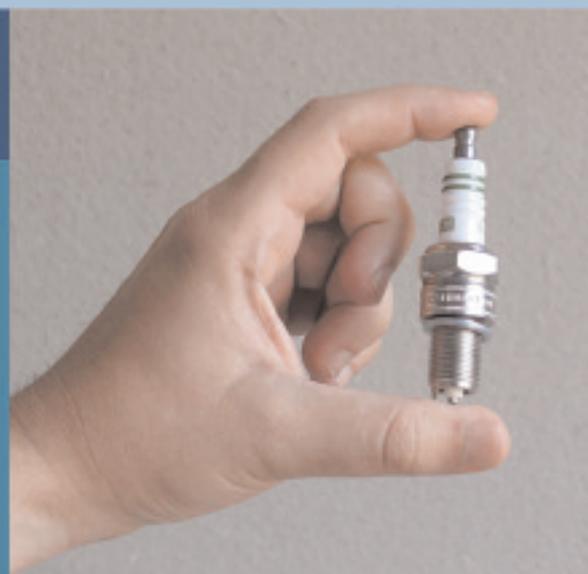


ESTUDIO SOBRE LAS OCUPACIONES DEL SECTOR AUTOMOCIÓN EN EL PRINCIPADO DE ASTURIAS

INFORME DE RESULTADOS

SECTOR
AUTOMOCIÓN

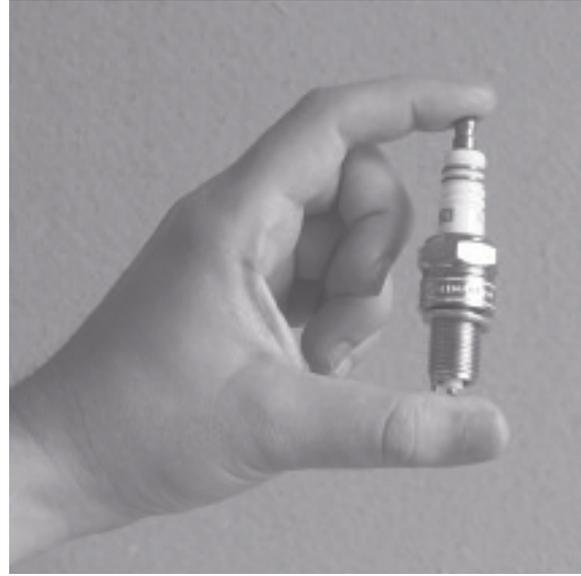
2010



SERVICIO PÚBLICO DE EMPLEO



Gobierno del Principado de Asturias
Consejería de Industria y Empleo



El Acuerdo para el Desarrollo Económico la Competitividad y el Empleo (ADECE 2004-07) firmado por el Gobierno del Principado de Asturias, la Federación de Empresarios de Asturias y los sindicatos UGT y CCOO, establece que el Observatorio de las Ocupaciones, dentro del marco del Servicio Público de Empleo, tiene como objetivo prioritario conocer la realidad del mercado de trabajo asturiano en cada momento, examinando su evolución y analizando los factores que determinen su comportamiento, lo que permitirá describir el escenario previsible en materia de empleo, al objeto de adoptar las medidas necesarias con la suficiente antelación.

En la misma dirección, La Ley del Principado de Asturias 3/2005, de 8 de julio, del Servicio Público de Empleo, introduce en su Título III el Observatorio de las Ocupaciones como instrumento activo para la participación, coordinación y planificación de las actuaciones ocupacionales.

El Servicio Público de Empleo, a través del Observatorio, debe realizar una labor de análisis permanente de la actividad económica asturiana que contribuya a la toma de decisiones adecuadas y consensuadas con objeto de contar con los recursos humanos que precisan los sectores productivos de la región.

Es en esa labor, en la que se enmarca la realización de los estudios sectoriales, fruto del trabajo de expertos, de responsables de empresas y de la colaboración de organismos públicos y agentes sociales.

La forma de realizar el trabajo es una de las claves del éxito. Una vez que el Consejo Rector del Servicio Público de Empleo ha decidido los sectores o temas que se han de analizar, el Observatorio genera una dinámica de intercambio de información y cooperación que finaliza en un análisis y propuesta de intervención en cada sector.

El resultado facilitará la toma de decisiones del Consejo Rector del Servicio Público de Empleo y, también, de los demás actores públicos y privados que intervienen en este campo.

Sus trabajos serán publicados en la web Trabajastur, para lograr su máxima difusión, ya que deben ser además una referencia para orientadores laborales y formadores, y, sin duda, para todas aquellas personas que buscan información para mejorar su empleabilidad.

Hemos sido ambiciosos con los retos que nos planteamos, pero estamos seguros de que, con la colaboración de todos, podremos mejorar en la eficacia de los recursos disponibles para el empleo y la cualificación profesional de nuestros ciudadanos.

Graciano Torre
Consejero de Industria y Empleo

Gobierno del Principado de Asturias

INDICE	Pág.
1 :: JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO	15
2 :: OBJETIVOS DEL TRABAJO	16
3 :: PLANTEAMIENTO METODOLÓGICO DEL TRABAJO	17
3.1 Estrategias de obtención de información	18
4 :: DELIMITACIÓN DEL SECTOR	21
5 :: ANÁLISIS DE COYUNTURA DEL SECTOR	23
5.1 Evolución de los principales indicadores nacionales	23
5.2 Evolución en el número de empresas en España	25
6 :: EL SECTOR EN EL ÁMBITO AUTONÓMICO DE ASTURIAS	27
6.1 Principales características de las empresas del sector	27
6.2 Evolución de los principales indicadores Asturias 2004/2007	31
7 :: SITUACIÓN DEL SECTOR ANTE LA CRISIS ACTUAL	33
7.1 Contexto nacional	33
7.2 Contexto europeo	36
7.3 Contexto mundial	37
8 :: CARACTERÍSTICAS DE LA ACTIVIDAD DEL SECTOR EN ASTURIAS	39
8.1 Trayectoria de las empresas	39
8.2 Tendencia de la actividad en la empresas	44
8.3 Perspectivas de actividad en las empresas	46
8.4 Tendencias de personal en las empresas	51
8.5 Perspectivas de personal en las empresas	53
8.6 Dificultades identificadas por las empresas del sector	56
9 :: PRINCIPALES ACTIVIDADES PRODUCTIVAS DEL SECTOR EN ASTURIAS	59
9.1 Tendencia en las actividades más relevantes del sector	60
10 :: PRINCIPALES OCUPACIONES EN EL SECTOR DE AUTOMOCIÓN ASTURIANO	64

11 :: PERFILES Y CARACTERÍSTICAS EN LAS OCUPACIONES DEL SECTOR	68
Perfil de la ocupación de chapista	70
Perfil de la ocupación de comercial-vendedor	74
Perfil de la ocupación de comercial-vendedor de recambios	78
Perfil de la ocupación de electromecánico	80
Perfil de la ocupación de mecánico	84
Perfil de la ocupación de pintor	88
12 :: LA FORMACIÓN PROFESIONAL EN EL SECTOR DE AUTOMOCIÓN	92
12.1 Los programas de cualificación profesional inicial	92
12.2 Ciclos de grado medio y superior	92
12.3 La formación profesional para el empleo	94
12.4 Plan de formación ocupacional y continua (Plan FOC)	95
12.5 Los programas de empleo formación	96
13 :: ACCIONES DE FORMACIÓN EN EL SECTOR DE AUTOMOCIÓN	98
13.1 Participación en actividades formativas	98
14 :: PERSPECTIVAS DE PARTICIPACIÓN EN ACCIONES DE FORMACIÓN	103
14.1. Previsión de participación en acciones de formación	103
14.2. Interés por la participación en acciones de formación	104
14.3. Consideración sobre necesidades en acciones de formación	104
15 :: CONCLUSIONES GENERALES	109
15.1. Consideraciones sobre el sector en asturias	109
15.2. Consideraciones sobre tendencias y perspectivas	109
15.3. Consideraciones sobre actividades y ocupaciones	110
15.4. Consideraciones sobre las acciones formativas	111
16 :: PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN EN EL SECTOR DE AUTOMOCIÓN EN ASTURIAS	112
16.1. Estrategias referidas al sector	112
16.2. Estrategias referidas a la actividad empresarial	112
16.3. Estrategias referidas a las acciones de formación	112

ÍNDICE DE GRÁFICOS	Pág.
Gráfico 1 Evolución de los principales indicadores económicos 2004/2007	23
Gráfico 2 Evolución personal ocupado, remunerado y salario medio (en euros) 2004-2007	24
Gráfico 3 Evolución número de empresas por CNAE y año, nivel nacional	26
Gráfico 4 Distribución porcentual de empresas y trabajadores según actividades del sector	27
Gráfico 5 Distribución porcentual de los centros de trabajo según tamaño de las plantillas	28
Gráfico 6 Distribución porcentual de centros de trabajo, según actividades de referencia y tamaño de la plantilla	29
Gráfico 7 Principales datos económicos Asturias 2004/2007 (en miles de euros)	31
Gráfico 8 Distribución porcentual de empresas según antigüedad en la actividad	39
Gráfico 9 Distribución porcentual de años de actividad según tipología de actividad principal	40
Gráfico 10 Distribución porcentual de empresas según años en la actual ubicación	41
Gráfico 11 Distribución porcentual de años de actividad según tipología de actividad principal	42
Gráfico 12 Distribución porcentual de la tipología de empresas según su clasificación por número de trabajadores	43
Gráfico 13 Distribución porcentual de empresas según número de trabajadores	44
Gráfico 14 Distribución porcentual de la tendencia de actividad general en las empresas	45
Gráfico 15 Distribución porcentual, comparativa, en la tendencia general de actividad	46
Gráfico 16 Distribución porcentual de la previsión de la actividad general en las empresas	47
Gráfico 17 Distribución porcentual de perspectivas de actividad según actividad principal	48

Gráfico 18	49
Distribución porcentual, comparativa, en la previsión de actividad general	
Gráfico 19	49
Distribución porcentual comparativa entre la previsión y la tendencia de actividad general en la actualidad	
Gráfico 20	51
Distribución porcentual en la tendencia de personal en las empresas	
Gráfico 21	53
Distribución porcentual comparativa en la tendencia general de personal	
Gráfico 22	54
Distribución porcentual de la previsión de personal en las empresas	
Gráfico 23	55
Distribución porcentual de perspectivas del personal según actividad principal	
Gráfico 24	56
Distribución porcentual, comparativa, en la previsión de personal	
Gráfico 25	56
Distribución porcentual comparativa entre la previsión y la tendencia de personal en la actualidad	
Gráfico 26	59
Distribución porcentual según tipo de actividad principal de las empresas del sector en Asturias	
Gráfico 27	60
Distribución porcentual comparativa en la actividad principal de las empresas	
Gráfico 28	61
Distribución porcentual de la tendencia en las actividades para el conjunto de las empresas	
Gráfico 29	61
Distribución porcentual comparativa de la valoración en la tendencia de la actividad de Ventas	
Gráfico 30	62
Distribución porcentual comparativa de la valoración en la tendencia de la actividad de Chapa-Pintura	
Gráfico 31	62
Distribución porcentual comparativa de la valoración en la tendencia de la actividad de Mecánica	
Gráfico 32	62
Distribución porcentual comparativa de la valoración en la tendencia de la actividad de Reparaciones	
Gráfico 33	63
Distribución porcentual comparativa de la valoración en la tendencia de la actividad de Electromecánica	

Gráfico 34	65
Distribución porcentual de la valoración en la tendencia de las Ocupaciones	
Gráfico 35	65
Distribución porcentual comparativa de la valoración en la tendencia de la ocupación de Pintor	
Gráfico 36	66
Distribución porcentual comparativa de la valoración en la tendencia de la ocupación de Mecánico	
Gráfico 37	66
Distribución porcentual comparativa de la valoración en la tendencia de la ocupación de Electromecánico	
Gráfico 38	66
Distribución porcentual comparativa de la valoración en la tendencia de la ocupación de Chapista	
Gráfico 39	67
Distribución porcentual comparativa de la valoración en la tendencia de la ocupación de Vendedor	
Gráfico 40	98
Distribución porcentual de la participación en actividades de formación	
Gráfico 41	99
Distribución porcentual de participación en actividades de formación según tamaño de las empresas	
Gráfico 42	100
Distribución porcentual de participación en acciones de formación según actividad principal	
Gráfico 43	101
Distribución porcentual de participación en acciones de formación según duración de las mismas	

ÍNDICE DE TABLAS

Pág.

Tabla 1	21
Equivalencias entre epígrafes del CNAE 93 y CNAE 2009	
Tabla 2	23
Volumen de negocios según CNAE y año, miles de euros	
Tabla 3	24
Valor de la producción según CNAE y año, miles de euros	
Tabla 4	24
Gastos de personal según CNAE, año, miles de euros	
Tabla 5	25
Personal ocupado según CNAE y año	
Tabla 6	25
Salario medio según CNAE y año	
Tabla 7	25
Personal remunerado según CNAE y año	
Tabla 8	26
Número de empresas según CNAE y año	
Tabla 9	30
Distribución porcentual de distribución de asalariados según tipología de empresas y actividad de las mismas	
Tabla 10	31
Distribución porcentual de centros de trabajo en los principales municipios de Asturias según tipología de actividad	
Tabla 11	32
Matriculaciones en Asturias, 2007/2008	
Tabla 12	32
Principales indicadores nacionales y autonómicos del sector de automoción, 2007	
Tabla 13	32
Comercio exterior sector automoción Asturias, 2007/2008 (millones de euros)	
Tabla 14	33
Producción de vehículos en España por tipo, 2007/2008	
Tabla 15	34
Matriculación de vehículos por tipo, 2007/2008	
Tabla 16	34
Comercio exterior del sector de automoción, 2008	
Tabla 17	35
Exportaciones españoles de vehículos por tipo, 2007/2008	

Tabla 18 Principales datos del sector de fabricantes de componentes para la automoción, 2007/2008	36
Tabla 19 Producción de turismos y vehículos industriales en Europa 07/08	36
Tabla 20 Producción mundial de turismos y vehículos industriales 2008	38
Tabla 21 Distribución porcentual de empresas según años de actividad y años en la actual ubicación	42
Tabla 22 Distribución porcentual de valoración según tendencia y previsión	50
Tabla 23 Distribución porcentual de valoración de tendencia según número de trabajadores	52
Tabla 24 Distribución porcentual de valoración en la previsión de actividad y de personal	52
Tabla 25 Oferta Formativa Ciclos Grado Medio y Superior, según localización del centro. 2008/2009	93
Tabla 26 Cursos Plan FOC 2008 por Familia Profesional, situación laboral y sexo	95

1 :: JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO

A lo largo de los últimos dos años se han producido cambios en la situación económica general cuya repercusión en nuestra comunidad autónoma resulta incuestionable. Los datos de la evolución en diferentes sectores de actividad productiva, más allá de los que se han considerado vinculados a la crisis, o al menos más sensibles a la misma, como el de la construcción o el bancario, muestran un retraimiento de la actividad productiva, con todo lo que ello implica para la gestión empresarial, la constatación de posibilidades o dificultades para la actividad productiva, así como para la práctica profesional y por ello para el mantenimiento de los procesos de incorporación de trabajadores cualificados en el sector.

El sector de automoción en Asturias tiene unas características concretas, por la tipología de sus empresas, que hacen que la repercusión en sus servicios de la situación económica experimentada presente rasgos de singularidad y, al mismo tiempo, que las necesidades y estrategias a adoptar, a todos los niveles, deban ser analizadas desde la reflexión que el nuevo contexto establece, o si no es bajo el prisma de un contexto diferente sí desde el de uno que se ha modificado sustancialmente en un periodo corto de tiempo.

La posibilidad de obtener información en un momento dado permite conocer la descripción de la situación actual, las valoraciones que se realizan sobre lo acontecido y las expectativas que se tienen respecto del futuro a corto y medio plazo, pero sin duda este análisis se ve enriquecido por la contrastación con los datos e informaciones, de características similares, que se han obtenido en otro momento. Es por ello que al contar con un análisis previo sobre el sector, realizado en el año 2007, se dispone de antecedentes válidos sobre el procedimiento de actuación y, lo que es más importante, de referentes para la identificación de los elementos de cambio o evolución en las características de las empresas, sus necesidades y problemática, los rasgos identificativos de los perfiles profesionales, las consideraciones sobre demandas formativas, y la identificación de propuestas de intervención en el corto y medio plazo.

2 :: OBJETIVOS DE TRABAJO

De forma específica, el proceso de obtención y análisis de datos sobre el sector de automoción en Asturias, se centra en la consecución de los siguientes objetivos, orientados al apoyo en la toma de decisiones y la planificación por parte de los diferentes agentes sociales e institucionales:

- Analizar la repercusión del sector sobre el conjunto de actividades productivas, en función del volumen de empleo y actividad económica que representa, considerando las variaciones y tendencias, así como los factores de evolución que inciden en el mismo.
- Identificar las opiniones de los empresarios respecto de las principales características de su actividad y de las ocupaciones profesionales.
- Definir las ocupaciones y los perfiles profesionales de los trabajadores que, de forma específica, realizan actividades profesionales vinculadas a la venta, el mantenimiento y la reparación de vehículos de motor.
- Poner de manifiesto las necesidades profesionales identificadas en el sector, así como las principales características que configuran los perfiles profesionales requeridos.
- Analizar las necesidades formativas detectadas, así como las valoraciones realizadas de las iniciativas de formación desarrolladas.

3 :: PLANTEAMIENTO METODOLÓGICO DEL ESTUDIO

La obtención de datos e información sobre el sector de automoción, haciendo referencia a las actividades de venta, mantenimiento y reparación de vehículos de motor, se ha llevado a cabo mediante el recurso a distintas técnicas y fuentes de información. La complementariedad de las mismas, así como la triangulación de los referentes ha posibilitado no sólo acceder a contenidos necesarios para el desarrollo del trabajo, sino también poner de manifiesto los niveles de concordancia o discrepancia existentes, al tiempo que ha facilitado realizar un tratamiento cualitativo y cuantitativo de los diferentes aspectos tratados.

En conformidad con los objetivos de trabajo establecidos se ha procedido a la identificación de las dimensiones de referencia, que han facilitado el desarrollo de los instrumentos para la obtención de los datos necesarios, teniendo en cuenta la fuente de información y la técnica a utilizar, según cada una de las situaciones identificadas. Las dimensiones de análisis han sido las siguientes:

- Datos generales del sector.
- Características y tipología de las empresas.
- Actividades productivas desarrolladas.
- Tendencias y perspectivas de actividad.
- Principales dificultades y estrategias de intervención.
- Principales ocupaciones profesionales.
- Demandas, necesidades y previsiones de ocupación.
- Tendencias y perspectivas de las ocupaciones.
- Perfiles profesionales.
- Actividades formativas en el sector.
- Necesidades formativas identificadas.
- Propuestas de actuación en el sector de automoción.

3.1 ESTRATEGIAS DE OBTENCIÓN DE INFORMACIÓN

En el siguiente esquema se hace una presentación de las estrategias a utilizar, tomando en consideración la referencia informativa, el procedimiento de trabajo desarrollado en cada caso y, en última instancia, la fuente prioritaria para la obtención de información.

Estrategias Metodológicas			
Análisis Documental	Sector	Datos / Información	SADEI – INE Revisión Bibliográfica Seguridad Social Organizaciones sector
Entrevistas Encuestas	Empresas	Muestra Representativa	Cuestionario Estructurado Adaptado
Entrevistas profundidad	Expertos	Representatividad/ Relevancia	Remisión de información Entrevistas individuales
Grupo Validación	Agentes sociales: sindicatos y org. empresarial	Representatividad/ Significación	Grupo de Trabajo

3.1.1. Análisis Documental

Llevado a cabo mediante la búsqueda de datos e informaciones sobre el sector en organismos e instituciones relacionadas, no sólo con el sector en sí, sino con el tratamiento de datos y el análisis estadístico. Las referencias del Instituto Nacional de Estadística, la Sociedad Asturiana de Estudios Económicos e Industriales (SADEI), la Tesorería General de la Seguridad Social, la Dirección General de Formación del Principado de Asturias y los datos de las bases existentes en la Oficina Estadística de la Unión Europea (EUROSTAT) o del Boletín Económico de la Secretaría de Estado de Turismo y Comercio, constituyen las fuentes fundamentales de trabajo.

Es preciso hacer mención expresa a los documentos e informes del sector, con ámbitos de referencia diferentes, facilitados tanto por las organizaciones sindicales (CCOO y UGT) como por la Asociación del Automóvil de Asturias (ASPA), así como a otros documentos obtenidos de diferentes organizaciones y asociaciones no existentes en nuestra comunidad autónoma.

3.1.2. Entrevistas y Encuestas

Las aportaciones efectuadas por el empresariado del sector constituyen una parte fundamental de la información, con el fin de cumplir los objetivos establecidos, por lo que para conocer las opiniones de los mismos sobre las dimensiones de análisis se procedió a la realización de entrevistas y encuestas con una muestra de la tipología de empresas existentes.

Se tuvieron en consideración, para la elaboración de la muestra, las características representativas de la actividad, tales como tamaño de las empresas y su adscripción en los subcódigos del CNAE propios de venta, mantenimiento y reparación de vehículos.

Se partió, igualmente, de la identificación de una muestra de mínimos siguiendo un planteamiento de distribución por conglomerados, a fin de evitar problemas de representatividad suficiente en la muestra productora de datos, y, complementariamente, al recurso a dos criterios de selección: la opinión de relevancia y representatividad facilitada por expertos en el sector y su vinculación a procesos previos de obtención de información. De esta forma se garantizaba su significatividad en la representación del conglomerado de referencia y, de otra parte, las posibilidades de contrastación directa con los análisis efectuados en momentos anteriores.

El procedimiento de contacto se llevó a cabo, una vez identificada la muestra, mediante la colaboración con la Asociación del Automóvil de Asturias (ASPA), que remitió una carta a las empresas informando de la realización del estudio, en la que además de solicitar la participación del empresariado, ponía de manifiesto la relevancia del mismo para el sector y la colaboración de la propia asociación. Tras el envío postal y transcurrido un plazo prudencial se procedió al contacto telefónico con las organizaciones productivas identificadas, en caso de no lograr su compromiso de participación o constatar el desinterés de los mismos, se procedía a la sustitución por un elemento de características similares en el conglomerado de referencia.

La obtención de datos se llevó a cabo mediante procedimientos complementarios:

1. Remisión de los instrumentos de recogida de datos a los representantes identificados por las empresas, a fin de que éstos conociesen la información requerida y pudiesen organizar sus análisis y valoraciones.
2. Realización de entrevistas telefónicas o personales, según preferencia del empresariado, una vez se había constatado que se había procedido a la cumplimentación del cuestionario remitido.
3. Remisión, análisis y recepción de las plantillas específicas de perfiles profesionales. Dada la relevancia de este elemento, así como la pertinencia de utilizar para la recogida de datos un procedimiento específico, se consideró necesario que su envío y cumplimentación se llevase a cabo de forma paralela pero independiente al cuestionario general de análisis del sector.

La muestra productora de datos está conformada por 50 elementos, ajustándose a los criterios de representación establecidos. El tratamiento de datos recogidos se llevó a cabo, tras el proceso de codificación y control previo, haciendo uso del paquete estadístico SPSS 15.0, así como de los procedimientos de cálculo y representación de la hoja de cálculo Excel 2007.

3.1.3. Grupo de Validación

De forma previa a la redacción final del informe y a la elaboración de conclusiones se constituyó un grupo de trabajo, formado por representantes de los agentes sociales y de la organización empresarial, que procedió a la valoración y validación de los distintos elementos que conforman la estrategia de obtención de información y, de forma más específica, de las dimensiones relacionadas con los principales resultados y los elementos más relevantes del informe sobre la situación del sector de automoción en nuestra comunidad: características de la actividad, tendencias y perspectivas, actividades profesionales, perfiles ocupacionales, necesidades formativas y líneas de actuación.

El grupo de validación estuvo conformado por siete personas representantes de los sindicatos mayoritarios MCA-UGT, la Federación Minero Metalúrgica de CCOO y la Asociación del Automóvil del Principado de Asturias (ASPA). Con este grupo se siguió un procedimiento similar al utilizado en las entrevistas en profundidad:

1. Contacto personal con cada uno de los representantes y envío, con antelación, de la documentación a utilizar en el trabajo de validación.
2. Contacto personal a fin de identificar dudas o dificultades previas relacionadas con la documentación facilitada.
3. Sesión de trabajo conjunta, con carácter intensivo, coordinada por los responsables de la ejecución del proyecto, procediendo a la valoración y contrastación de datos, informaciones, propuestas y la recogida de consideraciones por parte de los miembros del grupo.
4. Establecimiento de niveles de acuerdo y determinación de un periodo para su valoración y remisión de matizaciones, modificaciones o aclaraciones necesarias.

4 :: DELIMITACIÓN DEL SECTOR

Las empresas y los trabajadores que desarrollan actividades relacionadas con el sector de la automoción se encuentran adscritos de forma tradicional, según el Código Nacional de Actividades Económicas, al CNAE 50: “Venta, mantenimiento y reparación de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores-, venta al por menor de combustibles para vehículos de motor”. Grupo que se divide en los siguientes epígrafes:

- CNAE 50.1: Venta de vehículos de motor
- CNAE 50.2: Mantenimiento y reparación de vehículos de motor
- CNAE 50.3: Venta de repuestos y accesorios de vehículos de motor
- CNAE 50.4: Venta, mantenimiento y reparación de motocicletas, sus repuestos y sus accesorios
- CNAE 50.5: Venta al por menor de carburantes para la automoción

A partir del 2009, el CNAE ha cambiado la agrupación de determinadas actividades, de manera que las correspondientes al sector automoción se enmarcan en el grupo de numeración 45: Venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas, perteneciendo (a excepción de la venta al por menor de carburantes incluida en el grupo 47), al igual que en la anterior clasificación (CNAE 93), al grupo G: Comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos de motor y motocicletas.

En la siguiente tabla se establece la correspondencia existente entre los epígrafes del CNAE 93, ya identificados, y los del CNAE 2009:

Equivalencias entre epígrafes del CNAE 93 y CNAE 2009

(tabla 1)

CNAE 93	CNAE 2009	
CNAE 50.1	CNAE 45.1	Venta de vehículos de motor
CNAE 50.2	CNAE 45.2	Mantenimiento y reparación de vehículos de motor
CNAE 50.3	CNAE 45.3	Comercio de repuestos y accesorios de vehículos de motor
CNAE 50.4	CNAE 45.4	Venta, reparación y mantenimiento de motocicletas y de sus repuestos y accesorios
CNAE 50.5	CNAE 47.3	Comercio al por menor de combustible para la automoción en establecimientos especializados

A lo largo de este estudio se mantienen las referencias establecidas por la clasificación CNAE 93, ya que los datos aportados por diferentes instituciones corresponden a años anteriores al 2009 y, por lo tanto, siguen la agrupación del CNAE 93. Partiendo de esta premisa es necesario proceder a la aclaración de algunas situaciones que, por su parte, facilitan una mejor comprensión de la realidad existente en el sector y que, bajo ningún punto de vista debe considerarse específica del mismo.

El CNAE procede a la clasificación de las empresas por aquella que se considera actividad principal de la misma, lo que no debe entenderse como que sea, en la mayoría de los casos, la única

que se lleva a cabo o que ésta sea excluyente a la realización de otras actividades afines, aunque sea de forma ocasional.

En nuestra comunidad no hay empresas enmarcadas en el epígrafe de fabricación de vehículos, lo cual no sólo lleva a una reducción en los códigos de actividad considerados, sino que confiere al sector diferencias con respecto a otras comunidades autónomas.

Las actividades y profesiones de los epígrafes 50.1 al 50.4 guardan entre sí un alto nivel de similitud, al tiempo que no debe sorprender que una empresa que se dedica al mantenimiento y reparación de vehículos de motor pueda tener, en un segundo plano, actividades profesionales relacionadas con el mantenimiento y reparación de ciclomotores. Situación similar se produce en el caso de la venta de vehículos y en sus accesorios.

Otro elemento que confiere homogeneidad a las empresas y profesionales de estas actividades en nuestro ámbito territorial, se encuentra en el Convenio de aplicación en nuestra Comunidad. Según la Resolución de 19 de marzo de 2009, de la Consejería de Industria y Empleo, por la que se ordena la inscripción del Convenio Colectivo para el sector de Talleres de Reparación del Automóvil y/o Afines del Principado de Asturias, en el Registro de Convenios Colectivos de la Dirección General de Trabajo, Seguridad Laboral y Empleo, publicada en el BOPA de 7 de abril de 2009, y en lo relativo al ámbito de aplicación expone:

“El presente Convenio regula, en las materias a las que las normas subsiguientes se refieren, en el ámbito territorial del Principado de Asturias, las relaciones laborales entre empleadores y trabajadores del Sector de actividad de Compraventa y/o Reparación de Automóviles, Reparación y Venta de Motocicletas, así como las actividades comerciales y/o industriales afines, siempre que no exista otro Convenio de específica aplicación”.

La consideración de lo establecido en el Convenio permite la no inclusión en el sector de automoción de las empresas dedicadas a la venta de carburantes, dado que no se identifican, al tiempo que puede afirmarse que las actividades desarrolladas por las empresas dedicadas a la venta al por menor de carburantes para automoción (CNAE 50.5) tienen pocos puntos de conexión con las otras empresas CNAE 50, diferenciándose no sólo en las características de la actividad sino también en las ocupaciones que se llevan a cabo, los profesionales que se requieren y los niveles de capacitación en unos u otros casos. Aspectos que hacen que en la nueva distribución CNAE 2009, se incluyan en el grupo 47, en tanto que comercio al por menor de combustible para la automoción en establecimientos especializados.

5 :: ANÁLISIS DE COYUNTURA DEL SECTOR

5.1 EVOLUCIÓN DE LOS PRINCIPALES INDICADORES NACIONALES

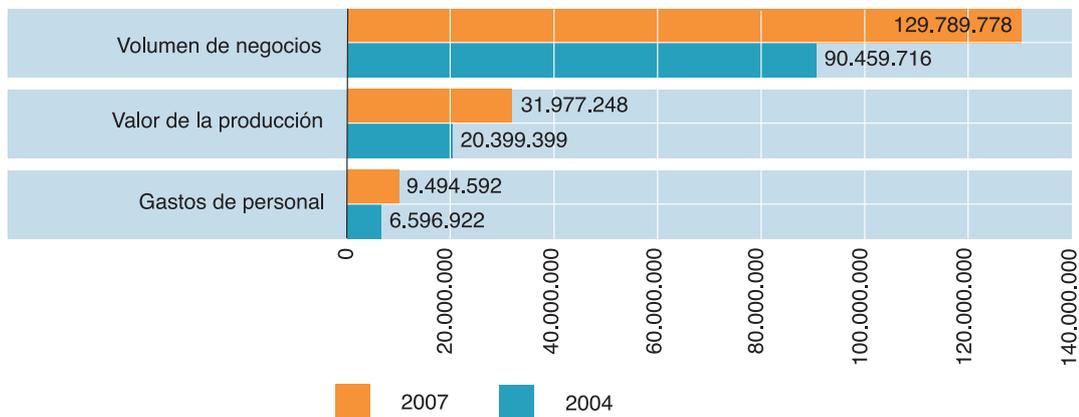
Se toman en cuenta los últimos datos aportados por el Instituto Nacional de Estadística, dentro de la última Encuesta Nacional de Comercio publicada en 2009 correspondiente al año 2007.

En primer lugar reflejamos los datos del sector CNAE 50 correspondientes al volumen de negocio, el valor de la producción y los gastos de personal, expresados en miles de euros, en el siguiente gráfico

Evolución de los principales indicadores económicos 2004-2007 en España

(gráfico 1)

Fuente: INE, Encuesta Anual de Comercio 2004 y 2007



Se observa un incremento del 43,9% en los gastos de personal (diferencia de 2.897.670 €), 56,7% en el valor de la producción (diferencia de 11.577.849) € y del 43,5% en el volumen de negocios (diferencia de 39.330.062 €) respectivamente.

Si comparamos los datos del sector automoción con los del total de la actividad a la que pertenece comercio (junto con el comercio al por menor y al por mayor), su aportación al conjunto supone un 16,8% del volumen de negocios, un 20% del valor de la producción y un 14,5% de gastos de personal.

Desglosando los datos según los subgrupos se definen las siguientes tablas:

Volumen de negocios según CNAE y año, miles de euros

(tabla 2)

Fuente: INE, Encuesta Anual de Comercio 2004 y 2007

	CNAE 50.1	CNAE 50.2	CNAE 50.3	CNAE.4	Total
2004	68.988.027	9.534.102	10.239.687	1.697.900	90.459.716
2007	81.655.317	11.818.358	11.508.219	2.710.927	107.692.821
Diferencia	12.667.290	2.284.256	1.268.532	1.013.027	17.233.105
%Δ	18,36%	23,96%	12,39%	59,66%	19,05%

Valor de la producción según CNAE y año, miles de euros*(tabla 3)*

Fuente: INE, Encuesta Anual de Comercio 2004 y 2007

	CNAE 50.1	CNAE 50.2	CNAE 50.3	CNAE.4	Total
2004	10.666.801	6.682.131	2.667.523	382.944	20.399.399
2007	13.655.361	11.072.675	3.156.066	590.859	28.474.961
Diferencia	2.988.560	4.390.544	488.543	207.915	8.075.562
%Δ	28,02%	65,70%	18,31%	54,30%	39,59%

Gastos de personal según CNAE, año, miles de euros*(tabla 4)*

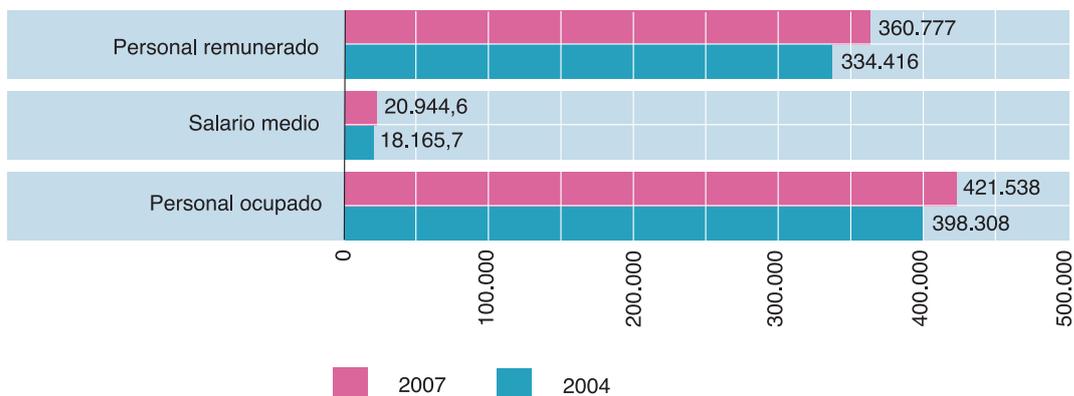
Fuente: INE, Encuesta Anual de Comercio 2004 y 2007

	CNAE 50.1	CNAE 50.2	CNAE 50.3	CNAE.4	Total
2004	3.197.169	2.197.379	1.082.012	120.362	6.596.922
2007	3.993.538	2.758.974	1.286.700	199.488	8.238.700
Diferencia	796.369	561.595	204.688	79.126	1.641.778
%Δ	24,90%	25,56%	18,91%	65,74%	24,89%

Otro conjunto de factores económicos importante para conocer la evolución del sector es el correspondiente al número de personal ocupado, personal remunerado y el salario medio recibido, tal y como se muestra en el siguiente gráfico:

Evolución personal ocupado, remunerado y salario medio (en euros) 2004-2007*(gráfico 2)*

Fuente: INE, Encuesta Anual de Comercio 2004 y 2007



Se observa un 5,8% de incremento en cuanto al personal ocupado (diferencia de 23.230 personas), un 15,3 en el salario medio (diferencia de 2778,9€) y un 7,9% del personal remunerado (diferencia de 26.361 personas).

