

**OBSERVATORIO INDUSTRIAL DEL SECTOR DE
AUTOMOCIÓN DE CASTILLA Y LEÓN**

2008 - 2009



ÍNDICE GENERAL

PRÓLOGO

pag. 5

OBJETIVOS

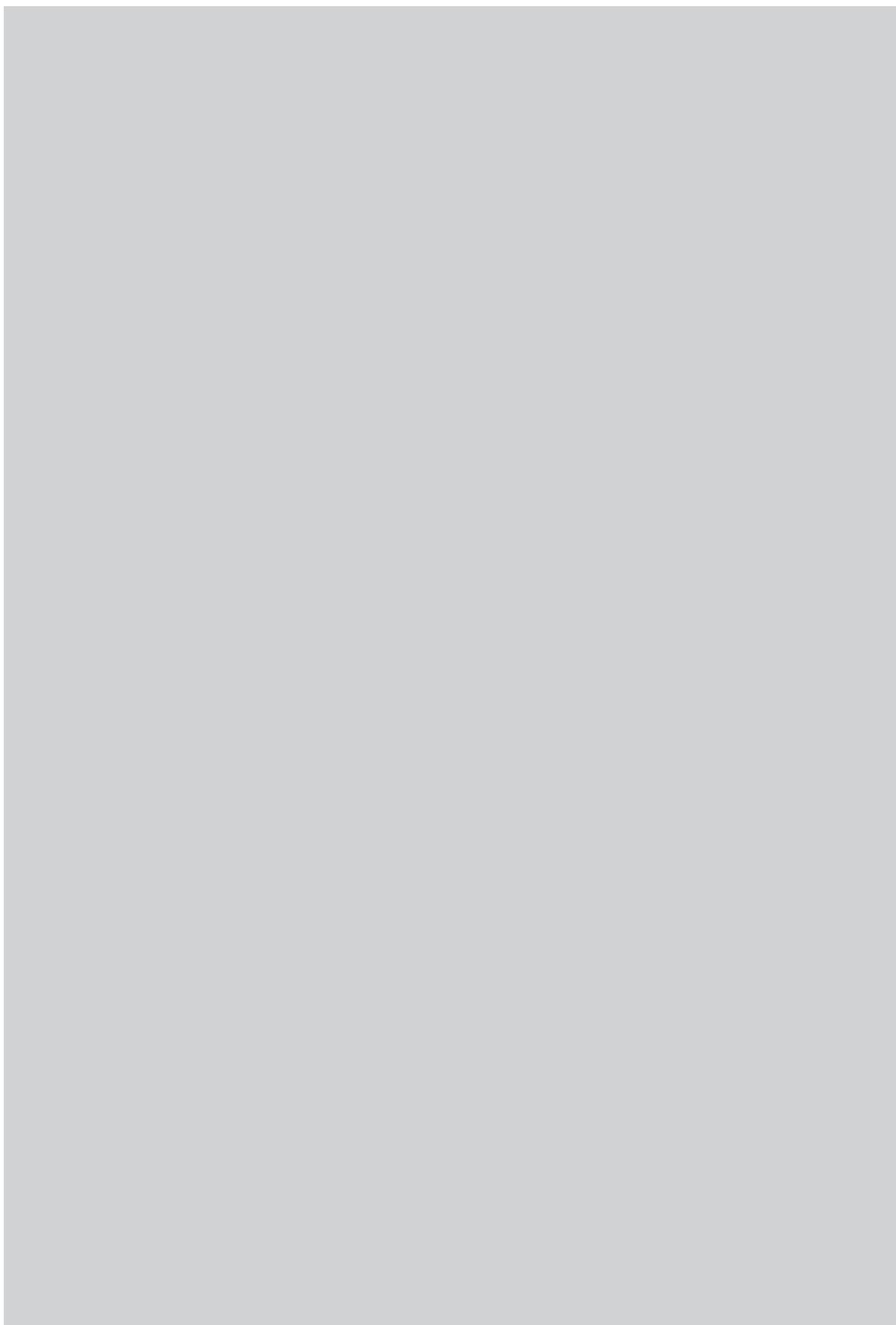
pag. 7

FLUJOS DE ENTRADA Y SALIDA DE MERCANCIAS EN CASTILLA Y LEÓN

pag. 11

ESTUDIO DE NECESIDADES DE FORMACIÓN

pag. 93



PRÓLOGO

El 16 de marzo de 2006 nació el Observatorio Industrial del Sector Automoción de Castilla y León, mediante la firma del Convenio Específico de colaboración entre la Agencia de Inversiones y Servicios de Castilla y León, la Confederación de Organizaciones Empresariales de Castilla y León (CECALE), la Federación de Industria de Comisiones Obreras de Castilla y León (FI-CCOO) y la Federación del Metal, Construcciones y Afines de la Unión General de Trabajadores de Castilla y León (MCA-UGT).

El objetivo que nos marcamos y por el que se firma este convenio recoge la apuesta decidida de la Federación de Industria, tal como se venía reclamando en los últimos años, para de este modo institucionalizar el encuentro regular entre la administración y los distintos agentes sociales, y así poder analizar la realidad del sector de la Automoción en nuestra comunidad, y con ello propuestas y medidas que contribuyan a su progreso y mejora.

A lo largo de este tiempo el Observatorio se ha consolidado como un foro permanente y un mecanismo fundamental para el análisis del sector, capaz de sistematizar la recogida y procesamiento de la información sobre necesidades, demandas, resultados y perspectivas.

Del mismo modo colabora en el reto de implantar nuevos elementos de innovación y sistemas estratégicos que mejoren la competitividad y productividad de las empresas y aseguren el futuro del sector, junto a la creación de empleo y recursos en un mundo globalizado.

Es necesario abrir este instrumento hacia centros de investigación y universidades, para fomentar así el desarrollo del sector en I+D+i, la capacidad productiva y exportadora, la consolidación de inversiones y empleo, la modernización empresarial y tecnológica y la adaptación a las nuevas demandas internacionales de competencias.

En esta memoria se resumen las actividades en las que durante este último año ha estado trabajado la Federación, como respuesta a los compromisos contraídos en la constitución de este Observatorio.

Estudio 1. Obtención de datos sobre volúmenes de los flujos de entrada y salida del Sector Automoción de la Comunidad Autónoma, precisando los orígenes y destinos, así como los lead times de suministro y de servicio.

Estudio 2. Creación del mapa de orígenes y destinos con los volúmenes implicados y los medios necesarios.

Estudio 3. Estudio de necesidades de formación para el conocimiento y la explotación de la operativa logística interna de las empresas.

Para poder llevar a cabo estas actividades, la Federación de Industria ha contactado con responsables de empresas del sector de la comunidad de Castilla y León, para de este modo conseguir datos para el posterior análisis. Del mismo modo se ha contactado con otras entidades, tales como administración, universidades y de otra índole, como revistas acerca del sector y publicaciones, anuarios, estudios, etc.

Pero este esfuerzo apenas ha hecho más que comenzar, suponiendo un primer paso para continuar avanzando en esta misma línea sin quedarnos en meras formalidades, fomentando el diálogo social, fomentando proyectos, medidas y propuestas, que contribuyan a la mejora del sector y al aumento de su productividad.

La Federación de Industria entiende y apuesta que el observatorio debe de consolidarse en un foro permanente de encuentro entre los diversos agentes que en el participamos, para el análisis del sector, sirviendo de recogida y procesamiento de información acerca de las necesidades, demandas, resultados y perspectivas del mismo y con todo ello poder elaborar un diagnóstico exhaustivo para así poder plantear propuestas de mejora.

Desde el Observatorio se debe de fomentar el desarrollo del sector, con nuevos elementos de innovación y sistemas que mejoren la productividad de las empresas, para de este modo asegurar el futuro del sector como garantía de empleo, en nuestra comunidad.

Gonzalo A. Díez Piñeles
Secretario General
Federación de Industria de CCOO de Castilla y León

OBJETIVOS

Una vez cerrado el segundo año de actuación del Observatorio del Sector Automoción de Castilla y León, abrimos un nuevo curso sobre las siguientes bases:

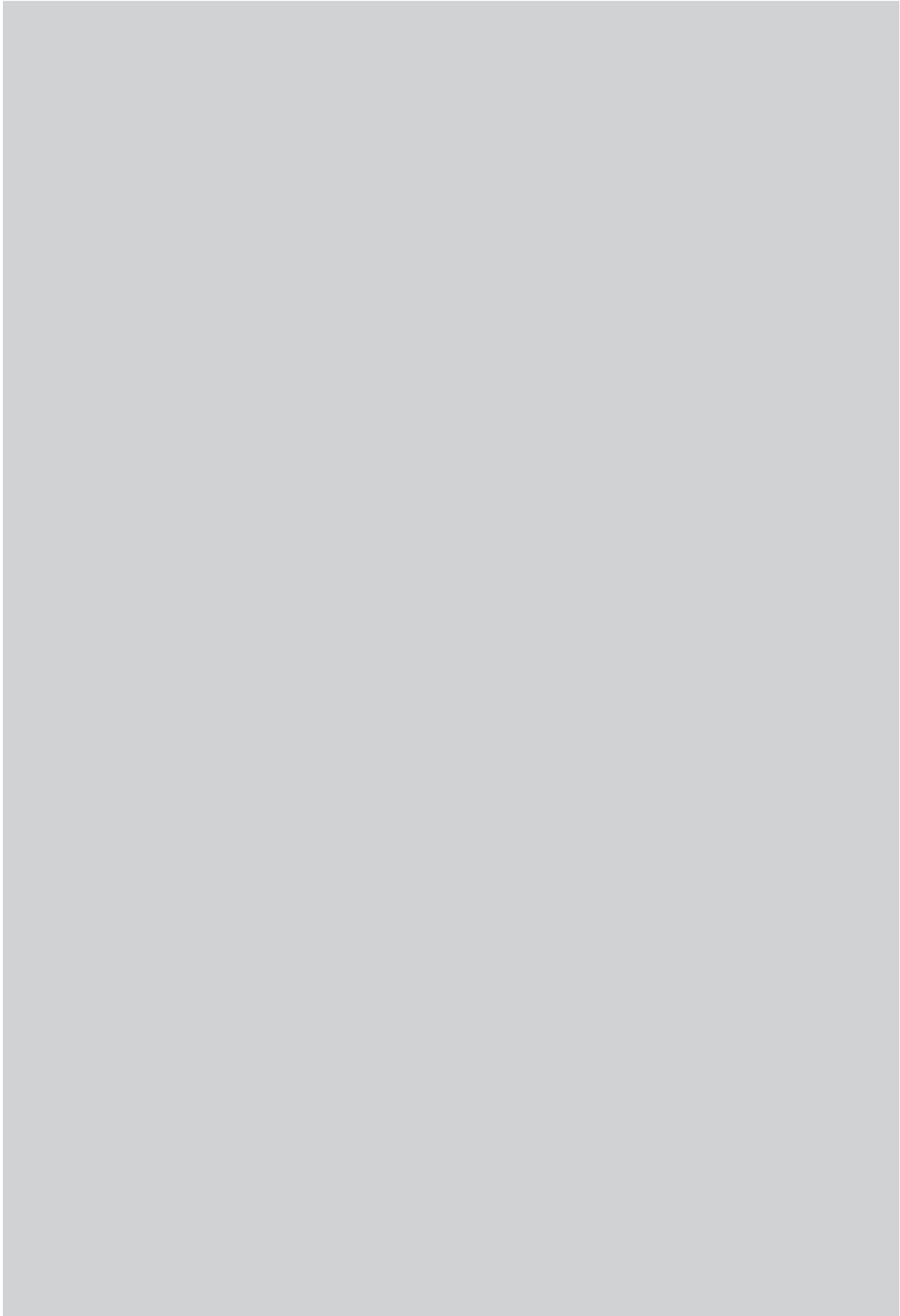
Se considera de interés primordial la consolidación y modernización de los sectores industriales, con la potenciación de nuevos instrumentos activos de política industrial que contribuyan a dar respuesta a los retos que plantean la deslocalización, la globalización de la economía, la preservación del medio ambiente, la ampliación de la UE, la sociedad del conocimiento, la modernización tecnológica y los desequilibrios territoriales entre otros.

Necesario aunar esfuerzos par fomentar el desarrollo del sector de automoción, en aspectos tales como su esfuerzo I+D+i, su capacidad productiva y exportadora, de consolidación de inversiones, empleo y formación, modernización empresarial y tecnológica y su adaptación a las nuevas internacionales de competencia.

Para poder conseguir estos objetivos generales, se plantean otros objetivos de actuación específica, que son los siguientes:

- Fomentar y mejorar el empleo, pero un empleo de calidad.
- Potenciar la creación y desarrollo de las empresas de automoción en Castilla y León, mediante actuaciones que fomenten el empleo en el sector:
- Tener información continuada sobre las potencialidades y debilidades del sector:
- Conocer las necesidades de las empresas y las carencias del sector:
- Potenciar la capacidad para detectar cambios en el sector del automóvil, favoreciendo una actitud proactiva para convertir las amenazas en oportunidades.
- Conocer las ventajas con las que cuentan las empresas de automoción en la comunidad en cuanto a nivel tecnológico, formativo y de recursos humanos, y potenciarlas para mejorar su competitividad tanto nacional como internacional.
- Mejorar y facilitar las sinergias entre las empresas constructoras de automóviles y las de componentes.
- Buscar la competitividad con productos diferenciados de un alto valor añadido, calidad, innovación continua, para la productividad de las empresas.
- Hacer frente a las fluctuaciones del mercado y reducir el impacto en los períodos de crisis.
- Estudiar y analizar la evolución seguida por el sector en aspectos tan importantes como la producción, las exportaciones, las ventas por marcas en Castilla y León y en España, el empleo, etc.
- Analizar la siniestralidad laboral existente actualmente en el sector comparándola con la de otras regiones y países.
- Conocer las normas de calidad que actualmente utilizan las empresas del sector:
- Estudiar la situación actual en la que se encuentra el sector con respecto a la gestión ambiental.

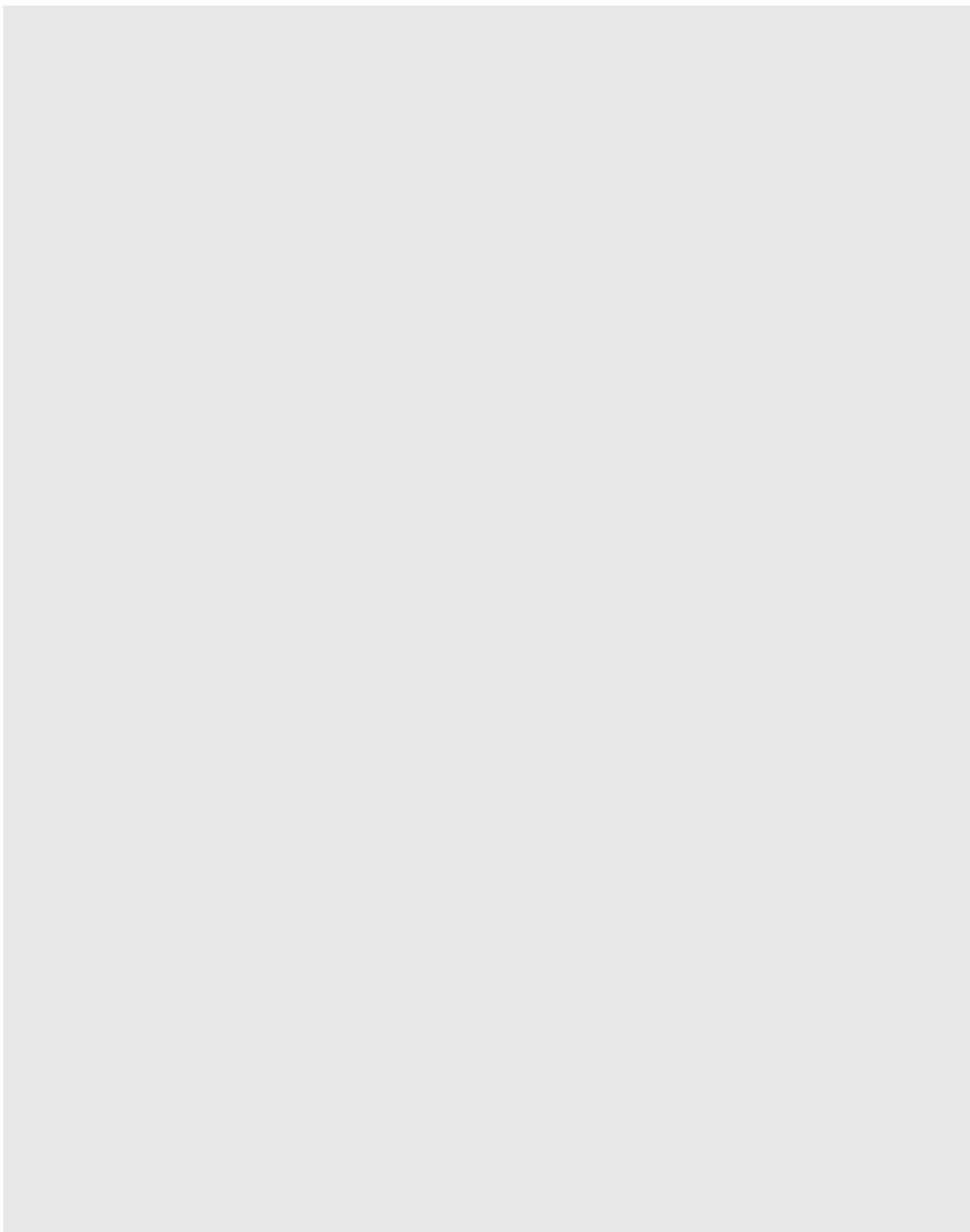
- Analizar los costes salariales.
- Analizar las ayudas o incentivos a los que pueden acceder las empresas de automoción en la actualidad.
- Revisar la legislación que repercute directamente en las empresas de automoción.
- Estudiar los modelos en agrupación territorial de las empresas y potenciarlos.
- Estudiar la evolución y realidad de las estrategias empresariales en el sector.
- Analizar las infraestructuras de las que disponen las empresas del sector con el fin de conocer las mayores deficiencias y poder solventarlas.
- Implantar la formación más acorde con las empresas y las nuevas tecnologías, para hacer frente a los nuevos retos que se están planteando.
- Analizar la evolución que están sufriendo las cualificaciones existentes en el sector.
- Facilitar la toma de decisiones de carácter estratégico para las empresas del motor y los organismos promotores del Observatorio.
- Conseguir que el Observatorio actúe como un organismo intermedio de apoyo a la industria del automóvil.
- Facilitar el trabajo en Red de los diferentes agentes y organismos de la industria del automóvil.
- Favorecer el acercamiento de la Universidad, los centros de investigación y de formación a las empresas del sector.
- Centralizar la información de automoción existente en cualquiera de las plataformas de información.