Respecto a la aportación al grupo global de comercio, el sector de la automoción reúne al 12,17% del personal ocupado, 13,2% del personal remunerado y supera el salario medio (19.156,3) en un 9,3%.

Desglosando los datos según los subgrupos se definen las siguientes tablas:

Personal ocupado según CNAE y año (tabla 5)

Fuente: INE, Encuesta Anual de Comercio 2004 y 2007

	CNAE 50.1	CNAE 50.2	CNAE 50.3	CNAE.4	Total
2004	124.952	154.882	52.790	9.826	342.450
2007	136.460	158.638	54.190	12.908	362.196
Diferencia	11.508	3.756	1.400	3.082	19.746
%Δ	9,21%	2,42%	2,65%	31,36%	5,77%

Salario medio según CNAE y año (tabla 6)

Fuente: INE, Encuesta Anual de Comercio 2004 y 2007

	CNAE 50.1	CNAE 50.2	CNAE 50.3	CNAE.4	Total
2004	21.547	15.785,3	18.335,8	15.212,6	70.880,7
2007	24.405,2	18.866,2	21.269,3	17.612,5	82.153,2
Diferencia	2.858,2	3.080,9	2.933,5	2.399,9	11.272,5
%Δ	13,26%	19,52%	16,00%	15,78%	15,90%

Personal remunerado según CNAE y año (tabla 7)

Fuente: INE, Encuesta Anual de Comercio 2004 y 2007

	CNAE 50.1	CNAE 50.2	CNAE 50.3	CNAE.4	Total
2004	115.963	112.519	46.778	6.454	281.714
2007	127.747	119.030	48.110	9.130	304.017
Diferencia	11.784	6.511	1.332	2.676	22.303
%Δ	10,16%	5,79%	2,84%	41,46%	7,92%

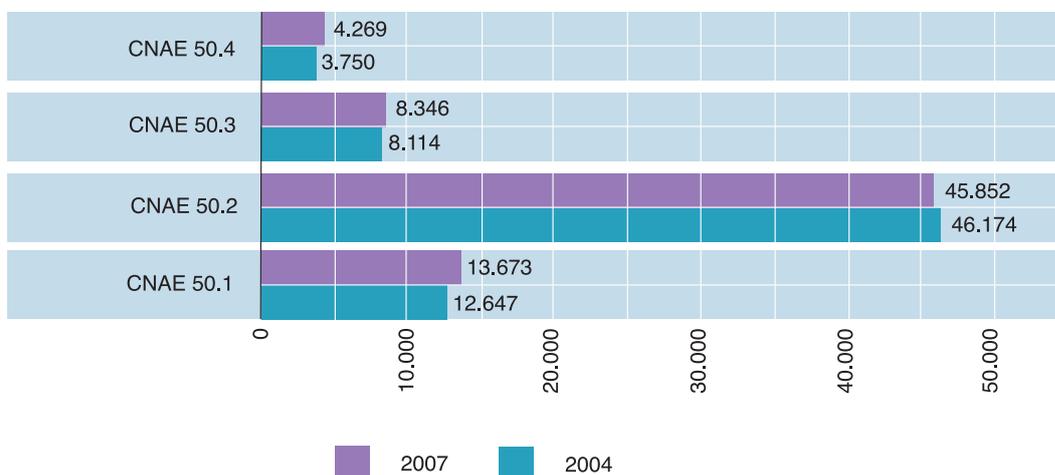
5.2 EVOLUCIÓN EN EL NÚMERO DE EMPRESAS EN ESPAÑA

Como se observa en el gráfico, el aumento en las empresas del sector ha sido relativamente pequeño durante el periodo 2004-2007. Esto se relaciona más con el hecho de la ampliación de las empresas ya existentes que con la creación de nuevas empresas.

Evolución número de empresas por CNAE y año, nivel nacional

(gráfico 3)

Fuente: INE, Encuesta Anual de Comercio 2004 y 2007



En el año 2007 el número de empresas del sector en España ascendía a 72.140, con un claro predominio de las dedicadas al mantenimiento y reparación de vehículos de motor, 63,56% del total, seguidas de las de venta de vehículos de motor con un 18,95%, las de venta de repuestos y accesorios de vehículos de motor con un 11,57% y con un número bastante más inferior, las empresas dedicadas a la venta, mantenimiento y reparación de motocicletas, sus repuestos y accesorios, con un 5,92% del total.

Número de empresas según CNAE y año

(tabla 8)

Fuente: INE, Encuesta Anual de Comercio 2004 y 2007

	CNAE 50.1	CNAE 50.2	CNAE 50.3	CNAE.4	Total
2004	12.647	46.174	8.114	3.750	70.685
2007	13.673	45.852	8.346	4.269	72.140
Diferencia	1.026	-322	232	519	1.455
%Δ	8,11%	-0,70%	2,86%	13,84%	2,06%

Las empresas que más han aumentado han sido las pertenecientes al sector CNAE 50.4 (13,84%), seguidas de las del CNAE 50.1 (8,11%) y las del CNAE 50.3 (2,86%). Por el contrario, las correspondientes al subsector CNAE 50.2, mayoritarias en número, han experimentado una ligera disminución (-0,70%).

6 :: EL SECTOR EN EL ÁMBITO AUTONÓMICO DE ASTURIAS

6.1. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LAS EMPRESAS DEL SECTOR

Según los datos facilitados por la Sociedad Asturiana de Estudios Económicos e Industriales (SADEI), tomando como referencia el año 2008, el total de empresas que en nuestra comunidad autónoma se vinculan al epígrafe 50 asciende a 957 y el de trabajadores asalariados a 6.125, a los cuáles debería incorporarse los 2.090 autónomos que figuran registrados con actividades pertenecientes a este mismo ámbito. Siguiendo los criterios establecidos para la delimitación del sector, es preciso realizar dos salvedades:

Los datos del SADEI incorporan el epígrafe 50.50 relativo a “venta al por menor de carburantes para automoción” que no se considera en la definición del sector, como ya ha quedado expuesto y justificado, y por ello para el tratamiento de datos se procede a la exclusión.

El dato de trabajadores autónomos sólo se facilita como cifra global y resulta imposible realizar el análisis en relación a actividades de referencia.

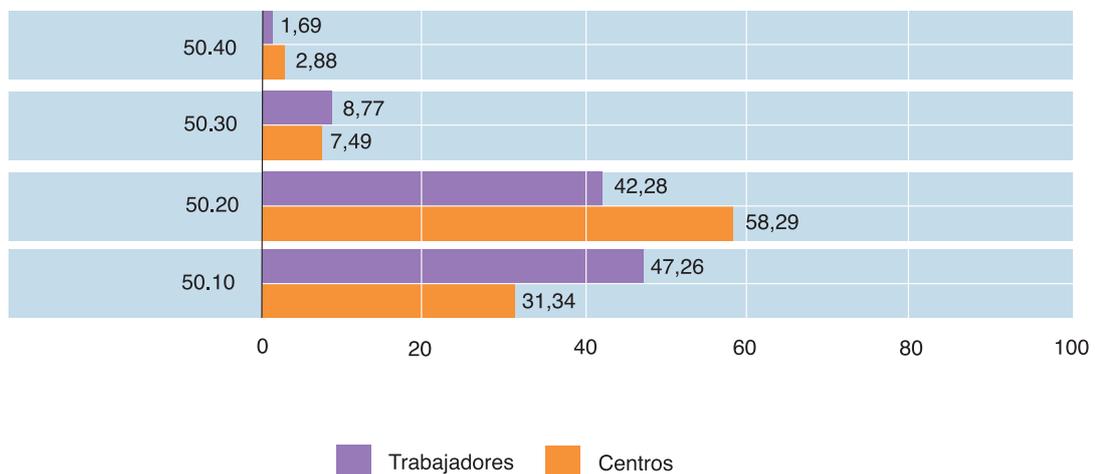
Las empresas que se consideran vinculadas al sector de automoción de Asturias ascienden a un total de 868 y los trabajadores asalariados a 5.381. Su representación porcentual, para el conjunto de datos de la comunidad, es del 2,25% sobre el total de centros de trabajo y del 1,76% para el caso de los asalariados.

La distribución porcentual por actividades, recogida en el siguiente gráfico, tanto para el caso de empresas como de asalariados permite establecer diferencias en la composición del sector.

Distribución porcentual de empresas y trabajadores según actividades del sector

(gráfico 4)

Fuente: SADEI



Como se puede apreciar el mayor porcentaje de empresas se concentra en la actividad de “mantenimiento y reparación de vehículos de motor” (CNAE 50.20), llegando a agrupar el 58,29% de las mismas, mientras que el mayor número de trabajadores se vincula a la actividad de “venta de vehículos de motor”. Es preciso recalcar que la clasificación identifica la actividad principal, pero no exclusiva de la empresa, dándose la circunstancia de que la práctica totalidad de empresas de venta de vehículos cuentan con talleres, servicios de reparación y de mantenimiento que hacen que su plantilla se incremente, al tiempo que suelen ser empresas asociadas a una marca que cuentan con una estructura organizativa y de personal más amplia.

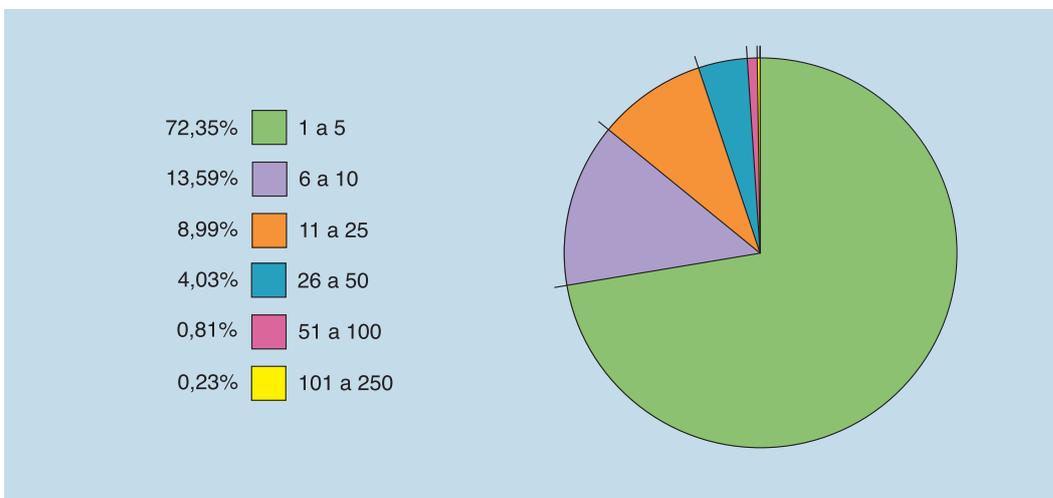
Los datos ponen de manifiesto que el sector, tanto en lo relativo a los centros de trabajo (89,63%), como a los trabajadores asalariados (89,54%) está conformado por las dos actividades ya mencionadas.

Otra de las características de las empresas del sector es la relativa a su distribución según el número de trabajadores que conforman la plantilla, pudiendo apreciarse una concentración en las denominadas “microempresas” por contar con cinco trabajadores o menos, tal y como se muestra en el siguiente gráfico.

Distribución porcentual de los centros de trabajo según tamaño de las plantillas

(gráfico 5)

Fuente: SADEI



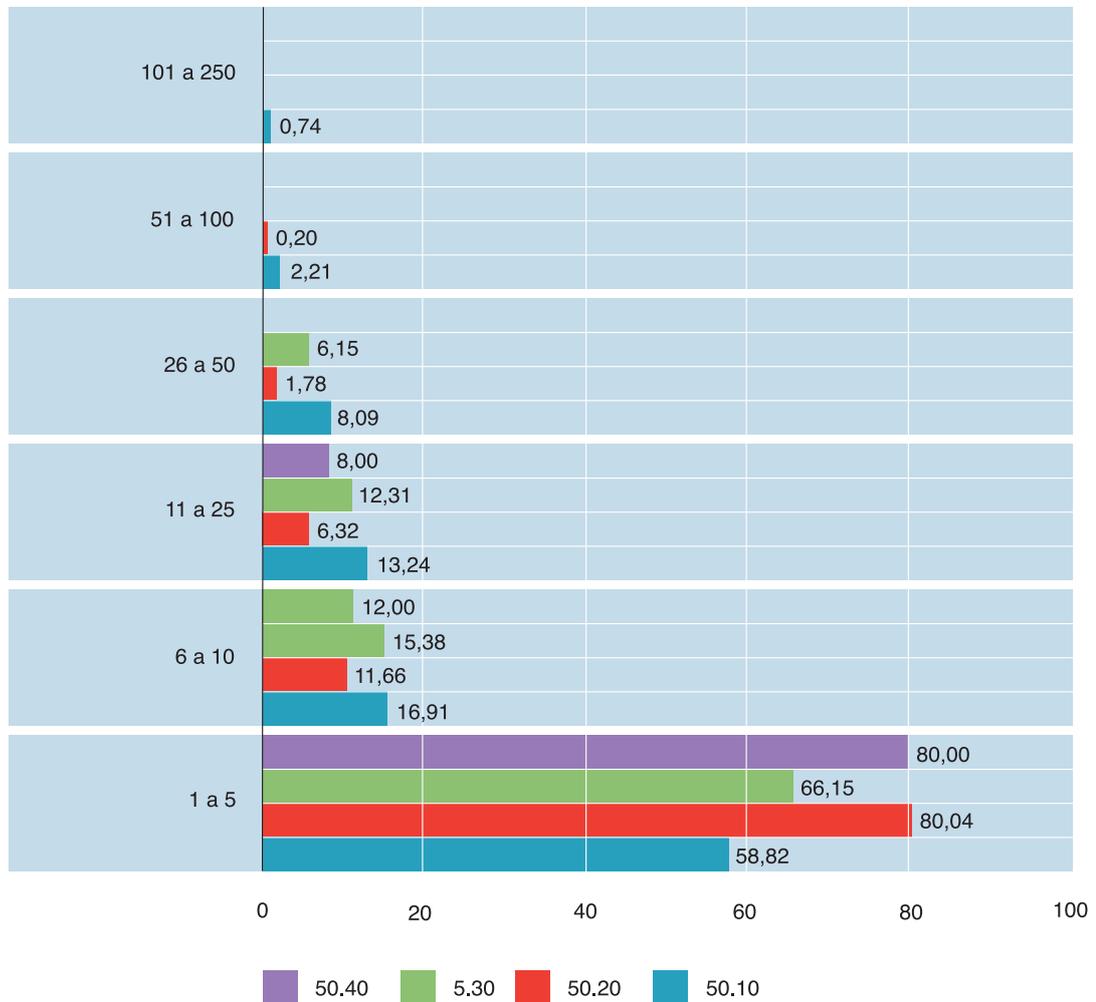
Además de la concentración comentada, es de resaltar que las empresas de más de 50 trabajadores sólo representan el 1,04% y no existen empresas que tengan en plantilla más de 250 trabajadores. Datos que ponen de manifiesto la atomización de la estructura empresarial existente, al tiempo que permite anticipar algunas de las características relacionadas con temas formativos, de planificación estratégica, desarrollo de los recursos humanos o en lo relativo a la innovación tecnológica.

El análisis de esta misma realidad, atendiendo a las actividades desarrolladas por las empresas, permite establecer más diferencias entre unos centros de trabajo y otros, avanzando en el conocimiento de la estructura del sector.

Distribución porcentual de centros de trabajo, según actividades de referencia y tamaño de la plantilla

(gráfico 6)

Fuente: SADEI



Las empresas dedicadas a la “venta, mantenimiento y reparación de motocicletas y ciclomotores y de sus repuestos y accesorios” (CNAE 50.40), tienen el tamaño más reducido del sector, no sólo por el hecho de que el 92% de las mismas cuentan con menos de 10 trabajadores, sino porque además no hay ninguna con más de 25 asalariados.

Por su parte las que se dedican a la “venta de vehículos de motor” tienen tamaños más amplios (sólo el 58,82% cuenta con 5 trabajadores o menos), seguidas de las de “venta de repuestos y accesorios de vehículos de motor”, en las que un 18,46% oscila entre 11 y 50 asalariados.

Por lo que respecta a la composición del sector según la agrupación de trabajadores, los datos recogidos en la siguiente tabla, permiten no sólo identificar la estructura general sino la relativa a cada una de las actividades desarrolladas.

Distribución porcentual de asalariados según tipología de empresas y actividad de las mismas*(tabla 9)*

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del SADEI

	1 a 5	6 a 10	11 a 25	26 a 50	51 a 100	101 a 250
Total Sector	25,24	16,89	23,86	22,13	7,81	4,07
Venta Vehículos	13,72	13,84	22,14	28,63	13,06	8,61
Manteni. Reparación	38,68	20,09	23,30	14,07	3,87	
Repuestos y Accesorios	20,13	16,74	32,84	30,30		
Motocicletas	37,36	23,08	39,56			

Si para el conjunto del sector la mayor concentración de trabajadores se da en las empresas de menor tamaño, atendiendo a las actividades específicas pueden establecerse diferencias relevantes. Mientras que los centros de trabajo dedicados a la “venta de vehículos de motor” la mayor concentración de trabajadores es en el caso de empresas de 26 a 50 asalariados (28,63%), en el de “mantenimiento y reparación de vehículos de motor”, CNAE 50.20, es en las microempresas (38,68%) y en los otros dos restantes en el de organizaciones que cuentan entre 11 y 25 trabajadores: “venta de repuestos y accesorios de vehículos de motor” (32,84%) y “venta, mantenimiento y reparación de motocicletas, sus repuestos y sus accesorios” (39,56%).

Por lo que respecta a la distribución geográfica de los centros de trabajo no sorprende que los cuatro municipios más importantes aglutinen la mayor parte de los mismos, dado que concentran la mayor parte de la población y, al mismo tiempo, concentran el mayor de actividad productiva y de servicios. Avilés, Gijón, Oviedo y Siero concentran el 61,89% de la actividad empresarial, si bien hay diferencias notables atendiendo a la tipología de éstas. En el caso de la “venta de repuestos y accesorios de vehículos de motor” el porcentaje alcanza al 82,47%, mientras que en el de la “venta, mantenimiento y reparación de motocicletas, sus repuestos y sus accesorios” supone el 68%, al tiempo que representa el 67,91% cuando se trata de empresas dedicadas a la “venta de vehículos de motor” y sólo el 52,99% cuando se trata del “mantenimiento y reparación de vehículos de motor”. La tipología de servicios prestados, relacionada con la necesidad de una mayor necesidad de proximidad geográfica con el cliente final, hace que la dispersión o concentración en determinados núcleos geográficos sea más o menos posible.

En todo caso las diferencias entre estos municipios y otros de relevancia poblacional e industrial en nuestra comunidad autónoma son manifiestas, sirviendo de ejemplo el hecho de que los municipios de Langreo y Mieres, conjuntamente, llegan a representar el 3,99% para el conjunto del sector, con su máximo nivel (4,81%) en lo relativo a centros dedicados a “venta de vehículos de motor”.

En la siguiente tabla pueden constatar las diferencias de concentración, según actividad y atendiendo a su peso porcentual, para los cuatro municipios más representativos.

Distribución porcentual de centros de trabajo en los principales municipios de Asturias según tipología de actividad

(tabla 10)

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del SADEI

	Avilés	Gijón	Oviedo	Siero
Total Sector	7,98	22,45	16,99	14,48
Venta de vehículos de motor	10,16	22,46	16,58	18,72
Mantenimiento y reparación de vehículos de motor	6,25	21,47	14,13	11,14
Venta de repuestos y accesorios de vehículos de motor	11,34	22,68	28,87	19,59
Venta, mantenimiento y reparación de motocicletas y ciclomotores y de sus repuestos y accesorios	4,00	36,00	16,00	12,00

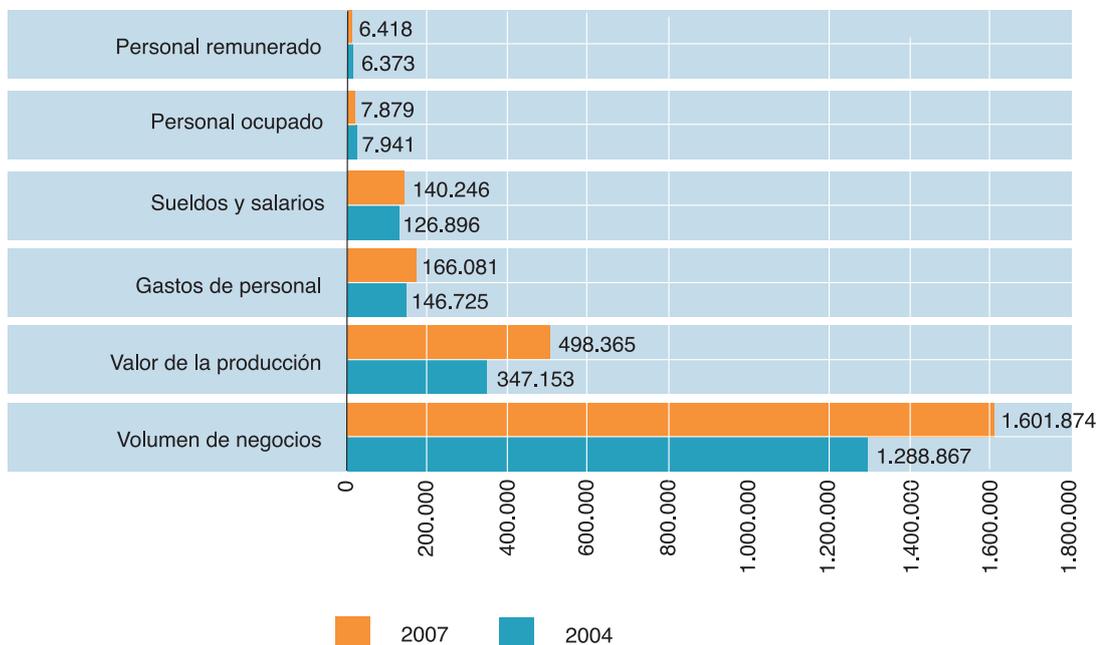
6.2. EVOLUCIÓN DE LOS PRINCIPALES INDICADORES ASTURIAS 2004/2007

Los datos expuestos corresponden al sector CNAE 50, por lo que se debe tener en cuenta que se incluyen también las empresas dedicadas a la venta al por menor de carburante (CNAE 50.5), dado que la fuente no hace distinción respecto de ellas.

Principales datos económicos Asturias 2004/2007 (en miles de euros)

(gráfico 7)

Fuente: INE, Encuesta Anual de Comercio 2004 y 2007



Las diferencias más notables las encontramos en el valor de la producción (+43,55) y en el volumen de negocios (+24,3%). Debemos incidir en el hecho de que estos datos tienen como último año de referencia el 2007, antes de la crisis económica y financiera mundial.

Las ventas de automóviles retrocedió un 26,1% en el 2008 (-27,5% en el conjunto de la economía española), mientras que la matriculación de motocicletas cayó un 14,8%, interrumpiendo la línea ascendente iniciada en 2003.

Matriculaciones en Asturias, 2007/2008*(tabla 11)*

Fuente: SADEI

Categoría	2007	2008	%08/07
Automóviles	30.316	22.397	-26,0
Motocicletas	4.753	4.049	-14,8
Vehículos pesados	6.188	3.600	-41,8
Autobuses	80	86	7,0

La matriculación de vehículos pesados fue la que más disminuyó (-41,8%) llegando a niveles inferiores a los registrados en 1996. En el caso de los autobuses se experimentó una ligera subida del 7%.

Comparando los indicadores de nuestra Comunidad Autónoma 2007 en relación al total nacional tenemos:

Principales indicadores nacionales y autonómicos del sector de automoción, 2007*(tabla 12)*

Fuente: INE, Encuesta Anual de Comercio 2004 y 2007

	Nacional	Asturias	% Asturias
Volumen de negocios	129.789.778	1.601.874	1,23
Valor de la producción	31.977.248	498.365	1,56
Gastos de personal	9.494.592	166.081	1,75
Sueldos y salarios	7.408.977	140.246	1,90
Personal ocupado	421.538	7.879	1,87
Personal remunerado	360.777	6.418	1,78

Evidentemente la aportación al total nacional es baja, algo esperado dado el tamaño de nuestra Comunidad Autónoma y a que aquí no existe ninguna empresa de fabricación de automóviles.

En cuanto al sector exterior, los datos del 2008 muestran un fuerte deterioro del saldo comercial de intercambio de bienes. Las exportaciones disminuyeron un 13,2% y las importaciones aumentaron un 4,7%, un comportamiento diferente del conjunto de la economía española.

Comercio exterior sector automoción Asturias, 2007/2008 (millones de euros)*(tabla 13)*

Fuente: INE, Encuesta Anual de Comercio 2004 y 2007

	2007	2008	%08/07
Exportaciones	248,5	159,5	-35,8
Importaciones	220,4	103,7	-53,0

Las partidas más afectadas por el descenso de las ventas al exterior fueron los productos semi-fabricados y el material de transporte. Las importaciones de automóviles se redujeron prácticamente a la mitad, como se puede observar en la anterior tabla.

7 :: SITUACIÓN DEL SECTOR ANTE LA CRISIS ACTUAL

La actual crisis financiera y económica está causando graves problemas en el sector de la automoción. Este sector se caracteriza por tener un elevado nivel tecnológico, una mano de obra cualificada y un destacado nivel de productividad. A continuación se procede a la identificación de los elementos más relevantes de incidencia en el sector, partiendo de una perspectiva de máxima a mínima proximidad con nuestro ámbito territorial.

7.1. CONTEXTO NACIONAL

El sector del automóvil tuvo su despegue en los años 1960-70, con la llegada de multinacionales europeas y norteamericanas atraídas por unos costes laborales bajos y orientadas a la exportación a los mercados europeos. El desarrollo del sector fue rápido, hoy es estratégico para la economía nacional en términos de peso sobre el PIB (significa un 6%) y el empleo (70.000 trabajadores en fabricación de automóviles más 245.000 empleados en componentes, concesionarios y talleres o puestos indirectos).

Sin embargo, el último año la crisis económica y financiera mundial ha conllevado (al igual que en otros sectores) restricciones en la financiación, aumento del paro, de la disminución en la demanda nacional e internacional y la consecuente reducción de ventas.

Claro ejemplo lo tenemos en los datos correspondientes al primer cuatrimestre de este año 2009 respecto a las matriculaciones de turismos, con un descenso interanual del 42,1% (duplica la caída en los principales mercados europeos).

7.1.1. Sector de fabricantes

7.1.1.1. Producción de vehículos

La producción de vehículos de motor en 2008 ha sido un 12% menor que en el año anterior, como se puede observar en la siguiente tabla:

Producción de vehículos en España por tipo, 2007/2008

(tabla 14)

Fuente: Memoria 2008 Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC)

Tipo vehículo	2007	2008	% 08/07
Turismos	2.195.780	1.943.049	-11,5
Todo terrenos	112.994	70.812	-37,3
Comerciales ligeros	320.989	301.325	-6,1
Furgones	165.601	151.191	-8,7
Vehículos industriales	92.793	73.883	-20,4
Autobuses y Autocares	1.546	1.384	-10,5
Total	2.889.703	2.541.644	-12,0

La reducción más importante se refiere a los turismos, debido al peso específico que éstos representan en el sector (el 76% de la producción total), aunque en términos relativos la mayor reducción corresponde a los “todo terrenos”. Los vehículos industriales representan el 20,7% de la producción total española, destacando la reducción en el caso de los vehículos industriales.

7.1.1.2. Matriculaciones

Las cifras de matriculación en 2008, muestran una fuerte caída cercana al 30%, con casi 600.000 unidades menos que el año anterior. El ritmo de caída se ha ido incrementando notablemente en el segundo semestre.

Matriculación de vehículos por tipo, 2007/2008

(tabla 15)

Fuente: Memoria 2008 Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC)

Categoría	Tipo	2007	2008	% 08/07
Turismos	Turismos/ Todo Terrenos	1.614.835	1.161.176	-28,09
Vehículos Comerciales/ Industriales	Comerciales ligeros y Furgones	275.099	165.623	-39,80
	Industriales	45.260	31.935	-29,44
	Autobuses/Autocares	4.102	3.809	-7,14
	Total vehículos industriales	324.461	201.367	-37,94
Total		1.939.296	1.362.543	-29,74

Se observa claramente una caída en todos los subsectores, apreciándose como ésta es mayor en el caso de los turismo y los todo terrenos.

Los vehículos industriales registran un gran descenso, principalmente en el caso de los vehículos comerciales ligeros (-37,5%) y los furgones (-42,3%), los cuales representan más del 80% del total de vehículos industriales.

Hay que reseñar que algunos resultados pueden verse alterados debido a las llamadas automatriculaciones, (según la patronal de distribuidores de automóviles, hasta junio de 2008 los fabricantes realizaron 22.744 automatriculaciones), estimando que un 5,3% de los vehículos vendidos en el último trimestre de 2007 fueron adquiridos por las propias empresas que las comercializan. Así, los vehículos nuevos se venden como usados de kilómetro cero.

7.1.1.3. Comercio exterior

El sector de la automoción es uno de los principales exportadores de la economía española (representa casi la cuarta parte de la exportación total española).

Comercio exterior del sector de automoción, 2008

(tabla 16)

Fuente: Memoria 2008 Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC)

Exportaciones			Importaciones			Saldo
Millones de euros	% Total	08/07	Millones de euros	% Total	08/07	Millones de euros
37.995	20,19	-2,7%	34.307	21,15	-20,6%	3.688

En el 2008 se llegó a exportar un total de casi 38.000 millones de euros, incluyendo las motos y la industria auxiliar de la automoción. Esto supone un 2,7% menos que en el 2007. Sin embargo, la caída ha sido más fuerte en el caso de las importaciones y adquisiciones intracomunitarias, con

un descenso del 20,6% (pérdida de unos 8.900 millones de euros) con lo que el balance se vuelve positivo con un superávit de unos 3.688 millones de euros, por primera vez en los últimos 4 años.

Por subsectores vemos que la evolución en todos es negativa.

Exportaciones españolas de vehículos por tipo, 2007/2008, (unidades)

(tabla 17)

Fuente: Memoria 2008 Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC)

Subsectores	2007	2008	% 08/07
Turismos	1.803.955	1.655.154	-8,2
Todo terrenos	98.661	64.515	-34,6
Comerciales ligeros	285.294	276.900	-2,9
Furgones	137.074	133.919	-2,3
Vehículos industriales	63.144	49.437	-21,7
Autobuses y Autocares	1.096	927	-15,4
Total	2.389.224	2.180.852	-8,7

En concreto, los turismos han recortado la exportación en un 8,2%, aún así la cuota en el mercado europeo continúa siendo importante, un 10% sobre el total de la UE. Por su parte, los todo terrenos son los que mayor recorte han sufrido (cerca de unas 35.000 unidades menos exportadas). La generalización en la UE de una fiscalidad basada en términos medioambientales condiciona esta evolución.

7.1.2. Sector componentes

El sector de fabricación de componentes para la automoción constituye un agregado fundamental de la industria de automoción española. En 2007, de cada 100 trabajadores asociados al sector, 78 estaban contratados por empresas de este sector.

No sólo suministra piezas a la industria de fabricantes sino que en los últimos años asume funciones más complejas como la I+D+i o la coordinación con otros proveedores.

Los datos fundamentales de este sector 2007-2008 se reflejan en la siguiente tabla, en millones de euros:

Principales datos del sector de fabricantes de componentes para la automoción, 2007/2008, (millones de euros)

(tabla 18)

Fuente: Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción (Sernauto)

	2007	2008	% 08/07
FACTURACIÓN	32.873,0	29.970,4	-8,83
Exportaciones	17.877,0	17.318,0	-3,13
Constructores Nacionales	10.857,0	8.423,3	-22,41
Recambios	4.137,0	4.229,0	2,22
EMPLEO (nº trabajadores)	245.664,0	208.766,0	-15,02
IMPORTACIONES	26.138,0	23.438,0	-10,33
Importaciones constructores	14.123,0	13.384,0	-5,23
Import. Fab. componentes	10.429,0	8.452,0	-18,95
Import. de recambios	1.586,0	1.600,0	0,88
Inversiones	1.163,7	929,0	-20,17
Inversiones en I+D	963,0	840,0	-12,77

Todos los indicadores han experimentado una disminución, especialmente en la facturación, el empleo y las importaciones, a excepción de los recambios con una pequeña subida.

7.2. CONTEXTO EUROPEO

En 2008 se fabricaron en Europa 18.424.494 unidades de vehículos, considerando Turismos y Vehículos industriales, lo que significa un 7% menos comparado con 2007, cuando se produjeron 19.716.685 vehículos. Un análisis detallado de la producción indica que la disminución empieza con la caída experimentada en el tercer trimestre de 2008 (-4%) y se intensifica en el último trimestre (-26%), reflejo de la situación económica y financiera.

La producción de Turismos (el 86% de la producción total) disminuye el 7% en 2008, con una contracción del 25% de la producción en el cuarto trimestre. A lo largo del año, la producción de vehículos comerciales disminuyó un 5%, con una caída en el cuarto trimestre del 33%. En cambio, el sector de Autobuses y Autocares creció un 7%.

Producción de turismos y vehículos industriales en Europa 07/08 (unidades)

(tabla 19)

Fuente Asociación de Comerciantes Europeos de Automóviles (ACEA)

Europa	Tipo	2007	2008	% 08/07
Turismos	Turismos/Todo Terrenos	15.942428	17.103.687	-7%
Vehículos Comerciales/ Industriales	Comerciales Ligeros y Furgones	1.770.219	1.908700	-7%
	Industriales	672.166	667.276	1%
	Autobuses/ Autocares	39.681	37.022	7%
Total		18.424.494	19.716.685	-7%

La producción de los nuevos países miembros de la UE (principalmente los de Europa del Este: Polonia, Hungría, Rumanía, República Checa, Eslovaquia y Eslovenia, de la Europa Central) en 2008 supone el 18% del total de fabricación de vehículos, con un aumento del 8% respecto al 2007. En el caso de los turismos destacan Polonia y Hungría, en el de los vehículos industriales Polonia y Rumanía.

Las matriculaciones europeas experimentan una reducción tanto en Turismos como en el total de Vehículos Industriales (únicamente los Autobuses/ Autocares presentan una evolución positiva). En el caso concreto de los turismos, cayeron un 7,8% hasta las 14.712.158 unidades en 2008, recogiendo la mayor disminución desde 1993.

La demanda de nuevos turismos cayó el 8,4% en la Europa Occidental (UE + EFTA: Asociación Europea de Libre Comercio, EFTA: Suiza, Noruega, Islandia y Liechtenstein), debido principalmente al fuerte retroceso del cuarto trimestre (-19,3% respecto el mismo periodo del año anterior). Las matriculaciones de turismos en los nuevos países miembros de la UE mostraron un comportamiento mejor, con una ligera reducción del 0,7%, afectados igualmente por un empeoramiento registrado a final del año.

Pese a la caída generalizada, se constata un crecimiento en las matriculaciones en cuatro países: Finlandia (+11,2%), Portugal (+5,7%), Bélgica (+2,1%) y Suiza (+1,0%). El crecimiento en Finlandia y Portugal se atribuye, en parte, a las ayudas fiscales, mientras que en el caso de Bélgica y Suiza las ventas muestran mejor resistencia a la crisis que afecta a Europa. Islandia (-43,3%) e Irlanda (-18,7%) son los países más perjudicados por la reducción de matriculaciones.

Entre los mercados de mayor volumen, España recoge la mayor caída de su historia (-28,1%), le siguen, por volumen de reducción: Italia (-13,4%), Reino Unido (-11,3%), Alemania (-1,8%) y Francia (-0,7%).

7.3. CONTEXTO MUNDIAL

La producción mundial de vehículos alcanzó en 2008 las 70.246.577 unidades, lo que supone una disminución del 4%, (casi 3 millones de unidades) respecto al año anterior.

Japón mantiene en 2008 la primera posición conseguida en 2006, cuando desbancó a Estados Unidos como primer fabricante mundial de automóviles, con más de 11,5 millones de vehículos. China por su parte ha logrado, con crecimientos imparables en los últimos años, alcanzar la segunda posición.

Producción mundial de turismos y vehículos industriales 2008

(tabla 20)

Fuente: Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA)

	Turismos		Industriales	
	2008	% 08/07	2008	% 08/07
UE-15	13.027.118	- 9,7	2.349.210	-5,8
América	9.240.171	-0,9	7.684.560	-21,8
USA	3.776.641	-3,8	4.896.450	-28,3
Canadá	1.195.436	-10,9	882.153	-28,7
Méjico	1.241.288	2,7	949.942	7,2
Brasil	2.561.496	7,1	658.979	12,5
Asia-Oceanía	24.497.905	2,0	6.488.414	-1,3
Japón	9.916.149	-0,3	1.647.480	-0,3
Corea del sur	3.450.478	-7,3	376.204	3,7
China	6.755.609	7,3	2.567.978	-0,3
India	1.829.677	6,8	484.985	-10,2
África	384.324	16,3	202.701	-4,2
Resto del mundo	5.326.905	8,6	1.045.269	2,4
Total	52.476.423	-1,0	17.770.154	-11,7

USA y Alemania ocupan la tercera y cuarta posición en el ranking mundial de fabricantes de automóviles. España, con 2.541.644 unidades representa el 3,6% del total de la producción mundial de automóviles, conservando la octava posición mundial, aunque seguida a muy poca distancia de India.

Referente a las ventas de automóviles, China es el mercado automovilístico con mayor potencial en medio del declive global de la industria. En el primer trimestre de 2009 las ventas de automóviles en China han superado a las registradas en USA, lo que confirma al país asiático como uno de los grandes mercados de volumen junto a India y Rusia. En este sentido, las políticas de estímulo del Gobierno (reducción a la mitad de algunas tasas y anuncio de ayudas económicas para zonas rurales para la compra de furgonetas y vehículos de tres ruedas, con el fin de rejuvenecer el parque automovilístico chino) han empezando a hacer efecto.

8 :: CARACTERÍSTICAS DE LA ACTIVIDAD DEL SECTOR EN ASTURIAS

La realización de una encuesta entre las empresas del sector, partiendo del trabajo con una muestra representativa de las mismas, ha permitido la realización de un análisis en el que se integran las consideraciones de carácter descriptivo con aquellas otras de tipo comparativo o evolutivo.

Desde el punto de vista descriptivo la recogida de datos y su posterior tratamiento posibilita conocer las valoraciones y opiniones, relacionadas con el momento actual, sobre tres aspectos relevantes:

- La situación actual de la actividad empresarial y los elementos que la conforman.
- Las características de los perfiles profesionales.
- Las consideraciones que se realizan respecto de los procesos formativos.

El tratamiento de carácter comparativo permite la realización de contrastes, para los elementos característicos de la actividad empresarial, a tenor de las valoraciones efectuadas en el momento actual respecto a las realizadas hace unos años, así como al análisis de las tendencias identificadas.

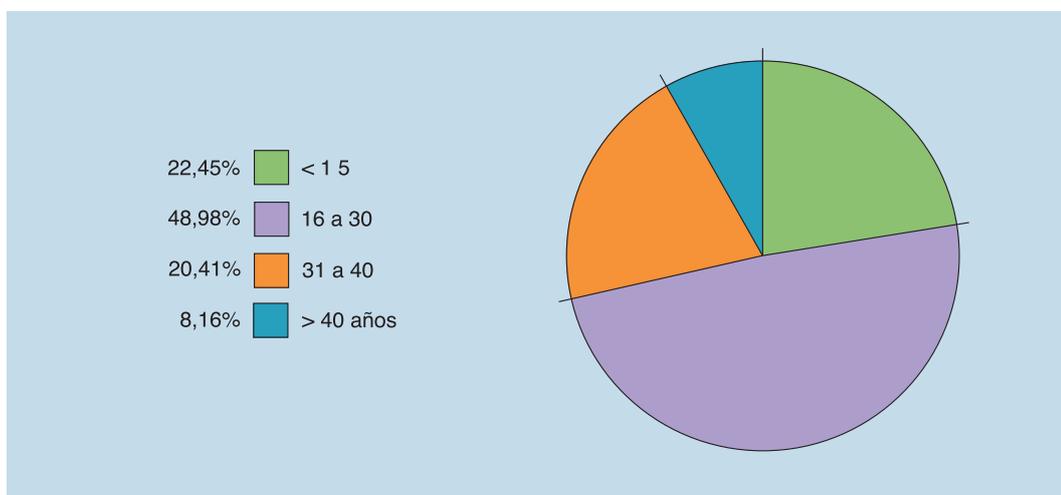
8.1. TRAYECTORIA DE LAS EMPRESAS

Las empresas que han participado en el proceso de encuestación presentan una experiencia consolidada en el sector, tal y como se desprende de sus años de actividad continuada, con una media igual a 25,5 y una desviación típica de 10,9. Estos datos ponen de relieve no sólo la trayectoria consolidada de la mayoría de las organizaciones que desarrollan este tipo de actividades productivas en Asturias, sino también la existencia de variaciones sensibles entre ellas, tal como se desprende de la dispersión.

La clasificación por años de actividad, como se recoge en el siguiente gráfico, pone de manifiesto que el conjunto de empresas que llevan entre 16 y 30 años prestando sus servicios casi llegan a representar el 50% (48,98% del total), mientras que hay un mayor porcentaje hacia el incremento en los años que respecto a su disminución: frente a un 28,57% que lleva más de 30 años, el 22,45% lleva menos de 15.

Distribución porcentual de empresas según antigüedad en la actividad

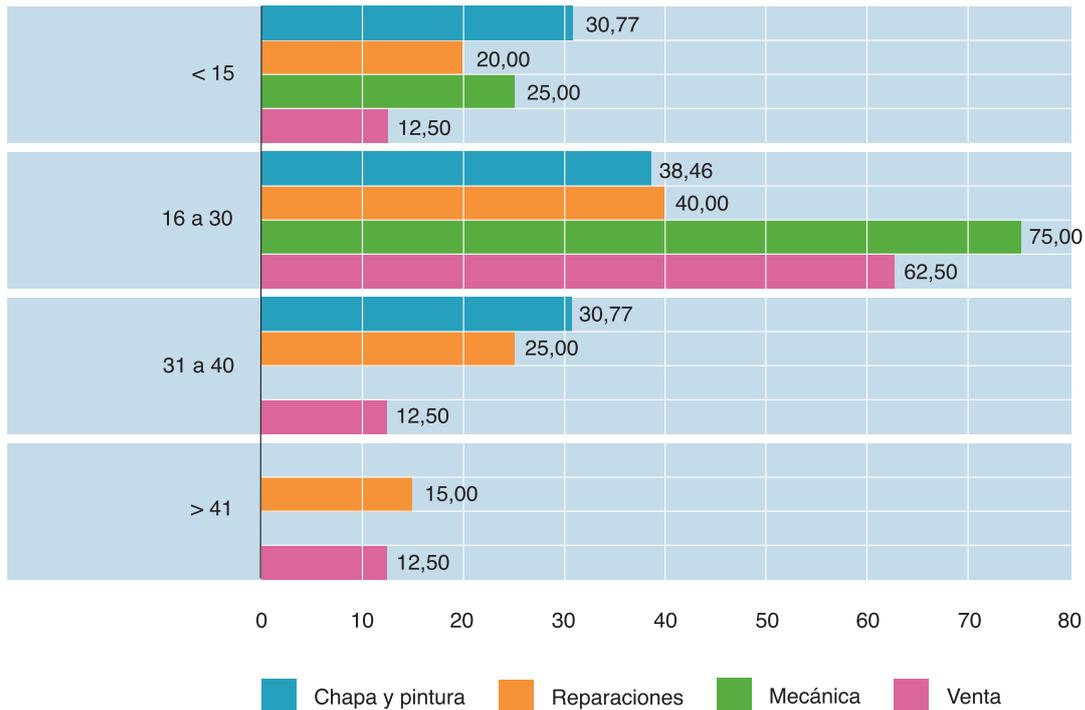
(gráfico 8)



Al tomar en consideración la distribución de años de actividad según una amplia clasificación en la prestación de la actividad fundamental de las empresas, como se recoge en el siguiente gráfico, se ponen de relieve claras diferencias.

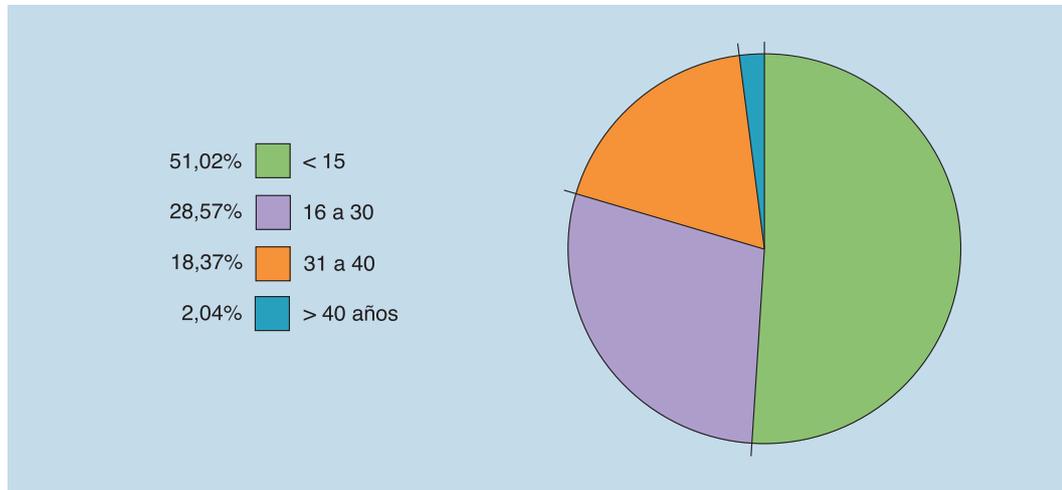
Distribución porcentual de años de actividad según tipología de actividad principal

(gráfico 9)



Teniendo en cuenta que los datos proceden de una muestra de empresas, y partiendo de la aceptación de unos niveles lógicos de error, se puede llegar a la interpretación de que las empresas que se centran en la mecánica son aquellas que tienen un menor nivel de antigüedad, concentrándose en todo caso por debajo de los 30 años, seguidas de aquellas que se dedican a chapa y pintura, dado que el 30,77% de ellas se sitúan entre los 31 y 40 años como periodo máximo, mientras que aquellas que se ocupan de forma genérica de reparaciones representan el conjunto de mayor tradición consolidada. Aquellas que se dedican a la venta ponen de relieve un comportamiento singular: una gran concentración porcentual en el intervalo de 16 a 30 años (62,5%) y, complementariamente una distribución similar entre el resto de los periodos establecidos.

Los años de ubicación en el mismo sitio facilitan una perspectiva distinta de la trayectoria de las empresas, dado que nos permite poner de relieve no sólo los cambios efectuados en su emplazamiento, sino más bien la modificación y modernización de sus instalaciones, infraestructuras y equipamientos. En este caso la media de años en la actual ubicación se sitúa en 19,6, al tiempo que la dispersión se incrementa ligeramente (11,6 años) debido a las diferencias existentes entre las empresas, pese a su concentración en el periodo de menor número de años.

Distribución porcentual de empresas según años en la actual ubicación*(gráfico 10)*

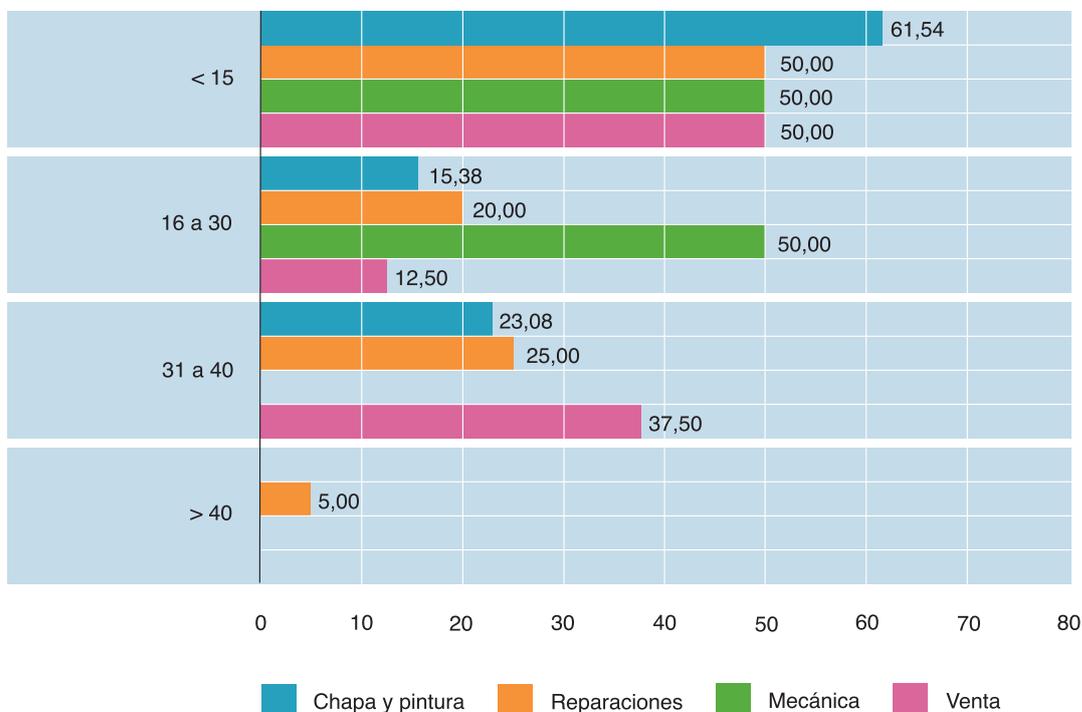
Los cambios se aprecian, de forma clara, en el gráfico anterior, constatándose que las ubicaciones de menos de 15 años aglutinan a más de la mitad de las empresas (51,02%), al tiempo que se pueden establecer diferencias porcentuales sensibles entre las distintas tipologías en la clasificación por años ya se trate de actividad o ubicación.

Es de destacar la creación de polígonos industriales en diferentes espacios de la geografía de la comunidad autónoma y la búsqueda, por parte de los empresarios, de una mejora de sus instalaciones, unida a la necesidad modernización de las mismas, facilitando el acercamiento a sus clientes y, en cierta medida, el aprovechamiento de ayudas y subvenciones disponibles, como principales causas en la mayor parte de los cambios de ubicación identificados y, por lo tanto, en la disminución en la antigüedad de esta dimensión de la trayectoria empresarial.

Al tomar en consideración la tipología de actividad desarrollada y los años en la actual ubicación se identifican claras diferencias entre unas empresas y otras, como se desprende de los datos porcentuales de la siguiente gráfica.

Distribución porcentual de años de actividad según tipología de actividad principal

(gráfica 11)



Las empresas de venta y de reparaciones son las que ponen de manifiesto una mayor concentración en los tramos de años más elevados, lo cual tiene relación con una característica propia a su actividad: la necesidad de mayor proximidad con el cliente. Aspecto este que no tiene por qué representar un problema de instalaciones, dado que pueden estar ubicadas en poblaciones de mediano o pequeño tamaño de nuestra comunidad y no han precisado realizar desplazamiento o, de forma complementaria, la prestación de sus servicios no requiere equipamientos que requieran el cambio de su ubicación tradicional.

Por último el contraste entre años de actividad y años en la actual ubicación nos permite apreciar que se han producido cambios de ubicación en todos los tramos temporales de actividad considerados, menos en el más bajo por presentar una coincidencia en los periodos establecidos, según los datos porcentuales de la siguiente tabla.

Distribución porcentual de empresas según años de actividad y años en la actual ubicación

(tabla 21)

Actividad	Ubicación			
	< 15	16 a 30	31 a 40	> 40
< 15	100,0			
16 a 30	55,0	45,0		
31 a 40	37,5	12,5	50,0	
> 40			75,0	25,0

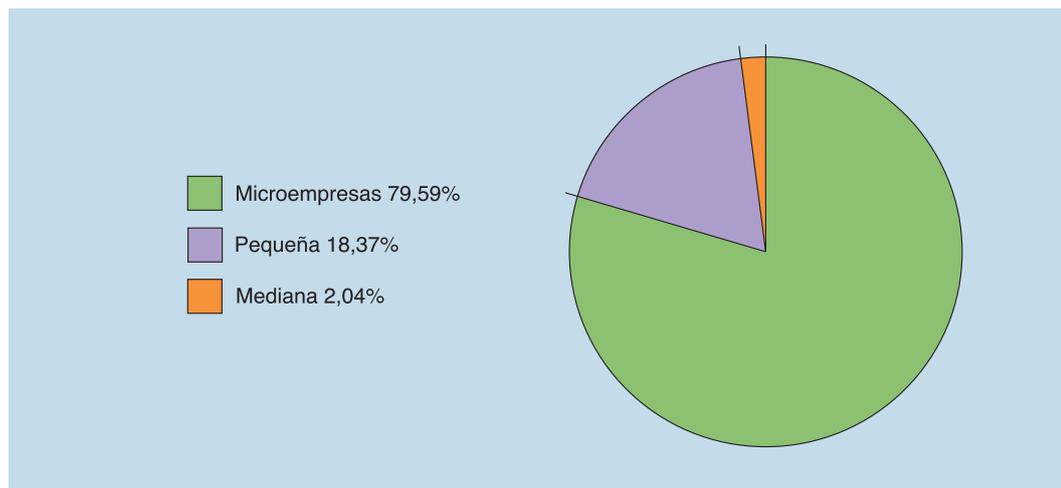
En todos los tramos con una actividad superior a los 16 años se han constatado modificaciones de ubicación, siendo éstas más elevadas, en términos porcentuales, en el grupo de más de 40 años de actividad, si bien se han producido hace más tiempo, mientras que los desplazamientos más recientes se aprecian en los grupos comprendidos entre 16 y 30 años (el 55% efectuó un cambio hace menos de 15 años) y en el que va de los 31 a los 40 años (el 37,5% cambió de ubicación hace menos de 15 años y un 12,5% entre 16 y 30 años).

En lo que respecta al tamaño de las empresas participantes en la obtención de datos, como se recoge en el siguiente gráfico, se aprecia un predominio de aquellas que se inscriben en el grupo de microempresas, contando con menos de 10 trabajadores, seguidas de las que se agrupan en la categoría de pequeñas empresas al contar con un número que oscila entre 10 y 49 trabajadores y, en último lugar, las denominadas medianas empresas, que tienen más de 50 empleados.

La atomización del sector queda patente en la distribución de la muestra productora de datos, al tiempo que permite reflejar a través de la muestra productora de datos el comportamiento de la población empresarial del sector de automoción en Asturias. La inexistencia de empresas de fabricación es uno de los elementos, y también el más relevante, que incide en la carencia de grandes empresas ubicadas en la comunidad autónoma.

Distribución porcentual de las empresas según su clasificación por número de trabajadores

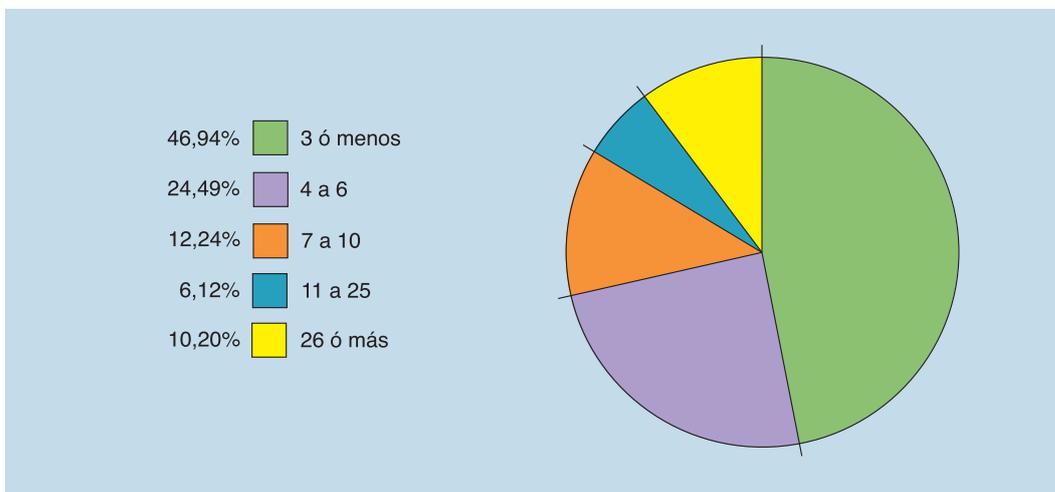
(gráfico 12)



La clara tendencia que muestra la distribución, con predominio de las empresas de reducido tamaño, permite un análisis más pormenorizado de las mismas, constatándose que las actividades que cuentan con menos de 10 trabajadores llegan a aglutinar al 79% de las iniciativas empresariales. Las características de estas actividades facilitan la anticipación de algunas de las dificultades a las que deben hacer frente a la hora de hablar de perfiles profesionales específicos, posibilidades de participación en procesos formativos o posibilidades de identificación de necesidades y limitaciones al desarrollo de sus actividades o de las tareas que acometen los profesionales que trabajan en las mismas. Situaciones que se hacen más evidentes cuando se entra en un mayor nivel de detalle de la tipología de empresas por su tamaño, tal y como se muestra en el siguiente gráfico.

Distribución porcentual de empresas según número de trabajadores

(gráfico 13)



La tradición de un sector compuesto por una plantilla masculinizada se mantiene en la actualidad, dado que sólo el 13,51% de los trabajadores son mujeres. Porcentaje similar al obtenido en el análisis realizado en el año 2007 (12,1%) y que no permite el establecimiento de diferencias significativas entre ambos periodos.

En las empresas con mujeres trabajadoras su presencia se concentra en los puestos de administración (85,97%), en mucha menor medida en los de producción (8,77%) y en los de carácter directivo (5,26%). El tamaño de las empresas es uno de los factores que repercute claramente en la participación de mujeres, dado que las funciones que desempeñan, de forma mayoritaria, precisan de la existencia de un departamento específico dedicado a labores administrativas o de atención a los clientes.

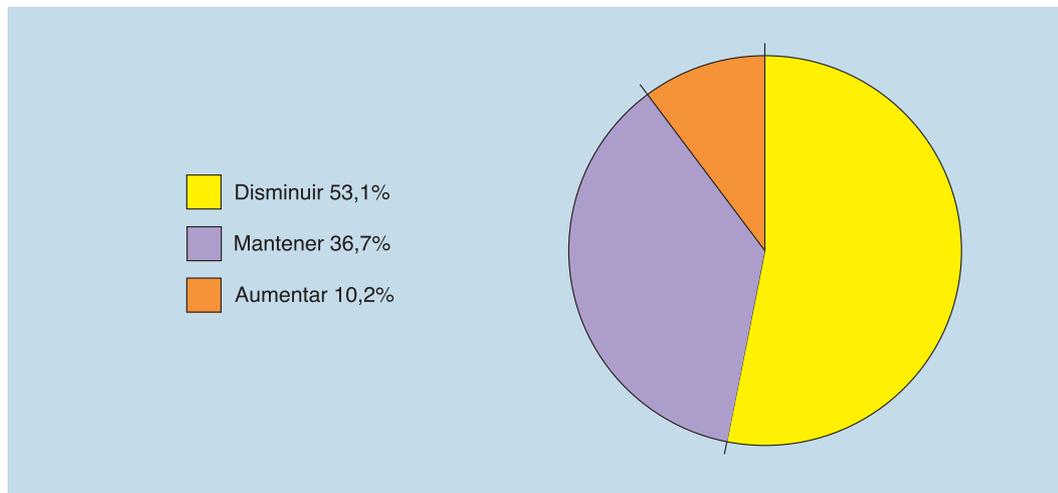
8.2. TENDENCIA DE LA ACTIVIDAD EN LAS EMPRESAS

En todo momento, al hacer un análisis sobre las características de la actividad desarrollada por una organización resulta conveniente poner de relieve cuál es la trayectoria seguida en el periodo temporal más reciente, aspecto éste que se hace más evidente cuando se trata de conocer la situación de un sector de actividad. Las empresas han tenido que hacer frente a un conjunto de factores, de distinta naturaleza y que han presentado formas de evolución diferentes, que han incidido en su evolución en los últimos años y, por lo tanto, han repercutido en el momento actual en el que se encuentran.

Al preguntar a los representantes de las empresas cuál ha sido la evolución, en los dos últimos años, de su actividad principal, o de aquellas que consideran sus actividades principales, se constata una valoración de clara disminución de la prestación de servicios a los clientes, comprensible al tener en cuenta que estamos haciendo referencia al periodo temporal en el que la situación de crisis económica global se hace más evidente.

Distribución porcentual de la tendencia de actividad general en las empresas

(gráfico 14)



Como se muestra en el gráfico anterior más de la mitad del empresariado (53,1%) hace una valoración de disminución en sus actividades productivas, mientras que en el polo opuesto, sólo el 10,20% hace referencia a un incremento de las mismas. Es evidente se trata, en líneas generales, de actividades profesionales diferentes y que ponen de relieve una incidencia muy diferente de factores similares. Aquello que condiciona la actividad de una empresa y la limita puede, por su tipología, beneficiar la de otra.

Quienes hacen referencia a un aumento de la demanda en los dos últimos años aducen dos motivos fundamentales:

- Incremento de reparaciones motivado por la crisis económica.
- La irrupción de modelos nuevos con características que se ajustan más a las exigencias actuales y las condiciones económicas.

Sin embargo quienes hacen mención a la disminución de actividad ponen de relieve un número de motivaciones mayor, muchas de ellas relacionadas con la situación económica actual:

- La percepción de la situación económica actual que lleva a limitar los gastos de adquisición por parte de los clientes.
- La falta de liquidez económica de los clientes que les lleva a asumir las reparaciones y el mantenimiento necesario.
- El mantenimiento e incremento de la competencia en políticas de precios y costes por trabajo.
- La disminución de ventas con todo lo que ello supone en el ciclo de servicios dirigidos al automóvil.

Por último, entre el empresariado que hace mención al mantenimiento de actividad en los últimos años, se hace mención a dos motivos básicos:

- Mantenimiento de la clientela fruto de la crisis económica que no les permite realizar otro tipo de compras, cambios o reparaciones.
- El acceso a líneas de crédito o financiación que les ha posibilitado mantener el negocio abierto dando respuesta a las demandas de la clientela existente.

No deja de ser relevante la coincidencia de las motivaciones, según tipología de las respuestas, entre el momento actual y lo recogido en el año 2007 entre los empresarios del mismo sector. Así es de destacar que la competencia, sobre manera en precios, y la situación económica ya eran

aducidas como causas de disminución, mientras que la incidencia de nuevas marcas o nuevos modelos y el incremento de reparaciones se consideraban motivos para el incremento constatado de actividad. La “fidelización de competencia y servicios” es el motivo que ponen de relieve, de forma reiterativa, quienes hacen una valoración de mantenimiento en su actividad productiva.

La contrastación de datos, mostrada en el siguiente gráfico, permite evidenciar las claras diferencias porcentuales que se producen en la valoración de la tendencia de la actividad entre las empresas del sector de automoción. Los datos, con sus diferencias por categoría de respuesta, son clarificadores por sí mismos de las valoraciones realizadas.

Distribución porcentual, comparativa, en la tendencia general de actividad *(gráfico 15)*



El conjunto de las empresas del sector han pasado por momentos de dificultad que han afectado a la mayor parte de las organizaciones productivas. Mientras que en el 2007 el 27,4% hablaba de haber vivido una tendencia de disminución de actividad, hoy en día ese porcentaje se incrementa prácticamente en 26 puntos porcentuales, situándose en el 53,1% de las empresas. Por el contrario disminuye en 15,4 puntos porcentuales la valoración de mantenimiento de la actividad respecto al 2007 y en 10,3 puntos la de incremento.

El sector de automoción en Asturias, durante los últimos años ha pasado y pasa por momentos de dificultad, evidente por la incidencia de los factores económicos en la demanda de servicios a la mayor parte de las empresas, el retraimiento del consumo y la “tendencia conservadora” por parte de los clientes a la hora de realizar sus demandas.

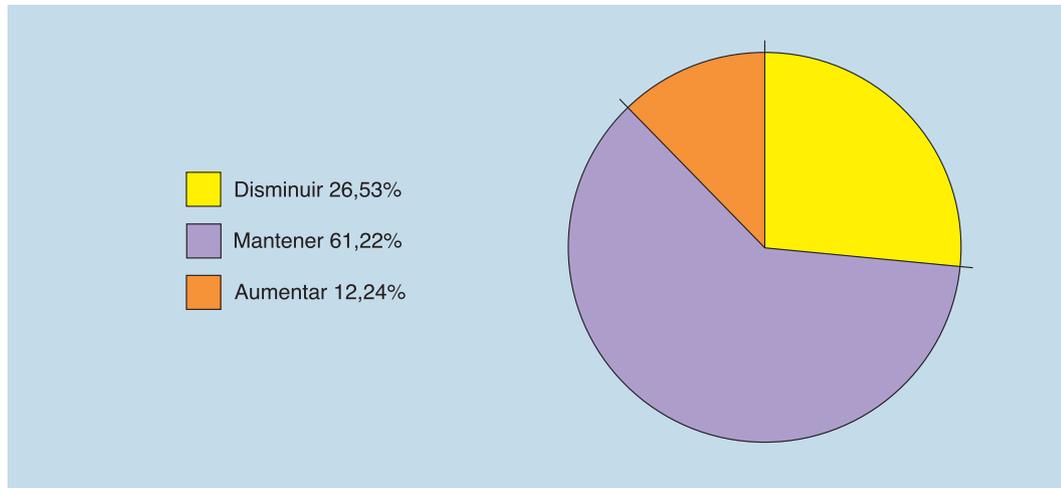
8.3. PERSPECTIVAS DE ACTIVIDAD EN LAS EMPRESAS

Frente a la realidad constatada, la situación que supone el día de hoy y lo que permite describir la actividad de las empresas del sector se sitúa, sin que por ello sea menos importante, la percepción que se tiene sobre lo que va a ser la actividad en el corto y medio plazo. A la hora de valorar las necesidades no sólo es importante conocer lo que acontece y lo que sucedió, sino también lo que se prevé que va a pasar y para lo que se necesitará adoptar las mejores decisiones posibles.

Viendo los resultados de las valoraciones efectuadas por el empresariado, recogidas en el siguiente gráfico, se aprecia que la valoración sobre el futuro a corto y medio plazo es más positiva que la que se realiza sobre la experiencia de los últimos años.