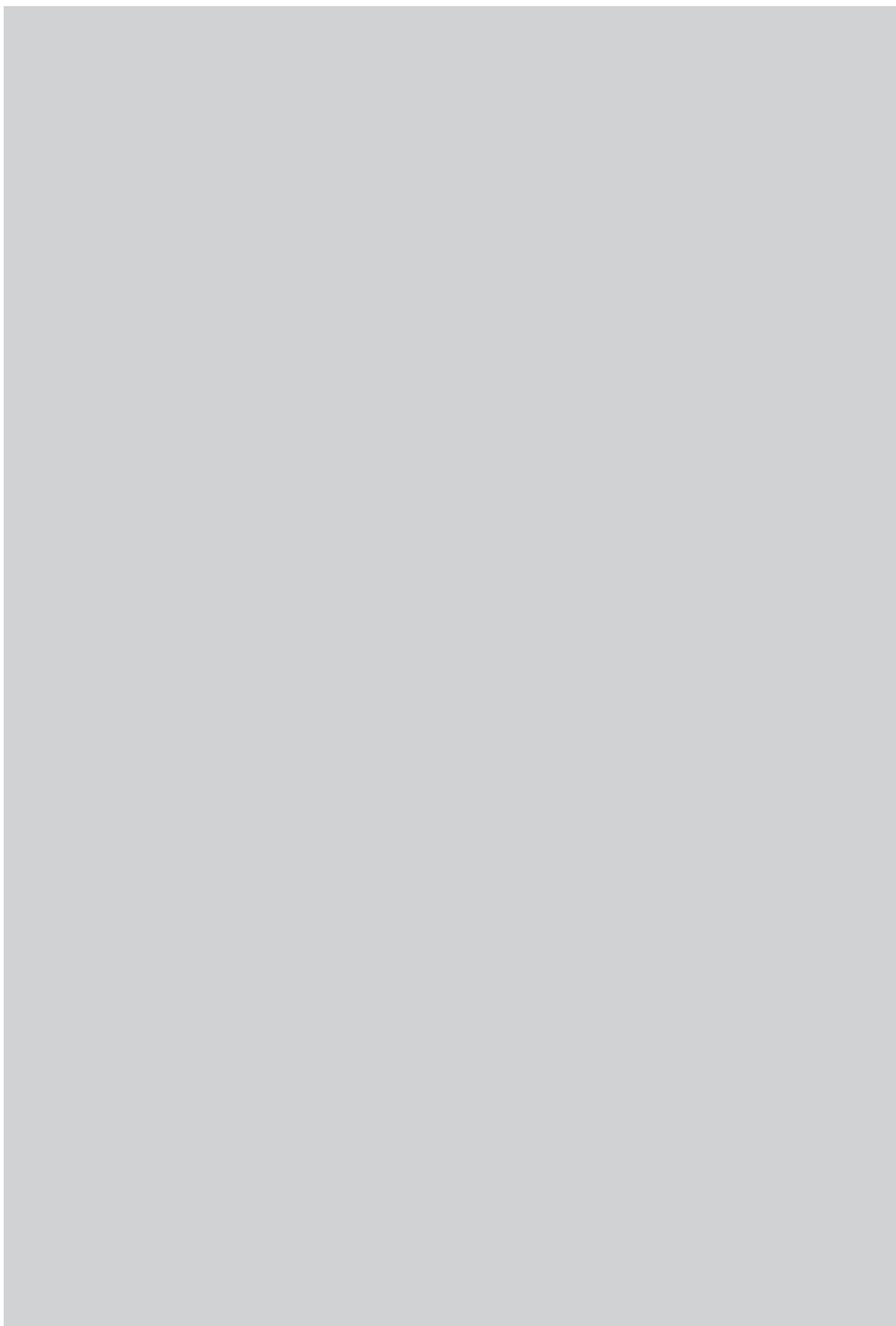
Observatorio Industrial del Sector Automoción de Castilla y León
2008-2009

**FLUJOS DE ENTRADA Y SALIDA DE MERCANCÍAS
EN CASTILLA Y LEÓN**



ÍNDICE

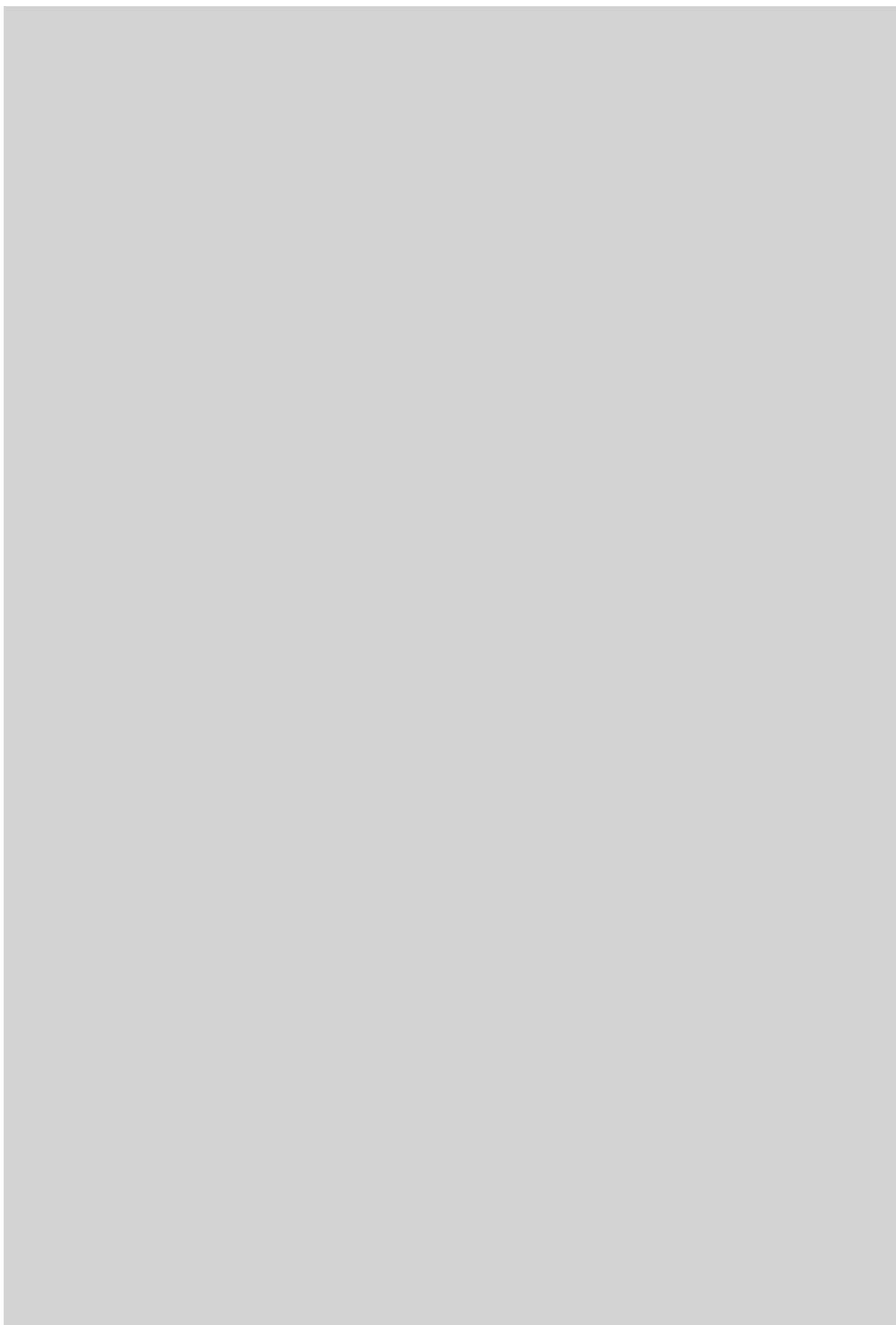
INTRODUCCIÓN	15
1.- PARÁMETROS DEL ANÁLISIS DE LOS FLUJOS DE ENTRADA Y SALIDA EN CASTILLA Y LEÓN	17
2.- TABLAS DE DATOS DE ENTRADAS Y SALIDAS	21
2.1.- Comparación de los distintos modos de transporte	23
2.2.- Contribución de las distintas categorías o tipos de productos	27
3.- DISTRIBUCIÓN DE LOS FLUJOS DE ENTRADA Y SALIDA POR PROVINCIAS DE LA COMUNIDAD DE CASTILLA Y LEÓN	32
3.1.- Orígenes y destinos por provincia de los flujos de entrada (<i>importaciones</i>) y de salida (<i>exportaciones</i>) por continente	35
3.2.- Análisis de los flujos de entrada y salida provincia a provincia	38
3.2.1.- ÁVILA	38
3.2.2.- BURGOS	42
3.2.3.- LEÓN	46
3.2.4.- PALENCIA	50
3.2.5.- SALAMANCA	54
3.2.6.- SEGOVIA	58
3.2.7.- SORIA	62
3.2.8.- VALLADOLID	66
3.2.9.- ZAMORA	70
4.- CONTRIBUCIÓN DE LOS DISTINTOS MODOS DE TRANSPORTE PROVINCIA A PROVINCIA	74
5.- PROVINCIA DE ADUANA PARA LA IMPORTACIÓN-EXPORTACIÓN DE CASTILLA Y LEÓN	81
6.- FLUJO DE MERCANCÍAS DE CASTILLA Y LEÓN CON EL RESTO DE COMUNIDADES AUTÓNOMAS	83
7.- CONCLUSIONES Y ACTUACIONES POSTERIORES	88
7.1.- Conclusiones	89
7.2.- Actuaciones	90



INTRODUCCIÓN

Con este estudio se pretende tener los mapas más exactos posibles de los flujos de entrada y salida en la Comunidad de Castilla y León, para no sólo lograr la optimización y eficiencia de los flujos de la logística de la industria de automoción, sino la de todos los sectores; de tal manera que aprovechando las sinergias de los productos y/o servicios de los distintos sectores consigamos una reducción de los costes logísticos actuales.

A pesar de la crisis que están sufriendo en la actualidad las economías de las provincias, de las comunidades autónomas y de los estados, tenemos que conseguir la mejora de costes y la eficacia y la eficiencia de las operaciones, ya que esto forma parte del “manual de supervivencia” de las compañías a nivel mundial y, sobretodo porque no podemos quedarnos quietos sin proceder permanentemente a la mejora continua de todos los procesos externos e internos de cualquier compañía de cualquier sector y país.



1.- PARÁMETROS DEL ANÁLISIS DE LOS FLUJOS DE ENTRADA Y SALIDA EN CASTILLA Y LEÓN

Para el análisis de toda la información referente a los flujos de entrada y salida de mercancías en la Comunidad de Castilla y León, se han utilizado fundamentalmente como fuente el SISTEMA DE INFORMACIÓN ESTADÍSTICA de la Junta de Castilla y León, en su capítulo de COMERCIO EXTERIOR.

En el mismo se pueden obtener datos de importaciones y exportaciones de todo el mundo y por cualquier modo de transporte a todas a (importación) o de (exportación) cada una de las provincias de la Comunidad de Castilla y León. Pudiendo seleccionar zonas dentro de cada uno de los continentes y sobre 22 tipos o secciones de productos, con a su vez sub-clasificaciones de productos.

Los continentes considerados son:

- África
- Asia
- América
- Europa
- No clasificable o bien especificado
- Oceanía y Regiones Polares

Dentro de cada uno de ellos se consideran zonas de actividad económica, por ejemplo, para Europa se consideran dos: Unión Europea (27 países) y Otros países europeos y, así con el resto de los continentes.

Los modos de transporte que se tienen en cuenta, son los siguientes:

1. Marítimo
2. Ferrocarril
3. Carretera
4. Aéreo
5. Envío postal
6. Desconocido
7. Instalación fija de transporte
8. Navegación interna
9. Propulsión propia

Los datos obtenidos están con relación a tres tipos de valores:

- a. Número de operaciones realizadas
- b. Peso de la operación en toneladas
- c. Valor estadístico de la operación en miles de euros

Finalmente, la clasificación de productos viene dada por la siguiente tabla:

- 01 ANIMALES VIVOS Y PRODUCTOS DEL REINO ANIMAL
- 02 PRODUCTOS DEL REINO VEGETAL
- 03 GRASAS Y ACEITES
- 04 PRODUCTOS DE LAS INDUSTRIAS ALIMENTARIAS
- 05 PRODUCTOS MINERALES
- 06 PRODUCTOS DE LAS INDUSTRIAS QUIMICAS Y CONEXAS
- 07 MATERIAS PLASTICAS Y SUS MANUFACTURAS
- 08 PIELES, CUERO, PELETERIA Y SUS MANUFACTURAS
- 09 MADERA, CARBON VEGETAL, CORCHO...
- 10 PASTAS DE MADERA U OTRAS MATERIAS CELULOSA
- 11 MATERIAS TEXTILES Y SUS MANUFACTURAS
- 12 CALZADOS, SOMBRERERIA, PARAGUAS
- 13 MANUFACTURAS DE PIEDRA, YESO, CEMENTO
- 14 PERLAS, PIEDRAS PRECIOSAS, METALES PRECIOSOS..
- 15 METALES COMUNES Y SUS MANUFACTURAS
- 16 MAQUINAS Y APARATOS, MATERIAL ELECTRICO...
- 17 MATERIAL DE TRANSPORTE
- 18 INSTRUMENTOS Y APARATOS DE OPTICA
- 19 ARMAS Y MUNICIONES,SUS PARTES Y ACCESORIOS
- 20 MERCANCIAS Y PRODUCTOS DIVERSOS
- 21 OBJETOS DE ARTE...
- 22 SIN VALOR

A su vez, estos grupos están subdivididos en subgrupos que permiten una información más por-menorizada sobre los mismos, así por ejemplo para los grupos 07, 15 y 17 los subgrupos son los siguientes:

04 PLÁSTICO Y SUS MANUFACTURAS
CAUCHO Y SUS MANUFACTURAS

15 FUNDICIÓN, HIERRO Y ACERO
MANUFACTURAS DE FUNDICIÓN, DE HIERRO O DE ACERO
COBRE Y SUS MANUFACTURAS
NÍQUEL Y SUS MANUFACTURAS
ALUMINIO Y SUS MANUFACTURAS
PLOMO Y SUS MANUFACTURAS
CINCO Y SUS MANUFACTURAS
ESTAÑO Y SUS MANUFACTURAS
LOS DEMÁS METALES COMUNES; CERMETS; MANUFACTURAS
DE ESTAS MATERIAS
HERRAMIENTAS Y ÚTILES, ARTÍCULOS DE CUCHILLERÍA Y
CUBIERTOS DE MESA, DE METAL COMÚN, PARTES DE ESTOS
ARTÍCULOS, DE METAL
MANUFACTURAS DIVERSAS DE METAL COMÚN

17 VEHÍCULOS Y MATERIAL PARA VÍAS FÉRREAS O SIMILARES Y
SUS PARTES; APARATOS MECÁNICOS, INCLUSO
ELECTROMECAÑICOS, DE SEÑALI
VEHÍCULOS AUTOMÓVILES, TRACTORES, VELOCÍPEDOS Y
DEMÁS VEHÍCULOS TERRESTRES, SUS PARTES Y ACCESORIOS
AERONAVES, VEHÍCULOS ESPACIALES, Y SUS PARTES
BARCOS Y DEMÁS ARTEFACTOS FLOTANTES

Como puede observarse en la descripción de estos subgrupos, tenemos la mayor parte de los elementos que intervienen en la industria de la automoción o con industrias que podrían ser complementarias o suplementarias a la que es objeto del presente estudio.

De acuerdo con estos criterios, se han elaborado las tablas de la hoja de cálculo anexa (Importaciones y exportaciones de C y L), en la que se plantean los flujos de entrada y salida por provincia y modo de transporte para la parte del mundo considerada y con los grupos

Observatorio Industrial del Sector Automoción de Castilla y León 2008-2009

económicos definidos o bien para los subgrupos de los tres grupos definidos en la tabla anterior: Se han elaborado para: todo el mundo, Unión Europea, otros países europeos y resto del mundo sin Europa, para todos los grupos y los subgrupos considerados y de enero a noviembre de 2008. También se posee en dicha hoja de cálculo los datos para el resto de continentes (África, Asia, América, no clasificable o no determinado y Oceanía y Regiones Polares) en el mismo período, e información para los años 2007 y 2006 del total del mundo y Unión Europea.

2.- TABLAS DE DATOS DE ENTRADAS Y SALIDAS

De acuerdo con los criterios señalados se han extraído distintas combinaciones de elementos, pero siempre referidos al conjunto de las importaciones y exportaciones llevadas a cabo durante los distintos períodos considerados en Castilla y León.

En primer lugar si realizamos la comparación entre los datos de 2006, 2007 y 2008 (de este último sólo se dispone de información hasta noviembre), se tienen las tablas que se indican a continuación. Para tener una comparación adecuada, aparte de comparar la evolución entre 2006 y 2007, para tener la evolución con relación al 2008, se toman esos mismos meses de enero a noviembre. Como resultado tenemos las tablas que se adjuntan a continuación:

AÑO	OPERACIÓN	AÑO COMPLETO		
		Nº operaciones	Peso en t	Valor estadístico
2.006	Importaciones	225.300	3.905.270	9.003.478
	Exportaciones	138.472	2.809.530	9.091.694
2.007	Importaciones	248.515	4.347.650	9.709.600
	Exportaciones	150.130	2.967.201	9.768.961
2.008	Importaciones			
	Exportaciones			
% 2.007 / 2.006	Importaciones	10,3%	11,3%	7,8%
	Exportaciones	8,4%	5,6%	7,4%
% 2.008 / 2.007	Importaciones			
	Exportaciones			

AÑO	OPERACIÓN	DE ENERO A NOVIEMBRE		
		Nº operaciones	Peso en t	Valor estadístico
2.006	Importaciones	205.793	3.638.120	8.333.760
	Exportaciones	127.683	2.597.201	8.368.657
2.007	Importaciones	228.155	4.031.350	8.943.937
	Exportaciones	138.714	2.755.863	9.087.987
2.008	Importaciones	232.708	4.553.484	8.302.148
	Exportaciones	147.168	4.208.821	9.018.491
% 2.007 / 2.006	Importaciones	10,9%	10,8%	7,3%
	Exportaciones	8,6%	6,1%	8,6%
%2008/2007	Importaciones	2,0%	13,0%	-7,2%
	Exportaciones	6,1%	52,7%	-0,8%

En las mismas podemos ver que existe un incremento de período a período en el número de operaciones y en el peso en toneladas de las mismas, pero que sin embargo el incremento que tuvo lugar en el valor estadístico del 2007 al 2006, se ha transformado en un decremento en el mismo período

**Observatorio Industrial del Sector Automoción de Castilla y León
2008-2009**

del 2008 con relación al 2006, no tanto en las exportaciones como en las importaciones. Por otra parte, excepto en el 2008 dónde hay una mayor diferencia, los valores estadísticos son prácticamente los mismos para importaciones y exportaciones, es decir, que la balanza comercial ha estado equilibrada y, en el 2008 es beneficiosa para la exportación. Si queremos tener un punto de comparación mejor entre los distintos valores y extraer alguna conclusión, observemos la tabla que se indica a continuación.

AÑO	OPERACIÓN	Valor/operación	Peso/operación
2.006	Importaciones	40,50	17,68
	Exportaciones	65,54	20,34
2.007	Importaciones	39,20	17,67
	Exportaciones	65,52	19,87
2.008	Importaciones	35,68	19,57
	Exportaciones	61,28	28,60

En la misma puede observarse que el valor medio de la operación prácticamente se mantiene constante en el tiempo, con una tendencia a la baja en el año 2008; la misma conclusión podemos extraer del ratio del peso por operación en el que observamos la misma tendencia pero en sentido inverso, con un incremento de este ratio tanto en importaciones como exportaciones en el año 2008, en torno al 12 % en importaciones y casi del 50 % en exportaciones. La conclusión en este caso es clara, se importa y se exporta una mayor cantidad de producto pero de menor valor:

Si ahora consideramos sólo Europa, y lo dividimos en las dos zonas geográficas que se consideran en el Sistema de Información Estadística: Unión Europea de 27 países y Otros países europeos, tenemos la tabla que sigue. En la misma podemos observar que las operaciones con los países de la Unión Europea suponen el 64 y el 68 % del total de las que realiza la Comunidad Autónoma en importaciones y en exportaciones respectivamente, y que con relación al peso y al valor estadístico, están en valores cercanos al 85 %, es decir, que son los grandes puntos de intercambio comercial para la economía de la Comunidad. Si consideramos sólo las exportaciones y tenemos en cuenta la totalidad de Europa, obtenemos que se realizar el 80 % de las operaciones y el 90 % del peso y del valor estadístico gestionado. Es decir, que para el resto del mundo sólo nos quedan el 20 % de las operaciones y el 10 % del peso y del valor estadístico.

ZONA	OPERACIÓN	DE ENERO A NOVIEMBRE		
		Nº operaciones	Peso en t	Valor estadístico
U.E. (27 países)	Importaciones	148.897	3.773.463	7.203.419
	Exportaciones	100.116	3.688.029	7.636.914
OTROS PAÍSES EUROPEOS	Importaciones	7.100	51.885	82.965
	Exportaciones	16.584	114.708	490.047
% U.E./MUNDO	Importaciones	64,0%	82,9%	86,8%
	Exportaciones	68,0%	87,6%	84,7%
% RESTO EUR/MUNDO	Importaciones	3,1%	1,1%	1,0%
	Exportaciones	11,3%	2,7%	5,4%

2.1.- Comparación de los distintos modos de transporte

Si tenemos en cuenta los distintos modos de transporte que hemos señalado en el punto 1, obtenemos los siguientes resultados

MODO DE TRANSPORTE	VALORES	IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN
MARÍTIMO	Nº DE OPERACIONES	17.384	24.865
	PESO (toneladas)	962.261	686.738
	VALOR ESTADÍSTICO (miles de euros)	1.210.983	838.743
FERROCARRIL	Nº DE OPERACIONES	1.087	974
	PESO (toneladas)	208.976	268.699
	VALOR ESTADÍSTICO (miles de euros)	118.270	2.178.810
CARRETERA	Nº DE OPERACIONES	197.034	111.679
	PESO (toneladas)	3.362.399	3.216.029
	VALOR ESTADÍSTICO (miles de euros)	6.790.631	5.835.687
AIRE	Nº DE OPERACIONES	15.010	6.888
	PESO (toneladas)	1.979	2.759
	VALOR ESTADÍSTICO (miles de euros)	139.728	121.254
ENVÍO POSTAL	Nº DE OPERACIONES	643	144
	PESO (toneladas)	524	108
	VALOR ESTADÍSTICO (miles de euros)	1.981	193
DESCONOCIDO	Nº DE OPERACIONES	1.323	542
	PESO (toneladas)	13.218	33.924
	VALOR ESTADÍSTICO (miles de euros)	23.886	9.913
INS. FIJA. TPTE.	Nº DE OPERACIONES	125	2.019
	PESO (toneladas)	2.700	340
	VALOR ESTADÍSTICO (miles de euros)	7.772	30.170
NAVEGACIÓN INTERIOR	Nº DE OPERACIONES	10	3
	PESO (toneladas)	27	39
	VALOR ESTADÍSTICO (miles de euros)	234	118
PROPULSIÓN PROPIA	Nº DE OPERACIONES	92	54
	PESO (toneladas)	1.395	181
	VALOR ESTADÍSTICO (miles de euros)	8.663	3.602
TOTALES	Nº DE OPERACIONES	232.708	147.168
	PESO (toneladas)	4.553.482	4.208.821
	VALOR ESTADÍSTICO (miles de euros)	8.302.148	9.018.491