Distribución porcentual de la previsión de la actividad general en las empresas

(gráfico 16)



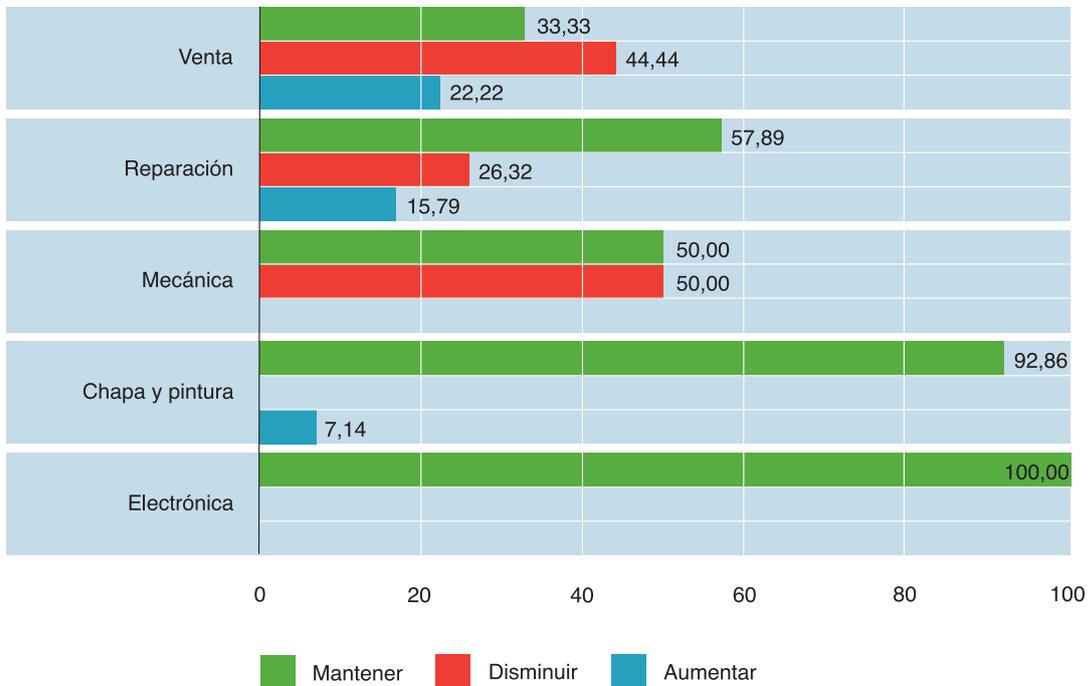
La opinión mayoritaria (61,22%) se sitúa en el mantenimiento del volumen y tipo de actividad, lo cual también debe ser interpretado a tenor de la trayectoria y no da lugar a una imagen positiva en exceso del futuro que se anticipa, pero al menos de estabilidad para la mayor parte de las organizaciones productivas.

La falta de claros indicadores de la evolución económica hacia una situación de mejora a corto plazo, así como la incertidumbre sobre el desarrollo de políticas económicas de apoyo a la actividad del sector, hacen que la mayor parte de las valoraciones se fundamenten en la “impresión personal” o en la “esperanza de mejora” más que en la justificación sobre evidencias. Por su parte, quienes hablan de una perspectiva de disminución justifican su percepción en el mantenimiento de una situación de crisis económica, la disminución de liquidez de los clientes y la disminución de la demanda.

El tipo de actividad fundamental, en tanto que es aquella que concentra la mayor carga de trabajo y eso pese a que en la empresa puede llevarse a cabo más de una actividad, permite establecer diferencias en las perspectivas existentes para el corto y medio plazo, tal y como se recogen en el gráfico.

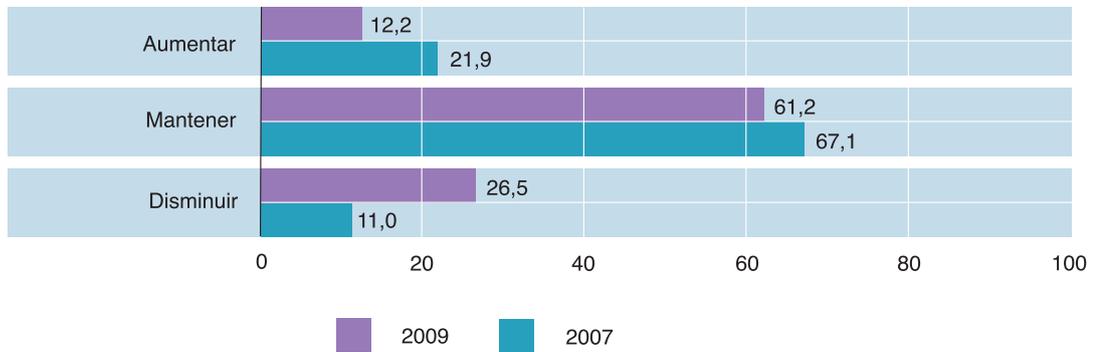
Distribución porcentual de perspectivas de actividad según actividad principal

(gráfico 17)



Las empresas con una percepción más negativa para el desarrollo de sus actividades, dado el porcentaje de quienes realizan una valoración de disminución, son: las de mecánica (50%), las que se dedican a la venta o compra-venta (44,44%) y las que, genéricamente, se dedican a la realización de reparaciones (26,32%). Es preciso recalcar que el único caso en el que la percepción de disminución es mayoritaria es en el de las empresas de venta, lo cual es significativo de la situación diferencial de este subsector respecto de los otros. Un aspecto más a tener en cuenta es que existen tres subsectores en los que se hace referencia a expectativas de aumento de la actividad, en unos casos basándose en el hecho de que la situación tiene que mejorar y no puede ir a peor para el mantenimiento de la empresa, caso del subsector de ventas y ante la permanencia de programas de ayudas a la adquisición, y en otros porque la situación económica hace que se prolongue la vida de los vehículos mediante arreglos, reparaciones y sustituciones de sus elementos.

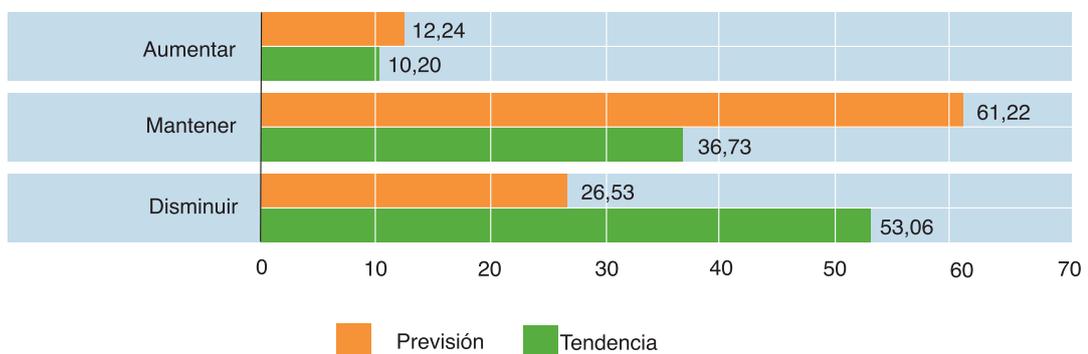
La comparación de la previsión de actividad efectuada en la actualidad y hace dos años refleja diferencias, mostradas en el siguiente gráfico, si bien éstas no se hacen tan notorias como las mostradas al hablar de la tendencia.

Distribución porcentual, comparativa, en la previsión de actividad general*(gráfico 18)*

Las discrepancias más notables entre los dos momentos de contraste se encuentran en los extremos de las valoraciones, y de forma más clara en el caso de las percepciones negativas. Si bien quienes perciben un aumento de las demandas disminuyen en 9,7 puntos porcentuales y quienes hacen referencia al mantenimiento en 4,9 puntos, aquellos que hablan de una disminución en el corto y medio plazo se incrementan en 15,5 puntos porcentuales.

Conviene tener en cuenta que, en el año 2007, al hacer valoraciones de aumento o mantenimiento respecto a la perspectiva de actividad se hacía mención a los aspectos que hoy no se tienen claros: la puesta en marcha de políticas de apoyo que favoreciesen la gestión y la producción, así como el incremento de la clientela.

Un elemento más en el contraste de la valoración de la actividad, realizado a partir de las opiniones del empresariado del sector, viene determinado por las diferencias entre la tendencia y la percepción. En el siguiente gráfico se pone de manifiesto que la contundencia de los datos desfavorables en lo acontecido en los últimos años, con toda su influencia y condicionantes, no lastra hacia una percepción mayoritariamente negativa para el devenir a corto y medio plazo.

Distribución porcentual comparativa entre la previsión y la tendencia de actividad general en la actualidad*(gráfico 19)*

Los elementos diferenciales se encuentran de forma clara en la reducción del porcentaje de quienes hablan de disminución, pasando de un 53,06% en la tendencia a un 26,53% en la previsión y el incremento en casi 25 puntos porcentuales de quienes opinan que el mantenimiento será posible en el futuro con respecto a quienes hacen esta valoración para lo acontecido en los últimos años.

Cuestión complementaria y de indudable importancia al planificar actividades sobre la situación específica de las empresas del sector, es el cruce de las valoraciones que éstas hacen respecto de la tendencia y la perspectiva. El análisis conjunto, recogido en la siguiente tabla, pone de manifiesto que un grupo de empresas, con trayectorias diferentes, constituyen los referentes más claros de actuación en lo relativo al diagnóstico y la programación de propuestas de intervención.

Distribución porcentual de valoración según tendencia y previsión

(tabla 22)

Tendencia	Previsión		
	Disminuye	Mantiene	Aumenta
Disminuye	38,46	46,15	15,38
Mantiene	11,11	77,78	11,11
Aumenta	20,00	80,00	

Los datos muestran que un grupo de empresas que provienen de una tendencia de disminución anticipan, igualmente, una previsión de disminución de su actividad (38,46%), lo que supone identificar el grupo con más dificultades de pervivencia en la actividad productiva. En segundo lugar se encuentran aquellas que identificando una tendencia de mantenimiento hacen, en este momento, una previsión de disminución (11,11%), por lo que cabe suponer que se encontrarán ante problemas para hacer frente al mantenimiento de su actividad profesional, ya sean derivados de la evolución de su tipología de servicios o de las dificultades para el mantenimiento económico de la empresa.

No puede hacerse una lectura similar de aquellas organizaciones que sobre una tendencia de aumento en los últimos años realizan una previsión de disminución (20%), ya que no tiene por qué suponer que las mismas vayan a pasar por serias dificultades, sino que sobre una carga de volumen de trabajo creciente se hace una previsión de reducción.

En un plano claramente distinto se encuentran, al menos desde el planteamiento teórico, las empresas que identifican una perspectiva de aumento, ya procedan de una tendencia de disminución (15,38%) o de mantenimiento (11,11%), por lo que supone de valoración de los esfuerzos realizados para poder invertir o dar un giro a la trayectoria de sus actividades productivas.

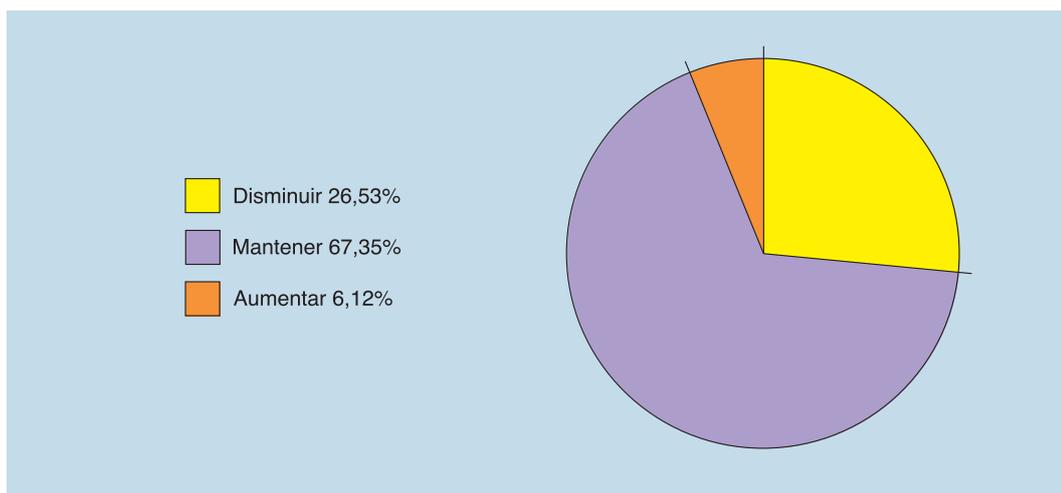
8.4. TENDENCIAS DE PERSONAL EN LAS EMPRESAS

Si bien puede entenderse que existe una relación directa entre la actividad de las empresas y su planificación de personal, no tiene por qué considerarse que cambios en la actividad lleva a cambios, con la misma intensidad en las estrategias de sus recursos humanos. Todo trabajo precisa de los profesionales que lo desempeñan, pero ello no permite establecer un determinismo entre reducción o aumento de trabajo y, en la misma medida, reducción o aumento de las personas que lo llevan a cabo.

Como ya se ha puesto de relieve la tendencia de las empresas del sector viene caracterizada por una disminución de su actividad, pero las valoraciones que efectúa el empresariado no permiten identificar un efecto lineal respecto de las tendencias en su política de personal. Tal y como se muestra en el siguiente gráfico, la tendencia mayoritaria ha sido la de “mantenimiento” de los trabajadores vinculados a la organización en los dos últimos años (67,35%), si bien es cierto que las empresas que se vieron en la necesidad de proceder a una reducción de su número de efectivos (26,53%) supera con claridad a aquellas que llevaron a cabo el incremento de los mismos (6,12%).

Distribución porcentual en la tendencia de personal en las empresas

(gráfico 20)



Las diferencias, en términos porcentuales, entre las valoraciones de tendencia respecto de la actividad y la consideración de personal pone claramente de relieve la necesidad de “conservar” un determinado número de trabajadores para la prestación de los servicios que se llevan a cabo, aunque estos disminuyan, dado que de ello depende, en muchos casos, la pervivencia de la actividad empresarial. Es preciso tener en cuenta que la mayoría de las organizaciones cuentan con un número muy reducido de trabajadores y la carga de trabajo efectiva depende de los mismos.

Mientras que en el periodo de los dos últimos años el porcentaje de disminución de la actividad es reseñado por el 53,1% de las empresas, al realizar la misma valoración sobre el personal se identifica una diferencia, a la baja, de casi 27 puntos porcentuales, y esta se sitúa en los 31 puntos porcentuales al tomar en consideración las valoraciones de mantenimiento en la actividad (36,7%) frente a las que se realizan respecto del personal (67,35%).

Al tomar en consideración las razones que permiten comprender la tendencia se identifican cuatro aspectos claros, vinculados a las distintas consideraciones efectuadas:

- Quienes hacen referencia al incremento lo justifican en el aumento de la carga de trabajo, relacionada con su tipología de servicios (básicamente reparaciones).

- Aquellos que, por el contrario, hacen mención a la disminución fundamentan su situación en la falta de clientela motivada por la crisis económica (más presente en lo relacionado con actividades de venta y con grandes concesionarios).
- Los que se encuadran en la tendencia de mantenimiento del personal mencionan, de manera especial, dos elementos relacionados, si bien pueden establecerse diferencias entre ellos: de una parte la consideración que se hace a la necesidad de mantener la actividad empresarial y el personal y, de otra, la relativa al mantenimiento de la carga de trabajo. Mientras en el primero de los casos pueden efectuarse matizaciones sobre lo que supone un aspecto u otro (no tienen por qué ser exactamente equiparables), en el segundo se hace referencia al hecho de contar con una plantilla adecuada a las posibilidades de actividad productiva existentes.

La tipología de empresas, atendiendo a su tamaño, permite establecer algunas diferencias en lo que respecta a la tendencia del personal en los últimos años, tal y como se muestra en la siguiente tabla se aprecia que han sido las empresas de tamaño intermedio, dentro de la clasificación establecida, las que han experimentado una mayor tasa de disminución, al tiempo que han sido las pequeñas las que han llevado a cabo procesos de incorporación, sin que ello tenga repercusiones significativas en la estructura del sector.

Distribución porcentual de valoración de tendencia según número de trabajadores

(tabla 23)

	Disminuye	Mantiene	Aumenta
< 10	68,29	24,39	7,32
11 a 49	57,14	42,86	
> 50	100,00		

Parece lógico pensar que la valoración que se realiza sobre la previsión del personal está relacionada con la que se efectúa respecto de la actividad, pero es necesario destacar que esa relación no se puede entender en sentido “determinista”, dado que no en todos los casos se procede a la coincidencia cuando se habla de uno u otro aspecto.

Distribución porcentual de valoración en la previsión de actividad según previsión de personal

(tabla 24)

Previsión Actividad	Previsión Personal		
	Aumentar	Disminuir	Mantener
Aumentar	16,67%		83,33%
Disminuir		15,38%	84,62%
Mantener	6,67%	6,67%	86,67%

Los datos recogidos en la tabla anterior ejemplifican la forma de relación existente. Ni mucho menos todas las empresas que hablan de aumento en la previsión de actividad realizan la misma valoración respecto al personal, tan sólo el 16,67%, si bien ninguna de ellas habla de disminución, mientras que entre aquellos que prevén una disminución de la actividad sólo el 15,38% efectúa la misma valoración al tomar en cuenta a su personal.

Si las valoraciones de la tendencia de personal se comparan respecto a las efectuadas en el año 2007, como se recoge en el siguiente gráfico, se aprecian grandes diferencias en los extremos de las opiniones y, en menor medida, respecto de la tendencia mayoritaria.

Distribución porcentual comparativa en la tendencia general de personal

(gráfico 21)



Entre quienes hablaban de aumento de personal en el 2007 y quienes lo señalan como tendencia en el 2009 hay una diferencia porcentual, de disminución, de 14 puntos, mientras que en el caso de efectuar una valoración de mantenimiento las diferencias, en el mismo sentido, se sitúan en los 8 puntos porcentuales. Diferencias que se concentran en la tendencia a la disminución identificada en la actualidad, 22 puntos porcentuales superior a la señalada en el año 2007. Es de resaltar que las situaciones económicas de ambos momentos son sensiblemente diferentes y que, si bien la actividad del sector ha constatado una reducción clara, no se ha trasladado con la misma intensidad a la situación de los trabajadores.

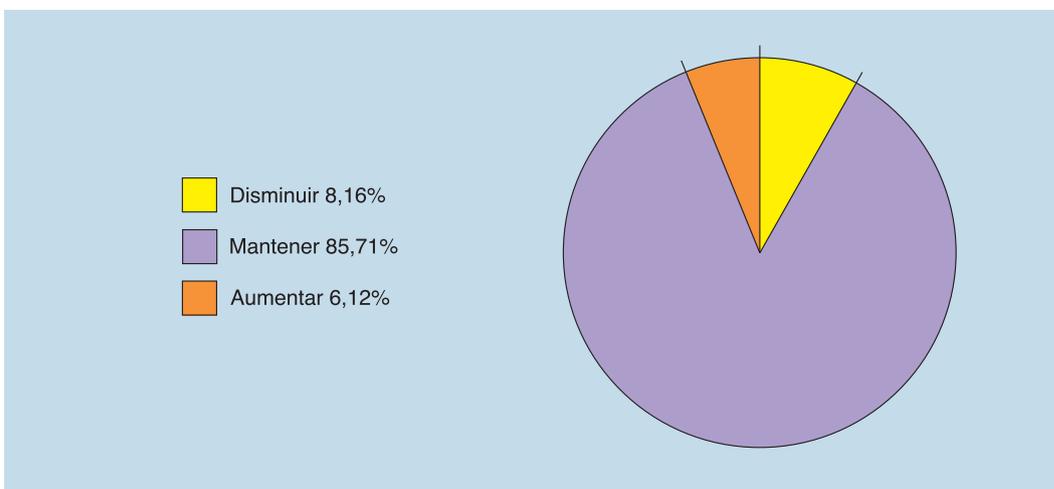
8.5. PERSPECTIVAS DE PERSONAL EN LAS EMPRESAS

Frente a lo que ha acontecido, la tendencia, cobra importancia aquello que los representantes de las empresas consideran que sucederá respecto de sus necesidades de trabajadores, las perspectivas, dado que completa la percepción sobre el futuro del sector, tomando como referencia un elemento de gran sensibilidad: la necesidad o no de contar con trabajadores.

Los datos, recogidos en el siguiente gráfico, ponen claramente de manifiesto una percepción "conservadora" de la perspectiva respecto del personal necesario, lo cual debe interpretarse desde la óptica de mantenimiento de actividad y del volumen de trabajadores que desarrollen su actividad en el sector.

La diferencia entre quienes hablan de una perspectiva de aumento o disminución, a nivel porcentual, se sitúa en 2 puntos, mientras que lo claramente reseñable es que la práctica totalidad del empresariado (85,71%) hace referencia al mantenimiento de su personal. Una lectura más positiva permite destacar que el 91,83% de las empresas hablan de un futuro de mantenimiento o de incremento del número de trabajadores.

Al tener en cuenta el tamaño de las empresas se constata que aquellas que plantean una perspectiva de disminución cuentan, en el 75% de los casos, con una plantilla inferior a los 10 trabajadores, al tiempo que aquellas que oscilan entre 10 y 50 trabajadores plantean, en su totalidad, el mantenimiento de los trabajadores como previsión a corto y medio plazo.

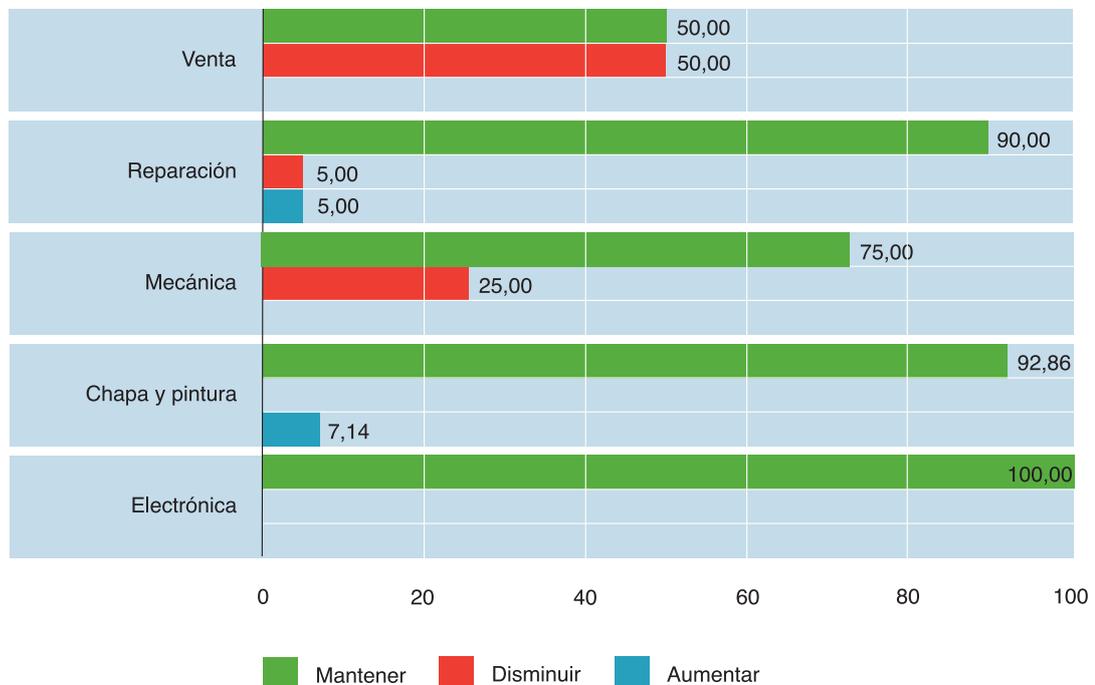
Distribución porcentual de la previsión de personal en las empresas*(gráfico 22)*

Los motivos que se aducen se relacionan con dos aspectos de carácter claramente contrapuesto: la situación económica y la disminución de la demanda, en el caso de hablar de una perspectiva de disminución, y el incremento de la clientela cuando se habla de aumento. El mantenimiento de la actividad empresarial o de los trabajadores de la misma es el motivo que se relaciona con la tendencia mayoritaria.

La realización de un tipo de actividades u otras permite establecer diferencias entre las previsiones realizadas por el empresariado del sector. Como ya se ha comentado, se hace mención en estos análisis a la que se considera actividad principal, por concentrar la mayor carga del trabajo, si bien es cierto que muchas organizaciones combinan más de una actividad y las expectativas son diferentes para cada una de ellas, pero no existen claras diferencias en la perspectiva respecto al personal, dado que no se establecen niveles de especialización tan claros. En muchos casos se habla de "multifuncionalidad", dado que un mismo trabajador desempeña funciones distintas según las necesidades que la empresa tenga. En el siguiente gráfico se ponen de relieve cómo unas actividades son más sensibles que otras a la evolución de la situación económica y, por ello, como tiene un tipo u otro de incidencia en las previsiones del personal para llevarlas a cabo.

Distribución porcentual de perspectivas del personal según actividad principal

(gráfico 23)



El subsector centrado en la venta o la compra-venta de vehículos es el más sensible ante la situación de dificultades económicas y, por lo tanto, el que presenta una mayor tasa de disminución en sus expectativas de personal (50%). Situación que se puede ver agravada por la minorización o la desaparición de las ayudas existentes para la adquisición de vehículos.

En segundo lugar es preciso hacer mención a aquellas empresas que se centran en las actividades de mecánica, con una previsión de disminución del personal del 25%, dado que en la mayoría de los casos este tipo de reparaciones cuando son de una importancia relativa suelen llevar asociado el cambio de vehículo, tomando en consideración las valoraciones y aportaciones de las aseguradoras.

Las actividades de chapa y pintura, junto con las que se identifican con la denominación genérica de reparaciones, que suelen ser reparaciones rápidas, son las únicas que en cierto grado hablan de expectativas de incremento de personal (7,14% y 5% respectivamente). Las tareas que se llevan a cabo, de coste más reducido pero que permiten prolongar la vida útil del automóvil, hacen que la carga de trabajo no sólo se mantenga sino que experimente un crecimiento y por ello se planteen la posibilidad de incorporar más trabajadores a sus organizaciones. Situación ésta que se puede ver favorecida por la permanencia de la actual coyuntura económica, dado que ante las dificultades para adquirir un nuevo vehículo se opta por acometer reparaciones y cambios que permitan prolongar su uso.

La comparación de las perspectivas entre el 2009 y el 2007, mostradas en el siguiente gráfico, permite apreciar ligeras diferencias en los posicionamientos.

Distribución porcentual, comparativa, en la previsión de personal

(gráfico 24)

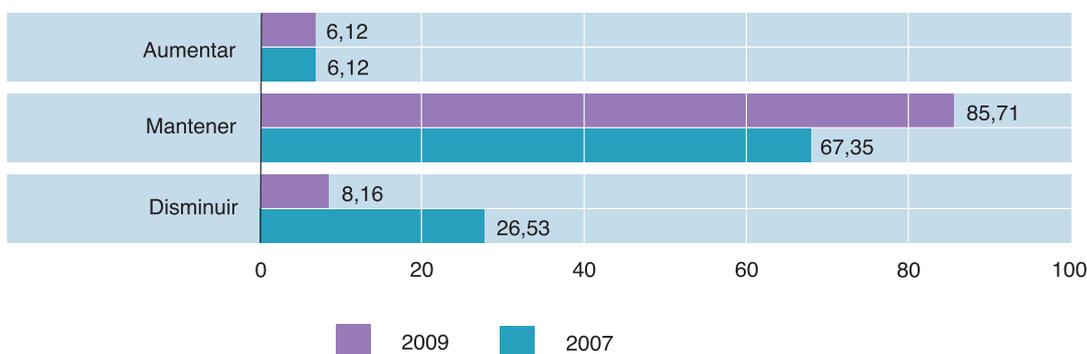


Las diferencias en las valoraciones efectuadas en el 2007 y en el 2009 son menores que las identificadas en cualquiera de los otros aspectos sometidos a opinión del empresariado del sector. Si bien es cierto que existe una inversión en lo referente a la “disminución” y el “aumento”, dado que en el 2007 esta última era mayor y en el 2009, comparativamente, es superior el porcentaje de disminución, no deja de ser relevante que se perciban menos diferencias relativas.

Al contrastar tendencia y previsión del personal en las empresas del sector se pone de relieve un cambio a la mejoría de las valoraciones efectuadas, como se recoge en el gráfico.

Distribución porcentual comparativa entre la previsión y la tendencia de personal en la actualidad

(gráfico 25)



Los datos muestran que la consideración de “mantenimiento” en la previsión de personal es 17 puntos porcentuales superior a la constada en la tendencia, al tiempo que la consideración de su “disminución” se sitúa 18 puntos más baja al valorar la previsión que al hacer referencia a la tendencia, siendo este el aspecto más destacable: una parte importante de las empresas que han pasado por una tendencia de disminución del personal anticipan que tal situación no va a continuar, cambiando a una fase de mantenimiento en la situación actual, lo que sin duda supone una modificación relevante en el proceso de destrucción de empleo en el sector.

8.6. DIFICULTADES IDENTIFICADAS POR LAS EMPRESAS DEL SECTOR

Todas las actividades productivas se ven sometidas, de manera constante, a la incidencia de diversos factores, tanto de carácter interno como externo, que si bien no puede decirse que llegan a condicionar su actividad, desde una perspectiva determinista, su incidencia puede afectar a la

actividad desarrollada hasta el punto de convertirse en oportunidades o amenazas para la misma. Estos factores, de distinta naturaleza, no afectan de la misma forma a organizaciones de características similares, ni éstas pueden responder a su incidencia con estrategias idénticas. Es evidente que la interrelación entre los factores de evolución y las características de las empresas permiten identificar múltiples estrategias y una amplia variedad de resultados, lo cual puede dificultar la extrapolación de soluciones a problemas.

Sin embargo, es preciso tener conocimiento de cuáles constituyen los elementos que representan claras amenazas o dificultades para la actividad del sector, con las matizaciones que sean necesarias por la tipología de actividades, pero resulta evidente que en la mayoría de los casos existe una clara percepción de cuáles son aquellos aspectos que limitan la actividad productiva, dado que su efecto incide de forma negativa y para ser afrontados pueden requerir la combinación de esfuerzos procedentes de niveles y ámbitos de gestión distintos.

En el momento actual el empresariado del sector de automoción en Asturias identifica en el desarrollo de su actividad un conjunto de problemáticas diversas, que pueden agruparse en torno a cinco grandes factores: demanda, economía interna, evolución tecnológica del sector, capacitación de los trabajadores y la singularidad de las empresas.

No todos son apreciados con la misma intensidad por los profesionales del motor, pero no es menos cierto que más allá del peso cuantitativo que tengan para el conjunto de las empresas, los convierte en problema el hecho en sí de que incidan de forma negativa en la actividad de unas u otras empresas, y las posibilidades de superación, en ocasiones, no son exclusivas de las empresas que los deben afrontar ni independientes de la resolución de otros problemas.

1. Demanda en el sector

Agrupar la mayor parte de la identificación de dificultades que los empresarios del sector realizan. Para la mayoría de las empresas (40,63%) el principal problema deriva de la “falta de clientela”, “ausencia de trabajo” o “bajada de la demanda” que se constata en el conjunto de sus actividades productivas. Pese a la coincidencia en la identificación de la dificultad no se establecen los mismos referentes a tenor de la tipología de empresas, si bien todas coinciden en mencionar la “situación de crisis económica” como causa de la situación. Así la falta de clientela en las empresas de venta es el referente principal, mientras que la carga de trabajo se sitúa en el motivo alegado por las organizaciones dedicadas a las actividades de mecánica y la bajada de demanda en aquellas que tienen más servicios orientados a la chapa y pintura o los elementos electromecánicos.

2. Economía Interna

El desarrollo de una actividad productiva está sujeta a la percepción de ingresos por la prestación de servicios y, complementariamente, la realización de pagos y de inversiones. Toda empresa tiene que gestionar su “economía interna” y cuando la misma no se mantiene por los ingresos logrados a través de la actividad se precisa recurrir a la financiación externa. Así, al considerar los elementos que se identifican en esta problemática, relevante para el 34,38% de las organizaciones del sector, se menciona de forma reiterativa: las “dificultades de cobro”, la “falta de liquidez de la clientela”, las “barreras a la financiación” o la necesidad de hacer frente a “impuestos” que se consideran elevados para la tipología de empresas y actividad. Aspectos que no dejan de ser un factor interno a la organización, pero que está condicionado por la evolución de situación económica.

3. Evolución tecnológica del sector

Uno de los comentarios que más se realizan, al describir la actividad productiva en el sector de automoción, es el relativo a la repercusión de cambios y la influencia de la tecnología en el mismo. Cada vez tienen más peso los componentes informáticos, los electrónicos, los nuevos materiales, las innovaciones tecnológicas aplicadas a los elementos del automóvil y, complementariamente, el recurso a instrumental y equipamientos acordes a ellos. Se constata, a partir de las opiniones de los empresarios, que para el 12,5% de las empresas del sector éstos aspectos se convierten en la principal dificultad a la que deben hacer frente, no sólo por lo que supone de cambio en el modo

de desarrollar el trabajo, sino también por lo que supone en cuanto a inversiones, actualizaciones de competencias, perfiles profesionales con los que se cuenta, adecuación de espacios,...

4. Capacitación de los Trabajadores

Relacionado con la dificultad relativa a la evolución tecnológica, si bien es cierto a una distancia cuantitativa, las empresas hacen mención al problema que representa la capacitación de los trabajadores o la ausencia de trabajadores cualificados que puedan incorporar (6,25%). Problema que debe interpretarse desde la necesidad de proceder a una formación continuada de los trabajadores, así como del hecho de precisar contar con profesionales con experiencia y cualificación suficiente para proceder a la sustitución de aquellos que, en muchos casos, representan “puestos clave” para la empresa. Partiendo de la base de que la mayoría de las empresas se inscriben el grupo de micro o pequeñas empresas, puede comprenderse el problema que representa para las mismas la sustitución de un trabajador cualificado, el cual puede resultar clave para el mantenimiento de la carga de trabajo, así como las dificultades organizativas que conllevan la participación en cursos de formación en la jornada laboral o el reconocimiento de la misma, más allá de los aspectos retributivos.

5. Singularidad de la Empresas

Como ya se ha puesto de manifiesto, cada empresa tiene sus características definitorias que pueden constituirse en puntos “fuertes” o “débiles” a la hora de hacer frente a problemas en un momento concreto. La identificación de limitaciones singulares, reseñada por un 6,25% de las empresas, se centran en dos elementos de naturaleza muy diferentes: los “problemas organizativos y administrativos”, de un lado, y los relativos al “espacio y las instalaciones”, por el otro. Es evidente que las posibilidades de asumir unos u otros son totalmente diferentes, pero ello no minimiza la dificultad que suponen para empresas de reducido tamaño, con una plantilla concreta, con dificultades para su fidelización, así como para aquellas que deben llevar a cabo inversiones que permitan la actualización de sus instalaciones cuando el momento económico no es el más oportuno.

Al contrastar los problemas identificados por el empresariado del sector de automoción en la actualidad y en el año 2007, se aprecia una coincidencia en dos de los aspectos identificados: la incidencia de los cambios tecnológicos y la carencia de personal cualificado. Elementos estrechamente relacionados y que pueden constituir, dada su permanencia en el tiempo y su más que previsible repercusión en el futuro, los ejes que fundamenten la actividad profesional en nuestra comunidad, dado el tipo de servicios que, mayoritariamente, prestan a sus clientes.

Otros problemas identificados han perdido importancia cuantitativa para el conjunto de las empresas del sector, lo cual no quiere decir que no sean parte de la problemática a la que debe hacerse frente, sino que hoy en día la misma se encuentran subsumidas en otras a las que se da una mayor relevancia. Así debe entenderse la pérdida de peso que se constata al hacer referencia a la competencia entre empresas, centrada en los precios, o a la repercusión de la competencia desleal, lo mismo que sucede a la falta de ayudas a la inversión y a la incidencia de la gestión de residuos. También es de destacar que, tras los años transcurridos, algunos de esos aspectos se fueron clarificando y/o se adoptaron medidas que permitieron minimizar su repercusión en las organizaciones que las evidenciaban.

9 :: PRINCIPALES ACTIVIDADES PRODUCTIVAS DEL SECTOR EN ASTURIAS

En el conjunto de las empresas del sector de automoción en nuestra comunidad puede identificarse una amplia tipología de actividades, bien es cierto que la clasificación disponible en el CNAE es la que podría considerarse más adecuada a la actividad en el sector, sin embargo es preciso realizar algunas matizaciones que hacen que cobre sentido la obtención de las opiniones de los empresarios a este respecto.

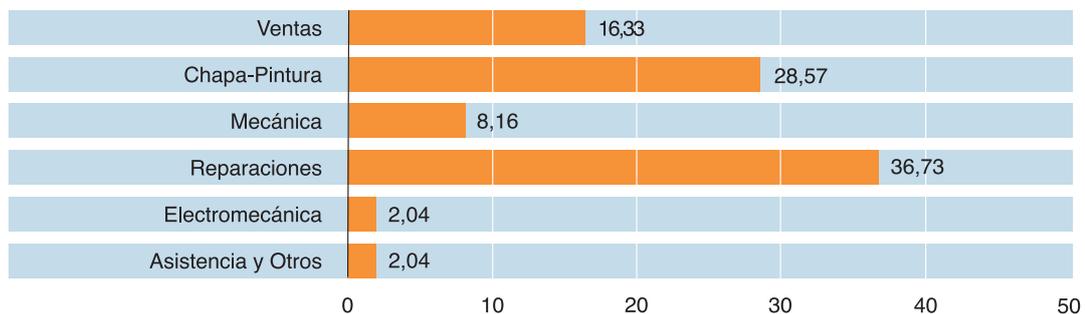
La clasificación en el CNAE se hace sobre una base de adscripción en un momento determinado, siendo, en algunos casos, cuestionable la adscripción que se lleva a cabo o los criterios utilizados para la misma. Por otro lado, resulta evidente que las organizaciones productivas no mantienen estable su actividad a lo largo del tiempo, sin que por ello tenga que volverse a realizar su reclasificación en el CNAE y, en tercer lugar, los servicios que demanda el cliente cambian y hacen que la actividad principal de una empresa esté sujeta a la demanda, haciendo que lo que en un momento constituyó el principal servicio de una organización pueda dejar de serlo, máxime cuando existe la necesidad de mantener la pervivencia de la actividad empresarial.

El conjunto de estos factores llevan a que al considerar cuál es la actividad principal de las empresas, entendiendo que es aquella que representa la máxima carga de trabajo, con independencia de que no es la única y que la suma de otras varias la superen en su peso conjunto, puedan establecerse diferencias no sólo con los datos de clasificación del CNAE, sino con aquellos otros facilitados por las mismas organizaciones en momentos diferentes, poniendo de relieve la necesidad de ofrecer respuestas más acordes con las demandas identificadas por el mercado y la clientela, así como por sus propios intereses en seguir desarrollando una actividad productiva.

Tal y como se constata en el siguiente gráfico, puede apreciarse una concentración de la actividad principal en un grupo reducido de tareas tradicionales del sector. Su identificación no supone una especialización en la actividad de las empresas, tal y como se ha puesto de relieve, pero sí permite poner de manifiesto que las organizaciones que no prestan este tipo de servicios tienen, a nivel general, más dificultades para su mantenimiento en estos momentos y todo ello interpretándolo desde una perspectiva relativa y relacionada con lo que suponen otras tareas, incluso las mismas cuando no constituyen la principal en la empresa.

Distribución porcentual según tipo de actividad principal de las empresas del sector en Asturias

(gráfico 26)

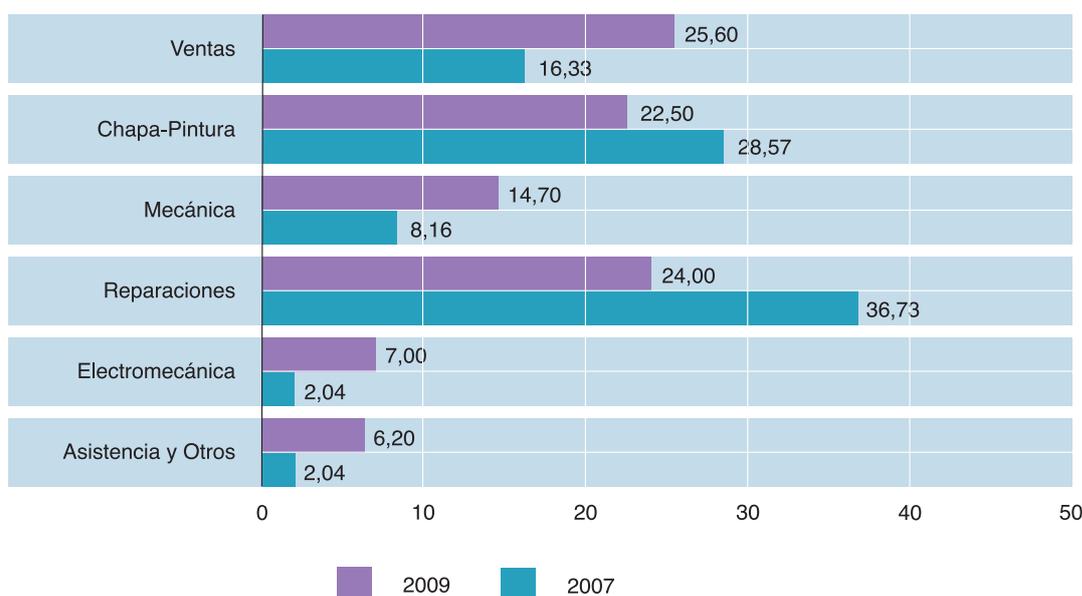


Los datos recogidos en el gráfico muestran que las tareas que permiten el funcionamiento del automóvil, sin suponer grandes inversiones en el mismo, son las que más concentran la actividad de las empresas y, en la misma medida, suponen la demanda existente por parte de sus clientes. Las reparaciones de mantenimiento o incluso de mecánica rápida aglutinan la mayor carga del trabajo principal (36,73%), seguidas de las propias de chapa y pintura (28,57%), lo que lleva a que entre ambas aglutinen al 65%.

Al comparar estos datos, tal y como se recoge en el siguiente gráfico, con los obtenidos en el año 2007, se aprecian notables diferencias que evidencian las discrepancias entre un momento económico y otro, entre las características de la actividad del sector en una y otra época. Es preciso recordar que el instrumento para la obtención de información utilizó la misma pregunta, por lo que los datos son contrastables en uno y otro caso, máxime cuando la mayoría de las empresas participantes conforman la muestra de ambos momentos.

Distribución porcentual comparativa en la actividad principal de las empresas

(gráfico 27)



Puede apreciarse que se han producido cambios sensibles en la actividad con más carga de trabajo en las empresas, las bajadas porcentuales que se producen en ventas, mecánica, electromecánica, asistencia y otros se concentran en un grupo muy reducido de tareas: reparaciones y chapa y pintura.

La mayor disminución se produce en ventas, con 9,27 puntos porcentuales, lo cual debe interpretarse teniendo en cuenta que se trata de datos generales, pero que hay empresas que sólo se dedican a la venta o compra-venta de vehículos y, en esos casos, las repercusiones son mucho más evidentes. En segundo lugar cabe resaltar el descenso de 6,54 puntos porcentuales en las actividades de mecánica, mientras que en la mayoría de los casos las demandas en las mismas empresas se concentran en reparaciones. Actividad que se incrementa en 12 puntos porcentuales, mientras chapa y pintura lo hace en 6, y que, de forma clara, ponen de manifiesto el interés de la clientela por mantener la vida útil de su automóvil y minimizar los costes que supone acometer una nueva inversión.

9.1. TENDENCIA EN LAS ACTIVIDADES MÁS RELEVANTES DEL SECTOR

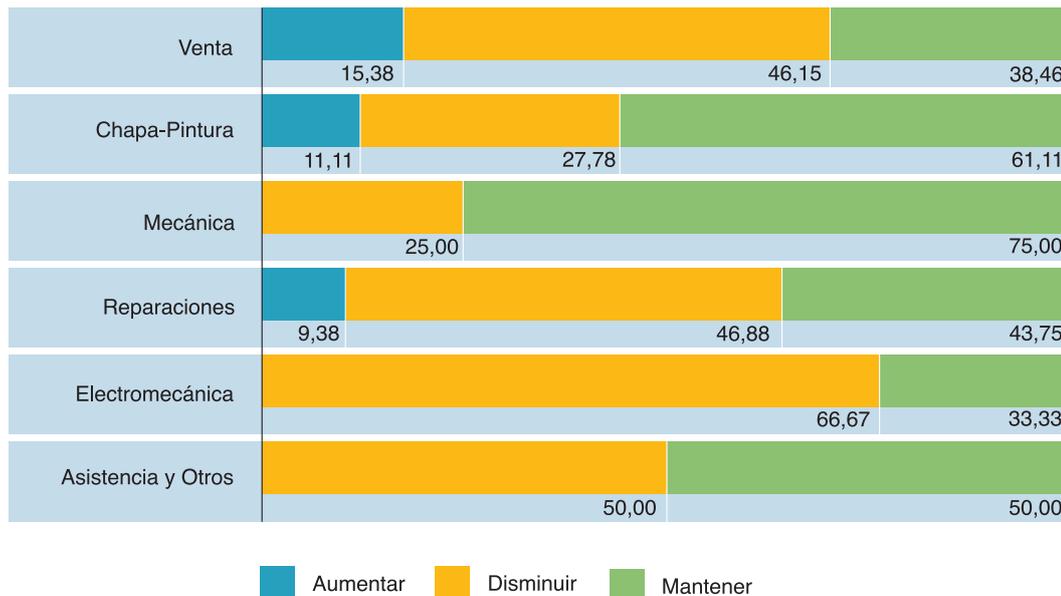
El análisis del conjunto de las actividades realizadas, con independencia de que sean o no la actividad principal, permite obtener una visión de conjunto al tiempo que un conocimiento más completo de la evolución experimentada.

Como se muestra en el siguiente gráfico, al tener en cuenta la incidencia no sólo como actividad principal sino como carga conjunta, muchas de las tareas tradicionales del sector de automoción muestran una clara tendencia a la disminución en la carga de trabajo, a excepción de la situación identificada para las actividades de mecánica donde prima el mantenimiento (75%). En chapa y

pintura y reparaciones se constata una tendencia al incremento que permite hablar de un balance positivo para el conjunto de las empresas del sector, dado su efecto corrector a niveles meramente estadísticos de las tendencias más negativas.

Distribución porcentual de la tendencia en las actividades para el conjunto de las empresas

(gráfico 28)

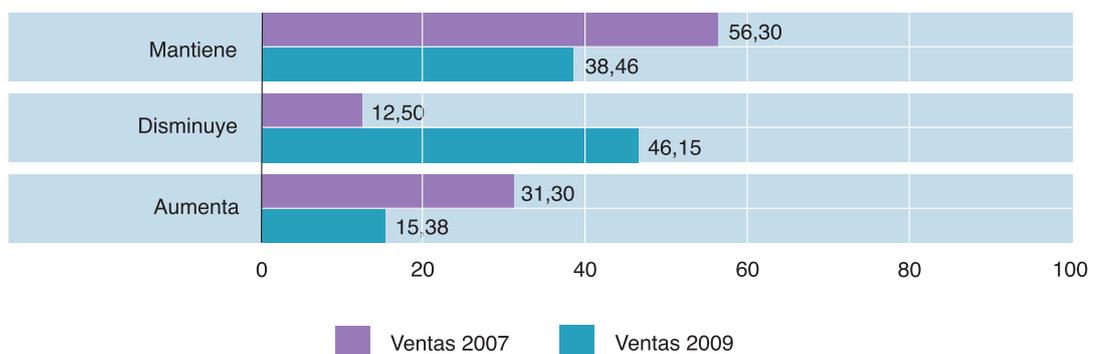


En el caso de la actividad de ventas es necesario tener en cuenta una matización importante: la repercusión que tiene la venta de recambios y repuestos, que en algunos casos llega a una reducción significativa de las pérdidas que se producen por otro tipo de actividades.

En las representaciones gráficas que se adjuntan se procede al contraste de las tendencias identificadas para cada una de estas actividades, tomando en consideración el momento actual con respecto al año 2007, dado que en el mismo se procedió a solicitar las mismas valoraciones a los empresarios del sector.

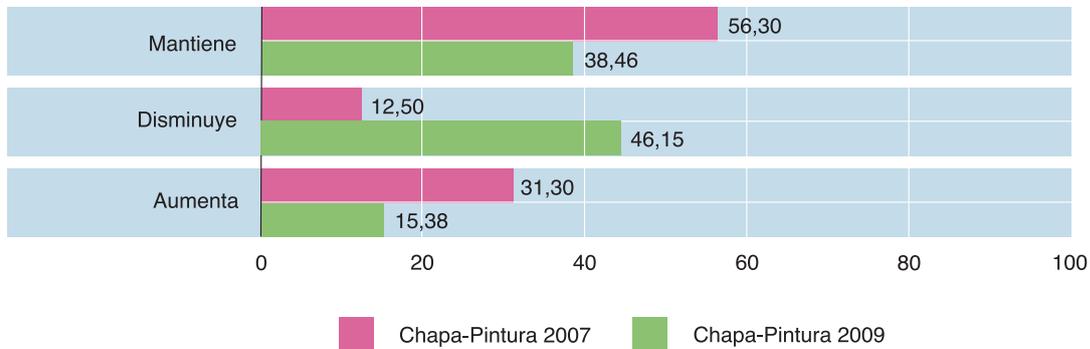
Distribución porcentual comparativa de la valoración en la tendencia de la actividad de Ventas

(gráfico 29)



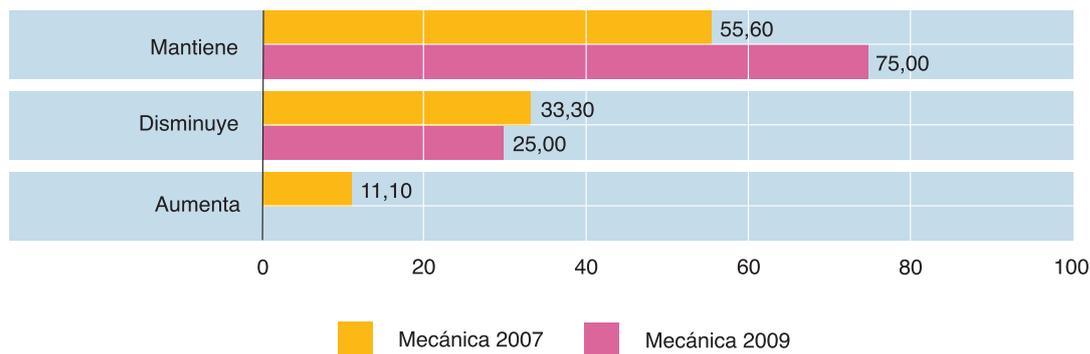
Distribución porcentual comparativa de la valoración en la tendencia de la actividad de Chapa-Pintura

(gráfico 30)



Distribución porcentual comparativa de la valoración en la tendencia de la actividad de Mecánica

(gráfico 31)

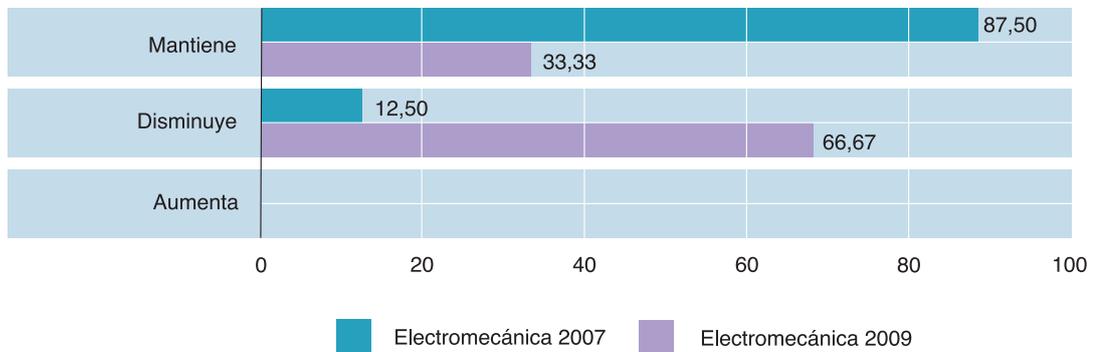


Distribución porcentual comparativa de la valoración en la tendencia de la actividad de Reparaciones

(gráfico 32)



Distribución porcentual comparativa de la valoración en la tendencia de la actividad de Electromecánica (gráfico 33)



Como se desprende de los datos representados en los gráficos, comparativamente las actividades del sector muestran tendencias menos positivas que las recogidas en el año 2007, pudiendo sintetizarse en un conjunto reducido de elementos significativos:

- La actividad de ventas, pese al efecto de las ventas de recambios y repuestos, presenta su mayor identificación con la disminución (46,15%), habiéndose aumentado esta valoración en 34 puntos porcentuales respecto al 2007.
- Las actividades de chapa-pintura y reparaciones muestran una tendencia a la polarización en el conjunto de las empresas hacia el mantenimiento o la disminución, si bien el grupo de aquellas que hablan de incremento permiten ofrecer una visión más positiva del sector, mejora que es más apreciable al compararla con el resto de actividades.
- Mientras las tareas de mecánica son valoradas en tendencia de mantenimiento intensificado, las de electromecánica, sin cuestionar su importancia en las actividades del sector, tienden a la disminución de carga de trabajo comparativo.

10 :: PRINCIPALES OCUPACIONES EN EL SECTOR DE AUTOMOCIÓN ASTURIANO

En el análisis de los sectores de actividad uno de los aspectos que les confiere singularidad, más allá de la tipología de actividades productivas que integran, se relaciona con las ocupaciones que se requieren para el desarrollo de las mismas. En la medida en que las ocupaciones se diferencian de las existentes en otros sectores permiten otorgar un mayor nivel de singularidad a la actividad profesional, lo cual se relaciona con un mayor nivel de especialización basado en la especificidad de las competencias a desarrollar.

Este último aspecto debe ser también analizado desde otra óptica distinta, ya que si bien las ocupaciones en distintos sectores pueden ser comunes, en tanto que identifican al profesional genérico que lleva a cabo las tareas, los perfiles que los identifican y definen no tienen porqué ser equivalentes, pudiendo presentar rasgos evidentes de diferenciación.

Al tomar en consideración las ocupaciones que identifican los empresarios del sector de automoción como propias del mismo, al igual que sucede con los expertos y representantes de los agentes sociales, se llega a su concreción en un reducido número, y siempre con un alto grado de consenso:

- Chapista
- Electromecánico
- Mecánico
- Pintor
- Vendedor / Vendedor de Repuestos

En ocasiones se hace referencia a la ocupación de carrocerero u otras actividades desarrolladas por profesionales del sector (gruista, conductor,...) si bien se entiende que se trata más de actividades profesionales que de ocupaciones identificativas, precisándose, en el mejor de los casos, de conocimientos propios de las ocupaciones ya identificados para el desarrollo de esas otras.

En otros casos se ponen de relieve ocupaciones vinculadas a la actividad de las empresas, pero enfatizando que las mismas tienen un carácter transversal, como es el caso del personal vinculada a la administración o la gestión, y en otras ocasiones se hace referencia a niveles profesionales que no deben ser confundidos con ocupaciones propias (aprendices,...) o al desempeño de tareas simples para las que no se requiere una formación o conocimientos propios y cuya función es facilitar la labor de los profesionales del sector.

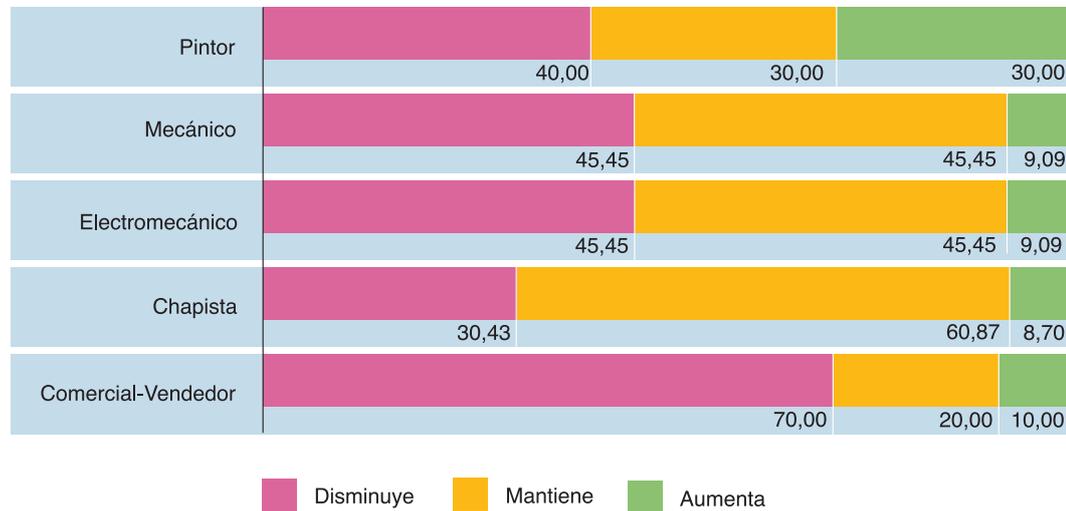
No es menos relevante que la multifuncionalidad de los profesionales, requerida en muchas ocasiones por las características de las empresas, puede llevar a una cierta inclinación a la demanda de rasgos propios del perfil de una ocupación en el resto, pero esta situación está más vinculada a la polivalencia valorada por motivos estructurales y económicos que por los elementos distintivos a las ocupaciones.

Aspecto éste que no afecta al debate que se puede suscitar respecto de la cualificación de dos ocupaciones diferenciadas: chapista y pintor. Dadas sus características, así como los elementos de formación general previa a la capacitación e incluso la tipología de tareas relacionadas que desempeñan, no se considera descabellado que ambas ocupaciones compartan periodos de capacitación profesional común, hasta llegar a la identificación del perfil profesional específico de cada uno de los trabajadores en proceso de formación, pero esto no supone, bajo ningún punto de vista, la integración de las ocupaciones o que las mismas se perciban difuminadas.

Por lo que respecta a las valoraciones en las tendencias de las ocupaciones, los resultados obtenidos por las opiniones del empresariado, recogidas en el siguiente gráfico, ponen de relieve diferencias en cada una de ellas, resultante de las evoluciones también apreciadas en las actividades con las que se vinculan.

Distribución porcentual de la valoración en la tendencia de las Ocupaciones

(gráfico 34)



Estas valoraciones serán posteriormente consideradas al tener en cuenta cada uno de los perfiles profesionales vinculados a las ocupaciones, permitiendo así un análisis completo y específico para cada caso.

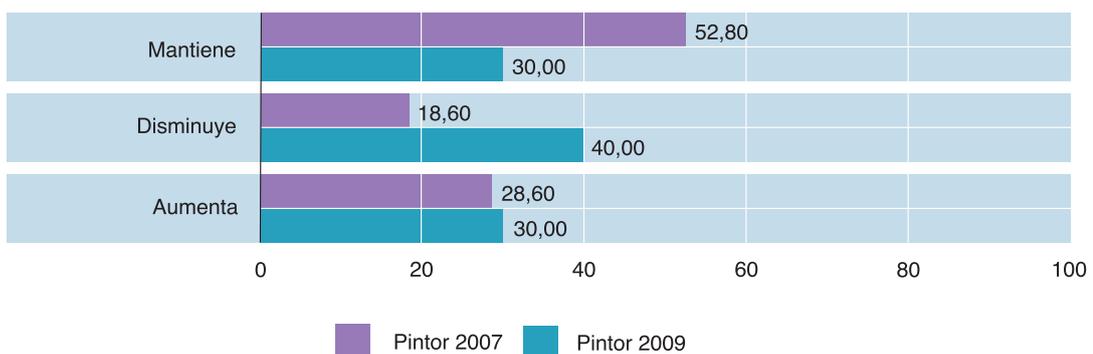
Comparativamente se pone de relieve que la incidencia de la crisis económica sobre el sector afecta, de forma más intensa, al área de ventas, sobre todo en lo relativo a vehículos más que a repuestos, por lo que el puesto más sensible es el de “comercial-vendedor”. El porcentaje de disminución de actividad (70%) pone en evidencia las dificultades por las que pasa la compra-venta de vehículos y, por ello, las tareas propias de esta ocupación.

En segundo lugar puede destacarse que la única ocupación, según las valoraciones del empresario, en la que el porcentaje mayoritario no es el de disminución, es la de chapista. Las tareas de mantenimiento y reparación de este profesional resultan, en la mayoría de los casos, imprescindibles para la conservación del vehículo y suelen ir asociadas a la actividad de las aseguradoras.

Al igual que se ha hecho con respecto a las actividades, se ha procedido a la contrastación de las tendencias identificadas en las ocupaciones en el momento actual y los resultados obtenidos en el año 2007, recogiendo los resultados en los gráficos que se adjuntan a continuación.

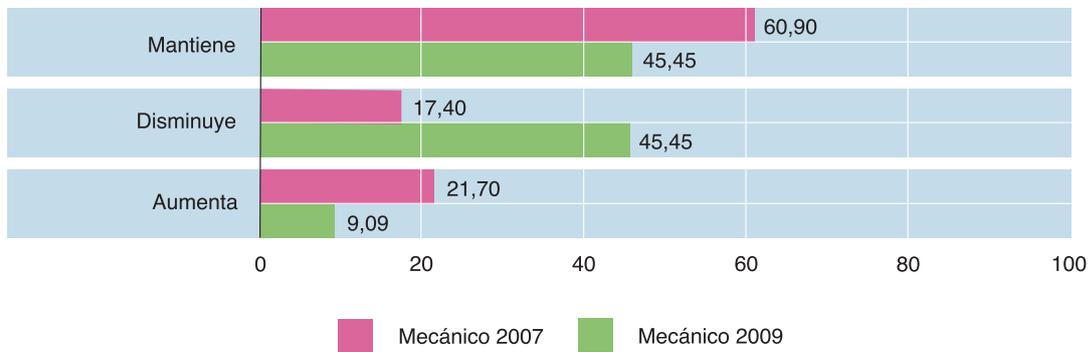
Distribución porcentual comparativa de la valoración en la tendencia de la ocupación de Pintor

(gráfico 35)



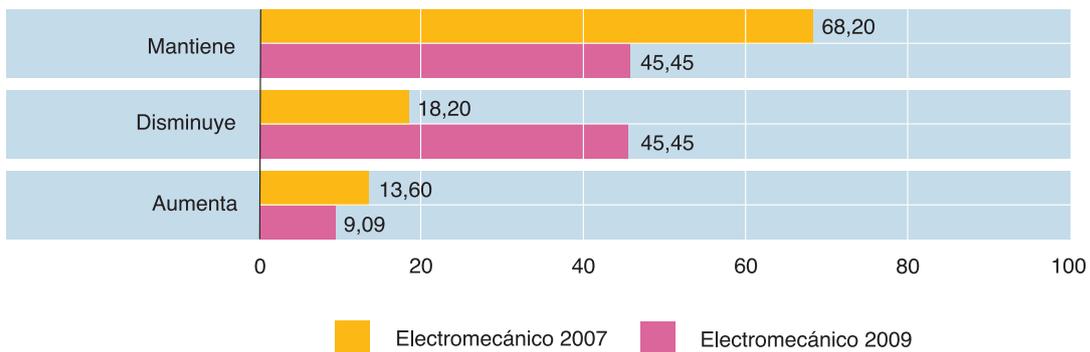
Distribución porcentual comparativa de la valoración en la tendencia de la ocupación de Mecánico

(gráfico 36)



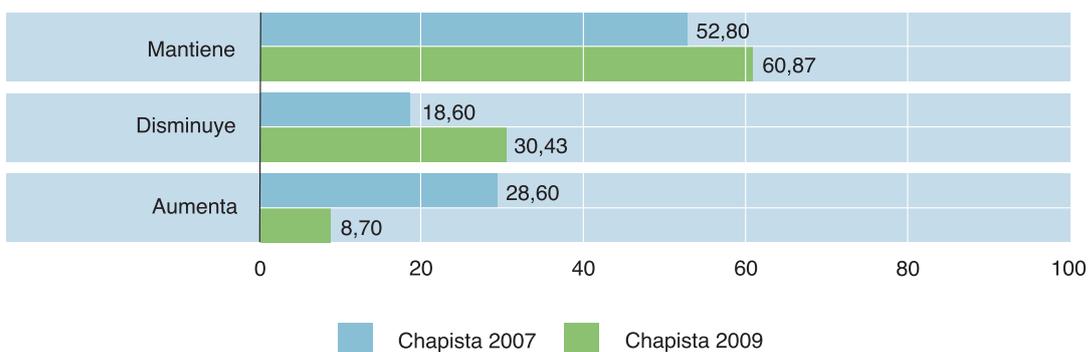
Distribución porcentual comparativa de la valoración en la tendencia de la ocupación de Electromecánico

(gráfico 37)



Distribución porcentual comparativa de la valoración en la tendencia de la ocupación de Chapista

(gráfico 38)



Distribución porcentual comparativa de la valoración en la tendencia de la ocupación de Vendedor (gráfico 39)



11 :: PERFILES Y CARACTERÍSTICAS EN LAS OCUPACIONES DEL SECTOR

La consideración de la tendencia y de las perspectivas en las actividades desarrolladas por las empresas del sector, así como las valoraciones que sobre los mismos aspectos se realizan respecto de las ocupaciones, no pueden condicionar el análisis que se lleve a cabo sobre las características de los profesionales que el sector precisa para el desarrollo de sus servicios.

Los cambios que se han producido en los últimos años en lo relativo a la incorporación de materiales, componentes, sistemas de diagnóstico y procedimientos de trabajo, hace que se modifiquen de forma sustancial las tareas que se llevan a cabo en las ocupaciones, al tiempo que lleva asociado la necesidad de disponer de determinadas competencias profesionales y, por ello, con unos conocimientos y cualificaciones diferentes a las que se precisaban anteriormente.

Este marco de referencia que, sin duda, facilita la comprensión en la evolución de los perfiles profesionales que se requieren, se ve integrado en un referente contextual más amplio: la situación económica y los cambios a los que deben hacer frente las empresas. En nuestra comunidad autónoma la tipología de las empresas, en cuanto a tamaño y servicios, no sólo representa un rasgo distintivo (lo cual es evidente en cualquier contexto), sino que hace que los factores de evolución económica incidan con mayor relevancia, poniendo en evidencia la dependencia de un sector centrado en la prestación de servicios a clientes finales directos. No se encuentra en la misma situación la empresa que se dedica a la fabricación que la que se dedica a la reparación y, evidentemente, deben entenderse las diferencias que existen, pese a compartir actividad, entre las micro y las pequeñas empresas.

En toda esta interrelación de elementos es donde cobra especial relevancia el conocimiento de las características que deben tener los profesionales que se precisan para el desempeño de actividades, teniendo en cuenta que se trata de proceder a la identificación de los perfiles profesionales a partir de: un ámbito de actividad, unas empresas con características específicas, en un momento determinado del sector y en un contexto económico. El cambio en cualquiera de estos elementos, sin duda, repercutiría en la modificación y reconsideración de los aspectos que conforman el perfil de los profesionales del sector.