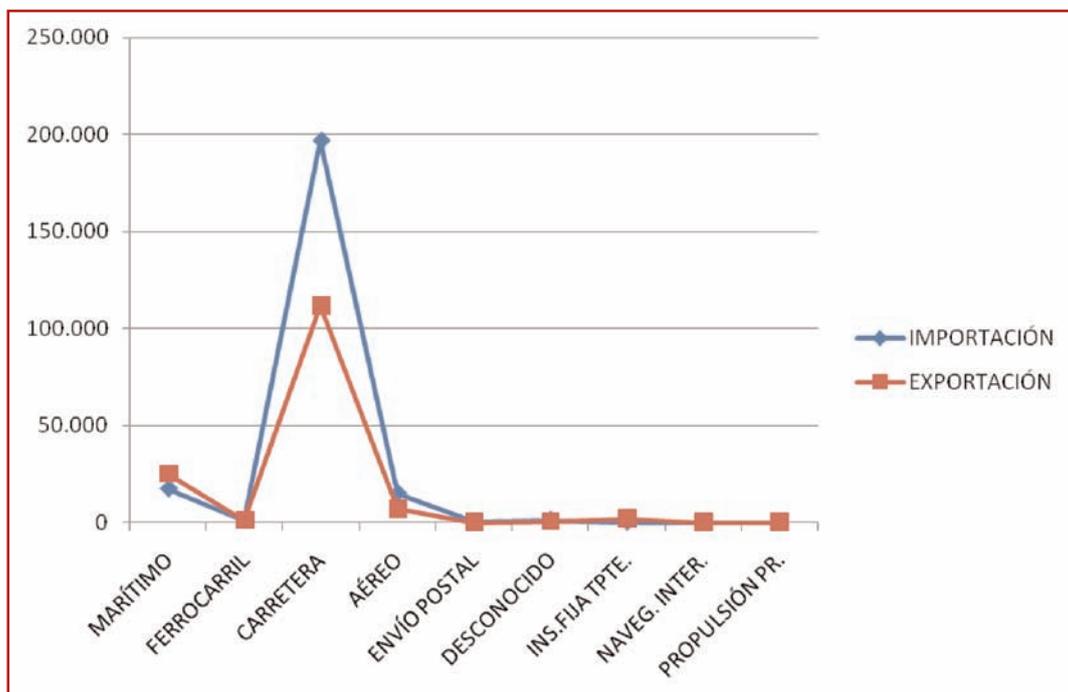
**Observatorio Industrial del Sector Automoción de Castilla y León
2008-2009**

Para poder hacer un análisis adecuado y ver el peso específico que tiene cada uno de los modos de transporte, lo llevamos a términos relativos, obteniendo los siguientes resultados:

MODO DE TRANSPORTE	VALORES	% TOTAL IMP.	% TOTAL EXP.
MARÍTIMO	Nº DE OPERACIONES	7,47%	16,90%
	PESO (toneladas)	21,13%	16,32%
	VALOR ESTADÍSTICO (miles de euros)	14,59%	9,30%
FERROCARRIL	Nº DE OPERACIONES	0,47%	0,66%
	PESO (toneladas)	4,59%	6,38%
	VALOR ESTADÍSTICO (miles de euros)	1,42%	24,16%
CARRETERA	Nº DE OPERACIONES	84,67%	75,89%
	PESO (toneladas)	73,84%	76,41%
	VALOR ESTADÍSTICO (miles de euros)	81,79%	64,71%
AIRE	Nº DE OPERACIONES	6,45%	4,68%
	PESO (toneladas)	0,04%	0,07%
	VALOR ESTADÍSTICO (miles de euros)	1,68%	1,34%
ENVÍO POSTAL	Nº DE OPERACIONES	0,28%	0,10%
	PESO (toneladas)	0,01%	0,00%
	VALOR ESTADÍSTICO (miles de euros)	0,02%	0,00%
DESCONOCIDO	Nº DE OPERACIONES	0,57%	0,37%
	PESO (toneladas)	0,29%	0,81%
	VALOR ESTADÍSTICO (miles de euros)	0,29%	0,11%
INS. FIJA. TPTE.	Nº DE OPERACIONES	0,05%	1,37%
	PESO (toneladas)	0,06%	0,01%
	VALOR ESTADÍSTICO (miles de euros)	0,09%	0,33%
NAVEGACIÓN INTERIOR	Nº DE OPERACIONES	0,00%	0,00%
	PESO (toneladas)	0,00%	0,00%
	VALOR ESTADÍSTICO (miles de euros)	0,00%	0,00%
PROPULSIÓN PROPIA	Nº DE OPERACIONES	0,04%	0,04%
	PESO (toneladas)	0,03%	0,00%
	VALOR ESTADÍSTICO (miles de euros)	0,10%	0,04%
TOTALES	Nº DE OPERACIONES	100,00%	100,00%
	PESO (toneladas)	100,00%	100,00%
	VALOR ESTADÍSTICO (miles de euros)	100,00%	100,00%

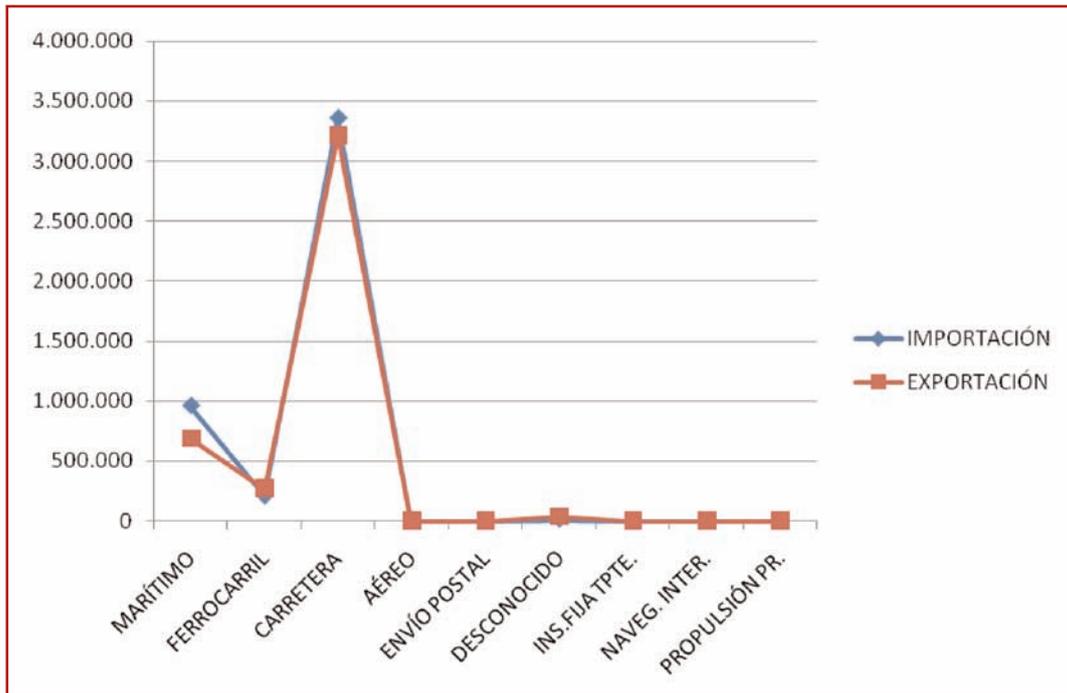
En el que vemos que más de las tres cuartas partes de las operaciones y de las toneladas movidas, tanto en importación como en exportación se realizan por carretera, y que en cuanto al valor estadístico, casi el 82 % corresponde a este modo para las importaciones y el 65 % para las exportaciones. En cuanto al modo ferrocarril, tiene muy poca contribución en cuanto al número de operaciones, pero sin embargo posee una cuota del 24 % en las exportaciones, lo que apunta a la utilización de este modo para la exportación de vehículos, sin embargo, tiene una muy baja contribución en las importaciones. El modo marítimo contribuye como es lógico, con una amplia cuota de toneladas movidas en importaciones y exportaciones. El resto de los modos presenta unas aportaciones exiguas y muy poco significativas.

Si estos datos obtenidos los llevamos a gráficos, obtenemos los siguientes en función del factor de medida que utilizemos.

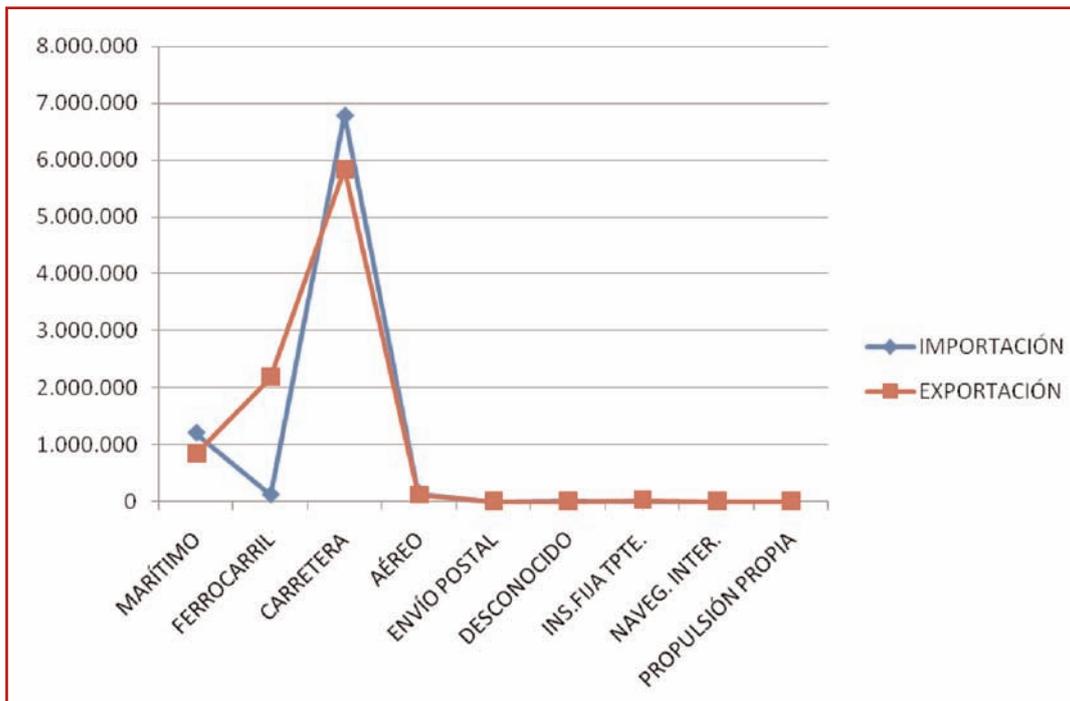


Número de operaciones por modo de transporte

Observatorio Industrial del Sector Automoción de Castilla y León
2008-2009



Peso en toneladas por Modo de Transporte



Valor Estadístico en miles de euros por Modo de Transporte

En los que como es lógico se ve la preponderancia y el dominio de los modos marítimo, ferrocarril y sobretodo, carretera sobre el resto de los modos de transporte. Es importante resaltar el valor económico que tienen las transacciones realizadas con el modo ferrocarril, a pesar de que el número de operaciones y de toneladas movidas es prácticamente el mismo en importaciones y exportaciones.

2.2.- Contribución de las distintas categorías o tipos de productos

Si ahora consideramos la clasificación que hemos establecido previamente de los distintos tipos de productos, tenemos las siguientes tablas absoluta y relativa, con los tres parámetros que utilizamos de número de operaciones, peso y valor estadístico

SECCIÓN	TIPO DE OPERACIÓN	Nº DE OPERACIONES	PESO (toneladas)	VALOR ESTADÍSTICO (miles de euros)
01 - ANIMALES VIVOS Y PRODUCTOS DE REINO ANIMAL	Importación	8.037	178.816	302.717
	Exportación	15.461	201.620	318.655
02 - PRODUCTOS DEL REINO VEGETAL	Importación	7.178	527.218	227.519
	Exportación	7.371	364.299	159.893
03 - GRASAS Y ACÉITES	Importación	646	34.322	30.113
	Exportación	286	15.778	10.218
04 - PRODUCTOS DE LAS INDUSTRIAS ALIMENTARIAS	Importación	7.172	205.797	238.908
	Exportación	30.519	406.579	547.954
05 - PRODUCTOS MINERALES	Importación	1.718	252.973	55.683
	Exportación	2.840	512.137	70.368
06 - PRODUCTOS DE LAS INDUSTRIAS QUÍMICAS Y CONEXAS	Importación	12.186	340.654	966.777
	Exportación	19.603	592.707	1.045.138
07 - MATERIAS PLÁSTICAS Y SUS MANUFACTURAS	Importación	19.425	345.382	692.127
	Exportación	9.848	201.320	579.707
08 - PIELS, CUERO, PELETERÍA Y SUS MANUFACTURAS	Importación	4.481	2.035	14.472
	Exportación	1.198	6.776	23.009
09 - MADERA, CARBÓN VEGETAL, CORCHO...	Importación	4.526	427.856	82.689
	Exportación	1.637	193.660	67.664
10 - PASTAS DE MADERA U OTRAS MATERIAS CELULOSA	Importación	6.151	223.004	190.794
	Exportación	3.718	187.324	184.253
11 - MATERIAS TEXTILES Y SUS MANUFACTURAS	Importación	49.671	162.589	152.341
	Exportación	7.835	8.356	53.600
12 - CALZADOS, SOMBRERERÍA, PARAGUAS...	Importación	8.901	1.420	15.131
	Exportación	936	102	1.182
13 - MANUFACTURAS DE PIEDRA, YESO Y CEMENTO...	Importación	7.579	168.421	112.280
	Exportación	3.290	280.871	182.429

Observatorio Industrial del Sector Automoción de Castilla y León
2008-2009

14 - PERLAS, PIEDRAS PRECIOSAS, METALES PRECIOSOS...	Importación	1.194	120	6.650
	Exportación	261	24	1.048
15 - METALES COMUNES Y SUS MANUFACTURAS	Importación	22.128	991.494	697.021
	Exportación	11.264	281.166	606.115
16 - MÁQUINAS Y APARATOS, MATERIAL ELÉCTRICO	Importación	38.451	248.072	1.605.798
	Exportación	10.983	260.203	1.743.817
17 - MATERIAL DE TRANSPORTE	Importación	10.135	310.339	2.413.244
	Exportación	10.976	500.051	3.189.634
18 - INSTRUMENTOS Y APARATOS DE ÓPTICA	Importación	6.292	92.328	36.793
	Exportación	693	325	7.223
19 - ARMAS Y MUNICIONES, SUS PARTES Y ACCESORIOS	Importación	238	969	6.218
	Exportación	129	2.285	15.238
20 - MERCANCIAS Y PRODUCTOS DIVERSOS	Importación	15.755	26.669	142.937
	Exportación	5.418	124.943	70.370
21 - OBJETOS DE ARTE	Importación	218	244	3.102
	Exportación	39	6	261
22 - SIN VALOR	Importación	626	12.750	38.833
	Exportación	2.863	68.277	140.716
TOTAL	Importación	232.708	4.553.484	8.302.148
	Exportación	147.168	4.208.821	9.018.491

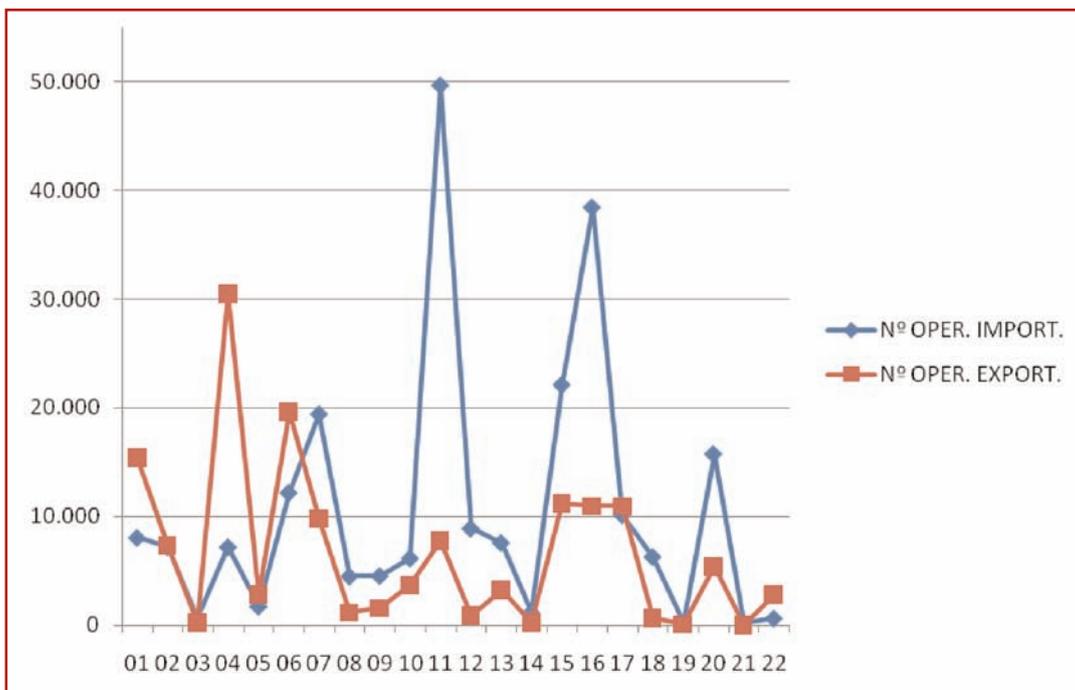
SECCIÓN	TIPO DE OPERACIÓN	Nº DE OPERACIONES	PESO (toneladas)	VALOR ESTADÍSTICO (miles de euros)
01 - ANIMALES VIVOS Y PRODUCTOS DE REINO ANIMAL	Importación	3,45%	3,93%	3,65%
	Exportación	10,51%	4,79%	3,53%
02 - PRODUCTOS DEL REINO VEGETAL	Importación	3,08%	11,58%	2,74%
	Exportación	5,01%	8,66%	1,77%
03 - GRASAS Y ACÉITES	Importación	0,28%	0,75%	0,36%
	Exportación	0,19%	0,37%	0,11%
04 - PRODUCTOS DE LAS INDUSTRIAS ALIMENTARIAS	Importación	3,08%	4,52%	2,88%
	Exportación	20,74%	9,66%	6,08%
05 - PRODUCTOS MINERALES	Importación	0,74%	5,56%	0,67%
	Exportación	1,93%	12,17%	0,78%

Observatorio Industrial del Sector Automoción de Castilla y León
2008-2009

06 - PRODUCTOS DE LAS INDUSTRIAS QUÍMICAS Y CONEXAS	Importación	5,24%	7,48%	11,64%
	Exportación	13,32%	14,08%	11,59%
07 - MATERIAS PLÁSTICAS Y SUS MANUFACTURAS	Importación	8,35%	7,59%	8,34%
	Exportación	6,69%	4,78%	6,43%
08 - PIELES, CUERO, PELETERÍA Y SUS MANUFACTURAS	Importación	1,93%	0,04%	0,17%
	Exportación	0,81%	0,16%	0,26%
09 - MADERA, CARBÓN VEGETAL, CORCHO...	Importación	1,94%	9,40%	1,00%
	Exportación	1,11%	4,60%	0,75%
10 - PASTAS DE MADERA U OTRAS MATERIAS CELULOSA	Importación	2,64%	4,90%	2,30%
	Exportación	2,53%	4,45%	2,04%
11 - MATERIAS TEXTILES Y SUS MANUFACTURAS	Importación	21,34%	3,57%	1,83%
	Exportación	5,32%	0,20%	0,59%
12 - CALZADOS, SOMBRERERÍA, PARAGUAS...	Importación	3,82%	0,03%	0,18%
	Exportación	0,64%	0,00%	0,01%
13 - MANUFACTURAS DE PIEDRA, YESO Y CEMENTO...	Importación	3,26%	3,70%	1,35%
	Exportación	2,24%	6,67%	2,02%
14 - PERLAS, PIEDRAS PRECIOSAS, METALES PRECIOSOS...	Importación	0,51%	0,00%	0,08%
	Exportación	0,18%	0,00%	0,01%
15 - METALES COMUNES Y SUS MANUFACTURAS	Importación	9,51%	21,77%	11,65%
	Exportación	7,65%	6,68%	6,72%
16 - MÁQUINAS Y APARATOS, MATERIAL ELÉCTRICO	Importación	16,52%	5,45%	19,34%
	Exportación	7,46%	6,18%	19,34%
17 - MATERIAL DE TRANSPORTE	Importación	4,36%	6,82%	29,07%
	Exportación	7,46%	11,88%	35,37%
18 - INSTRUMENTOS Y APARATOS DE ÓPTICA	Importación	2,70%	2,03%	0,44%
	Exportación	0,47%	0,01%	0,08%
19 - ARMAS Y MUNICIONES, SUS PARTES Y ACCESORIOS	Importación	0,10%	0,02%	0,07%
	Exportación	0,09%	0,05%	0,17%
20 - MERCANCIAS Y PRODUCTOS DIVERSOS	Importación	6,77%	0,59%	1,72%
	Exportación	3,68%	2,97%	0,78%
21 - OBJETOS DE ARTE	Importación	0,09%	0,01%	0,04%
	Exportación	0,03%	0,00%	0,00%
22 - SIN VALOR	Importación	0,27%	0,28%	0,47%
	Exportación	1,95%	1,62%	1,56%
TOTAL	Importación	100,00%	100,00%	100,00%
	Exportación	100,00%	100,00%	100,00%

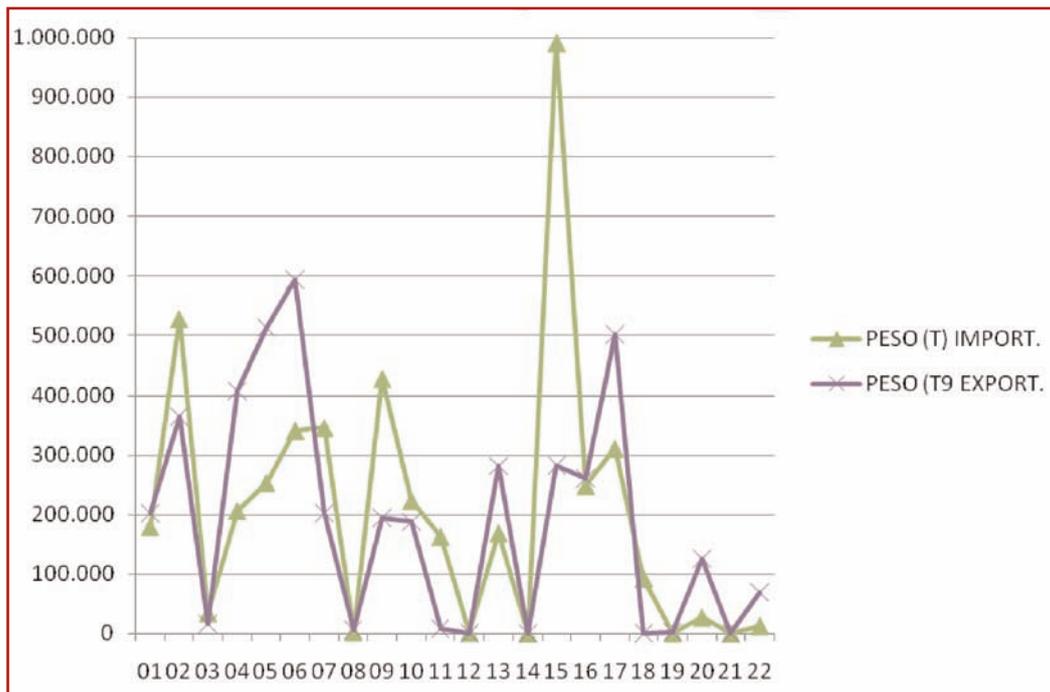
Dónde vemos que el epígrafe 17 (Material de Transporte) contribuye con más de la tercera parte a las exportaciones y con un 30 % a las importaciones, seguidos de los epígrafes 16 (Máquinas y aparatos, material eléctrico,...), 06 (Productos de las industrias químicas y conexas), 15 (Metales comunes y sus manufacturas) y 07 (Materiales plásticos y su manufactura).

Si establecemos los gráficos para todas las secciones en función de los movimientos de importación y de exportación para cada uno de los tres tipos de valores, obtenemos los siguientes. En los mismos pueden observarse con mayor nitidez los comentarios a los que se ha hecho referencia con anterioridad. El mayor número de operaciones es para la sección 11 (Materiales textiles y sus manufacturas) para las importaciones y para la sección 04 (Productos de las industrias alimentarias). Para las toneladas movidas, dentro de las importaciones es la sección 15 (Metales comunes y sus manufacturas) y en las exportaciones es la sección 06 (Productos de las industrias químicas y conexas). Finalmente, relativo al valor estadístico en miles de euros, tanto para las importaciones como para las exportaciones es la sección 17 (Material de transporte).

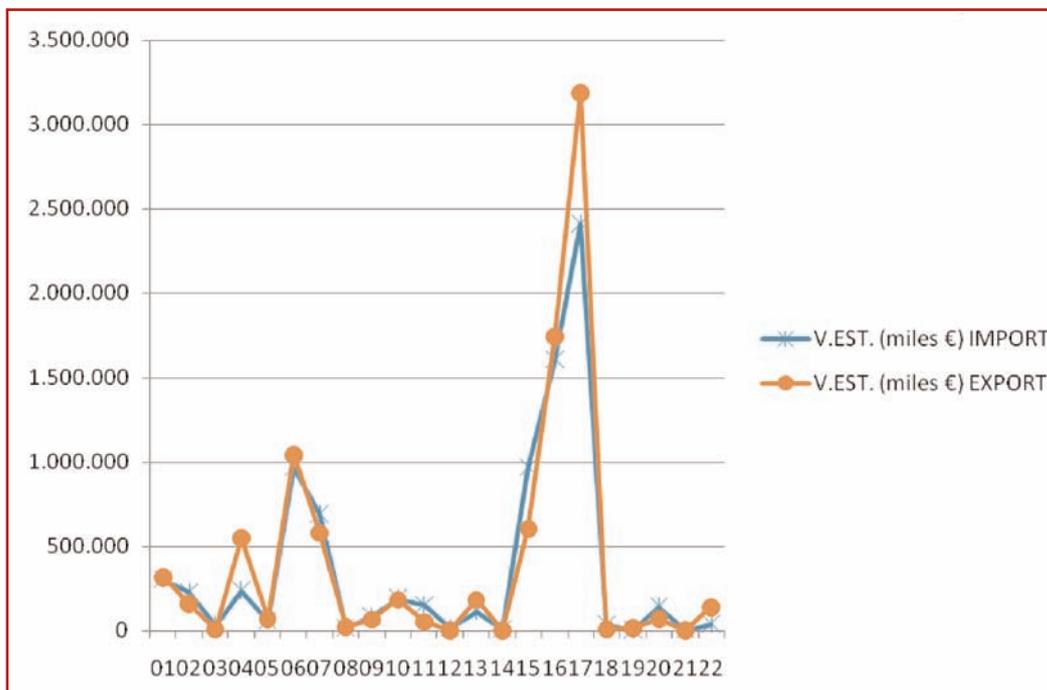


Número de operaciones de importación-exportación por sección

Observatorio Industrial del Sector Automoción de Castilla y León
2008-2009



Peso en toneladas de importación-exportación por sección



Valor estadístico en miles de euros de importación-exportación por sección

Estos gráficos nos permiten visualizar de un simple vistazo la situación de los flujos de entrada y de salida de la Comunidad de Castilla y León, marcándonos los productos fuertes y los productos débiles en la misma y, que debería permitir tomar acciones impulsoras en los que se consideran deficitarios, siempre y cuando esto sea posible y recomendable.

3.- DISTRIBUCIÓN DE LOS FLUJOS DE ENTRADA Y SALIDA POR PROVINCIAS DE LA COMUNIDAD DE CASTILLA Y LEÓN

Veamos la contribución de cada una de las provincias en cuanto a los flujos de entrada y de salida, y de la misma forma en la que hemos realizado los análisis anteriores, con los números absolutos de número de operaciones, peso en toneladas y valor estadístico en miles de euros y de la participación por provincia sobre el total de los flujos de entrada y salida de la comunidad. Esta tabla está realizada para todos los modos de transporte, para cualquier origen (importaciones) o destino (exportaciones) y para el período comprendido entre enero y noviembre de 2009.

PROVINCIA	VALORES	IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN
ÁVILA	Nº de operaciones	4.904	2.778
	Peso (toneladas)	82.232	85.251
	Valor estadístico (miles de euros)	98.964	183.954
BURGOS	Nº de operaciones	64.240	46.923
	Peso (toneladas)	1.601.691	1.305.617
	Valor estadístico (miles de euros)	2.076.950	2.147.515
LEÓN	Nº de operaciones	28.045	15.935
	Peso (toneladas)	426.198	685.571
	Valor estadístico (miles de euros)	402.620	648.034
PALENCIA	Nº de operaciones	14.376	11.601
	Peso (toneladas)	231.311	339.794
	Valor estadístico (miles de euros)	227.598	1.591.591
SALAMANCA	Nº de operaciones	29.931	17.856
	Peso (toneladas)	229.450	432.492
	Valor estadístico (miles de euros)	608.724	569.445
SEGOVIA	Nº de operaciones	12.135	5.685
	Peso (toneladas)	205.405	170.966
	Valor estadístico (miles de euros)	215.190	213.750
SORIA	Nº de operaciones	9.954	5.027
	Peso (toneladas)	238.280	94.290
	Valor estadístico (miles de euros)	200.257	302.169
VALLADOLID	Nº de operaciones	60.111	35.942
	Peso (toneladas)	1.411.003	805.888
	Valor estadístico (miles de euros)	4.321.850	3.248.920
ZAMORA	Nº de operaciones	9.012	5.421
	Peso (toneladas)	127.909	288.949
	Valor estadístico (miles de euros)	149.996	113.113
TOTALES	Nº de operaciones	232.708	147.168
	Peso (toneladas)	4.553.484	4.208.821
	Valor estadístico (miles de euros)	8.302.148	9.018.491

Observatorio Industrial del Sector Automoción de Castilla y León
2008-2009

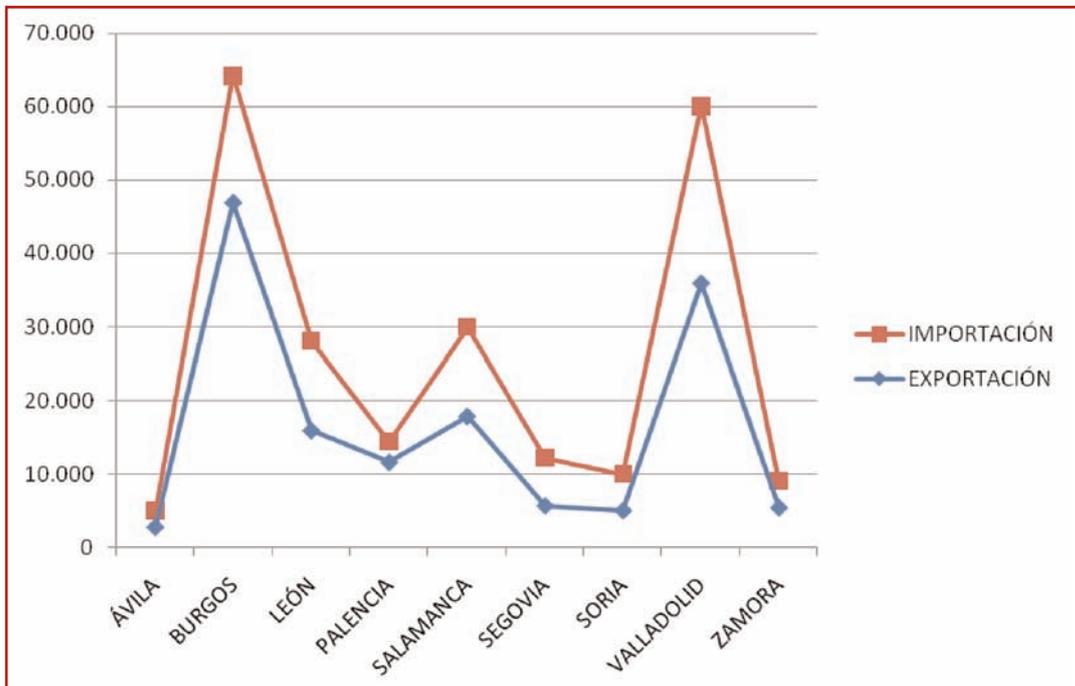
PROVINCIA	VALORES	% IMPORTACIÓN	%EXPORTACIÓN
ÁVILA	Nº de operaciones	2,1%	1,9%
	Peso (toneladas)	1,8%	2,0%
	Valor estadístico (miles de euros)	1,2%	2,0%
BURGOS	Nº de operaciones	27,6%	31,9%
	Peso (toneladas)	35,2%	31,0%
	Valor estadístico (miles de euros)	25,0%	23,8%
LEÓN	Nº de operaciones	12,1%	10,8%
	Peso (toneladas)	9,4%	16,3%
	Valor estadístico (miles de euros)	4,8%	7,2%
PALENCIA	Nº de operaciones	6,2%	7,9%
	Peso (toneladas)	5,1%	8,1%
	Valor estadístico (miles de euros)	2,7%	17,6%
SALAMANCA	Nº de operaciones	12,9%	12,1%
	Peso (toneladas)	5,0%	10,3%
	Valor estadístico (miles de euros)	7,3%	6,3%
SEGOVIA	Nº de operaciones	5,2%	3,9%
	Peso (toneladas)	4,5%	4,1%
	Valor estadístico (miles de euros)	2,6%	2,4%
SORIA	Nº de operaciones	4,3%	3,4%
	Peso (toneladas)	5,2%	2,2%
	Valor estadístico (miles de euros)	2,4%	3,4%
VALLADOLID	Nº de operaciones	25,8%	24,4%
	Peso (toneladas)	31,0%	19,1%
	Valor estadístico (miles de euros)	52,1%	36,0%
ZAMORA	Nº de operaciones	3,9%	3,7%
	Peso (toneladas)	2,8%	6,9%
	Valor estadístico (miles de euros)	1,8%	1,3%
TOTALES	Nº de operaciones	100,0%	100,0%
	Peso (toneladas)	100,0%	100,0%
	Valor estadístico (miles de euros)	100,0%	100,0%

Esta última tabla nos permite ver el desequilibrio que existe entre las distintas provincias de la Comunidad Autónoma, en la que por ejemplo se ve que Valladolid es una provincia “sumidero” desde el punto de vista de que las entradas superan a las salidas y que considerando los distintos sectores se observan los que son más o menos predominantes en cada una de las provincias.

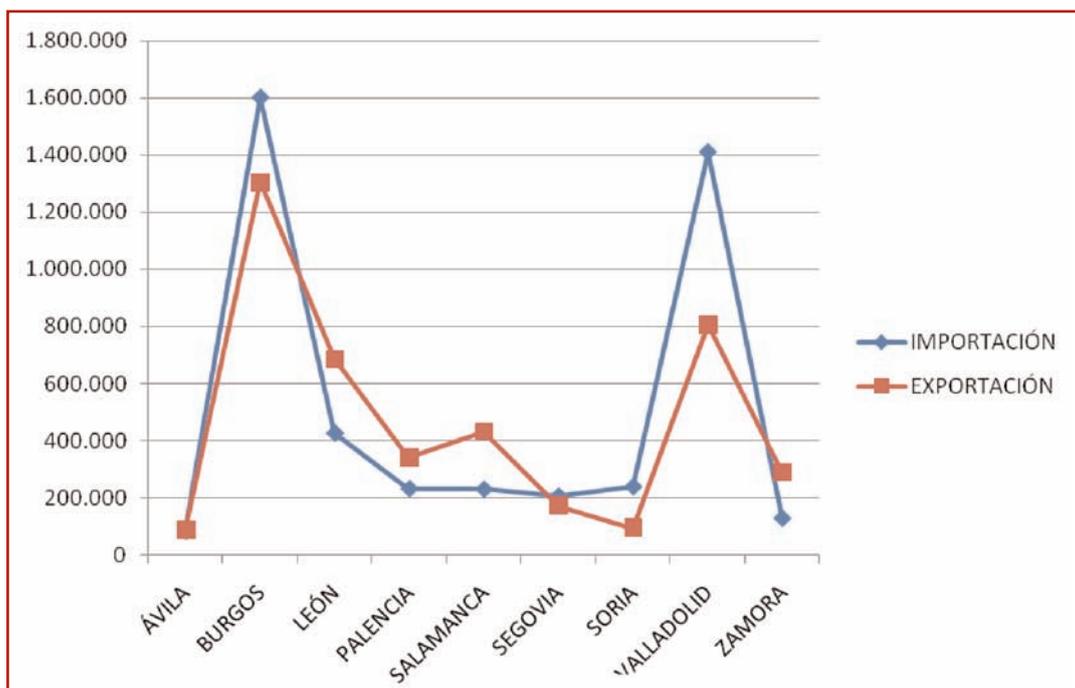
Con esta última tabla, se tiene el mapa de los flujos de entrada y salida en cada una de las provincias de la Comunidad de Castilla y León.

**Observatorio Industrial del Sector Automoción de Castilla y León
2008-2009**

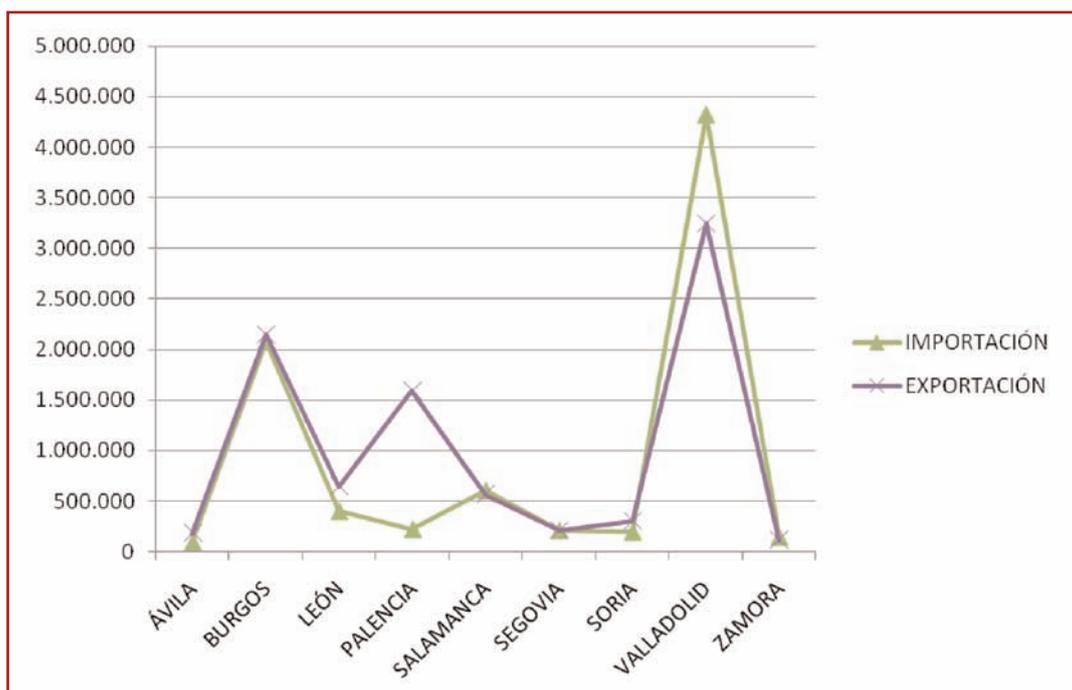
Para tener una visión más clara de la influencia e importancia de cada provincia en la Comunidad, podemos representar con gráficos cada uno de los tres factores de medida que utilizamos en el análisis, así tendremos por provincia, los valores de exportaciones e importaciones según el número de operaciones, el peso en toneladas y el valor estadístico en miles de euros de dichas operaciones de comercio internacional.



Número de operaciones por provincia



Peso en toneladas por provincia



Valor estadístico en miles de euros

En general, vemos que en cuanto al número de operaciones, las de importación son más numerosas que las de exportación para todas las provincias; que en cuanto a las toneladas movidas se reparten, ya que hay provincias que mueven más peso en importación que en exportación y otras al revés y, que en cuanto al valor estadístico en miles de euros, excepto para Valladolid, el valor de las exportaciones supera al de las importaciones.

3.1.-Orígenes y destinos por provincia de los flujos de entrada (importaciones) y de salida (exportaciones), por continente.

Si analizamos la totalidad de los flujos de entrada y salida tal y como está en la hoja de cálculo "Importaciones y Exportaciones 2008", tenemos los datos que se establecen en la tabla que se indica a continuación, en la cual tenemos los totales por provincia, con los continentes con los cuales se ha mantenido tráfico durante los meses de enero a noviembre de 2008.