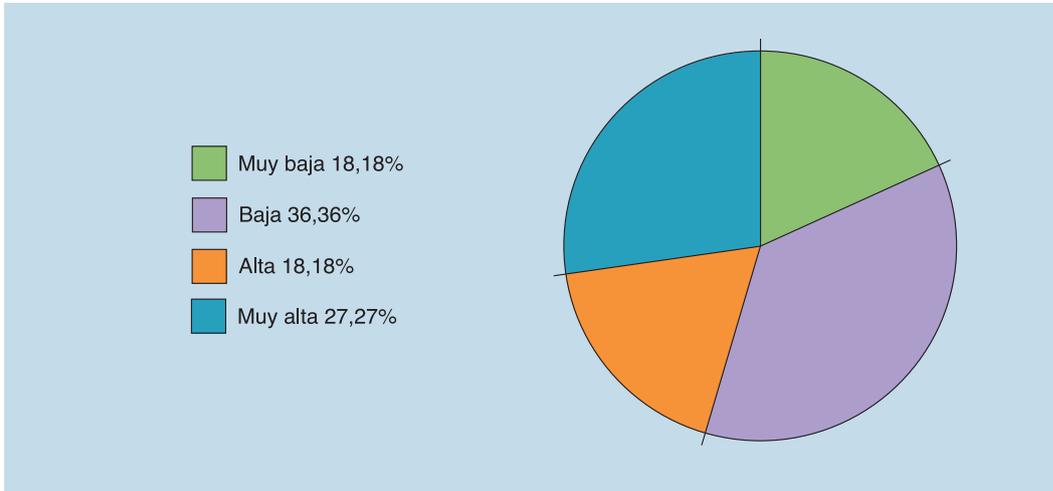
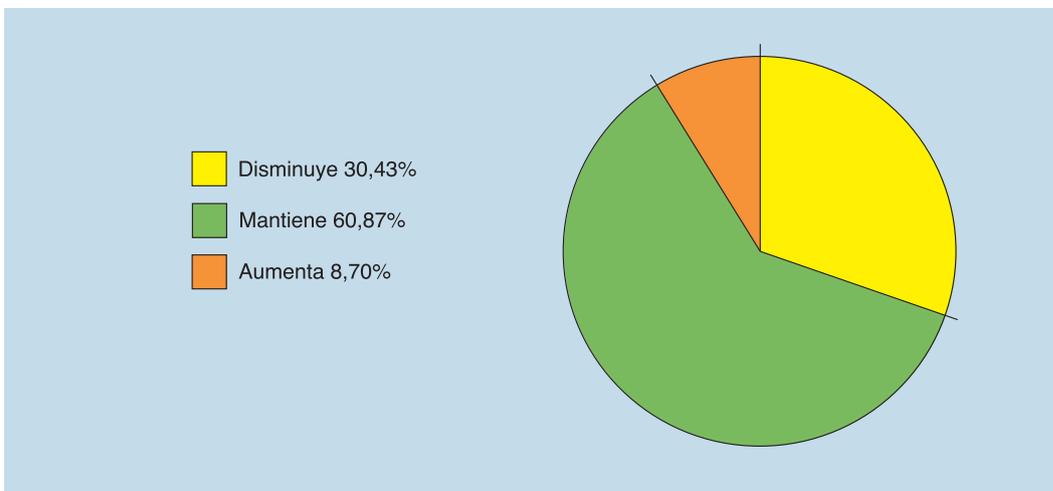
Para la identificación de los perfiles profesionales se ha procedido a la obtención secuencial de datos y análisis posterior, tomando en consideración los siguientes referentes de información:

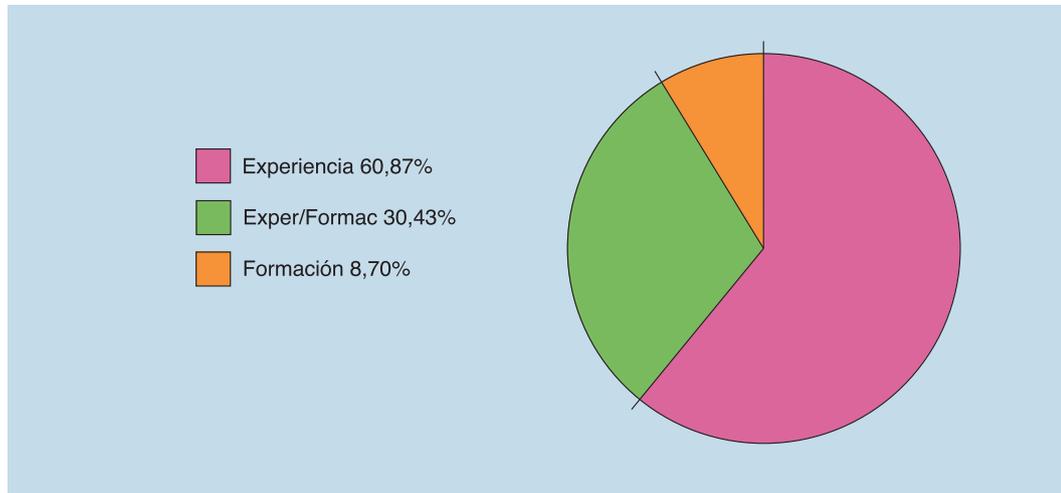
- Identificación de la ocupación: Denominación. Búsqueda de coincidencias y discrepancias.
- Descripción de la ocupación: Identificación de la actividad o actividades que lleva a cabo el profesional en el desempeño de sus responsabilidades laborales.
- Competencias profesionales: Consideración de las tareas específicas que se precisan para el ejercicio de la actividad profesional, entendiéndolas en términos de resultados.
- Conocimientos para el trabajo: Identificación de los aspectos teóricos y prácticos que se deben de poseer para el desarrollo adecuado y autónomo de las actividades propias a la ocupación.
- Conocimientos transversales: Identificación de aspectos que inciden en el desarrollo de la actividad, permiten una mejor interrelación con otras ocupaciones o posibilitan el desarrollo de los profesionales.
- Capacidades para el trabajo: Consideración de las habilidades o destrezas que se consideran necesarias para un mejor desempeño en la actividad, primando la necesidad antes que la conveniencia.
- Estudios: Identificación de niveles formativos, titulaciones, especializaciones o formación complementaria que se precisa o recomienda para la cualificación profesional.

- Valoraciones sobre la ocupación: Identificación de algunas de las características fundamentales sobre la evolución de la ocupación y la actividad vinculada a la misma, permitiendo conocer dificultades, tendencias y procesos de cualificación. Este análisis final del perfil profesional integra dos valoraciones que no siempre resultan coincidentes: las resultantes del análisis estadístico tras las encuestas al empresariado y las obtenidas, de forma cualitativa, por las valoraciones y reflexiones de los expertos y agentes sociales participantes en la obtención de información.

DENOMINACIÓN DE LA OCUPACIÓN	CHAPISTA
Descripción	
¿Qué hace este profesional?	Es la persona que lleva a cabo las reparaciones y sustituciones en la carrocería del automóvil, habiendo realizado diagnósticos y valoraciones previas.
Competencias profesionales	
¿Qué tareas específicas lleva a cabo?	<p>En su trabajo debe realizar las siguientes actividades/tareas concretas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Desabollado y manipulación de deformaciones. - Sustitución de elementos. - Montaje y desmontaje de elementos de carrocería y de accesorios del automóvil. - Reparación de elementos fijos y móviles de la carrocería. - Verificación de cotas de carrocería. - Reparación de carrocerías. - Trabajos de bancada y soldadura. - Controlar la calidad del acabado de los elementos de carrocería.
Conocimientos para el trabajo	
Tanto teóricos como prácticos	<ul style="list-style-type: none"> - Conocimiento de los elementos que constituyen la carrocería de un vehículo. - Geometría de chasis. Interpretación de planos y esquemas. - Tecnología mecánica: trazado y corte. - Procedimientos de lijado y enmasillado. - Técnicas de conformado y soldadura en diferentes materiales (chapa, plástico, aluminio,...). - Materiales metálicos y plásticos utilizados en los elementos de carrocería del automóvil. - Tratamiento de materiales, tanto metálicos como plásticos para la reparación y sustitución. - Desmontaje y montaje de guarnecidos y vidrios. - Conservación de materiales y tratamiento de corrosiones. Tratamientos anticorrosivos. - Manejo y conservación de maquinaria e instrumentos. - Prevención de riesgos, seguridad e higiene. - Gestión de residuos.
Conocimientos transversales	
	<ul style="list-style-type: none"> - Conocimientos sobre peritación de daños. - Prevención de riesgos laborales. - Gestión medioambiental. - Informática a nivel de usuario.

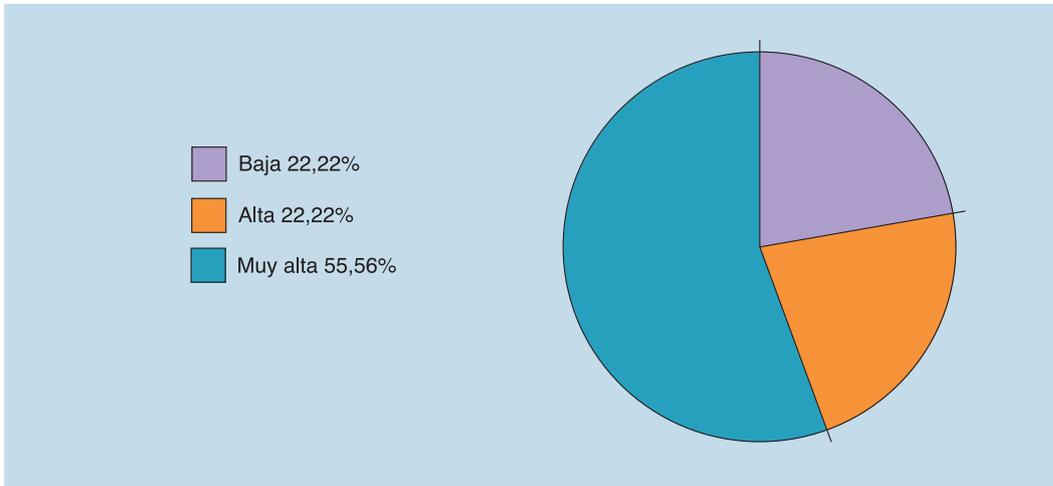
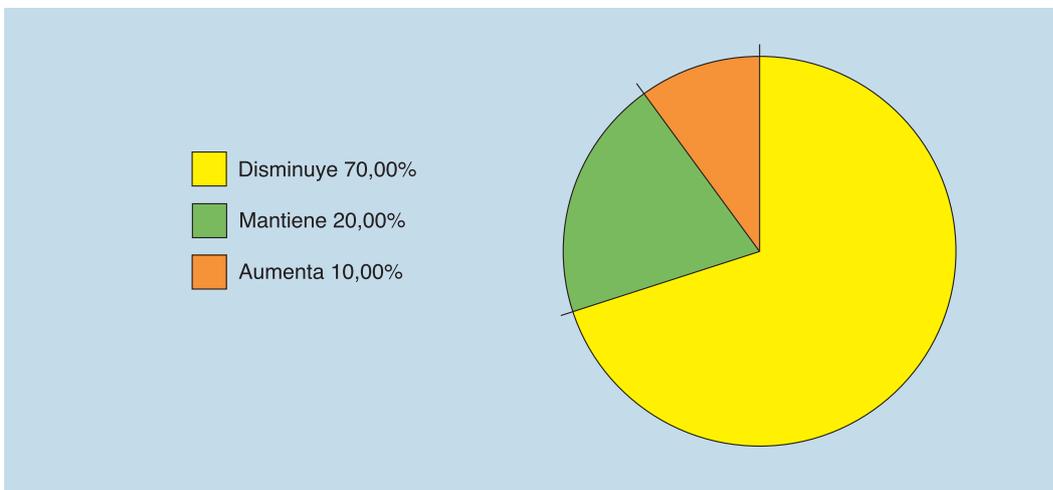
DENOMINACIÓN DE LA OCUPACIÓN	CHAPISTA
Capacidades para el trabajo	<ul style="list-style-type: none"> - Planificación y gestión de tiempos. - Capacidad de organización. - Atención. - Concentración. - Agudeza visual. - Capacidad de trabajo en equipo.
Estudios	<ul style="list-style-type: none"> - Formación Profesional reglada y específica. - Titulación: Chapa y pintura de vehículos. - Consideración, para procesos formativos, de conocimientos sobre: mantenimiento mecánico, soldadura de metales, carpintería metálica, calderería,...
Valoraciones sobre la ocupación	<p>La dificultad de encontrar profesionales de esta ocupación es: Muy Alta. Alta. Baja. Muy Baja.</p> <p>En el último año la tendencia de la ocupación: Aumentó. Se Mantiene. Disminuyó.</p> <p>La previsión de la ocupación: Aumenta. Se Mantiene. Disminuye.</p> <p>Su cualificación profesional se logra mediante: Formación. Experiencia. Ambas.</p>

Valoración de Dificultad de encontrar profesionales Chapistas según encuesta a empresas, gráfica porcentual**Valoración de Tendencia de la ocupación de Chapista según encuesta a empresas, gráfica porcentual**

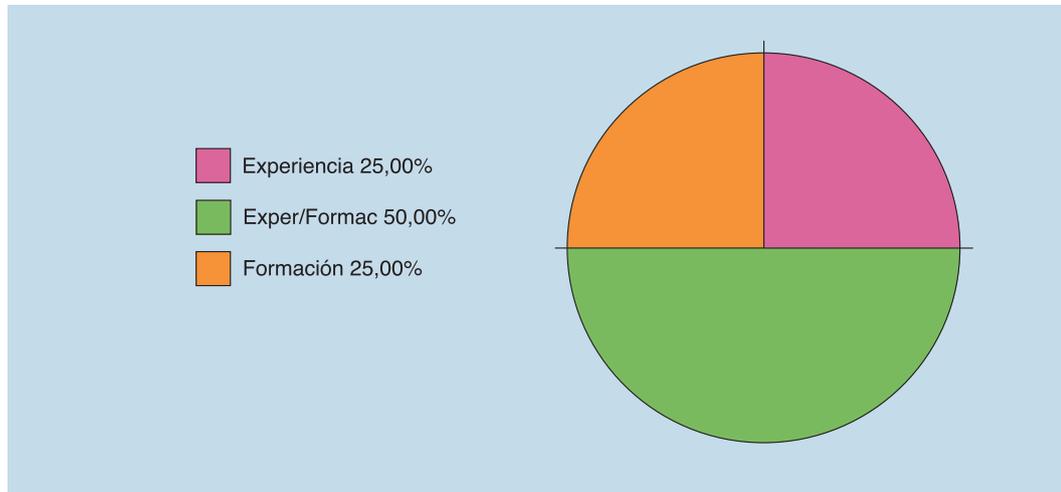
Consideración de Estrategias Formativas en la ocupación de Chapista según encuesta a empresas, gráfica porcentual

DENOMINACIÓN DE LA OCUPACIÓN	COMERCIAL – VENDEDOR
Descripción	
¿Qué hace este profesional?	Intermediación en la venta de vehículos nuevos y usados.
Competencias profesionales	
¿Qué tareas específicas lleva a cabo?	<ul style="list-style-type: none"> - Tasación de vehículos. - Establecimiento de relaciones interpersonales. - Intermediación en la venta de automóviles. - Explicación del producto y sus características. - Desarrollo de procesos de negociación. - Realización de tramitación y gestiones administrativas. - Llevar a cabo realización de pedidos. - Realización de tareas de información y seguimiento con clientes.
Conocimientos para el trabajo	
Tanto teóricos como prácticos	<ul style="list-style-type: none"> - Conocimiento del producto y de sus características. - Conocimiento de los elementos fundamentales de los productos de la competencia. - Fundamentos de mecánica. - Técnicas de valoración y tasación de vehículos. - Conocimiento de sistemas de ayudas. - Técnicas de comunicación y relación interpersonal. - Atención al cliente. - Estrategias de negociación. - Actualización en procedimientos de tramitación y gestión administrativa. - Conocimiento de relaciones públicas y atención al cliente. - Desarrollo y formalización de ventas. Técnicas de venta. - Técnicas de autoanálisis e imagen personal.
Conocimientos transversales	
	<ul style="list-style-type: none"> - Herramientas ofimáticas y de gestión informática. - Conocimientos generales sobre normativa de comercio, legislación, garantías, sistemas de financiación, etc. - Marketing comercial. - Conocimientos de inglés y/o francés.

DENOMINACIÓN DE LA OCUPACIÓN	COMERCIAL – VENDEDOR
Capacidades para el trabajo	<ul style="list-style-type: none"> - Persona activa y dinámica. - Capacidad de comunicación. - Responsabilidad y atención. - Receptividad y capacidad de escucha. - Capacidad de organización y planificación. - Disponibilidad para aprender. - Trabajo en equipo. - Motivación para el trabajo por objetivos. - Disponibilidad para viajar.
Estudios	<ul style="list-style-type: none"> - Formación reglada a nivel de Bachillerato, como nivel mínimo, Formación Profesional o Estudios Universitarios. - Serían de consideración, sobre todo en actividades relacionadas con vehículos de ocasión, conocimientos de: Mecánica y electricidad del automóvil. Mantenimiento de equipos industriales. Mecánica. Electrónica. Electricidad.
Valoraciones sobre la ocupación	<p>La dificultad de encontrar profesionales de esta ocupación es: Muy Alta. Alta. Baja. Muy Baja.</p> <p>En el último año la tendencia de la ocupación: Aumentó. Se mantiene. Disminuyó.</p> <p>La previsión de la ocupación: Aumenta. Se Mantiene. Disminuye.</p> <p>Su cualificación se logra mediante: Formación. Experiencia. Ambas.</p>

Valoración de Dificultad de encontrar profesionales Comerciales-Vendedores según encuesta a empresas, gráfica porcentual**Valoración de Tendencia de la ocupación de Comercial-Vendedor según encuesta a empresas, gráfica porcentual**

Consideración de Estrategias Formativas en la ocupación de Comercial-Vendedor según encuesta a empresas, gráfica porcentual



DENOMINACIÓN DE LA OCUPACIÓN

COMERCIAL - VENDEDOR DE RECAMBIOS

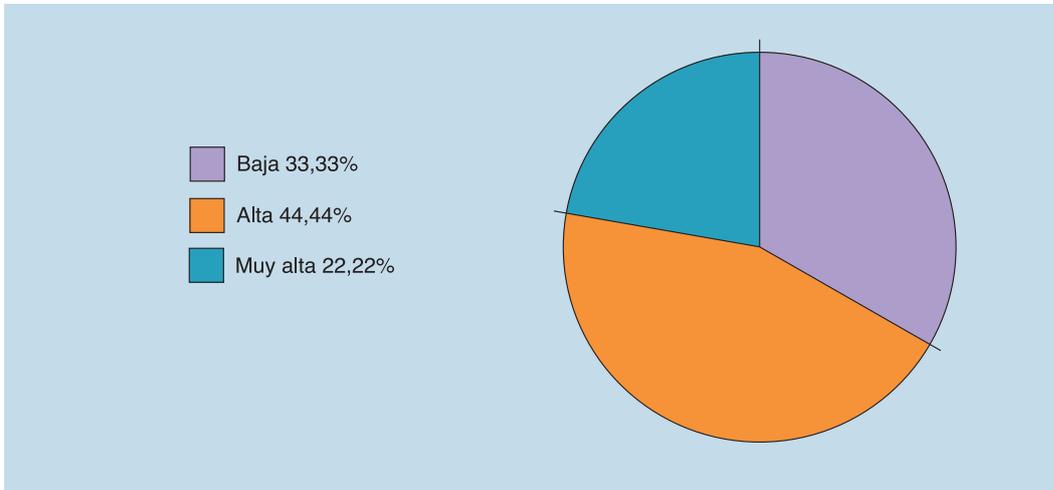
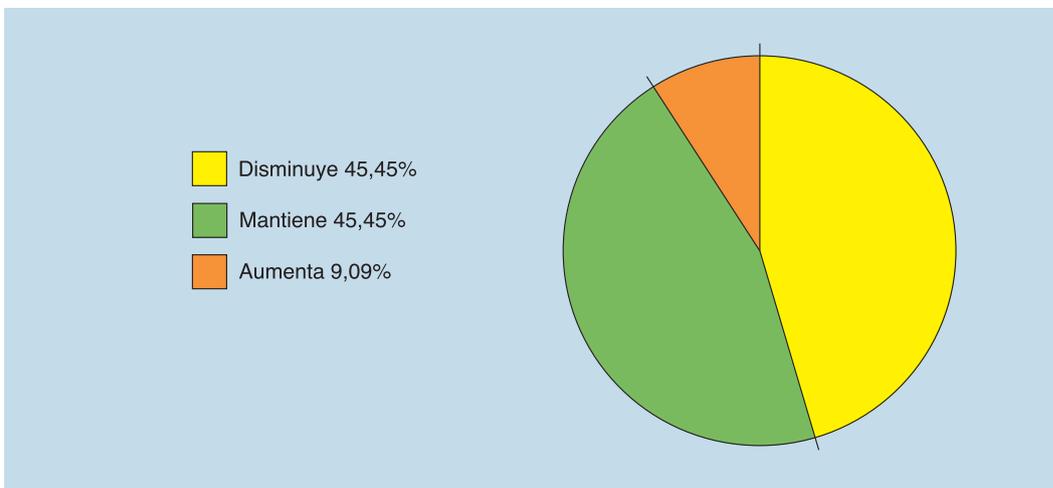
Descripción	
¿Qué hace este profesional?	Es la persona que se responsabiliza o lleva a cabo: <ul style="list-style-type: none"> - Venta de recambios. - Venta de complementos y accesorios. - Control del almacén de recambios. - Solicitar pedidos a proveedores.
Competencias profesionales	
¿Qué tareas específicas lleva a cabo?	<ul style="list-style-type: none"> - Atender y realizar pedidos. - Controlar los stocks. - Atender e informar a clientes. - Efectuar, ocasionalmente, tareas de reparto y entrega.
Conocimientos para el trabajo	
Tanto teóricos como prácticos	<ul style="list-style-type: none"> - Conocimientos de los productos. - Información de catalogaciones. Conocimiento de similitudes y diferencias entre productos. - Conocimientos de logística y gestión. - Organización de almacén. - Programas ofimáticos y de gestión informática. - Comunicación. - Atención al cliente externo e interno. - Relaciones interpersonales.
Conocimientos transversales	
	<ul style="list-style-type: none"> - Atención telefónica. - Técnicas de seguimiento y control de pedidos. - Conocimientos de mecánica. - Conocimientos de electricidad.
Capacidades para el trabajo	
	<ul style="list-style-type: none"> - Persona activa y dinámica. - Capacidad de comunicación. - Capacidad de organización y planificación. - Trabajo en equipo. - Responsabilidad y atención. - Receptividad y capacidad de escucha. - Capacidad de aprender.

DENOMINACIÓN DE LA OCUPACIÓN	COMERCIAL - VENDEDOR DE RECAMBIOS
------------------------------	-----------------------------------

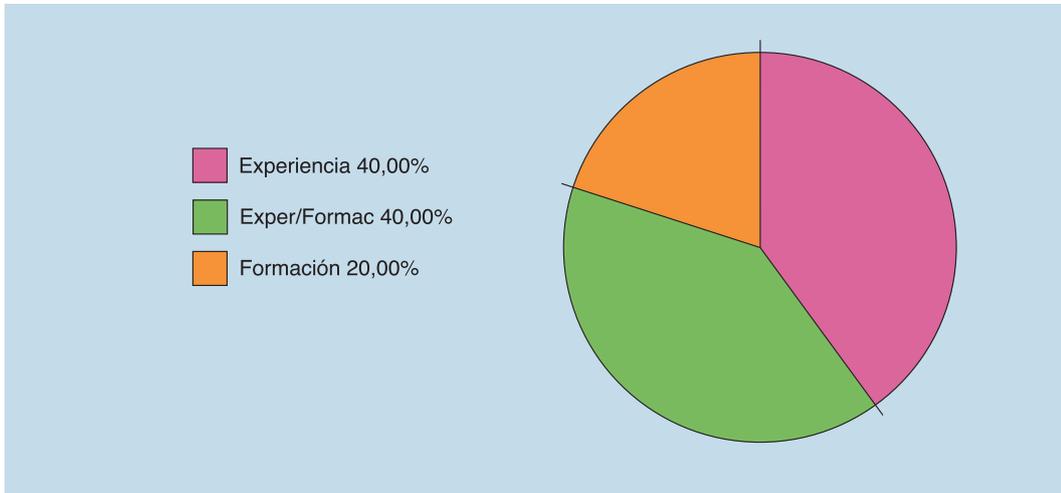
Valoraciones sobre la ocupación	
	<p>La dificultad de encontrar profesionales de esta ocupación es: Muy Alta. Alta. Baja. Muy Baja.</p> <p>En el último año la tendencia de la ocupación: Aumentó. Se mantiene. Disminuyó.</p> <p>La previsión de su actividad: Aumenta. Se Mantiene. Disminuye.</p> <p>Su cualificación se logra mediante: Formación. Experiencia. Ambas.</p>

DENOMINACIÓN DE LA OCUPACIÓN	ELECTROMECAÁNICO
Descripción	
¿Qué hace este profesional?	Realiza diagnósticos y reparaciones en los sistemas electromecánicos y electrónicos del automóvil moderno, prestando atención a los aspectos que afectan a su funcionamiento y la interrelación con componentes de los distintos sistemas que conforman el vehículo.
Competencias profesionales	
¿Qué tareas específicas lleva a cabo?	<ul style="list-style-type: none"> - Diagnóstico de averías, haciendo uso frecuente de recursos informáticos. - Análisis de fallos y realización de pruebas en los vehículos. - Interpretación de planos. Identificación de elementos y componentes de los sistemas eléctricos y electromecánicos. - Reparación de sistemas complejos en los que interaccionan elementos mecánicos, eléctricos y electrónicos. - Reparaciones de los sistemas electrónicos: arranque, circuitos, señalización, alumbrado, carga,... - Identificación y reparaciones en sistemas de dirección, suspensión, seguridad pasiva, aire acondicionado y climatización. - Control de calidad en el diagnóstico y la reparación.
Conocimientos para el trabajo	
Tanto teóricos como prácticos	<ul style="list-style-type: none"> - Conocimientos de electricidad y electrónica. - Conocimientos de mecánica, órganos de máquina y tecnología mecánica. - Conocimientos de hidráulica. - Interpretación de planos, análisis de sistemas, circuitos y procesos eléctricos. - Técnicas de diagnóstico y localización de averías eléctricas. - Técnicas de soldadura eléctrica. - Conocimientos específicos de los distintos sistemas electromecánicos que conforman el automóvil moderno. - Circuitos de carga y arranque. - Sistemas de gestión electrónica con diferentes tipos de motores. - Sistemas de transmisión, embrague y cambio. - Sistemas de dirección, suspensión, frenado y seguridad pasiva. - Sistemas de audio y sonido. - Climatización y aire acondicionado. - Instalación y verificación de equipos de tablero de abordo. - Prevención de riesgos, seguridad e higiene.

DENOMINACIÓN DE LA OCUPACIÓN	ELECTROMECAÁNICO
Conocimientos transversales	<ul style="list-style-type: none"> - Conocimientos de mecánica, al mismo nivel que el mecánico (distribución, control de tracción, gestión de motor,...). - Tecnología informática aplicada al automóvil. - Inglés técnico. - Conocimientos de ofimática.
Capacidades para el trabajo	<ul style="list-style-type: none"> - Organización. - Trabajo en equipo. - Motivación para aprender. - Capacidad de planificación. - Capacidad de comunicación. - Concentración, atención y responsabilidad. - Persona activa y dinámica.
Estudios	<ul style="list-style-type: none"> - Formación Profesional reglada y específica. - Titulación: Mecánica y electricidad del automóvil. Mantenimiento de equipos industriales. Mecánica. Electrónica. Electricidad. - Consideración, para procesos formativos, de conocimientos de carácter técnico sobre: fabricación mecánica, mantenimiento de vehículos autopropulsados, actividades marítimo-pesqueras, mantenimiento y servicios a la producción o electricidad y electrónica.
Valoraciones sobre la ocupación	<p>La dificultad de encontrar profesionales de esta ocupación es: Muy Alta. Alta. Baja. Muy Baja.</p> <p>En el último año la tendencia de la ocupación: Aumentó. Se mantiene. Disminuyó.</p> <p>La previsión de la ocupación: Aumenta. Se Mantiene. Disminuye.</p> <p>Su cualificación se logra mediante: Formación. Experiencia. Ambas.</p>

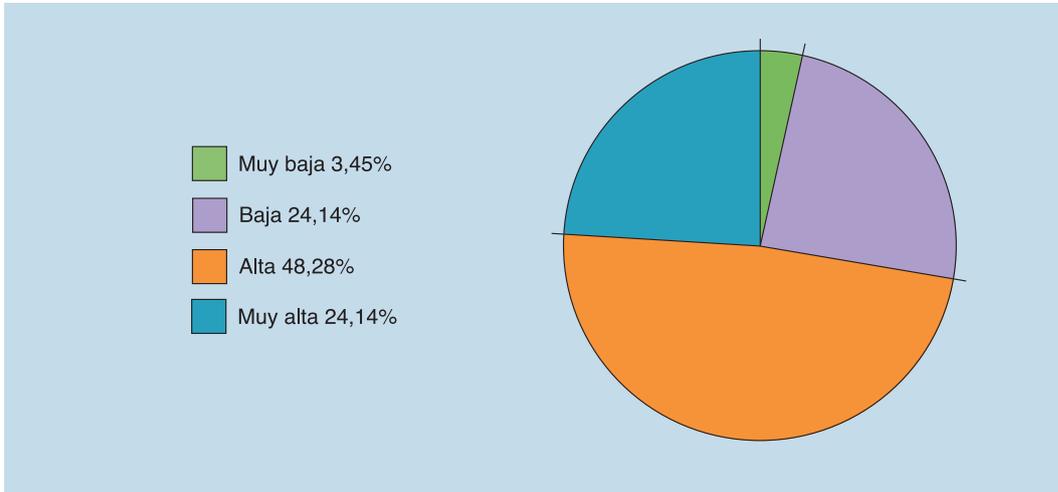
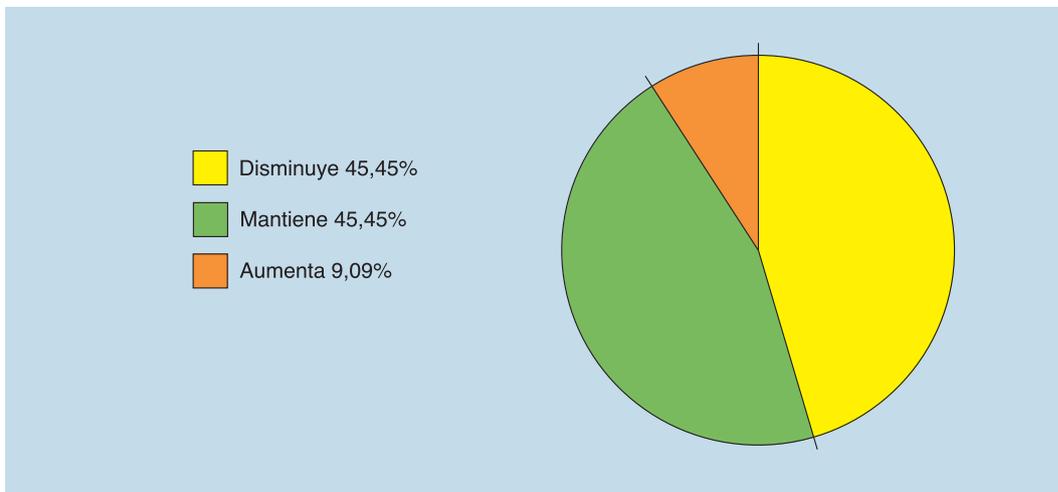
Valoración de Dificultad de encontrar profesionales Electromecánico según encuesta a empresas, gráfica porcentual**Valoración de Tendencia de la ocupación de Electromecánico según encuesta a empresas, gráfica porcentual**

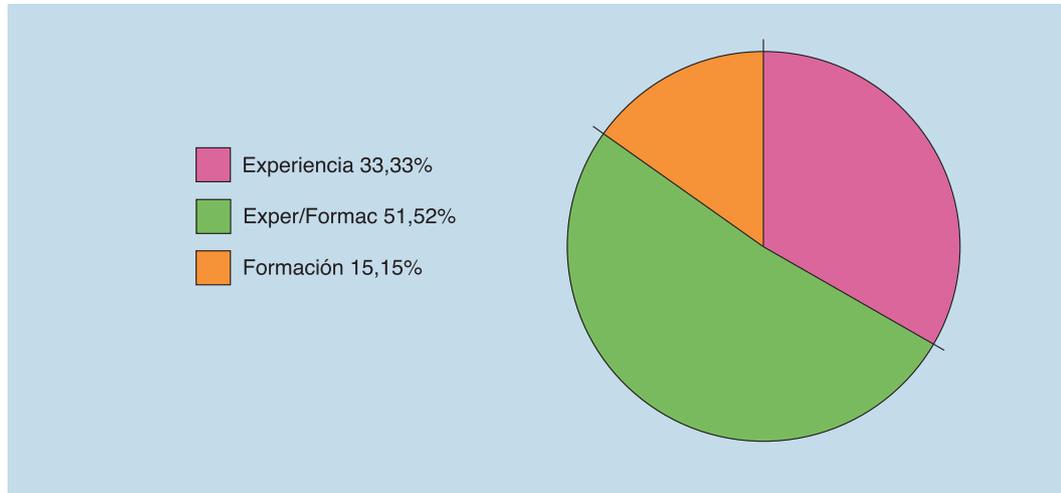
Consideración de Estrategias Formativas en la ocupación de Electromecánico según encuesta a empresas, gráfica porcentual



DENOMINACIÓN DE LA OCUPACIÓN	MECÁNICO
Descripción	
¿Qué hace este profesional?	Realiza sustituciones y reparaciones de mecánica en general, mecánica rápida y de mantenimiento mecánico del vehículo, así como en los elementos hidráulicos y neumáticos.
Competencias profesionales	
¿Qué tareas específicas lleva a cabo?	<ul style="list-style-type: none"> - Revisión y reparación de elementos mecánicos del vehículo y los sistemas de seguridad: dirección, frenos, sistemas de suspensión, transmisiones, embragues, culatas, caja de cambios,.. - Lleva a cabo actividades de reparación rápida y de mantenimiento del vehículo: cambio de ruedas, cambio de aceite,... - Verificación, reparación y sustitución de piezas en motores de gasolina o diesel. - Extrae, desmonta y monta las piezas y los elementos que deben sus sustituidos o reparados del vehículo. - Cumplimiento y compromiso de normas de calidad y garantía de los procedimientos y resultados del trabajo.
Conocimientos para el trabajo	
Tanto teóricos como prácticos	<p>Para su cualificación precisa tener conocimientos, necesariamente, sobre:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Conocimientos básicos de tecnología mecánica, mecánica y órganos de máquinas. Sistemas mecánicos constituyentes del vehículo. - Aspectos generales de hidráulica y neumática aplicados a la automoción. - Electricidad y diagnosis a nivel básico. - Procedimientos de sustitución y reparación. - Nociones de soldadura en materiales metálicos y plásticos. - Composición y funcionamiento de los motores de gasolina y diesel. - Elementos auxiliares del motor. - Sistemas de transmisión, frenado, dirección y suspensión del vehículo.
Conocimientos transversales	
	<ul style="list-style-type: none"> - Prevención de riesgos, seguridad e higiene en el trabajo. - Conocimientos de electricidad básica. - Conocimientos de informática.