Observatorio Industrial del Sector Automoción de Castilla y León
2008-2009

														ÁVILA													
EUROPA				AFRICA				AMÉRICA				ASIA				OCEANÍA Y REG. POLARIS				TOTAL							
No OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	No OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	No OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	No OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	No OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	No OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	No OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)							
I	3.116	70.363	62.181	258	2.532	5.780	363	602	1.097	1.166	3.735	6.541	1	5.000	23.365	4.904	82.232	98.964									
E	2.266	78.381	169.686	337	4.544	5.046	87	697	4.457	86	1.694	4.663	2	14	101	2.778	85.291	183.994									
BURGOS																											
EUROPA				AFRICA				AMÉRICA				ASIA				OCEANÍA Y REG. POLARIS				TOTAL							
No OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	No OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	No OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	No OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	No OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	No OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	No OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)							
I	44.599	1.419.740	1.796.833	1.749	11.658	22.313	4.654	92.617	126.796	13.175	77.692	130.475	63	22	532	0	0	64.240	1.601.691	2.076.950							
E	32.603	1.041.246	1.746.695	3.959	36.548	60.822	5.413	166.412	138.794	4.479	58.525	155.398	442	2.845	45.839	27	39	46.923	1.395.617	2.147.515							
LEÓN																											
EUROPA				AFRICA				AMÉRICA				ASIA				OCEANÍA Y REG. POLARIS				TOTAL							
No OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	No OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	No OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	No OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	No OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	No OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	No OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)							
I	15.868	244.686	267.981	876	7.973	6.209	2.175	86.089	70.986	9.107	87.416	57.393	19	32	51	28.045	426.198	402.620									
E	13.156	651.339	555.403	360	9.069	9.403	1.372	5.503	38.687	1.008	19.585	43.915	39	103	626	15.935	685.571	648.094									
PALENCIA																											
EUROPA				AFRICA				AMÉRICA				ASIA				OCEANÍA Y REG. POLARIS				TOTAL							
No OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	No OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	No OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	No OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	No OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	No OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	No OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)							
I	9.319	214.759	179.760	206	1.345	8.080	912	6.752	17.860	3.931	8.453	21.847	8		52	14.376	231.311	227.598									
E	9.566	317.557	1.528.990	756	9.782	27.083	948	9.337	28.408	291	2.883	6.209	31	234	902	11.601	339.794	1.591.591									
SALAMANCA																											
EUROPA				AFRICA				AMÉRICA				ASIA				OCEANÍA Y REG. POLARIS				TOTAL							
No OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	No OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	No OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	No OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	No OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	No OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	No OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)							
I	17.228	187.955	554.728	1.015	23.564	8.296	1.951	6.587	18.503	9.695	11.342	27.176	42		21	0	0	29.931	229.450	608.724							
E	16.620	425.818	551.751	150	1.870	2.272	479	1.547	8.505	545	3.159	6.610	30	6	215	32	89	17.856	492.492	569.445							

SEGOVIA																				
EUROPA			ÁFRICA			AMÉRICA			ASIA			OCEANÍA Y REG. POLARES			NO CLASIFICABLE			TOTAL		
Nº OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	Nº OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	Nº OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	Nº OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	Nº OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	Nº OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	PESO (T)	V.EST. (miles €)	
I	6.925	114.445	58	3.576	2.079	713	6.940	6.958	4.436	80.375	50.305	3	67	39	0	0	0	12.135	205.405	215.190
E	4.660	159.786	296	5.586	12.154	414	2.183	7.086	297	3.398	4.850	14	10	126	4	1	40	5.685	170.966	213.750
SORIA																				
EUROPA			ÁFRICA			AMÉRICA			ASIA			OCEANÍA Y REG. POLARES			NO CLASIFICABLE			TOTAL		
Nº OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	Nº OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	Nº OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	Nº OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	Nº OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	Nº OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	PESO (T)	V.EST. (miles €)	
I	7.120	223.429	38	812	847	271	1.355	1.656	2.519	12.636	22.082	6	46	36	9.954	238.280	200.257			
E	4.013	89.998	221	2.179	4.423	401	546	3.282	341	1.472	10.422	51	93	728	5.027	94.290	302.169			
VALLADOLID																				
EUROPA			ÁFRICA			AMÉRICA			ASIA			OCEANÍA Y REG. POLARES			NO CLASIFICABLE			TOTAL		
Nº OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	Nº OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	Nº OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	Nº OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	Nº OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	Nº OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	PESO (T)	V.EST. (miles €)	
I	46.624	1.229.901	2.223	12.171	222.334	2.628	22.321	38.303	8.568	146.250	78.302	68	359	546	0	0	0	60.111	1.411.003	4.321.850
E	29.191	761.625	1.362	14.833	66.455	3.922	18.448	116.314	1.348	10.856	66.999	93	22	280	26	102	108	35.942	805.888	3.248.920
ZAMORA																				
EUROPA			ÁFRICA			AMÉRICA			ASIA			OCEANÍA Y REG. POLARES			NO CLASIFICABLE			TOTAL		
Nº OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	Nº OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	Nº OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	Nº OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	Nº OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	Nº OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	PESO (T)	V.EST. (miles €)	
I	5.198	120.068	176	1	44	299	5.038	6.623	3.330	2.801	32.227	9	0	12	9.012	127.909	149.996			
E	4.625	276.984	146	642	891	455	1.721	4.365	191	9.597	4.940	4	2	14	5.421	288.949	113.113			
TOTALES																				
EUROPA			ÁFRICA			AMÉRICA			ASIA			OCEANÍA Y REG. POLARES			NO CLASIFICABLE			TOTAL		
Nº OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	Nº OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	Nº OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	Nº OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	Nº OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	Nº OPER.	PESO (T)	V.EST. (miles €)	PESO (T)	V.EST. (miles €)	
I	155.997	3.825.348	6.599	63.634	275.981	13.966	228.306	288.782	55.927	430.664	426.348	219	5.529	24.654	0	0	0	232.708	4.553.484	8.302.148
E	116.700	3.802.738	7.596	85.057	188.548	13.491	206.357	349.858	8.586	111.193	304.005	706	3.332	48.891	89	233	287	147.168	4.208.821	9.018.491

De la misma forma y en dicha hoja, se tienen los mismos movimientos pero desglosados en las 22 familias de productos que hemos contemplado en el desarrollo del presente estudio y también por modo de transporte utilizado. Se puede tener un mayor detalle si referimos los movimientos no a continentes sino a partes del mundo.

3.2.- Análisis de los flujos de entrada y salida provincia a provincia

El análisis por provincia se va a realizar en función de la parte del mundo objeto del flujo y de la importancia porcentual de cada uno de los tipos de producto de acuerdo a los 22 grupos que se han definido con anterioridad.

3.2.1.- ÁVILA

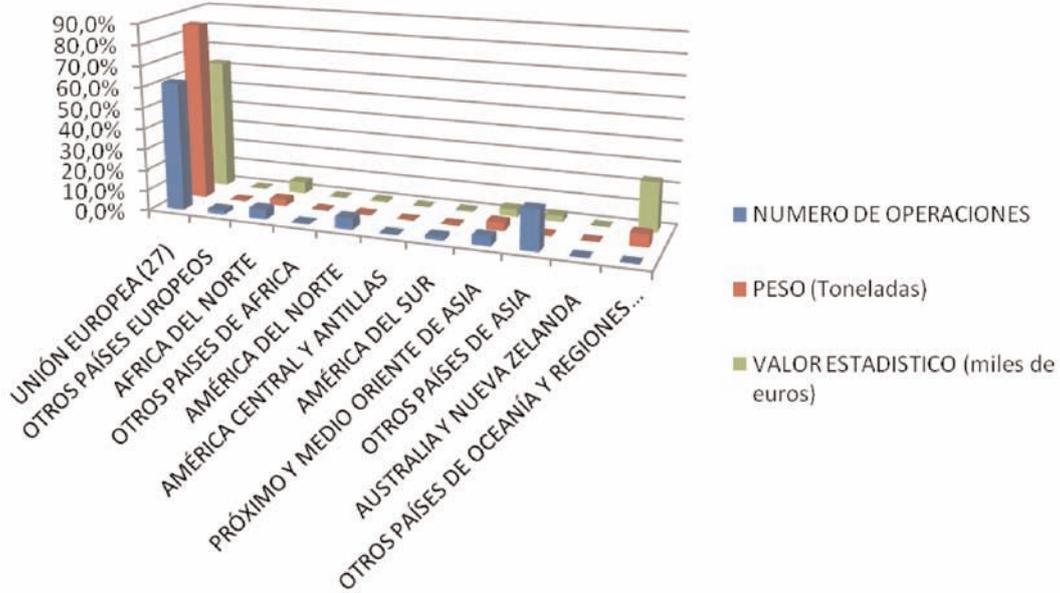
Los cuadros comparativos de la provincia de Ávila en cuanto a los tráfico de entrada y salida a nivel mundial y diferenciado por zonas de influencia son los siguientes.

ÁVILA	IMPORTACIÓN			EXPORTACIÓN		
	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)
UNIÓN EUROPEA (27)	3.019	70.297	62.091	1.777	72.689	155.505
OTROS PAÍSES EUROPEOS	99	81	114	494	6.063	15.009
AFRICA DEL NORTE	238	2.460	5.721	262	901	2.175
OTROS PAÍSES DE AFRICA	20	71	59	75	3.642	2.871
AMÉRICA DEL NORTE	270	423	605	22	20	175
AMÉRICA CENTRAL Y ANTILLAS	12	8	42	50	574	4.152
AMÉRICA DEL SUR	81	169	450	15	62	131
PRÓXIMO Y MEDIO ORIENTE DE ASIA	215	3.279	3.627	35	457	2.036
OTROS PAÍSES DE ASIA	951	455	2.914	51	1.196	2.626
AUSTRALIA Y NUEVA ZELANDA	0	0	0	1		2
OTROS PAÍSES DE OCEANÍA Y REGIONES POLARES	1	5.000	23.365	1	13	100
TOTAL	4.906	82.249	98.987	2.783	85.622	184.782

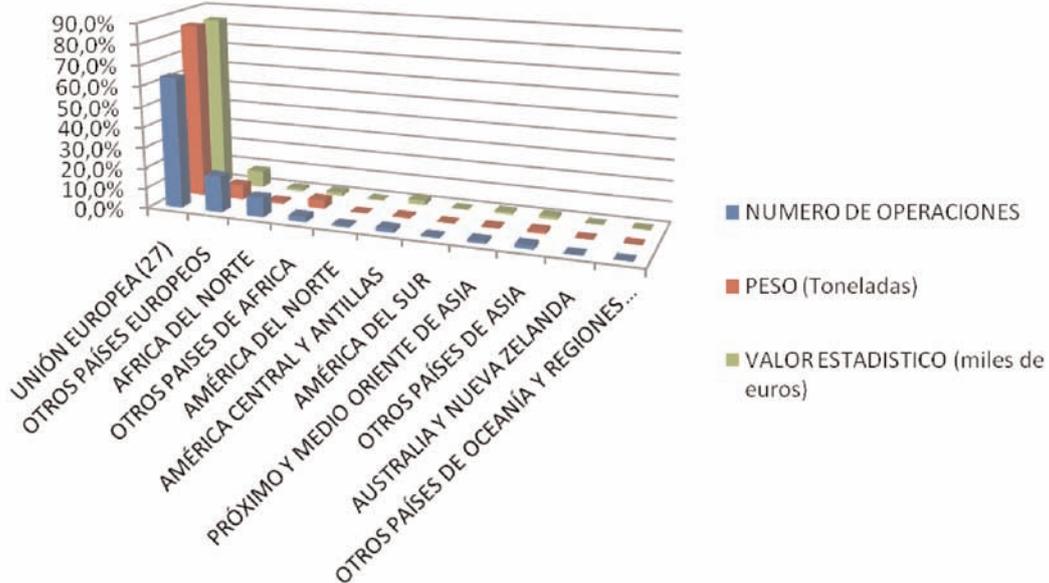
Observatorio Industrial del Sector Automoción de Castilla y León
2008-2009

ÁVILA	IMPORTACIÓN			EXPORTACIÓN		
	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)
UNIÓN EUROPEA (27)	61,5%	85,5%	62,7%	63,9%	84,9	84,2%
OTROS PAÍSES EUROPEOS	2,0%	0,1%	0,1%	17,8%	7,1%	8,1%
AFRICA DEL NORTE	4,9%	3,0%	5,8%	9,4%	1,1%	1,2%
OTROS PAÍSES DE AFRICA	0,4%	0,1%	0,1%	2,7%	4,3%	1,6%
AMÉRICA DEL NORTE	5,5%	0,5%	0,6%	0,8%	0,0%	0,1%
AMÉRICA CENTRAL Y ANTILLAS	0,2%	0,0%	0,0%	1,8%	0,7%	2,2%
AMÉRICA DEL SUR	1,7%	0,2%	0,5%	0,5%	0,1%	0,1%
PRÓXIMO Y MEDIO ORIENTE DE ASIA	4,4%	4,0%	3,7%	1,3%	0,5%	1,1%
OTROS PAÍSES DE ASIA	19,4%	0,6%	2,9%	1,8%	1,4%	1,4%
AUSTRALIA Y NUEVA ZELANDA	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
OTROS PAÍSES DE OCEANÍA Y REGIONES POLARES	0,0%	6,1%	23,6%	0,0%	0,0%	0,1%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Si los resultados de este cuadro desde el punto de vista de las contribuciones porcentuales las llevamos a dos gráficos, uno de importaciones y otro de exportaciones tenemos el siguiente resultado.



Ávila: Importaciones

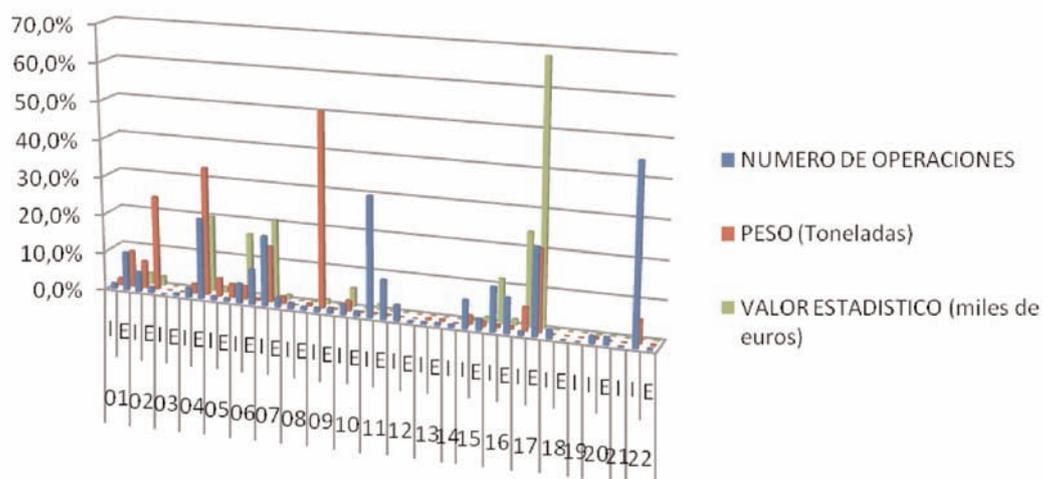


Ávila: Exportaciones

Observatorio Industrial del Sector Automoción de Castilla y León 2008-2009

En estos cuadros y gráficos observamos que en cuanto a las exportaciones, el tráfico con la Unión Europea, Otros países europeos y África del Norte, suponen más del 90 % de la actividad global de las exportaciones de Ávila. En cuanto a las importaciones, también domina el tráfico de la Unión Europea, pero hay dos zonas que tienen una importante contribución a ese tráfico y son Otros países de Asia con relación al número de operaciones y Otros países de Oceanía y Regiones Polares en cuanto al valor estadístico de las mercancías movidas, y más concretamente, corresponden a la sección 17 de Material de Transporte.

La contribución de cada uno de los grupos de productos, tanto en importaciones como en exportaciones podemos verlo en el gráfico siguiente, en el que puede observarse que el valor de las exportaciones está fundamentalmente en el grupo 17 (Material de Transporte) y, que sin embargo, hay un número importante de operaciones en las importaciones del grupo 22 (Sin Valor); en cuanto al peso, el valor más importante es el de las importaciones del grupo 09 (Madera, Corcho y similares).



Ávila: import-export por grupos o sectores

3.2.2.- BURGOS

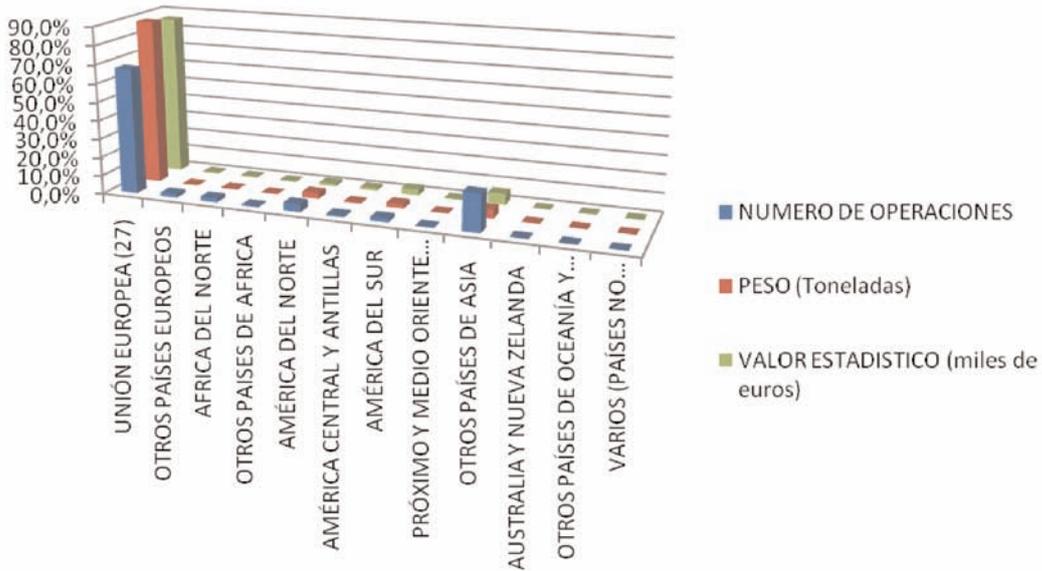
Los cuadros comparativos de la provincia de Burgos en cuanto a los tráficos de entrada y salida a nivel mundial y diferenciado por zonas de influencia son los siguientes.

BURGOS	IMPORTACIÓN			EXPORTACIÓN		
	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)
UNIÓN EUROPEA (27)	43.425	1.419.058	1.793.659	23.880	1.002.300	1.643.228
OTROS PAÍSES EUROPEOS	1.254	3.131	11.230	8.756	39.691	109.292
AFRICA DEL NORTE	1.414	8.589	13.797	1.247	20.654	27.343
OTROS PAÍSES DE AFRICA	335	3.068	8.516	2.712	15.894	33.479
AMÉRICA DEL NORTE	2.724	49.036	31.005	1.446	6.486	24.520
AMÉRICA CENTRAL Y ANTILLAS	573	7.248	27.851	1.701	13.461	34.866
AMÉRICA DEL SUR	1.358	36.332	67.941	2.267	146.479	79.473
PRÓXIMO Y MEDIO ORIENTE DE ASIA	154	2.467	6.034	1.009	4.912	28.427
OTROS PAÍSES DE ASIA	13.022	75.186	124.443	3.470	53.612	126.971
AUSTRALIA Y NUEVA ZELANDA	30	22	525	368	2.751	45.593
OTROS PAÍSES DE OCEANÍA Y REGIONES POLARES	33		7	74	93	246
VARIOS (países no identificados) EXTRA	0	0	0	27	39	46
TOTAL	64.322	1.604.142	2.085.007	46.957	1.306.378	2.153.484

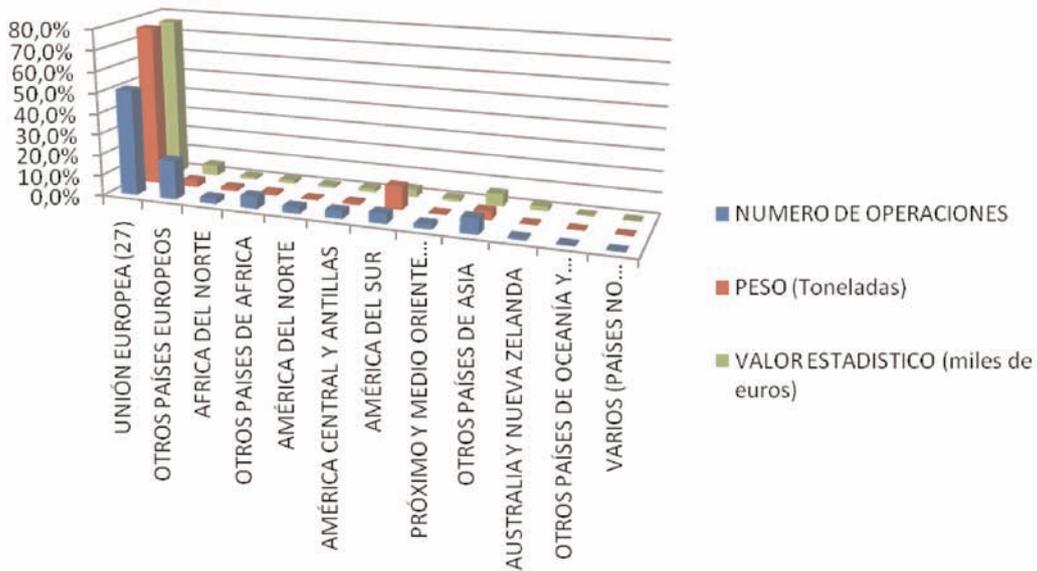
Observatorio Industrial del Sector Automoción de Castilla y León
2008-2009

BURGOS	IMPORTACIÓN			EXPORTACIÓN		
	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)
UNIÓN EUROPEA (27)	67,5	88,5%	86,0%	50,9%	76,7%	76,3%
OTROS PAÍSES EUROPEOS	1,9%	0,2%	0,5%	18,6%	3,0%	5,1%
AFRICA DEL NORTE	2,2%	0,5%	0,7%	2,7%	1,6%	1,3%
OTROS PAÍSES DE AFRICA	0,5%	0,2%	0,4%	5,8%	1,2%	1,6%
AMÉRICA DEL NORTE	4,2%	3,1%	1,5%	3,1%	0,5%	1,1%
AMÉRICA CENTRAL Y ANTILLAS	0,9%	0,5%	1,3%	3,6%	1,0%	1,6%
AMÉRICA DEL SUR	2,1%	2,3%	3,3%	4,8%	11,2%	3,7%
PRÓXIMO Y MEDIO ORIENTE DE ASIA	0,2%	0,2%	0,3%	2,1%	0,4%	1,3%
OTROS PAÍSES DE ASIA	20,2%	4,7%	6,0%	7,4%	4,1%	5,9%
AUSTRALIA Y NUEVA ZELANDA	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%	0,2%	2,1%
OTROS PAÍSES DE OCEANÍA Y REGIONES POLARES	0,1%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%
VARIOS (países no identificados) EXTRA	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Si los resultados de este cuadro desde el punto de vista de las contribuciones porcentuales las llevamos a dos gráficos, uno de importaciones y otro de exportaciones tenemos el siguiente resultado.



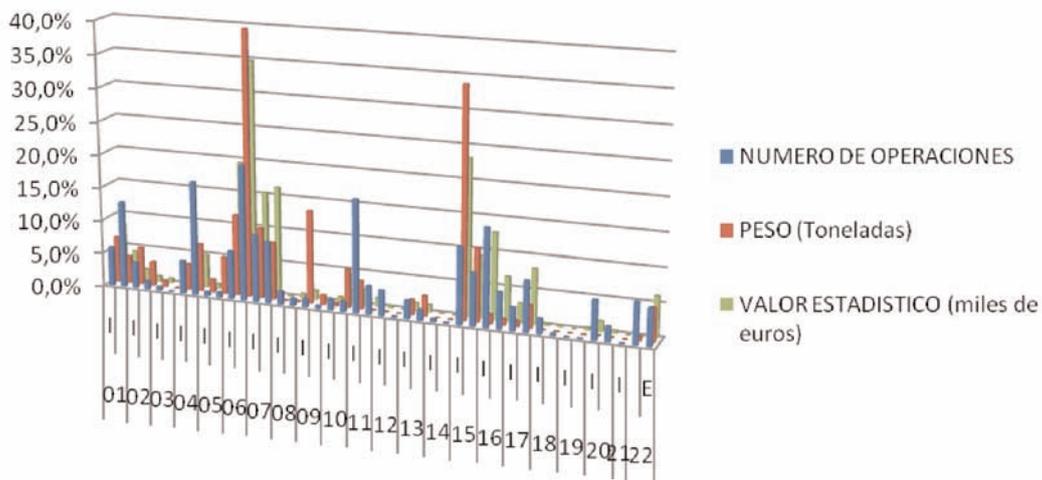
Burgos: Importaciones



Burgos: Exportaciones

Para el caso de Burgos vemos que en las importaciones tienen un peso específico importante las contribuciones de la Unión Europea y de Otros Países de Asia, no tanto estos últimos en cuanto al peso y al valor estadístico, pero sí en cuanto al número de operaciones que se realizan. En cuanto a las exportaciones, siguen concentradas en Europa, pero también existen unas cifras más o menos significativas para los tráficos con el resto del mundo, que en cuanto al peso, prescindiendo de Europa, es para América del Sur y en cuanto al valor estadístico es para Otros Países de Asia.

La contribución de cada uno de los grupos de productos al flujo de mercancías en Burgos, podemos verlo en el gráfico siguiente. En el que las importancias están dominadas en todos los conceptos por el grupo I5 (Metales comunes y sus manufacturas) y las exportaciones por el grupo 06 (Productos de las industrias químicas y conexas). Reseñar también que el grupo I6 (Máquinas, Aparatos y Material Eléctrico) tiene una elevada contribución en export en cuanto al número de operaciones y el valor estadístico).



Burgos: import-export por grupos o sectores

3.2.3.- LEÓN

Los cuadros comparativos de la provincia de Burgos en cuanto a los tráficos de entrada y salida a nivel mundial y diferenciado por zonas de influencia son los siguientes.

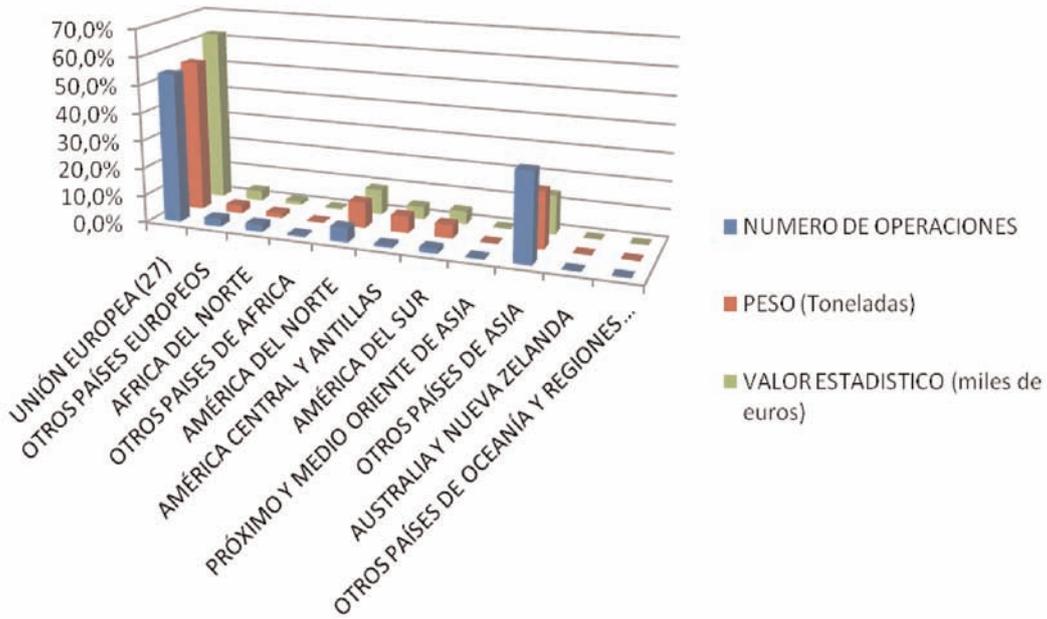
LEÓN	IMPORTACIÓN			EXPORTACIÓN		
	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)
UNIÓN EUROPEA (27)	15.142	233.203	254.710	11.988	649.415	546.711
OTROS PAÍSES EUROPEOS	784	11.780	14.601	1.186	3.580	9.302
AFRICA DEL NORTE	725	6.940	5.026	256	8.141	5.599
OTROS PAÍSES DE AFRICA	151	1.032	1.183	104	927	3.804
AMÉRICA DEL NORTE	1.454	39.650	37.541	546	1.367	17.037
AMÉRICA CENTRAL Y ANTILLAS	250	25.790	18.770	409	1.650	7.666
AMÉRICA DEL SUR	472	20.743	18.914	417	2.484	13.985
PRÓXIMO Y MEDIO ORIENTE DE ASIA	88	345	533	129	1.958	3.373
OTROS PAÍSES DE ASIA	9.020	87.167	57.164	879	17.596	40.542
AUSTRALIA Y NUEVA ZELANDA	18	31	36	39	103	626
OTROS PAÍSES DE OCEANÍA Y REGIONES POLARES	1	1	15	0	0	
TOTAL	28.105	426.687	408.493	15.953	687.226	648.644

Observatorio Industrial del Sector Automoción de Castilla y León
2008-2009

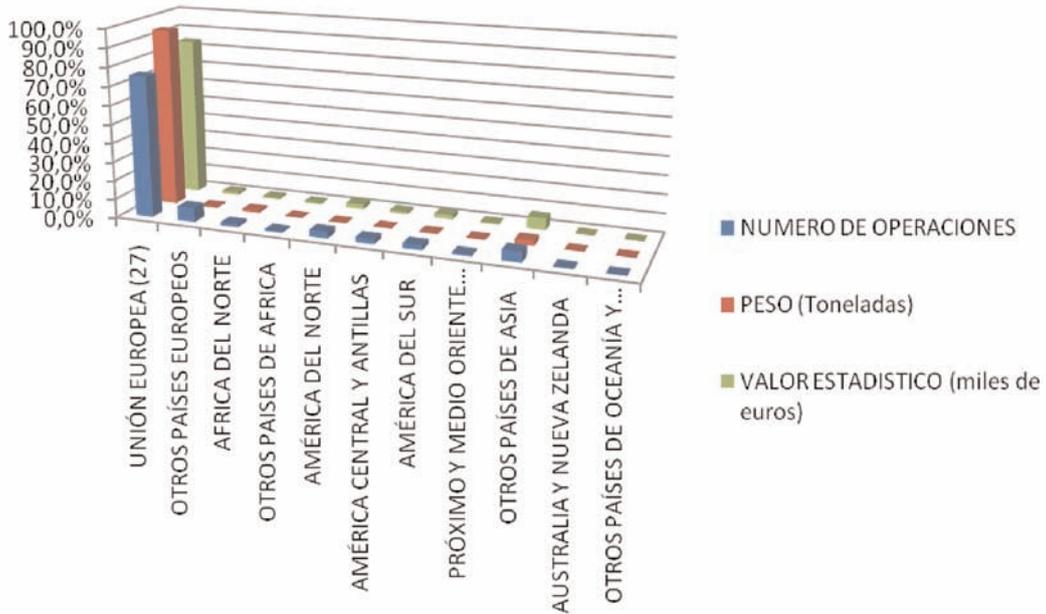
LEÓN	IMPORTACIÓN			EXPORTACIÓN		
	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)
UNIÓN EUROPEA (27)	53,9%	54,7%	62,4%	75,1%	94,5%	84,3%
OTROS PAÍSES EUROPEOS	2,8%	2,8%	3,6%	7,4%	0,5%	1,4%
AFRICA DEL NORTE	2,6%	1,6%	1,2%	1,6%	1,2%	0,9%
OTROS PAÍSES DE AFRICA	0,5%	0,2%	0,3%	0,7%	0,1%	0,6%
AMÉRICA DEL NORTE	5,2%	9,3%	9,2%	3,4%	0,2%	2,6%
AMÉRICA CENTRAL Y ANTILLAS	0,9%	6,0%	4,6%	2,6%	0,2%	1,2%
AMÉRICA DEL SUR	1,7%	4,9%	4,6%	2,6%	0,4%	2,2%
PRÓXIMO Y MEDIO ORIENTE DE ASIA	0,3%	0,1%	0,1%	0,8%	0,3%	0,5%
OTROS PAÍSES DE ASIA	32,1%	20,4%	14,0%	5,5%	2,6%	6,3%
AUSTRALIA Y NUEVA ZELANDA	0,1%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	0,1%
OTROS PAÍSES DE OCEANÍA Y REGIONES POLARES	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

**Observatorio Industrial del Sector Automoción de Castilla y León
2008-2009**

Si los resultados de este cuadro desde el punto de vista de las contribuciones porcentuales las llevamos a dos gráficos, uno de importaciones y otro de exportaciones tenemos el siguiente resultado.



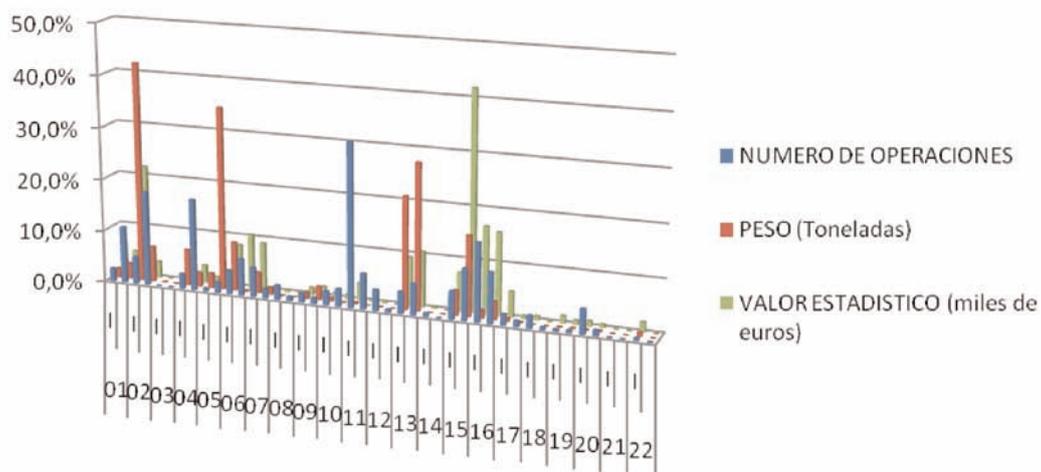
León: Importaciones



León: Exportaciones

Con relación a las importaciones, León está focalizado en los tráficos con la Unión Europea y con Otros Países de Asia, alcanzando más del 75 % en los tres conceptos que se consideran; hay que reseñar también un importante número de operaciones con América del Norte. En cuanto a las exportaciones, es la Unión Europea la que se lleva el máximo en todos los conceptos, alcanzando un 95 % en el peso y un 84 % en el valor, teniendo tan sólo un 75 % del número de operaciones.

La contribución de cada uno de los grupos de productos al flujo de mercancías en León, podemos verlo en el gráfico siguiente. El análisis de las contribuciones de cada uno de los grupos, nos plantea que la contribución a las importaciones viene derivada de los grupos 02 (Productos del Reino Vegetal) y del 13 (Manufacturas de piedra, yeso,...), en cuanto a las toneladas movidas y, que las operaciones y el valor estadístico están el los grupos 11 (Textil) y 16 (Equipos y Material Elécticos). En cuanto a las exportaciones, en el número de operaciones es el grupo 02, en las toneladas los grupos 05 (Minerales) y el 13 (Manufacturas de piedra, yeso,...) y con relación al valor estadístico, los grupos 15 (Metales comunes) y 16 (Equipos y Material Eléctrico).



León: import-export por grupos o sectores

3.2.4.- PALENCIA

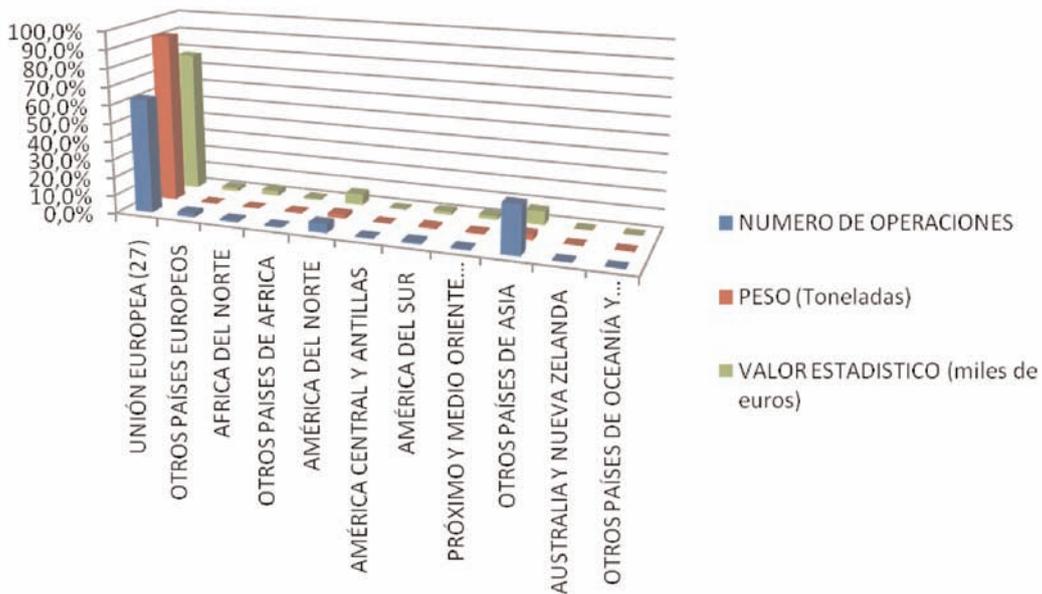
Los cuadros comparativos de la provincia de Burgos en cuanto a los tráficos de entrada y salida a nivel mundial y diferenciado por zonas de influencia son los siguientes.

PALENCIA	IMPORTACIÓN			EXPORTACIÓN		
	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)
UNIÓN EUROPEA (27)	9.070	215.594	178.848	8.805	306.743	1.455.917
OTROS PAÍSES EUROPEOS	314	193	3.954	837	13.486	77.575
AFRICA DEL NORTE	146	243	6.196	381	6.576	18.577
OTROS PAÍSES DE AFRICA	60	1.101	1.884	385	3.209	8.508
AMÉRICA DEL NORTE	716	4.757	14.003	514	6.935	16.005
AMÉRICA CENTRAL Y ANTILLAS	36	40	180	155	758	1.820
AMÉRICA DEL SUR	160	1.954	3.676	279	1.642	10.583
PRÓXIMO Y MEDIO ORIENTE DE ASIA	79	1.632	4.409	110	1.298	3.531
OTROS PAÍSES DE ASIA	3.852	6.820	17.438	181	1.584	2.678
AUSTRALIA Y NUEVA ZELANDA	8		52	28	226	850
OTROS PAÍSES DE OCEANÍA Y REGIONES POLARES	0	0		3	8	52
TOTAL	14.441	232.339	230.641	11.678	342.471	1.596.096

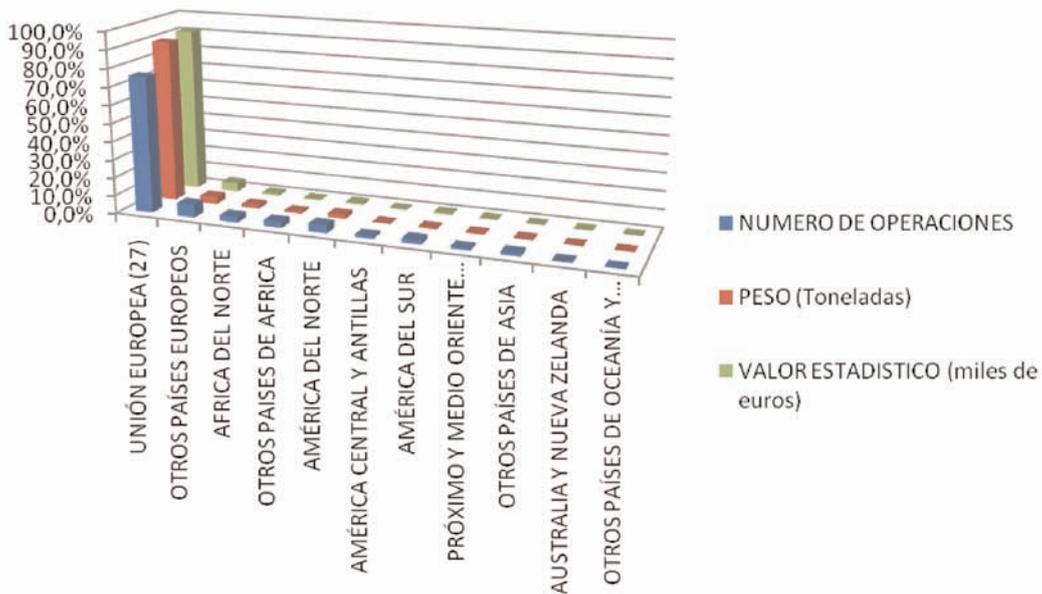
Observatorio Industrial del Sector Automoción de Castilla y León
2008-2009

PALENCIA	IMPORTACIÓN			EXPORTACIÓN		
	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)
UNIÓN EUROPEA (27)	62,8%	92,8%	77,5%	75,4%	89,6%	91,2%
OTROS PAÍSES EUROPEOS	2,2%	0,1%	1,7%	7,2%	3,9%	4,9%
AFRICA DEL NORTE	1,0%	0,1%	2,7%	3,3%	1,9%	1,2%
OTROS PAÍSES DE AFRICA	0,4%	0,5%	0,8%	3,3%	0,9%	0,5%
AMÉRICA DEL NORTE	5,0%	2,0%	6,1%	4,4%	2,0%	1,0%
AMÉRICA CENTRAL Y ANTILLAS	0,2%	0,0%	0,1%	1,3%	0,2%	0,1%
AMÉRICA DEL SUR	1,1%	0,8%	1,6%	2,4%	0,5%	0,7%
PRÓXIMO Y MEDIO ORIENTE DE ASIA	0,5%	0,7%	1,9%	0,9%	0,4%	0,2%
OTROS PAÍSES DE ASIA	26,7%	2,9%	7,6%	1,5%	0,5%	0,2%
AUSTRALIA Y NUEVA ZELANDA	0,1%	0,0%	0,0%	0,2%	0,1%	0,1%
OTROS PAÍSES DE OCEANÍA Y REGIONES POLARES	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Si los resultados de este cuadro desde el punto de vista de las contribuciones porcentuales las llevamos a dos gráficos, uno de importaciones y otro de exportaciones tenemos el siguiente resultado.



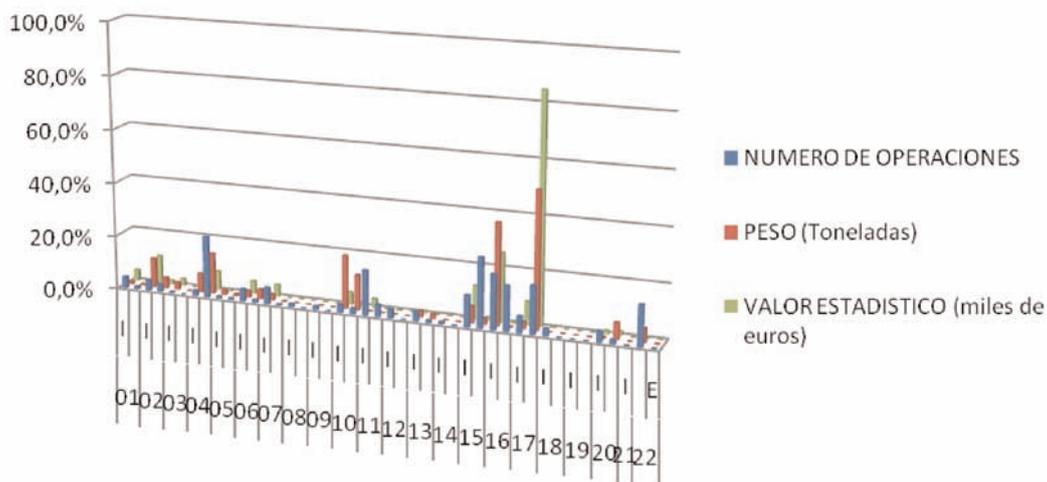
Palencia: Importaciones



Palencia: Exportaciones

En las importaciones, Palencia tiene un flujo claro con la Unión Europea, dónde es dominadora, pero dentro de un orden tiene flujos relativamente importantes con América del Norte y con Otros Países de Asia. En las exportaciones, sigue dominando el tráfico con la Unión Europea y con pequeños aportaciones del resto, destacando Otros Países Europeos y América del Norte.