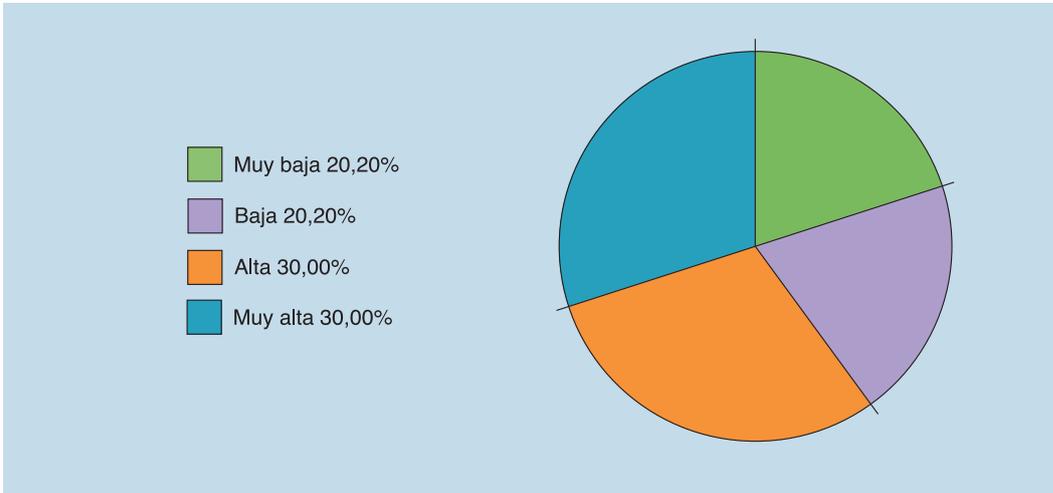
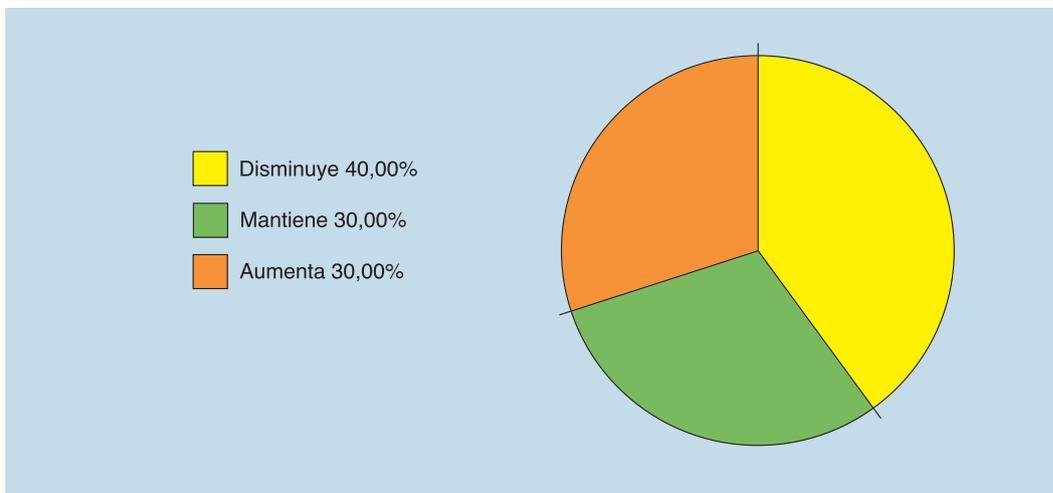
DENOMINACIÓN DE LA OCUPACIÓN	MECÁNICO
Capacidades para el trabajo	
	<ul style="list-style-type: none"> - Planificación y gestión de tiempos. - Capacidad de trabajo en equipo. - Orden y organización. - Concentración.
Estudios	
	<ul style="list-style-type: none"> - Formación Profesional reglada y específica. - Titulación Automoción y/o Mecánica. - Consideración, para procesos formativos, de conocimientos de carácter técnico sobre: fabricación mecánica, mantenimiento de vehículos autopropulsados, actividades marítimo-pesqueras o mantenimiento y servicios a la producción.
Valoraciones sobre la ocupación	
	<p>La dificultad de encontrar profesionales de esta ocupación es: Muy Alta. Alta. Baja. Muy Baja.</p> <p>En el último año la tendencia de la ocupación: Aumentó. Se mantiene. Disminuyó.</p> <p>La previsión de la ocupación: Aumenta. Se Mantiene. Disminuye.</p> <p>Su cualificación se logra mediante: Formación. Experiencia. Ambas.</p>

Valoración de Dificultad de encontrar profesionales Mecánicos según encuesta a empresas, gráfica porcentual**Valoración de Tendencia de la ocupación de Mecánico según encuesta a empresas, gráfica porcentual**

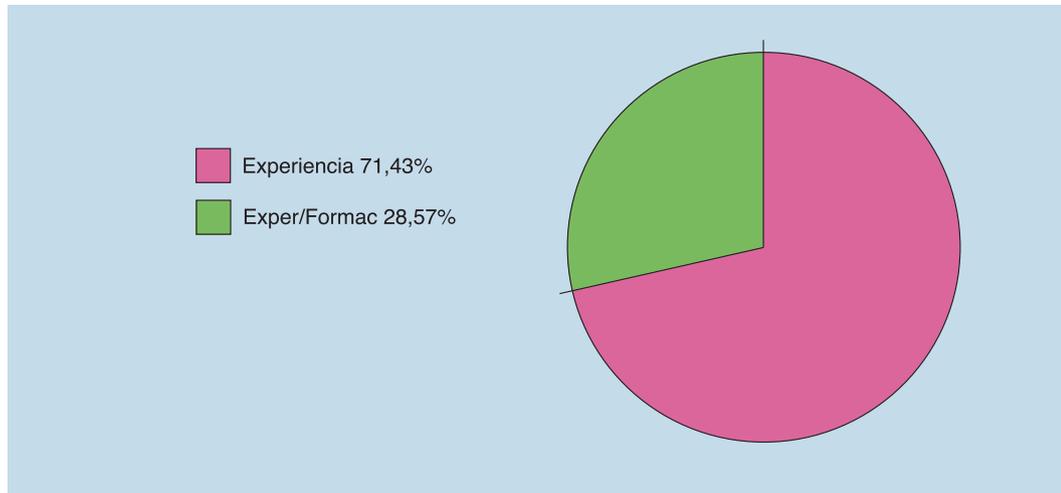
Consideración de Estrategias Formativas en la ocupación de Mecánico según encuesta a empresas, gráfica porcentual

DENOMINACIÓN DE LA OCUPACIÓN	PINTOR
Descripción	
¿Qué hace este profesional?	Se responsabiliza de llevar a cabo las actividades de pintado de vehículos, todas las reparaciones de pintura a realizar sobre los distintos elementos de carrocería del vehículo, efectuando previamente el diagnóstico y las valoraciones necesarias.
Competencias profesionales	
¿Qué tareas específicas lleva a cabo?	<ul style="list-style-type: none"> - Protección de elementos y superficies. - Tratamiento con dispositivos anticorrosivos. - Lijado, enmasillado, impresión y aparejado. - Preparación de las superficies para pintar. - Ajuste de color. - Aplicación de pinturas. - Revisión y control de la calidad del acabado. - Gestión y control de stocks de productos.
Conocimientos para el trabajo	
Tanto teóricos como prácticos	<ul style="list-style-type: none"> - Conocimientos sobre los distintos elementos que constituyen la carrocería. Aspectos relativos a montaje y desmontaje. - Técnicas de preparación, técnicas de igualación de color y conocimiento de productos. - Tratamientos de corrosiones. - Técnicas de aplicación de pinturas de acabados. - Colorimetría. - Técnicas de preparación de elementos. - Repintado en distintos materiales. - Pintura al agua. - Manejo de pistola aerográfica y herramientas de color. - Prevención de riesgos, seguridad e higiene. - Gestión de sustancias tóxicas y residuos. Gestión medioambiental. - Manejo y conservación de maquinaria e instrumentos.
Conocimientos transversales	
	<ul style="list-style-type: none"> - Conocimientos sobre peritación de daños. Elaboración de presupuestos. - Prevención de riesgos laborales. - Gestión medioambiental. - Conocimientos de Informática.

DENOMINACIÓN DE LA OCUPACIÓN	PINTOR
Capacidades para el trabajo	
	<ul style="list-style-type: none"> - Capacidad de organización. - Planificación y gestión de tiempos. - Atención. - Concentración. - Agudeza visual. - Comunicación y trato al cliente. - Capacidad de trabajo en equipo.
Estudios	
	<ul style="list-style-type: none"> - Formación Profesional reglada y específica. - Titulación: Chapa y pintura de vehículos. - Consideración, para procesos formativos, de conocimientos sobre: pintura en estructuras metálicas o disciplinas relacionadas con la reparación de vehículos.
Valoraciones sobre la ocupación	
	<p>La dificultad de encontrar profesionales de esta ocupación es: Muy Alta. Alta. Baja. Muy Baja.</p> <p>En el último año la tendencia de la ocupación: Aumentó. Se mantiene. Disminuyó.</p> <p>La previsión de la ocupación: Aumenta. Se Mantiene. Disminuye.</p> <p>Su cualificación se logra mediante: Formación. Experiencia. Ambas.</p>

Valoración de Dificultad de Encontrar profesionales Pintores según encuesta a empresas, gráfica porcentual**Valoración de Tendencia de la ocupación de Pintor según encuesta a empresas, gráfica porcentual**

Consideración de Estrategias Formativas en la ocupación de Pintor según encuesta a empresas, gráfica porcentual



12 :: LA FORMACIÓN PROFESIONAL EN EL SECTOR DE AUTOMOCIÓN

Las actividades de formación vinculadas con el sector de automoción, en nuestra comunidad autónoma, se relacionan con la práctica totalidad de los programas y niveles existentes en la formación reglada y no reglada. Oferta formativa que se adscribe, de manera genérica, con la familia de “transporte y mantenimiento de vehículos”.

Tanto en los programas de cualificación profesional inicial, como en los ciclos de grado medio y superior, relativos a la formación profesional, en la formación profesional para el empleo, en plan de formación ocupacional y continua y en los programas de empleo formación, se cuenta con actividades de formación dirigidas a la capacitación de desempleados y trabajadores en el sector de mantenimiento y la reparación de vehículos.

12.1. LOS PROGRAMAS DE CUALIFICACIÓN PROFESIONAL INICIAL

Según la Resolución de 6 de junio de 2008, de la Consejería de Educación y Ciencia, por la que se establece la ordenación de los Programas de diversificación curricular en el Principado de Asturias, estos Programas están dirigidos a jóvenes que cumplan dieciséis años antes del 31 de diciembre del año natural del inicio del programa, preferentemente menores de veintiún años, estén o no escolarizados en la etapa de Educación Secundaria Obligatoria y que, en el momento en que se solicita la incorporación a dichos programas no hayan obtenido el título de Graduado en Educación Secundaria Obligatoria (ESO), con la finalidad de que alcancen las competencias profesionales propias de una cualificación de nivel 1.

Los cursos con una duración mínima de 980 horas y máxima de 1.050 horas, estructurados en tres modalidades: Aula Profesional (AP), Taller Profesional (TP) y Taller Específico (TE), durante el curso 2008-2009, según datos del Servicio de Formación Profesional Inicial y Aprendizaje Permanente, se han vinculado con 14 familias profesionales posibilitando la formación de un total de 692 jóvenes. La familia de transporte y mantenimiento de vehículos, en tanto que específica al sector de referencia, ha contado con la participación de 110 personas, que representan el 15,9% del total, entre los que destaca la presencia del colectivo masculino (90%) frente al femenino.

12.2. CICLOS DE GRADO MEDIO Y SUPERIOR

Orientados a la adquisición de habilidades, capacidades, destrezas y actitudes que permitan, una vez alcanzada la obtención del título, la incorporación al mundo laboral para desempeñar la ocupación correspondiente, se organizan en dos tipos: de Grado Superior, a cuya finalización se obtiene el título de “Técnico/a Superior” (nivel de cualificación 3), y de Grado Medio, a cuya finalización se obtiene el título de “Técnico/a” (nivel de cualificación 2), respectivamente.

La LOE ha introducido cambios respecto a los títulos LOGSE, destacando los siguientes aspectos:

- Todos los Ciclos Formativos (Grado Medio y Grado Superior), tienen una duración de 2.000 horas repartidas en dos cursos académicos completos.
- El período de Formación en Centros de Trabajo (FCT) o prácticas en empresas dura tres meses para todos los Ciclos Formativos siendo obligatorio en todos los ciclos formativos.
- En todos los Ciclos Formativos de Grado Superior se incorpora un módulo de “Proyecto” y un módulo de “Lengua extranjera para el uso profesional”.
- Todos los Ciclos Formativos incluyen un módulo de “Formación y Orientación Laboral” en 1º curso y un módulo de “Empresa e iniciativa emprendedora” en 2º curso.

La oferta formativa dentro de la Familia Profesional objeto de estudio en nuestra Comunidad se muestra en las siguientes tablas:

Oferta Formativa Ciclos Grado Medio y Superior, según localización del Centro. 2008/2009*(tabla 25)*

Fuente: Servicio de Formación Profesional Inicial y Aprendizaje Permanente

Título	Grado	Centros en Asturias
Carrocería Nuevo título LOE a partir del 2009/2010	Medio (Nivel 2 de cualificación en la Unión Europea)	IES Fdez Vallín (Gijón)
		IES Alto Nalón (Barredos)
		IES Sánchez Lastra (Mieres)
		CIFP Valliniello
		IES Noreña
		IES Cangas del Narcea
		IES Elisa y Luis Villamil (Vegadeo)
Electromecánica de vehículos	Medio (Nivel 2 de cualificación en la Unión Europea)	IES Llanes
		IES Fdez Vallín (Gijón)
		Escuela FP San Eutiquio (Gijón)
		IES Alto Nalón (Barredos)
		IES Sánchez Lastra (Mieres)
		CIFP Valliniello
		IES Noreña
		IES Ramón Areces (Grado)
IES Carmen y Severo Ochoa (Luarca)		
Automoción Nuevo título LOE a partir del 2009/2010	Superior (Nivel 3 de cualificación en la Unión Europea)	IES Fdez Vallín (Gijón)
		IES Sánchez Lastra (Mieres)
		CIFP Valliniello
		IES Noreña

Por lo que respecta a la formación de grado medio para el curso 2008-09, tanto en sus modalidades de presencial como a distancia, la familia de “mantenimiento de vehículos autopropulsados”, ha contado con un total de 449 alumnos, lo que representa el 8,27% del total de la matrícula en la totalidad de la oferta formativa existente en las distintas familias profesionales. Por su parte, la formación de grado superior vinculada al sector de automoción, representa sólo el 2,41% del total de la oferta, con 148 matriculados en el curso 2008-2009. Actividades de formación que, tanto en un caso como en otro, se desarrollan de forma relevante en centros públicos: 76,5% en el caso del grado medio y 84,2% en el caso del grado superior.

Considerando ambos niveles de forma conjunta se aprecia que el grado medio agrupa al 75,2% de las matriculaciones, lo que se relaciona no sólo con las características propias de este tipo de estudios y las posibilidades de acceso a los mismos, sino también con la existencia de dos titulaciones diferentes y una mayor variedad de centros en los que se imparte esta modalidad.

Al tomar como referencia la conclusión de estudios, en uno y otro grado, se constatan porcentajes similares respecto a su nivel de referencia (34% en uno y otro caso), al tiempo que se ponen de manifiesto diferencias al considerar la aportación conjunta: 75,37% de técnicos y un 24,63%

de técnicos superiores. Distribución que para el conjunto de las familias profesionales se sitúa en el 44,7% de técnicos y el 55,3% de técnicos superiores.

Por lo que respecta a la tasa de inserción de titulados, y tomando en consideración los datos facilitados en las memorias del Consejo de la Formación Profesional del Principado de Asturias, la tasa de inserción en los ciclos de grado medio y superior para la familia de mantenimiento de vehículos autopropulsados se sitúa en una media del 72% para el periodo comprendido entre los cursos 2005-06 a 2007-08, mientras que la media de las familias profesionales se encuentra en el 67,6%.

12.3. LA FORMACIÓN PROFESIONAL PARA EL EMPLEO

Establecida por el R.D. 395/2007, de 23 de marzo, por el que se regula el subsistema de Formación Profesional para el empleo, está conformada por las siguientes acciones formativas: Formación para el Empleo dirigida prioritariamente a trabajadores desempleados, Plan de Formación Ocupacional y Continua y los Programas de Empleo-Formación.

La Formación para el Empleo dirigida a Trabajadores Desempleados se desarrolla a través de la programación general impartida por diferentes vías:

- Centros públicos de Formación Ocupacional (Avilés, Gijón, Langreo y Oviedo).
- Centros Integrados de Formación Profesional.
- Contratos Programa con agentes sociales o entidades representativas.
- Centros colaboradores, que incluye a los IES y CEPAs homologados para impartir Formación Ocupacional.
- Acciones de formación a la carta con compromiso de contratación mediante programación extraordinaria.

En nuestra comunidad autónoma hay 550 centros colaboradores homologados con 378 especialidades formativas homologadas, de los que 255 desarrollan cursos de alguna de las especialidades programadas. Del total de 1037 cursos realizados en el año 2008, 52 se relacionan con la familia de transporte y mantenimiento de vehículos, en los que participaron un total de 692 personas, representando el 4,66% del total del alumnado vinculado a este programa. Al igual que sucede en el resto de actividades formativas, relacionados con el sector de automoción, la presencia masculina resulta mayoritaria (84,54%), redundando en la idea de masculinización del sector.

Dado que en esta familia profesional se incluyen acciones de formación no relacionados con el mantenimiento y la reparación de vehículos, actividades que concretan el sector de automoción en nuestra comunidad, es de resaltar que del total de 52 acciones sólo 14 se vinculan con estas actividades y agrupan a un total de 200 personas, lo que representa el 28,9% de la familia profesional y tan sólo el 1,34% del total de participantes en este programa.

Las acciones de formación desarrolladas se vinculan con los siguientes contenidos: chapista pintor de vehículos (7 acciones), electricista/electrónico de vehículos (1 acción), mecánico de vehículos pesados (1 acción), mecánico de vehículos ligeros (3 acciones) y técnico en diagnóstico de vehículos (2 acciones).

Se observa claramente una mayor concentración de participantes en las acciones de nivel 2 (82,66%), porcentaje mayor que la media de todas las Familias Profesionales, seguidas de lejos por las de especialización (9,69%), las de nivel 3 (4,04%) y por último las de nivel 1 (3,61%). Es precisamente en el nivel de cualificación 2 donde existe un mayor déficit en el caso de la Formación Profesional Inicial.

En relación con el año 2007 la tendencia se mantiene excepto en el nivel 2 donde ha pasado de un 47,6% de participantes en el 2007 al 51,06% en 2008.

Respecto a la distribución comarcal la mayoría del alumnado se concentra en Avilés, Gijón y Oviedo (poblaciones con mayor número de habitantes) que concentran un 70,39% del total.

Al considerar la tasa de inserción, tomando como referencia los datos del curso 2007-08, se observa que la familia de transporte y mantenimiento de vehículos alcanza un porcentaje de incorporación al mercado de trabajo del 78,47%, seis puntos porcentuales superior a la media de la totalidad de familias profesionales. La tasa de inserción de hombres alcanza el 79% y la de mujeres llega al 74%, si bien es preciso tener en cuenta que se incluye toda la oferta formativa de la familia, no sólo la que se relaciona con el mantenimiento y la reparación de vehículos y que son mayoritarias las acciones relativas a la conducción (autobuses, camiones, transporte con remolque...).

Al conjunto de estas actividades hay que añadir las desarrolladas por la Fundación para el Desarrollo de la Formación en las Comarcas Mineras (FORMIC), que en lo relativo a la familia de transporte y mantenimiento de vehículos se identifica, para el año 2008, con 7 acciones de formación y un total de 87 participantes, con una tasa de contratación del 44%.

Otras iniciativas son las vinculadas al Plan de Formación Profesional para el Empleo gestionado por el Servicio Público de Empleo Estatal, que a lo largo del año 2008 ha contado con una programación de 45 cursos dirigidos prioritariamente a desempleados del PFE, con un total de 687 participantes, así como las propias de los Contratos Programa con agentes sociales o entidades representativas, suscritos con carácter trienal con organizaciones empresariales o sindicales, organismos paritarios de formación de ámbito sectorial estatal y organizaciones representativas de la economía social. Durante el año 2008 han participado las siguientes entidades: FADE, IFES-UGT, FOREM-CCOO, ASATA, Fundación Metal, Fundación Laboral de la Construcción, MCA y USO, desarrollando un total de 315 cursos con 4.532 participantes.

12.4. PLAN DE FORMACIÓN OCUPACIONAL Y CONTINUA (PFOC)

Formado por acciones formativas destinadas a trabajadores desempleados y ocupados y cofinanciadas por el Fondo Social Europeo. Una característica importante es su flexibilidad pues ni las especialidades ni los centros colaboradores requieren una homologación previa. Destacar también que atiende prioritariamente a los colectivos con mayor dificultad de inserción laboral o con riesgo de exclusión social.

Durante el 2008 se desarrollaron 655 cursos, con un total de 8.033 alumnos/as, si bien con la familia de transporte y mantenimiento de vehículos se relacionan 56 acciones formativas, con la participación de 726 personas, lo que representa un 8,55% de las acciones y el 9,04% del alumnado.

Atendiendo a la distribución del alumnado por su situación y sexo, como se muestra en la siguiente tabla, se ponen de manifiesto claras diferencias.

Cursos Plan FOC 2008 por Familia Profesional, situación laboral y sexo

(tabla 26)

Familia profesional	Participantes	Situación Laboral	Hombres	Mujeres
Transporte y Mantenimiento de vehículos	511	Activo	449	62
	215	Desempleado	174	41
Total	726		623	103
Total Oferta (11 Familias)	8.033		4.052	3.981

En cuanto a la distribución geográfica Oviedo y Gijón (28,64% y 25,37% respectivamente) concentran a más del 50% del alumnado, seguidos por Llanera (7,57%), Avilés (6,10%) y Langreo (5,50%). En el resto de los municipios los porcentajes son bastante menores.

Las acciones formativas dirigidas prioritariamente a desempleados del Plan FOC se concentra, por cualificación, el nivel 2 (45,35%) y con el nivel de Especialización (39,21%).

Si bien a nivel global en estos cursos, para el conjunto de las iniciativas, la mayor concentración de la oferta se constata en aquellos que tienen una duración que oscila entre 101 y 250 horas (31,02%), seguidos de los que oscilan entre 251-450 horas (24,37%), en el caso de la familia de transporte y mantenimiento de vehículos, predominan los cursos de menos de 100 horas con un 43,25% del total, seguidos de los de 101 a 250 horas con un 24,65%.

Las acciones formativas dirigidas prioritariamente a ocupados del Plan FOC cuentan con el objetivo de mejorar la cualificación profesional y la empleabilidad de los participantes facilitando también su adaptación a los cambios tecnológicos y organizativos de sus empresas. Su duración varía y pueden realizarse de forma presencial o a distancia.

En nuestra comunidad autónoma la Formación Continua se lleva a cabo a través de tres líneas de actuación:

- Acciones formativas del Plan FOC dirigidas prioritariamente a trabajadores ocupados (anteriormente mencionado).
- Contratos-Programa y Convenios para el desarrollo de Planes de Formación para el Empleo, dirigidos prioritariamente a trabajadores ocupados.
- Acciones Complementarias y de Acompañamiento a la Formación.

En el conjunto de todas las familias predominan de manera significativa las acciones de especialización, que concentran al 82,18% de los alumnos, mientras que entre los 461 participantes vinculados a la familia que nos ocupa, este porcentaje llega hasta 91,97%, no habiendo ninguna acción de nivel 1 ni de nivel 3.

Los alumnos que realizaron estas acciones formativas en la familia transporte y mantenimiento de vehículos suponen un 10,6% del total, tan solo superada por la familia hostelería y turismo con un 12,92% y la de administración y gestión con un 14,53%.

Respecto a la duración de los cursos, aquéllos de menos de 100 horas son los que concentran a la mayoría del alumnado llegando hasta el 81,19%. Esto se debe principalmente al objetivo central de estas acciones formativas de un reciclaje profesional rápido que mejore la adaptación de los trabajadores al puesto, por lo que deben ser de corta duración.

Por lo que respecta a los Contratos-Programa y Convenios del Plan FOC dirigidos prioritariamente a ocupados, en el año 2008, se desarrollaron 440 cursos vinculados a 18 familias profesionales, de los cuales la familia de transporte y mantenimiento de vehículos agrupa 63 acciones y al 13,72% del alumnado.

En cuanto a la distribución geográfica Oviedo (838 en Contratos-Programa y 1.622 en Convenios) y Gijón (831 en Contratos-Programa y 973 en Convenios) concentran a prácticamente el 40% de los participantes, estando el resto muy repartidos entre las distintas comarcas.

12.5. LOS PROGRAMAS DE EMPLEO FORMACIÓN

Reúne varios tipos de proyectos que se corresponden con las modalidades de Escuelas Taller, Casas de Oficios y Unidades de Promoción y Desarrollo (UPD) y con los proyectos del Programa de Talleres de Empleo.

Los Programas se desarrollan a través de dos vías:

- Escuelas Taller/Casas de Oficios: dirigidos a desempleados mayores de 16 años y menores de 25, compaginando la formación y la práctica profesional con la recuperación del patrimonio artístico, histórico, cultural o natural. En el caso de las Escuelas Taller la duración es entre uno y dos años y en el de las Casas de Oficios un año.

- Talleres de Empleo: dirigidos a mayores de 25 años con dificultades especiales de inserción. Consta de formación teórico-práctica, realizando trabajos reales relacionados con la formación adquirida a la vez que se les posibilita obtener un título de Graduado en Educación Secundaria. Tienen una duración entre seis meses y un año.

Durante 2008 se realizaron 24 proyectos en la familia de mantenimiento de vehículos autopropulsados, todos dentro del Programa de Escuelas Taller.

En total, han sido 484 de Escuelas Taller y 900 de Talleres de Empleo (un global de 1.384), con lo que la familia que nos interesa representa un 4,9% de las Escuelas Taller y un 1,73% del total de estas acciones.

13 :: ACCIONES DE FORMACIÓN EN EL SECTOR DE AUTOMOCIÓN

Más allá de la consideración que se puede realizar sobre el papel que la formación desempeña para toda la práctica profesional, tanto desde la perspectiva del inicio en la misma como en la consecución de una actualización que permita mantener los niveles de empleabilidad de los trabajadores, es preciso tener en cuenta cuáles son las formas en las que ésta se lleva a cabo, cuáles constituyen las principales limitaciones para su desarrollo y cuáles las demandas que se llevan a cabo. El conocimiento de estas características no debe ser entendido desde la perspectiva del mero conocimiento y descripción de la realidad, lo que en sí mismo ya es importante, sino desde la perspectiva de poder elaborar estrategias de intervención que permitan la consecución de objetivos deseados y la adaptación, si así se considera, de las propuestas actualmente existentes.

Si se tienen en cuenta las innovaciones que se van constatando paulatinamente en el sector, la incorporación de modelos y complementos diferentes, la irrupción generalizada de los elementos electrónicos, la adopción de nuevos materiales a un mayor número de componentes y aspectos estructurales de los vehículos, así como la utilización de un mayor uso de recursos tecnológicos, resulta evidente que se deba hablar de la capacitación de los profesionales del sector. Aspectos que ya han sido puestos de relieve en la identificación de competencias y conocimientos precisos en cada una de las ocupaciones.

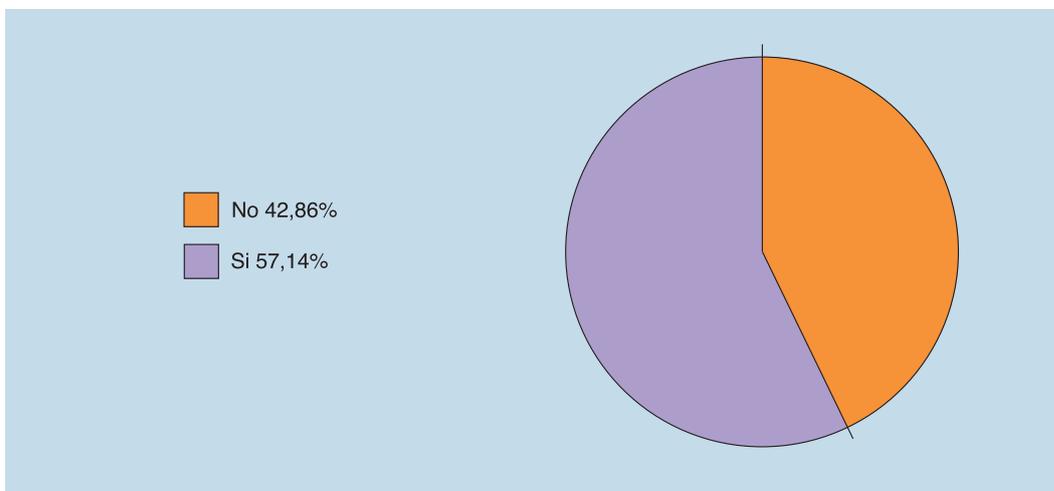
La importancia de la formación, no cuestionada, debe ser interpretada al tener en cuenta el contexto en el que se encuentra el sector, la tipología de empresas existentes y las actividades que desarrollan, permitiendo así conocer su realidad y las demandas que se plantean.

13.1. PARTICIPACIÓN EN ACTIVIDADES FORMATIVAS

A lo largo del último año se constata que la mayoría de las empresas (57,41%) afirma haber tomado parte en acciones de formación dirigidas a sus trabajadores, tal y como se muestra en el siguiente gráfico. Es preciso tener en cuenta que se trata de información obtenida por las respuestas de los empresarios y que, por lo tanto, hace referencia a aquellos programas en los que se toma parte desde la implicación de la empresa y que no se incluye la participación que los trabajadores llevan a cabo de forma individual, es decir aquellas acciones que realizan para la mejora de su desarrollo profesional y que puede tener lugar sin conocimiento explícito de la empresa y la mayor parte de las veces al margen de su jornada laboral.

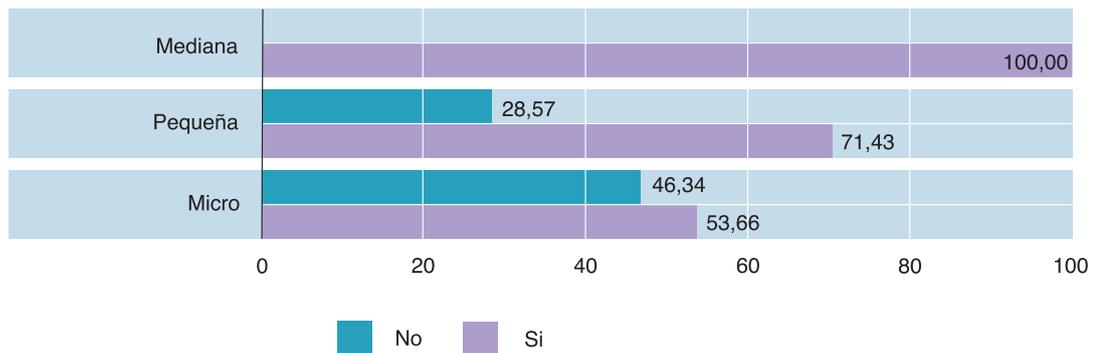
Distribución porcentual de la participación en actividades de formación

(gráfico 40)



Al tomar en consideración el tamaño de las empresas, según el criterio de clasificación ya establecido por su número de trabajadores, se aprecian notables diferencias entre unas organizaciones productivas y otras.

Distribución porcentual de participación en actividades de formación según tamaño de las empresas (gráfico 41)



Mientras las organizaciones con mayor número de trabajadores manifiestan tasas más elevadas en el desarrollo de acciones formativas (100% en el caso de las medianas y 71,43% en el de las pequeñas), las empresas de tamaño muy reducido muestran menores niveles de participación en estas actividades. Los principales condicionantes de su estructura y situación facilitan la comprensión de los datos mostrados:

- Las empresas de mayor tamaño tienden a estar vinculadas a una marca (empresas marquisistas), contando con estructuras de formación propias, así como con programas que, de forma periódica y en los tiempos de trabajo, permiten la actualización de los trabajadores y el conocimiento de las innovaciones, cambios y tecnologías que se incorporan.
- Paralelamente, son las organizaciones que tienen mayor número de trabajadores las que pueden llevar a cabo planificaciones de formación durante la jornada laboral, posibilitando el mantenimiento de los ritmos de trabajo con menores incidencias y, en mayor medida, pueden participar en la identificación de acciones que se adecúen a sus necesidades.
- Las microempresas tienen mayores problemas para poder prescindir de trabajadores durante la jornada de actividad, presentan mayores niveles de dispersión geográfica y tienen más dificultades para identificar programas específicos a sus demandas. En mayor medida están formadas por talleres de reparación y mantenimiento que deben prestar servicios basados en la atención rápida a sus clientes.

A medida que se disminuye el número de trabajadores el porcentaje de no participación en actividades de formación se incrementa, hasta el punto que éste se invierte cuando la organización cuenta con cinco o menos empleados, constatándose que en estos casos el 51,51% manifiesta no haber participado en este tipo de programas frente al 48,49% que afirma haberlo hecho.

Las razones que los propios empresarios aducen al hablar de la no participación en este tipo de actividades se centran en dos cuestiones específicas, curiosamente coincidentes con las ya identificadas en otros momentos por parte de los representantes de las empresas del sector:

- Características de la empresa que hacen difícil contar con tiempos y disponibilidad para la formación.
- No identificación de una oferta formativa que se corresponda con sus necesidades y posibilidades, ya sea por los contenidos o por los tiempos a dedicar.

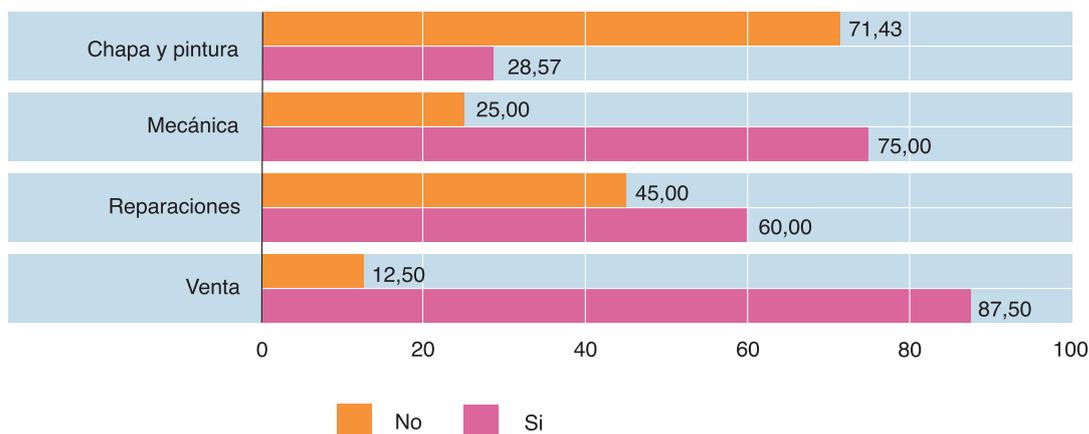
Ni que decir tiene que quienes toman parte en este tipo de programas ponen de relieve las ventajas que tales actividades representan, ya sea porque les permite conocer la incorporación de cambios e innovaciones, porque representan una mejora en la prestación de servicios o por la mejora en la cualificación de sus trabajadores que, sin duda alguna, repercutirá en ventajas para la propia empresa.

Formación que se lleva a cabo de forma presencial en la inmensa mayoría de los casos, bien sea por que se define de este modo en su totalidad de duración o en la mayor parte de la misma, mientras que poco más del 1% hace referencia a participar en actividades no presenciales o a distancia.

Al tomar en consideración el tipo de actividades, partiendo de aquella que se considera principal en la organización, y la participación en programas formativos, se observan notables diferencias entre unas y otras, como se recoge en el siguiente gráfico.