La contribución de cada uno de los grupos de productos al flujo de mercancías en Palencia, podemos verlo en el gráfico siguiente. Dónde vemos que en las importaciones no hay ningún grupo netamente destacado, excepto algo el 16 (Equipos y Materia Eléctrica) en las toneladas y el valor estadístico. Con relación a las exportaciones, destaca sobretodos el grupo 17 (Material de Transporte) en cuanto al peso y sobretodo al valor estadístico.



Palencia: import-export por grupos o sectores

3.2.5.- SALAMANCA

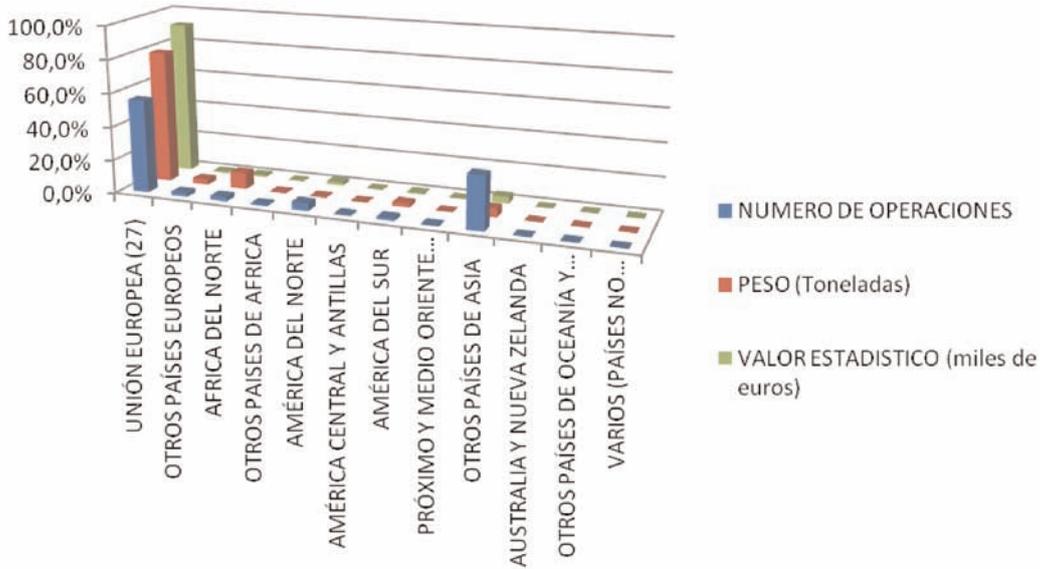
Los cuadros comparativos de la provincia de Burgos en cuanto a los tráficos de entrada y salida a nivel mundial y diferenciado por zonas de influencia son los siguientes.

SALAMANCA	IMPORTACIÓN			EXPORTACIÓN		
	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)
UNIÓN EUROPEA (27)	16.864	183.230	639.932	15.435	423.044	561.170
OTROS PAÍSES EUROPEOS	676	7.295	4.240	1.233	4.883	9.804
AFRICA DEL NORTE	773	22.583	8.017	122	1.553	1.717
OTROS PAÍSES DE AFRICA	242	980	279	28	317	555
AMÉRICA DEL NORTE	1.353	1.071	13.149	192	632	5.630
AMÉRICA CENTRAL Y ANTILLAS	118	267	899	103	214	1.761
AMÉRICA DEL SUR	482	5.254	4.869	184	699	1.114
PRÓXIMO Y MEDIO ORIENTE DE ASIA	85	20	96	66	560	906
OTROS PAÍSES DE ASIA	9.612	11.322	27.081	479	2.599	5.704
AUSTRALIA Y NUEVA ZELANDA	14		15	30	6	215
OTROS PAÍSES DE OCEANÍA Y REGIONES POLARES	28		7	0	0	
VARIOS (países no identificados) EXTRA	0	0		32	89	92
TOTAL	30.247	232.027	698.583	17.904	434.601	588.667

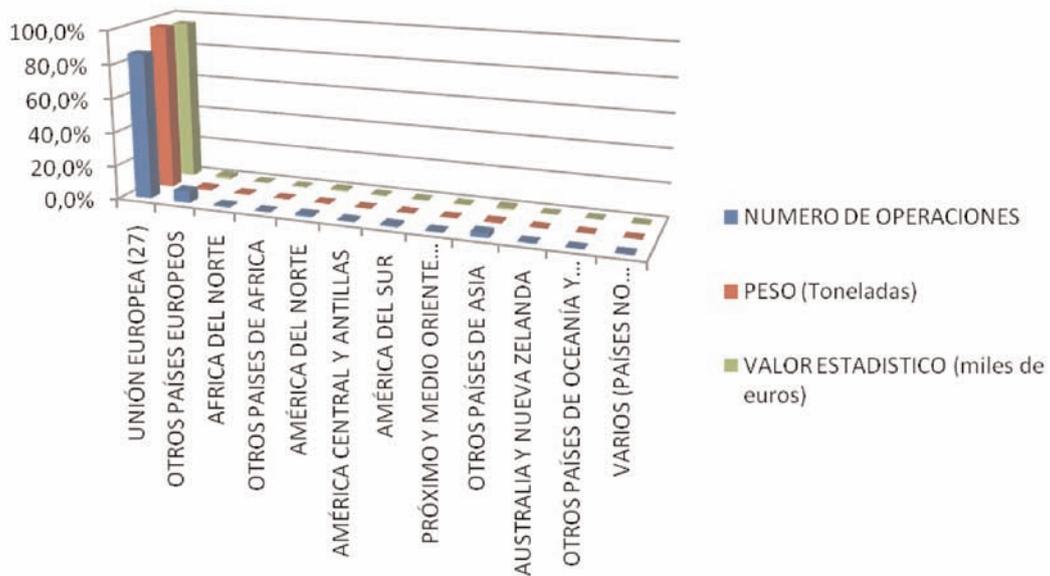
Observatorio Industrial del Sector Automoción de Castilla y León
2008-2009

SALAMANCA	IMPORTACIÓN			EXPORTACIÓN		
	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)
UNIÓN EUROPEA (27)	55,8%	79,0%	91,6%	86,2%	97,3%	95,3%
OTROS PAÍSES EUROPEOS	2,2%	3,1%	0,6%	6,9%	1,1%	1,7%
AFRICA DEL NORTE	2,6%	9,7%	1,1%	0,7%	0,4%	0,3%
OTROS PAÍSES DE AFRICA	0,8%	0,4%	0,0%	0,2%	0,1%	0,1%
AMÉRICA DEL NORTE	4,5%	0,5%	1,9%	1,1%	0,1%	1,0%
AMÉRICA CENTRAL Y ANTILLAS	0,4%	0,1%	0,1%	0,6%	0,0%	0,3%
AMÉRICA DEL SUR	1,6%	2,3%	0,7%	1,0%	0,2%	0,2%
PRÓXIMO Y MEDIO ORIENTE DE ASIA	0,3%	0,0%	0,0%	0,4%	0,1%	0,2%
OTROS PAÍSES DE ASIA	31,8%	4,9%	3,9%	2,7%	0,6%	1,0%
AUSTRALIA Y NUEVA ZELANDA	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%
OTROS PAÍSES DE OCEANÍA Y REGIONES POLARES	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
VARIOS (países no identificados) EXTRA	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Si los resultados de este cuadro desde el punto de vista de las contribuciones porcentuales las llevamos a dos gráficos, uno de importaciones y otro de exportaciones tenemos el siguiente resultado.



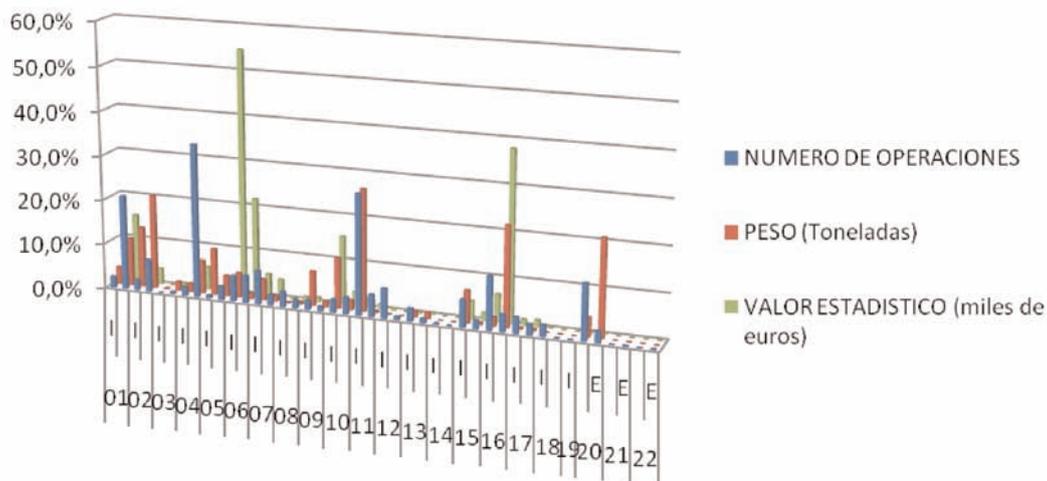
Salamanca: Importaciones



Salamanca: Exportaciones

Con relación a las importaciones, Salamanca tiene un tráfico claro con la Unión Europea en el valor estadístico (superior al 91 %), y un valor no tan elevado pero igual de importante en el número de operaciones y en el peso, aunque tiene una contribución importante en el número de operaciones el tráfico con Otros Países de Asia y en peso con África del Norte. Las exportaciones están todavía más dominadas con el tráfico con la Unión Europea, donde está por encima del 95 % en peso y valor estadístico y en prácticamente el 90 % en el número de operaciones realizadas y, por reseñar algún otro tráfico, está el del número de operaciones con Otros Países Europeos.

La contribución de cada uno de los grupos de productos al flujo de mercancías en Salamanca, podemos verlo en el gráfico siguiente. Con relación a las importaciones, destaca la aportación del grupo 06 (Industria química) en el valor estadístico y el grupo 11 (Industria textil) en el volumen de operaciones y de peso. En las exportaciones, destaca la contribución del grupo 04 (Alimentación) en el volumen de operaciones; de los grupos 01 (Reino animal) y 16 (Equipos y materiales eléctricos) en la contribución del valor estadístico y, los grupos 02 (Reino vegetal), 16 y 20 (Varios) en la contribución en el peso.



Salamanca: import-export por grupos o sectores

3.2.6.- SEGOVIA

Los cuadros comparativos de la provincia de Burgos en cuanto a los tráficos de entrada y salida a nivel mundial y diferenciado por zonas de influencia son los siguientes.

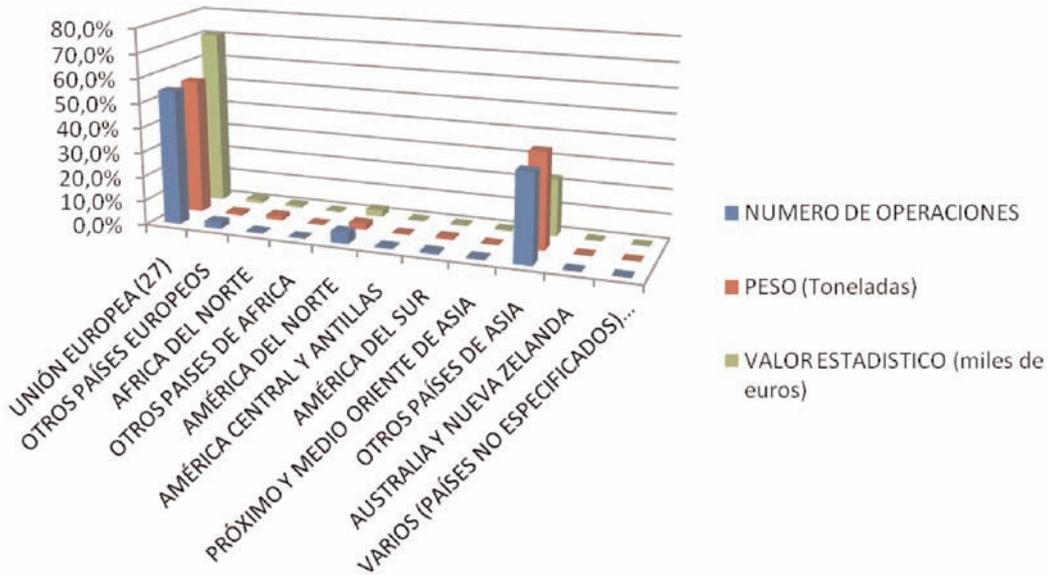
SEGOVIA	IMPORTACIÓN			EXPORTACIÓN		
	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)
UNIÓN EUROPEA (27)	6.670	113.199	153.772	4.408	158.120	187.247
OTROS PAÍSES EUROPEOS	309	2.193	3.121	306	2.595	3.180
AFRICA DEL NORTE	47	3.367	1.862	237	5.296	11.355
OTROS PAÍSES DE AFRICA	15	209	220	59	289	800
AMÉRICA DEL NORTE	550	5.097	5.550	135	414	1.885
AMÉRICA CENTRAL Y ANTILLAS	66	288	580	155	686	2.820
AMÉRICA DEL SUR	97	1.554	828	124	1.082	2.381
PRÓXIMO Y MEDIO ORIENTE DE ASIA	59	186	526	94	976	2.837
OTROS PAÍSES DE ASIA	4.392	80.189	49.784	203	2.421	2.014
AUSTRALIA Y NUEVA ZELANDA	3	67	39	14	10	126
VARIOS (países no identificados) EXTRA	0	0		4	1	40
TOTAL	12.208	206.354	216.281	5.739	171.896	214.684

Observatorio Industrial del Sector Automoción de Castilla y León
2008-2009

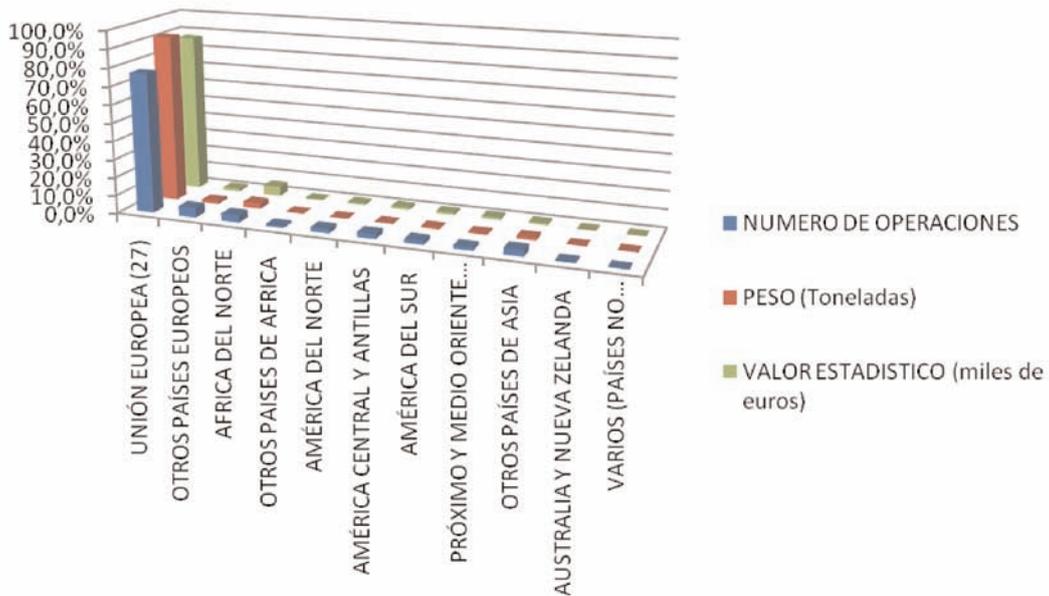
SEGOVIA	IMPORTACIÓN			EXPORTACIÓN		
	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)
UNIÓN EUROPEA (27)	54,6%	54,9%	71,1%	76,8%	92,0%	87,2%
OTROS PAÍSES EUROPEOS	2,5%	1,1%	1,4%	5,3%	1,5%	1,5%
AFRICA DEL NORTE	0,4%	1,6%	0,9%	4,1%	3,1%	5,3%
OTROS PAÍSES DE AFRICA	0,1%	0,1%	0,1%	1,0%	0,2%	0,4%
AMÉRICA DEL NORTE	4,5%	2,5%	2,6%	2,4%	0,2%	0,9%
AMÉRICA CENTRAL Y ANTILLAS	0,5%	0,1%	0,3%	2,7%	0,4%	1,3%
AMÉRICA DEL SUR	0,8%	0,8%	0,4%	2,2%	0,6%	1,1%
PRÓXIMO Y MEDIO ORIENTE DE ASIA	0,5%	0,1%	0,2%	1,6%	0,6%	1,3%
OTROS PAÍSES DE ASIA	36,0%	38,9%	23,0%	3,5%	1,4%	0,9%
AUSTRALIA Y NUEVA ZELANDA	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	0,1%
VARIOS (países no identificados) EXTRA	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%

**Observatorio Industrial del Sector Automoción de Castilla y León
2008-2009**

Si los resultados de este cuadro desde el punto de vista de las contribuciones porcentuales las llevamos a dos gráficos, uno de importaciones y otro de exportaciones tenemos el siguiente resultado.



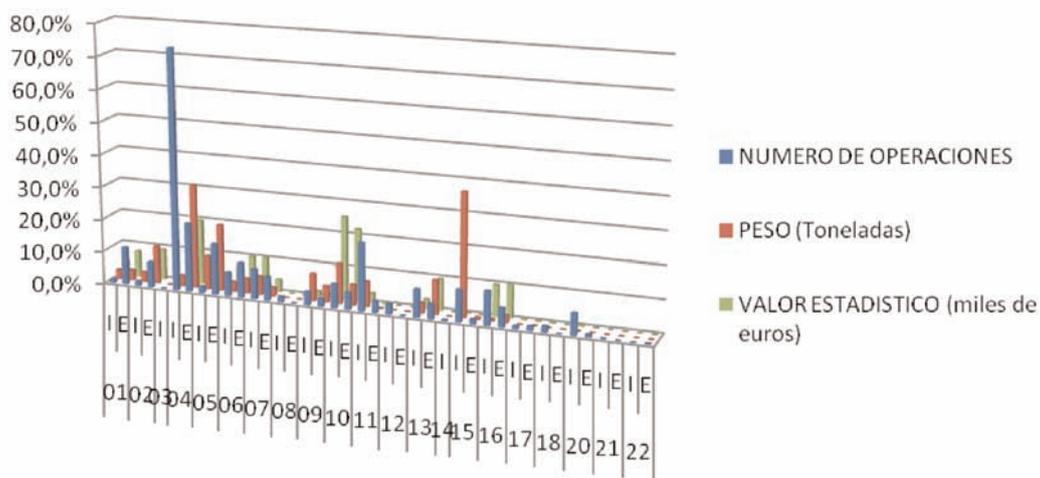
Segovia: Importaciones



Segovia: Exportaciones

En el capítulo de las importaciones, Segovia tiene más del 90 % de las operaciones en cuanto al número de las mismas, el peso movido y el valor estadístico, concentradas en la Unión Europea y Otros Países de Asia (38 % en operaciones y peso y el 23 % en valor estadístico), con una menor contribución de América del Norte. En cuanto a las exportaciones están dominadas por las operaciones con la Unión Europea en todos los aspectos que estamos analizando.

La contribución de cada uno de los grupos de productos al flujo de mercancías en Segovia, podemos verlo en el gráfico siguiente. Con relación a las importaciones, el mayor número de operaciones vienen dadas por el grupo 04 (Alimentación), el peso por el 15 (Metales) y el valor estadístico, que en general está bastante compensado entre los distintos sectores de actividad, por el grupo 10 (Madera y celulosa). Con relación a las exportaciones, no hay ningún sector que destaque en gran medida sobre los demás, pero podemos resaltar el grupo 04 (Alimentación) en los tres valores, el grupo 05 (Minería) en el número de operaciones y el peso y el 10 (Minería) en el valor estadístico.



Segovia: import-export por grupos o sectores

3.2.7.- SORIA

Los cuadros comparativos de la provincia de Burgos en cuanto a los tráficos de entrada y salida a nivel mundial y diferenciado por zonas de influencia son los siguientes.