Distribución porcentual de participación en acciones de formación según actividad

(gráfico 42)

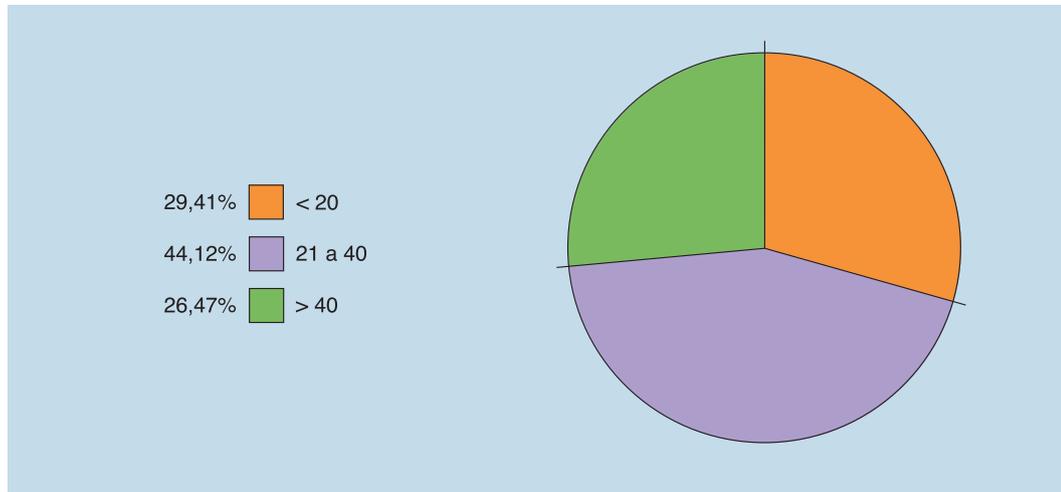


Como puede verse, aquellas organizaciones que se centran en actividades de venta de vehículos (87,50%), seguidas de las que se dedican a la mecánica (75) y las reparaciones en general (60%) tienen las tasas más elevadas de participación en formación, mientras que esta situación se invierte en aquellas que se dedican a las cuestiones relacionadas con chapa y pintura del automóvil (71,43% no ha participado en cursos).

La duración temporal de las acciones formativas suele constituir uno de sus elementos relevantes, dado que puede conllevar la pérdida de dedicación a la actividad profesional en la empresa y, de forma complementaria, conlleva el compromiso del trabajador durante un mayor tiempo. Para el tratamiento de estos datos, y con el fin de facilitar la comparación, se ha utilizado la misma agrupación de horas que la usada en el estudio sobre el sector del año 2007, puesta de manifiesto en el gráfico, observando que la mayor concentración se produce sobre aquellos programas de duración intermedia.

Distribución porcentual de participación en acciones de formación según duración de las mismas

(gráfico 43)



Más allá de la concentración en acciones que tienen entre 21 y 40 horas de formación, destaca el hecho de que tienden a equipararse los niveles porcentuales entre los programas de máxima y mínima duración, con tan sólo tres puntos porcentuales de diferencia entre ellos. Otro aspecto destacable es que entre los cursos de más de 40 horas aquellos que superan las 100 horas suponen un tercio de los mismos.

Al comparar los datos obtenidos en este momento con los del año 2007 se aprecia un incremento en las actividades de formación de más horas, pasando del 20,3% al 26,47%, un ligero aumento en los de menor duración, que del 27,5% pasan al 29,41% actual y, finalmente, la reducción en 8 puntos porcentuales de aquellas iniciativas que se sitúan en la franja intermedia, aunque se mantienen como mayoritarias.

Acciones de formación que se concentran en los obreros cualificados de las empresas (89,19% de los casos), seguida de la destinada a los técnicos (8,11%) y en mucha menor medida los trabajadores no cualificados (2,70%), lo que nos ofrece una idea de las prioridades existentes por parte de los empresarios y la relación con los servicios a prestar a sus clientes.

La necesidad de trabajar con nuevos materiales, hacer uso de herramientas de diagnóstico innovadoras, adaptarse a nuevos materiales, modelos y complementos, así como la progresiva incorporación de elementos tecnológicos hacen que se conviertan en destinatarios preferentes de la formación quienes tienen la responsabilidad de dichas actividades, haciendo que su actualización de conocimientos y competencias permitan mantener el nivel de competitividad de la actividad empresarial.

La vinculación de los técnicos y trabajadores cualificados con una actividad u otra, así como el departamento de referencia, están totalmente relacionados con la temática en la participación de acciones formativas, hasta el punto de que en la mayoría de los casos se considera que la formación que se lleva a cabo es aquella que permite “el reciclaje” o la actualización” de la ocupación, si bien puede destacarse la implicación en los siguientes contenidos:

Contenidos de las acciones formativas	
Técnicas y procedimientos de pintura	Chapa y pintura
Sistemas de diagnóstico informática	Mecánica general. Mecánica específica de marcas
Mantenimiento y reparaciones rápidas	Procedimientos de soldadura
Autotecnia	Gases contaminantes
Electricidad y electrónica del automóvil	Administración y gestión de empresas
Nuevas tecnologías aplicadas a la gestión	Sistemas de inyección
Estrategias ofimáticas	Actividades comerciales y de venta

14 :: PERSPECTIVAS DE PARTICIPACIÓN EN ACCIONES DE FORMACIÓN

Más allá del hecho de considerar los niveles de formación alcanzados por las empresas del sector, así como las características de las mismas, hay una serie de aspectos que es preciso contemplar a la hora de proceder a planificar nuevos programas formativos: los intereses, las expectativas y, en un tercer nivel, las demandas planteadas para el desarrollo de la actividad de los profesionales. Es por ello que se ha procedido a plantear estas tres cuestiones de forma complementaria y recurriendo a distintas estrategias de recogida y análisis de la información.

En primer lugar se plantea la identificación de las previsiones de formación que tienen las empresas, partiendo de la premisa que las mismas estén condicionadas por aquello que ya se ha hecho, e incluso por lo que está incorporado en la planificación a corto plazo. El nivel de desarrollo de los programas formativos dirigidos a la mejora continua de los trabajadores es otro elemento, aunque su influencia sólo sea administrativa influye en la definición de las previsiones.

En segundo lugar se ponen en valor los intereses del empresariado, entendido como aquellas acciones de formación a las cuales estarían dispuestos a dedicar tiempo y recursos si se pusieran en marcha. A diferencia de la previsión el nivel de deseabilidad es mucho mayor, si bien también contiene elementos que lo condicionan como la falta de compromiso o la ausencia de identificación con contenidos concretos.

En tercer lugar se hace referencia a la identificación de necesidades formativas en el sector, partiendo del conocimiento de las tendencias y cambios en la actividad profesional, así como de la pertinencia de proceder a la cualificación de los trabajadores, tanto actuales como futuros. En este caso se procede no sólo a la consideración de temáticas de referencia, sino de aquellos contenidos específicos sobre los que se percibe una demanda creciente o para lo que se considera que el conjunto de trabajadores del sector, atendiendo a su actividad de referencia, deberán proceder a una mayor actualización y adaptación de sus conocimientos. Las referencias del empresariado, desde este análisis, han sido recogidas a través de las encuestas, contrastadas mediante las entrevistas y sometidas a reflexión con los expertos de referencia y los miembros del grupo de validación.

En los dos primeros casos se presta atención a los aspectos descriptivos fruto del análisis estadístico, mientras que en el último caso se hace referencia a la definición de contenidos específicos, así como a su agrupación en referencias temáticas que facilitan su vinculación a unas actividades profesionales u otras en el sector.

14.1. PREVISIÓN DE PARTICIPACIÓN EN ACCIONES DE FORMACIÓN

El volumen de empresas que manifiestan no tener previsión de participar en acciones formativas aparentemente es superior al de aquellas que se posicionan en sentido afirmativo: un 55,10% frente al 44,9%. Esta inversión respecto al porcentaje de participación debe ser sometida a una importante matización: la oferta de temáticas ajustadas a sus características y las condiciones de la formación haría que sólo el 36,73% se mantuviese en la negativa, mientras que el 63,27% se manifestase de forma positiva.

Estos datos, en apariencia contradictorios, deben entenderse a la vista de una serie de motivaciones de naturaleza diversa, que llevan ante la pregunta inicial a un posicionamiento que es matizado con las justificaciones al mismo:

- Muchas de las empresas que han tomado parte en cursos de formación han cubierto sus “expectativas” en el corto plazo y no tienen realizada una nueva previsión.
- El sentido de “inmediatez” que suele atribuirse a la previsión hace que ante esta cuestión no se pueda ofrecer una respuesta al margen de la planificación efectuada y por ello se tienda a negar tal posibilidad.
- El empresariado hace, de forma reiterada y no independiente, referencia a tres razones fundamentales para negar su previsión de actividades de formación, razones que según se adecúen les llevarían a tomar la decisión de participar:

1. La falta de tiempo para poder dedicarlo a nuevos programas de formación.
2. El desconocimiento de las temáticas o contenidos a los que tendrían acceso.
3. La adecuación de la formación con las características de su actividad y las de sus trabajadores.

Respecto a la tipología de la formación, por lo que se refiere a la modalidad de impartición, prima la valoración de la formación presencial, llegando a ser identificada por el 94,7% de los representantes de las empresas y mencionando la no presencial cuando se hace referencia a actividades que fundamentalmente no se relacionan con la actividad “productiva”, sino con la propia a la gestión o la administración.

Al igual que cuando se hace mención a la formación desarrollada los destinatarios se centran en el grupo de trabajadores cualificados y en el personal técnico, lo que guarda relación con los contenidos de referencia:

- Pintura de vehículos.
- Mecánica en general.
- Sistemas de inyección.
- Gestión de talleres.
- Aire acondicionado.
- Electrónica del automóvil.
- Estrategias informáticas vinculadas a la actividad profesional.

Por lo que respecta a la consideración de la duración de las formaciones previstas se constata una mayor presencia de acciones de menos de 20 horas (40%) o de más de 40 (40%), mientras que el tramo intermedio aglutina el 20% restante de las planificaciones existentes.

Las motivaciones no se diferencian de las ya expuestas con anterioridad, dado que la necesidad de actualizar conocimientos o de favorecer el “reciclaje” de los trabajadores centran la práctica totalidad de las respuestas.

14.2. INTERÉS POR LA PARTICIPACIÓN EN ACCIONES DE FORMACIÓN

Al hacer referencia al interés por actividades de formación las valoraciones muestran una tendencia similar a la de los casos anteriores, si bien con una intensidad menor, dado que el 59,18% afirma esta situación y siempre que las acciones programadas se correspondan con sus actividades y la mejora en la capacitación específica de los trabajadores. De hecho las referencias al “reciclaje” y la actualización de conocimientos se convierten en una constante de la argumentación.

Por lo que se refiere a las características de la formación, su modalidad, destinatarios y horas de duración se detectan ligeras diferencias con los rasgos ya identificados, si bien se tiende a un menor nivel de concreción sobre estos aspectos. El 87% hace referencia a la formación presencial, dirigida básicamente a técnicos y trabajadores cualificados, con una duración que se reparte a partes iguales entre los grupos establecidos: 33% para cada uno de ellos.

A la vista de todos los datos es necesario recalcar dos cuestiones:

1. Un 32% de las empresas manifiestan no participar, ni tener previsión ni interés por las actividades formativas.
2. Cuanto más pequeña es la empresa más evidente se hace esta situación, al tiempo que se sitúan en mayor medida en el grupo de quienes no tienen previsión si ya han participado en acciones de formación.

14.3. CONSIDERACIÓN SOBRE NECESIDADES EN ACCIONES DE FORMACIÓN

Las aportaciones efectuadas por el colectivo de representantes de empresas encuestados, así como las entrevistas realizadas y su contrastación con el grupo de validación del que han formado parte los agentes sociales vinculados al sector de automoción, han posibilitado la identificación

de aquellas actividades específicas que, partiendo del interés y de la valoración de “necesidad genérica” para los trabajadores del sector, constituyen la base de las propuestas de formación efectuadas.

En la identificación de los destinatarios prima la referencia a los trabajadores en activo, entendiéndose que éstos son la base de la actividad y de la adaptación y mejora de sus competencias depende la pervivencia de los servicios prestados. A fin de facilitar la interpretación de las propuestas que se recogen es necesario tener en cuenta una serie de consideraciones generales:

- Las propuestas formativas, partiendo de su especificidad, se entienden como módulos de duración reducida, adaptables a los niveles de los trabajadores, que pueden conformar por su agrupación acciones de duración más prolongada dirigidas a personas con un menor nivel de competencia o experiencia.
- La capacitación de trabajadores en el sector, entendiéndola bajo el prisma de la formación ocupacional, requiere prestar atención a los conocimientos específicos y transversales identificados en cada uno de los perfiles de las ocupaciones del sector. Igualmente es necesario tomar en consideración la necesidad de contar con unos niveles formativos “de acceso” que deben provenir de la enseñanza reglada, motivo por el cual los estudios de referencia señalados en los perfiles cobran especial relevancia.
- Los desempeños profesionales tendentes a la multivalencia, sobremanera en las empresas con menor tamaño, y dada la interrelación que existe entre múltiples actividades, dificulta la especialización y especificidad que puede pretender establecerse entre formación y ocupación.
- En algunas situaciones, sobremanera en la formación ocupacional, debe procurarse el establecimiento de programas formativos de amplio recorrido que posibiliten, con posterioridad, la mejor identificación con una ocupación concreta. Situación que puede ejemplificarse en el caso de las formaciones a desempleados en chapa y pintura, donde se plantea la conveniencia de diseñar programas con módulos comunes que (siempre con la referencia de los perfiles profesionales), tras la valoración de los participantes, permitan su adscripción a una u otra actividad.
- Los programas formativos, tanto dirigidos a profesionales en activo como a desempleados, y siempre teniendo en cuenta las diferencias que deben establecerse entre unos y otros, deben de establecer unos mínimos necesarios para la participación, dado que la carencia de conocimientos o competencias fundamentales dificultan el adecuado funcionamiento de los mismos, al tiempo que condicionan la consecución de los objetivos de logro establecidos.
- La identificación de cursos de formación de carácter general, prácticamente relacionados con una ocupación (mecánica, electricidad del automóvil,...) deben de estar vinculados a dos criterios para su desarrollo: la correspondencia con los módulos formativos, propios de la enseñanza reglada, que facilitan la consecución de la cualificación pretendida y, de forma complementaria, el establecimiento de niveles de desarrollo que permitan su realización de forma modular. De esta forma, este último aspecto, permitiría la inclusión de trabajadores en activo que buscan la mejora de sus competencias y carecen de disponibilidad temporal para el desarrollo de una actividad de larga duración, al mismo tiempo que permitiría la organización de grupos homogéneos atendiendo a los niveles de contenido establecidos.
- Una referencia a considerar en la identificación de propuestas formativas es la que procede de las cualificaciones profesionales relativas a transporte y mantenimiento de vehículos desarrollada por el Instituto Nacional de las Cualificaciones (INCUAL). A continuación se procede a su presentación, según niveles:

Nivel 1: Operaciones auxiliares de mantenimiento de carrocerías de vehículos. RD 1228/2006; BOE 03/01/07. 2.- Operaciones auxiliares de mantenimiento en electromecánica de vehículos. RD 1228/2006; BOE 03/01/07.

NIVEL 2: Pintura de vehículos. RD 295/2004; BOE 09/03/04. Mantenimiento de estructuras de carrocerías de vehículos. RD 295/2004; BOE 09/03/04. Mantenimiento de elementos no estructurales de carrocerías de vehículos. RD 295/2004; BOE 09/03/04. Mantenimiento de sistemas de transmisión de fuerza y trenes de rodaje de vehículos automóviles. RD 295/2004; BOE 09/03/04. Mantenimiento del motor y sus sistemas auxiliares. RD 295/2004; BOE 09/03/04. Embellecimiento y decoración de superficies de vehículos. RD 1228/2006; BOE 03/01/07. Mantenimiento de los sistemas eléctricos y electrónicos de vehículos. RD 1228/2006; BOE 03/01/07.

NIVEL 3: Planificación y control del área de carrocería. RD 295/2004; BOE 09/03/04. Planificación y control del área de electromecánica. RD 295/2004; BOE 09/03/04.

En el siguiente cuadro se procede a la presentación de las propuestas sobre la formación en el sector, enfatizando su adecuación con grupos de trabajadores en activo, así como la referencias básicas establecidas en los perfiles profesionales para quienes participan en la formación ocupacional o buscan su capacitación para el desempeño de una ocupación en el sector.

Grupo Temático	Denominación de la Formación
Climatización	<ul style="list-style-type: none"> - Climatización y aire acondicionado (según niveles). - Control de calidad en reparaciones en sistemas de climatización y aire acondicionado. - Sistemas de confort interior, confort térmico.
Electricidad- Electrónica	<ul style="list-style-type: none"> - Diagnóstico del automóvil y tratamiento de averías. - Técnicas de localización en averías eléctricas. - Electrónica y última generación automotriz. - Cables multiplexados: sistemas de comunicación. - Electrónica digital y control electrónico digital. Micro-computadores y micro-controladores. - Panel de control.
Emisiones contaminantes	<ul style="list-style-type: none"> - Emisiones y sistemas de control anticontaminantes. - Gestión de residuos en automoción. - Nuevos combustibles.
Mecánica	<ul style="list-style-type: none"> - Tratamiento de la corrosión: nuevas tecnologías de protección. - Control de estabilidad y seguridad en el automóvil. - Amortiguación. - Técnicas de soldadura en materiales metálicos. - Técnicas de soldadura en aluminio. - Técnicas de soldadura en materiales plásticos. - Tratamiento de reparaciones en materiales plásticos: soldadura y repintado. - Puesta a punto de motores. - Turbocompresores: fundamentos, tipología y reparación. - Trucos y soluciones de averías típicas y en mantenimiento. - Colorimetría y técnicas de pintura de acabado. - Carrocería rápida.

Grupo Temático	Denominación de la Formación
Sistemas de gestión de Inyección	<ul style="list-style-type: none"> - Estudio de los sistemas de inyección. - Inyección última generación. - Evolución en los sistemas con inyector bomba. - Nuevos sistemas de motores híbridos. - Reparaciones y ajuste en los sistemas de inyección common rail. - Sistemas actuales de gestión electrónica en motores diesel. - Sistemas actuales de gestión electrónica en motores de gasolina. - Sistemas de verificación en distintos tipos de inyección. - Inyección gasolina y diesel. - Inyección gasolina indirecta. - Inyección directa gasolina. - Inyección directa diesel.
Reciclaje Diferenciación según Ocupación profesional	<ul style="list-style-type: none"> - Electricidad y electrónica del automóvil (niveles). - Sistemas de gestión electrónica de motores. - Sistemas de dirección, suspensión y seguridad. - Sistemas de embrague, cambio y transmisiones. - Sistemas de control de frenado. - Seguridad activa y pasiva.
Otros	<ul style="list-style-type: none"> - Gestión de talleres. - Gestión de repuestos en automoción. - Estrategias de comunicación y venta. - Programas ofimáticos y aplicaciones de gestión informática.
Transversales	<ul style="list-style-type: none"> - Tratamiento y gestión de residuos en automoción. - Gestión medioambiental. - Informática de gestión: ofimática, programas de control. - Prevención de riesgos laborales, seguridad e higiene en el trabajo. - Comunicación y atención al cliente. - Programas ofimáticos en la actividad profesional. - Conocimientos de inglés/francés aplicado en automoción.

15 :: CONCLUSIONES GENERALES

15.1. CONSIDERACIONES SOBRE EL SECTOR EN ASTURIAS

El sector de automoción en Asturias está caracterizado por una fuerte atomización de las empresas que lo conforman, tal y como se desprende del hecho de que el 80% de las empresas cuentan con 10 trabajadores o menos, al tiempo que resulta mayoritario el porcentaje de organizaciones empresariales que cuentan con menos de 3 trabajadores.

Atendiendo a los subsectores de actividad productiva se constata una concentración de las empresas en el “mantenimiento y reparación de vehículos de motor” (58,29%) y de los trabajadores en lo relativo a “venta de vehículos de motor” (47,26%). Es preciso tener en cuenta que la actividad de identificación no constituye la única que se desempeña en la organización productiva, sino aquella más relevante que se utiliza para la clasificación en el código nacional de actividades económicas (CNAE).

La localización geográfica de las empresas muestra una concentración en los núcleos poblacionales más importantes de la zona central asturiana (Gijón, Oviedo, Avilés y Siero) que, en términos globales, aglutinan el 61,89% de las empresas, a la par que se aprecia una dispersión en la ubicación de empresas tendente a favorecer la proximidad con la clientela. Este hecho se pone en evidencia cuando se tiene en cuenta que el 52% de las empresas de “mantenimiento y reparación de vehículos” se encuentran en las poblaciones identificadas y el resto se dispersa por la totalidad de la geografía de la comunidad autónoma.

Un elemento que completa la identificación de características de las empresas se encuentra en la consolidación de su experiencia, dado que el número de años de actividad continuada se sitúa por encima de los 25, haciéndose más evidente en el caso de aquellas que se dedican a reparaciones en general. Una idea de la modernización y adaptación de instalaciones se encuentra en la media de edad en la localización actual, que se encuentra por debajo de los 20 años.

A lo largo de los últimos años se mantiene la diferenciación entre marquistas y talleres libres o multimarca, lo que incide en distinción de algunas características de unos y otros, tales como la actividad de referencia, el tamaño de las organizaciones e incluso la ubicación geográfica. Los marquistas tienden hacia su inclusión en las ventas, con organizaciones de mayor número de trabajadores y localizados en las zonas geográficas de más población o con mejores redes de comunicación.

15.2. CONSIDERACIONES SOBRE TENDENCIAS Y PERSPECTIVAS

La situación económica general, constatada en los últimos años, ha incidido de forma sustancial en el conjunto del sector de actividad, permitiendo constatar valoraciones significativamente diferentes respecto de las realizadas hace tres años. Las tendencias, tanto en actividad como en personal, son más negativas y las perspectivas, siendo más favorables, muestran un matiz más conservador que el registrado en otros momentos temporales.

Al valorar lo acontecido en la actividad del sector en los últimos años se aprecia una clara identificación con valoración de disminución, registrada en 53,1% de las organizaciones, llegando a establecerse un incremento de esta consideración de 26 puntos porcentuales respecto a lo constatado en el 2007. Las diferencias más claras en el momento actual, se registran en la tendencia al crecimiento identificada por las empresas que se dedican a las reparaciones y al mantenimiento de vehículos, frente a la valoración de disminución de aquellas que se centran en la venta de vehículos.

La perspectiva de actividad, en cuanto que previsión en el corto y medio plazo, muestra una valoración de confianza positiva, dado que el 61,22% de las empresas se identifican con el mantenimiento de la actividad, si bien, una vez más, las organizaciones dedicadas a la venta son quienes indiquen en una valoración más negativa. Las diferencias entre las percepciones negativas registradas en el 2007 y en la actualidad se han incrementado en 15 puntos porcentuales, fundamentándose en la incertidumbre de la evolución económica y la falta de concreción en las estrategias de apoyo a la actividad del sector.

La valoración de la previsión frente a la tendencia permite hablar de un moderado optimismo entre las empresas del sector, sin coincidir con las valoraciones efectuadas hace años en momentos de crecimiento económico, destaca la previsión de mantenimiento de la actividad (61,22%) y la disminución en 27 puntos porcentuales de la valoración negativa en comparación con la realizada para la tendencia.

En lo relativo al personal de las empresas del sector se constata una clara tendencia al mantenimiento de las plantillas (67,35%), lo que es coherente con las necesidades de pervivencia de organizaciones que cuentan con un número mínimo de trabajadores para la prestación de sus servicios. Aspecto que permite comprender las diferencias entre las valoraciones efectuadas en la tendencia de la actividad y del personal. De todos modos es de resaltar, respecto a lo constatado en el 2007, que las tendencias de disminución se incrementan en 22 puntos porcentuales y las de aumento se reducen en 14 puntos porcentuales.

Al tomar en consideración las perspectivas respecto de los trabajadores de las empresas se incrementa la consideración de optimismo y compromiso empresarial, destacándose que más del 91% de las organizaciones hablan de un mantenimiento (85,71%) o incremento de la plantilla. La tipología de actividad de las empresas permite la identificación de diferencias, más negativas en el subsector de ventas, al tiempo que se incide en la idea de multifuncionalidad de muchos de los profesionales vinculados a talleres de reducido tamaño.

15.3. CONSIDERACIONES SOBRE ACTIVIDADES Y OCUPACIONES

Las diferencias entre las perspectivas respecto del personal en el 2007 y la actualidad son las más reducidas de todas las valoraciones efectuadas, haciéndose más evidente en los 9 puntos porcentuales de distancia existentes entre quienes hablaban de incremento en el 2007 respecto de aquellos que efectúan esta valoración en la actualidad.

Se aprecia un cambio sustancial en la identificación de dificultades entre las empresas del sector para el desempeño de sus actividades, centradas en cinco aspectos: la disminución de la demanda, fruto de la crisis económica y la reducción de la clientela; los problemas derivados de la economía interna de la organización, centrada en las dificultades de cobro, problemas de financiación y falta de liquidez; la evolución tecnológica del sector, relacionada con los cambios informáticos, electrónicos y la irrupción de elementos innovadores en materiales y procedimientos; la capacitación de los trabajadores, precisando de actualización de los niveles de competencia para asumir puestos claves en organizaciones de reducido tamaño y, finalmente, aquellos problemas derivados de los aspectos singulares de las empresas, que inciden tanto en sus instalaciones y recursos como en sus problemas organizativos o administrativos. De todos ellos sólo los aspectos tecnológicos y relacionados con la capacitación de los trabajadores mantienen su relevancia en los últimos años.

Las principales actividades desarrolladas por las empresas se corresponden con las propias de reparaciones, vinculadas al mantenimiento general del vehículo y los servicios de mecánica rápida, seguidos de los propios de chapa y pintura, que generalmente se presentan asociados, los relativos a ventas y, en menor medida, se habla de especificidad en mecánico o en electromecánica. Más del 73% de la actividad principal se concentra en reparaciones, chapa y pintura y mecánica del automóvil.

Las variaciones más relevantes respecto a los años anteriores se sitúan en un incremento de 14 puntos porcentuales en las actividades de reparaciones, y de 6 puntos en las de chapa y pintura, mientras que se constata la disminución en 9 puntos porcentuales al hablar de ventas y de 6 en el caso de las actividades de mecánica.

La valoración de las tendencias por actividades incide en la relevancia que adquieren algunas de las actividades tradicionales del sector, caso de reparaciones y chapa y pintura, en las que se hace referencia a incremento de la actividad que lleva, en conjunto, a una percepción más positiva de estos subsectores. Valoración que en el caso de chapa y pintura cobra más relevancia que en el resto, dado que en conjunto sólo en el 28% de los casos se habla de disminución. En el caso de las ventas se aprecia una de las valoraciones de disminución más relevantes, paliada en parte por las aportaciones que suponen las ventas de recambios y repuestos.

El sector de automoción en el ámbito de la comunidad autónoma identifica un número reducido y diferenciado de ocupaciones: electromecánico, chapista, comercial, mecánico y pintor. Cada una de ellas cuenta con un perfil específico, pese a las interrelaciones que puedan producirse entre unas y otras, al tiempo que cuentan con una clara identificación de su tenencia, la percepción de dificultad actual para encontrar personal cualificado y las estrategias consideradas para lograr su capacitación.

La demanda de ocupaciones ha cambiado de forma sustancial en los últimos años, motivada por la disminución de las ventas y el incremento en las actividades de reparación y las propias de chapa y pintura, que hacen variar de forma sensible la necesidad de unos trabajadores u otros. Asimismo se constata una disminución en la valoración de los niveles de dificultad para encontrar trabajadores cualificados, derivados de un mayor nivel de demanda de empleo, si bien se identifica la dificultad existente para contar con empleadas cualificados, fundamentalmente, en las actividades de electromecánica, mecánica y pintura.

15.4. CONSIDERACIONES SOBRE LAS ACCIONES FORMATIVAS

Los perfiles profesionales ponen de manifiesto un incremento en la exigencia de los niveles formativos básicos, vinculados a la formación profesional reglada, en tanto que requerimientos para la capacitación profesional y el posterior desarrollo de los trabajadores en el sector.

En términos generales la tendencia de la matrícula en los diferentes programas vinculados al sector de automoción es de estabilización, teniendo en cuenta las ligeras variaciones producidas en los últimos años, con una representatividad que oscila entre el 9% y el 15% de la formación, según programa de referencia, y una baja participación del colectivo femenino.

La capacitación profesional constituye una preocupación derivada de la paulatina y constante incorporación de avances tecnológicos, la irrupción de los elementos electrónicos, la adopción de nuevos materiales y componentes y la necesidad de utilizar técnicas de diagnóstico y trabajo acordes a los mismos.

La mayoría de las empresas han tomado parte en acciones de formación dirigidas a sus trabajadores (57,41%), si bien las características de las mismas influyen de forma clara en la participación en este tipo de actividades: mientras los marquistas cuentan con una planificación sistemática de acciones formativas, las empresas de tamaño reducido son más sensibles a los problemas que repercuten en el desempeño de la actividad productiva que a las ventajas de la formación. Casi una tercera parte de las organizaciones manifiestan no participar, ni tener previsión, ni interés por las actividades formativas.

Las acciones formativas son desarrolladas por personal técnico y trabajadores cualificados, en tanto que constituyen los puntos sensibles de la empresa, y en mayor medida por las organizaciones que se dedican a las siguientes actividades: venta de vehículos, mecánica y reparaciones. La menor tasa de participación en acciones de formación se constata en las organizaciones empresariales que se centran en chapa y pintura del automóvil (71% de no participación).

La mayoría de las acciones de formación tienen una duración que oscila entre las 20 y las 40 horas, con predominio de las desarrolladas mediante metodologías presenciales y entre sus contenidos destacan aquellos vinculados a los sistemas de diagnóstico informático, la electrónica y la electricidad del automóvil, técnicas de reparación rápida, sistemas de inyección, técnicas de pintura, mecánica general y estrategias informáticas vinculadas a la actividad profesional.

16 :: PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN EN SECTOR DE AUTOMOCIÓN EN ASTURIAS

16.1. ESTRATEGIAS REFERIDAS AL SECTOR

Fomentar la difusión de las actividades y ocupaciones vinculadas a los subsectores, favoreciendo el reconocimiento de sus trabajadores. Frente a los cambios tecnológicos, la incorporación de nuevas estrategias de trabajo y la incorporación constante de innovaciones, que constituyen la base de la modernización del sector al tiempo que elevan los niveles de profesionalidad de sus trabajadores, se mantienen imágenes estereotipadas que no favorecen la incorporación de nuevos trabajadores ni el adecuado reconocimiento de la capacitación de sus trabajadores.

Dar a conocer los perfiles profesionales propios del sector, ofreciendo información sobre los requisitos, habilidades y características de la actividad, al tiempo de las posibilidades de desarrollo profesional existentes en el sector y en aquellos otros con los que se mantienen relaciones de afinidad y en los que se valoran sus competencias.

Potenciar las redes de intercambio de información entre las empresas del sector, tanto en lo relativo a estrategias de mejora en la gestión como en lo relativo a procedimiento de trabajo. La rápida evolución de los cambios y la necesidad de respuestas satisfactorias a los clientes propician la existencia de sistemas de actualización e intercambios de información que permitan, en el menor tiempo posible, ofrecer soluciones adecuadas y eficaces.

16.2. ESTRATEGIAS REFERIDAS A LA ACTIVIDAD EMPRESARIAL

Mantener los niveles de fidelización de la clientela incentivando la realización eficaz de las tareas, minimizando la repetición de trabajos, los tiempos de tarea y optimizando la relación coste-producto, posibilitando además la reducción en la recepción de quejas y la incidencia de la competencia desleal. Poner en valor el trabajo realizado con los clientes, buscando la dignificación de los servicios, la adecuación entre precio y repercusión del servicio prestado y la superación de percepciones negativas.

Desarrollar procedimientos y protocolos de trabajo que garantizando el control del mismo, repercutan en su calidad y permitan la sistematización de procedimientos para la mejora en la eficacia en la tarea, favoreciendo la incorporación de nuevos trabajadores y el desarrollo de su cualificación.

Incidir en estrategias de mejora de la empleabilidad (programas formativos, incentivos, adaptaciones de jornadas, programación de objetivos, definición de itinerarios profesionales,...) que favorezcan el compromiso de los trabajadores con la actividad profesional, logrando mayores niveles de satisfacción con el trabajo y con la atención prestada a los clientes.

Intensificar el acceso a las ayudas y programas destinados a la mejora en la adaptación a los cambios e innovaciones constatados en la actividad productiva del sector, potenciando la definición de acuerdos con fabricantes y proveedores que permitan una mejora en la información técnica, la mejora en procedimientos y técnicas de trabajo.

Establecer sistemas de reconocimiento y buenas prácticas en las empresas del sector, posibilitando la transferencia y adaptación de sus estrategias de mejora.

16.3. ESTRATEGIAS REFERIDAS A LAS ACCIONES DE FORMACIÓN

Establecer niveles de interlocución entre los diferentes subsistemas y niveles formativos que permitan una actualización y mejor adecuación de los programas existentes, buscando la identificación de contenidos básicos relacionados con las ocupaciones y perfiles profesionales, así como el desarrollo de itinerarios de cualificación para el desempeño profesional.

Fomentar la definición de programas, destinados a los trabajadores en activo, basados en sistemas modulares que permitan la conclusión de niveles de competencia en base a la participación en iniciativas complementarias y sucesivas, que permitan la compatibilidad de la actividad profesional con la mejora de la empleabilidad.

Potenciar el diseño de programas de formación ocupacional partiendo de niveles de homogeneidad mínima requerida, favoreciendo así la consecución de objetivos comunes por los distintos participantes. Programas que, partiendo de un itinerario específico, pueden contar con partes comunes al desempeño profesional en distintas ocupaciones que, favoreciendo el conocimiento de las mismas y de sus interrelaciones en la práctica, favorezcan la posterior orientación a una ocupación por los participantes.

Intensificar el diseño de programas que favorezcan la participación de trabajadores y empresarios, partiendo de la reducción de las dificultades que representan las características de algunas organizaciones: dispersión geográfica, reducción de plantillas, priorización de las necesidades de prestación de servicios,... Consideración de las metodologías formativas de carácter mixto, así como de la definición de los programas en módulos específicos, de duración reducida, basadas en unidades específicas de competencia.

Favorecer la participación de los trabajadores en aquellas actividades formativas que se relacionan con aspectos innovadores vinculados a la actividad profesional, tales como sistemas de diagnóstico, estrategias informatizadas, sistemas de inyección, motores híbridos, gestión de talleres, climatización y confort,... que permitan no sólo la actualización de sus competencias sino la cualificación del sector en su conjunto. En este sentido es de especial importancia proceder a la planificación de acciones orientadas a los trabajadores no cualificados, a fin de facilitar su promoción profesional, así como aquellos que procediendo del sistema reglado pueden propiciar el relevo generacional del sector.



SERVICIO PÚBLICO DE EMPLEO



GOBIERNO DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS

CONSEJERÍA DE INDUSTRIA Y EMPLEO