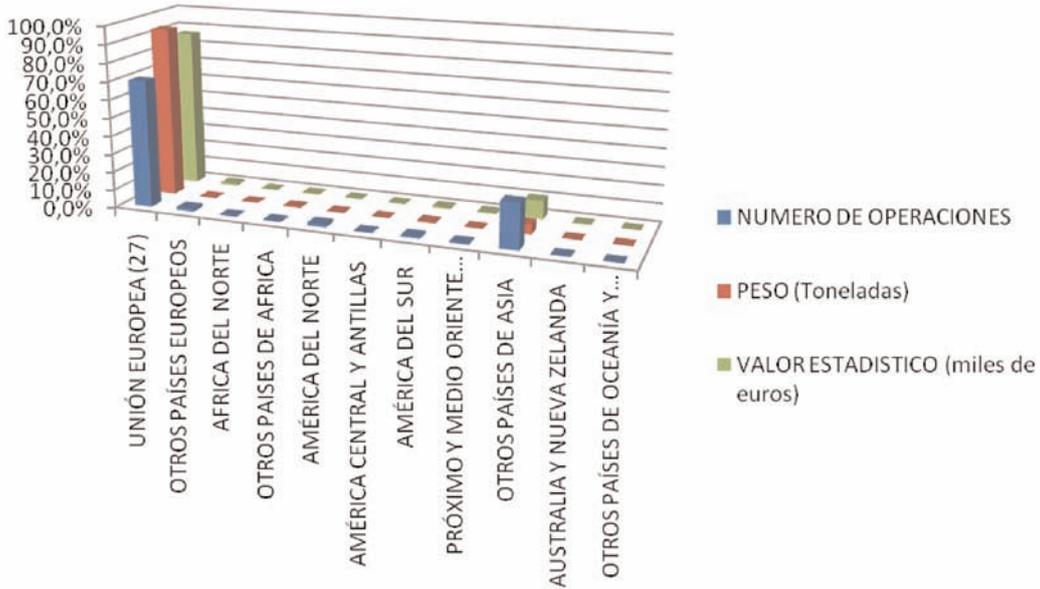
SORIA	IMPORTACIÓN			EXPORTACIÓN		
	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)
UNIÓN EUROPEA (27)	6.968	223.151	174.093	3.277	87.843	276.494
OTROS PAÍSES EUROPEOS	157	394	1.915	740	2.328	7.844
AFRICA DEL NORTE	12	2	74	130	1.303	3.710
OTROS PAÍSES DE AFRICA	26	810	773	91	876	713
AMÉRICA DEL NORTE	162	114	398	109	97	716
AMÉRICA CENTRAL Y ANTILLAS	14		3	173	242	1.442
AMÉRICA DEL SUR	95	1.241	1.256	119	207	1.124
PRÓXIMO Y MEDIO ORIENTE DE ASIA	57	91	1.339	119	819	4.298
OTROS PAÍSES DE ASIA	2.462	12.545	20.743	222	653	6.124
AUSTRALIA Y NUEVA ZELANDA	6	46	36	50	92	726
OTROS PAÍSES DE OCEANÍA Y REGIONES POLARES	0	0		1		2
TOTAL	9.959	238.397	200.629	5.031	94.464	303.192

Observatorio Industrial del Sector Automoción de Castilla y León
2008-2009

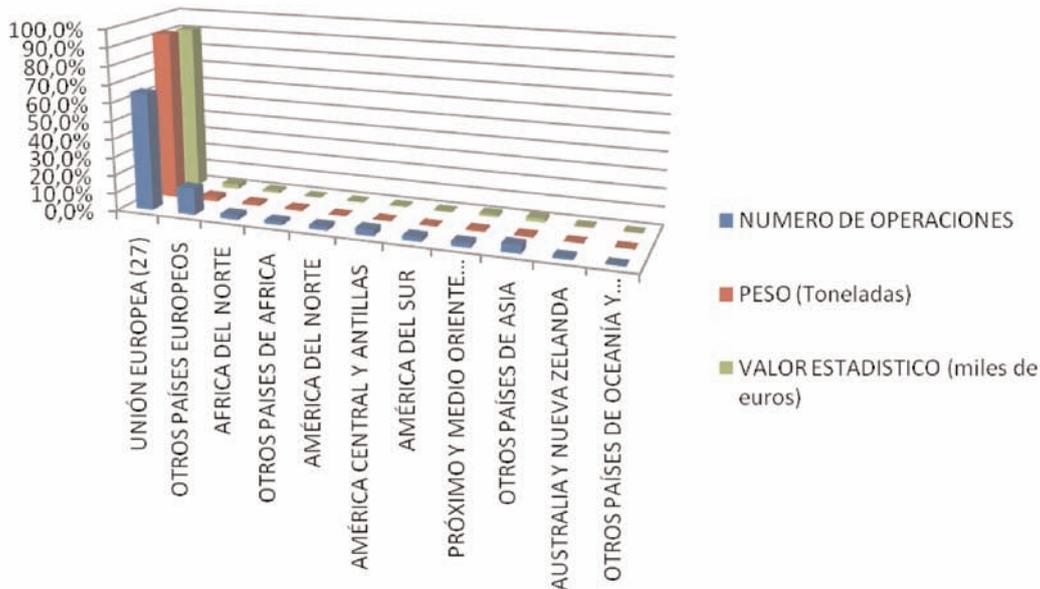
SORIA	IMPORTACIÓN			EXPORTACIÓN		
	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)
UNIÓN EUROPEA (27)	70,0%	93,6%	86,8%	65,1%	93,0%	91,2%
OTROS PAÍSES EUROPEOS	1,6%	0,2%	1,0%	14,7%	2,5%	2,6%
AFRICA DEL NORTE	0,1%	0,0%	0,0%	2,6%	1,4%	1,2%
OTROS PAÍSES DE AFRICA	0,3%	0,3%	0,4%	1,8%	0,9%	0,2%
AMÉRICA DEL NORTE	1,6%	0,0%	0,2%	2,2%	0,1%	0,2%
AMÉRICA CENTRAL Y ANTILLAS	0,1%	0,0%	0,0%	3,4%	0,3%	0,5%
AMÉRICA DEL SUR	1,0%	0,5%	0,6%	2,4%	0,2%	0,4%
PRÓXIMO Y MEDIO ORIENTE DE ASIA	0,6%	0,0%	0,7%	2,4%	0,9%	1,4%
OTROS PAÍSES DE ASIA	24,7%	5,3%	10,3%	4,4%	0,7%	2,0%
AUSTRALIA Y NUEVA ZELANDA	0,1%	0,0%	0,0%	1,0%	0,1%	0,2%
OTROS PAÍSES DE OCEANÍA Y REGIONES POLARES	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

**Observatorio Industrial del Sector Automoción de Castilla y León
2008-2009**

Si los resultados de este cuadro desde el punto de vista de las contribuciones porcentuales las llevamos a dos gráficos, uno de importaciones y otro de exportaciones tenemos el siguiente resultado.



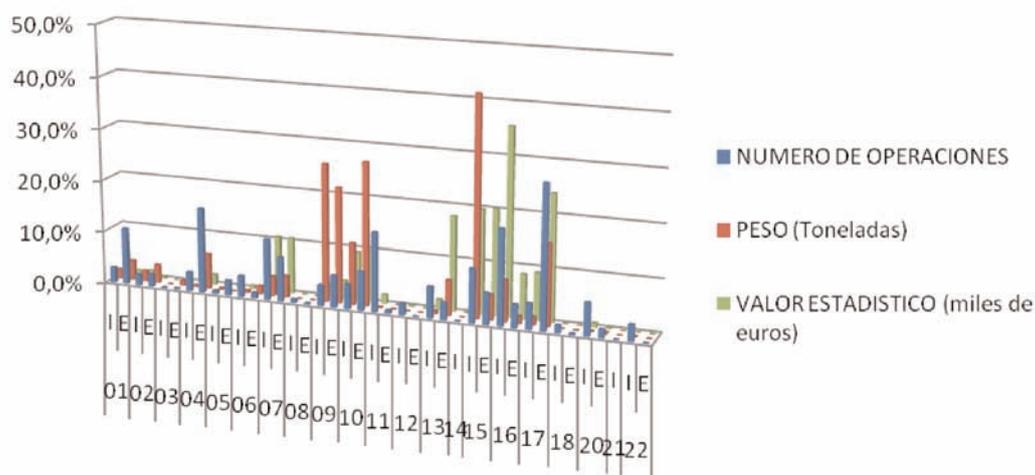
Soria: Importaciones



Soria: Exportaciones

En Soria en el capítulo de las importaciones está claramente dominado por la Unión Europea, tanto en número de operaciones, como en peso y en valor estadístico, con una contribución bastante menor, pero también interesante de Otros Países de Asia, fundamentalmente en número de operaciones y en valor estadístico, con el resto sin valores significativos. En las exportaciones, nueva preponderancia de la Unión Europea en los tres conceptos y contribuciones menores de Otros países Europeos y menores cantidades en el resto en el capítulo del número de operaciones que se realizan, ya que en los otros dos aspectos de peso y valor estadístico, está bastante repartido en los mismos el 7 % del peso y el 9 % del valor que no se realiza con la Unión Europea.

La contribución de cada uno de los grupos de productos al flujo de mercancías en Soria, podemos verlo en el gráfico siguiente. En cuanto a las importaciones, predominan en las mismas el grupo 16 (Equipos y material eléctrico) en número de operaciones y peso, el grupo 15 (Metales) en peso y valor estadístico y el grupo 09 (Madera) en peso. Con relación a las exportaciones, la preponderancia la tienen los grupos 09 (Madera) y 10 (pasta de madera y celulosa) en peso, el grupo 15 (Metales) en valor estadístico y el 17 (Material de transporte) en el número de operaciones y el valor estadístico de las actividades.



Soria: Exportaciones

3.2.8.- VALLADOLID

Los cuadros comparativos de la provincia de Burgos en cuanto a los tráficos de entrada y salida a nivel mundial y diferenciado por zonas de influencia son los siguientes.

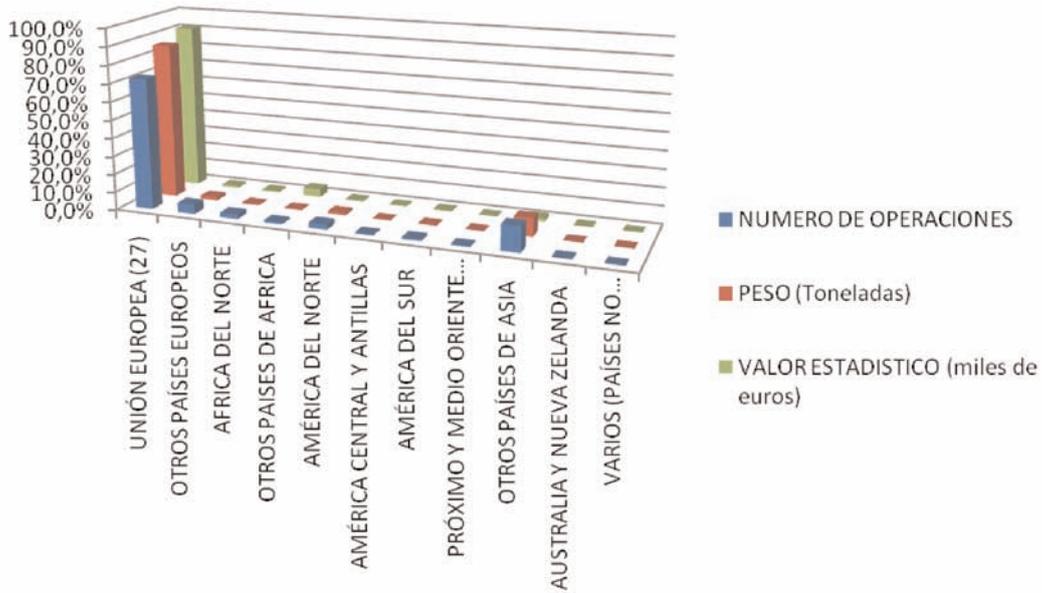
VALLADOLID	IMPORTACIÓN			EXPORTACIÓN		
	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)
UNIÓN EUROPEA (27)	43.647	1.247.667	3.945.701	26.449	722.187	2.742.969
OTROS PAÍSES EUROPEOS	3.143	25.944	42.537	2.779	41.551	257.151
AFRICA DEL NORTE	1.557	6.661	30.929	1.091	12.203	56.588
OTROS PAÍSES DE AFRICA	666	5.509	191.405	271	2.629	9.867
AMÉRICA DEL NORTE	1.794	17.336	23.745	1.674	1.997	14.877
AMÉRICA CENTRAL Y ANTILLAS	225	531	2.366	1.293	6.167	44.725
AMÉRICA DEL SUR	615	4.454	12.223	956	10.310	57.023
PRÓXIMO Y MEDIO ORIENTE DE ASIA	147	828	2.112	349	5.908	30.798
OTROS PAÍSES DE ASIA	8.431	145.422	76.193	1.000	4.958	36.221
AUSTRALIA Y NUEVA ZELANDA	68	359	546	93	22	280
VARIOS (países no identificados) EXTRA	0	0		26	102	108
TOTAL	60.293	1.454.715	4.327.757	35.981	808.039	3.250.608

Observatorio Industrial del Sector Automoción de Castilla y León
2008-2009

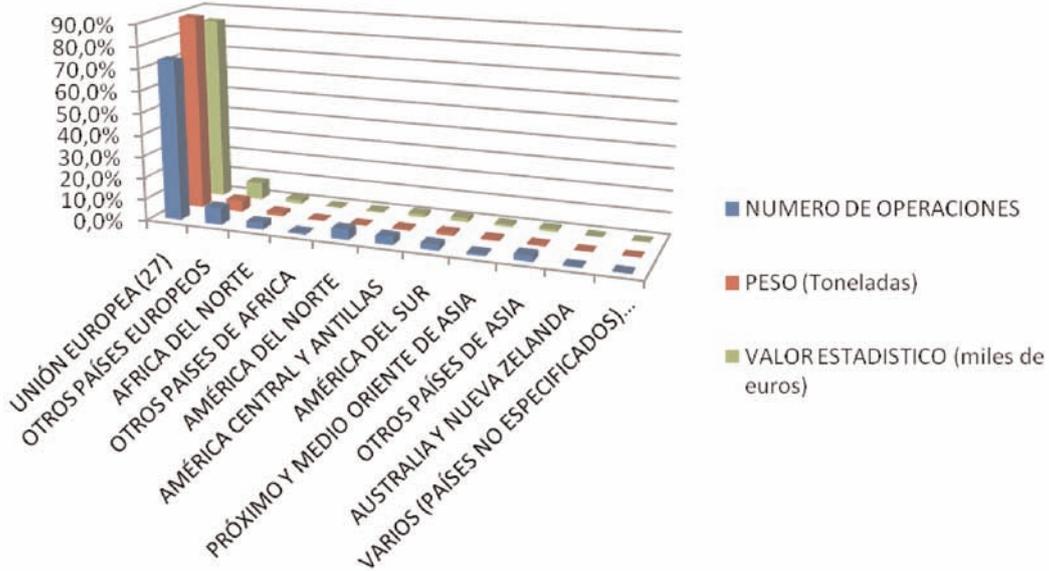
VALLADOLID	IMPORTACIÓN			EXPORTACIÓN		
	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)
UNIÓN EUROPEA (27)	72,4%	85,8%	91,2%	73,5%	89,4%	84,4%
OTROS PAÍSES EUROPEOS	5,2%	1,8%	1,0%	7,7%	5,1%	7,9%
AFRICA DEL NORTE	2,6%	0,5%	0,7%	3,0%	1,5%	1,7%
OTROS PAÍSES DE AFRICA	1,1%	0,4%	4,4%	0,8%	0,3%	0,3%
AMÉRICA DEL NORTE	3,0%	1,2%	0,5%	4,7%	0,2%	0,5%
AMÉRICA CENTRAL Y ANTILLAS	0,4%	0,0%	0,1%	3,6%	0,8%	1,4%
AMÉRICA DEL SUR	1,0%	0,3%	0,3%	2,7%	1,3%	1,8%
PRÓXIMO Y MEDIO ORIENTE DE ASIA	0,2%	0,1%	0,0%	1,0%	0,7%	0,9%
OTROS PAÍSES DE ASIA	14,0%	10,0%	1,8%	2,8%	0,6%	1,1%
AUSTRALIA Y NUEVA ZELANDA	0,1%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%
VARIOS (países no identificados) EXTRA	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%

**Observatorio Industrial del Sector Automoción de Castilla y León
2008-2009**

Si los resultados de este cuadro desde el punto de vista de las contribuciones porcentuales las llevamos a dos gráficos, uno de importaciones y otro de exportaciones tenemos el siguiente resultado.



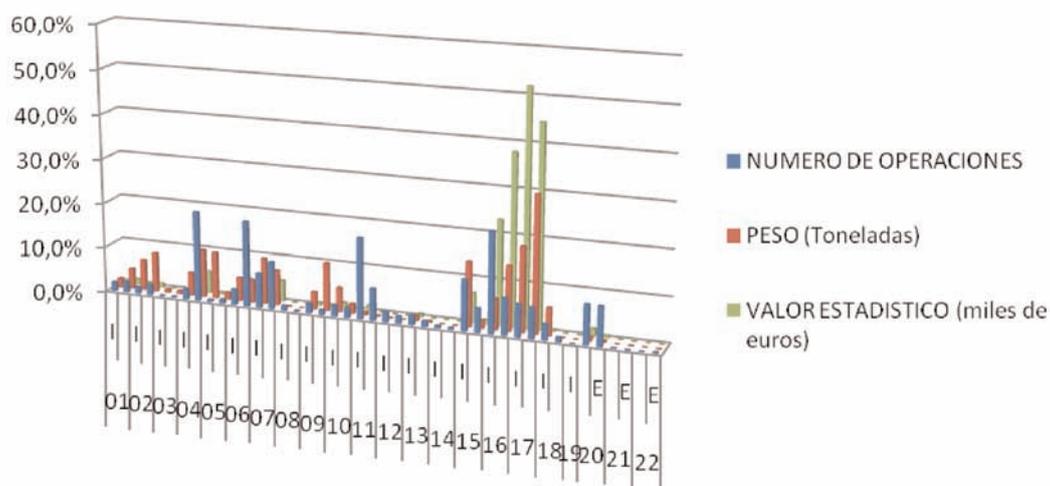
Valladolid: Importaciones



Valladolid: Exportaciones

Con relación a las importaciones, hay una clara preponderancia de los tráficos con la Unión Europea en los tres elementos considerados, aunque cabe destacar también al contribución en número de operaciones y de peso de Otros Países de Asia, así como la contribución en valor estadístico de Otros países de África. Con relación a las exportaciones, sigue predominando el tráfico con la Unión Europea, seguida de la aportación de Otros Países Europeo y en menor medida con África del Norte, América en general y Otros Países de Asia.

La contribución de cada uno de los grupos de productos al flujo de mercancías en Valladolid, podemos verlo en el gráfico siguiente. Las importaciones vienen determinadas fundamentalmente por los sectores 11 (Textil) en el número de operaciones, 16 (Equipos y Material eléctrico) en número de operaciones y valor estadístico y el 17 (Material de transporte) por el peso y el valor estadístico. En cuanto a las exportaciones, los grupos prioritarios son los 04 (Alimentación), 06 (Industria química) y el 11 (Textil) en el número de operaciones realizadas, y los grupos 16 (Equipos y Material eléctrico) y 17 (Material de transporte) en el peso y el valor estadístico de las operaciones realizadas.



Valladolid: import-export por grupos o sectores

3.2.9.- ZAMORA

Los cuadros comparativos de la provincia de Burgos en cuanto a los tráficos de entrada y salida a nivel mundial y diferenciado por zonas de influencia son los siguientes.

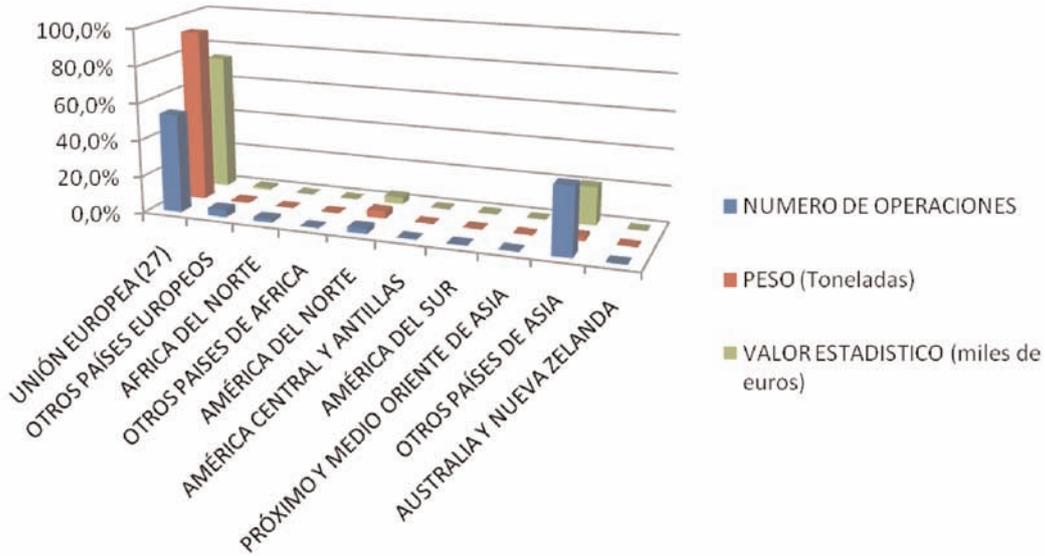
ZAMORA	IMPORTACIÓN			EXPORTACIÓN		
	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)
UNIÓN EUROPEA (27)	4.842	119.683	122.270	4.404	278.476	101.831
OTROS PAÍSES EUROPEOS	368	892	1.775	259	578	2.491
AFRICA DEL NORTE	165	1	18	124	583	777
OTROS PAÍSES DE AFRICA	11		26	22	59	114
AMÉRICA DEL NORTE	260	4.876	6.360	333	1.062	3.100
AMÉRICA CENTRAL Y ANTILLAS	11		2	78	93	892
AMÉRICA DEL SUR	28	161	261	44	566	373
PRÓXIMO Y MEDIO ORIENTE DE ASIA	18	12	257	45	8.680	2.477
OTROS PAÍSES DE ASIA	3.313	2.791	34.376	146	917	2.463
AUSTRALIA Y NUEVA ZELANDA	9		12	4	2	14
TOTAL	9.025	128.420	165.357	5.459	291.020	114.531

Observatorio Industrial del Sector Automoción de Castilla y León
2008-2009

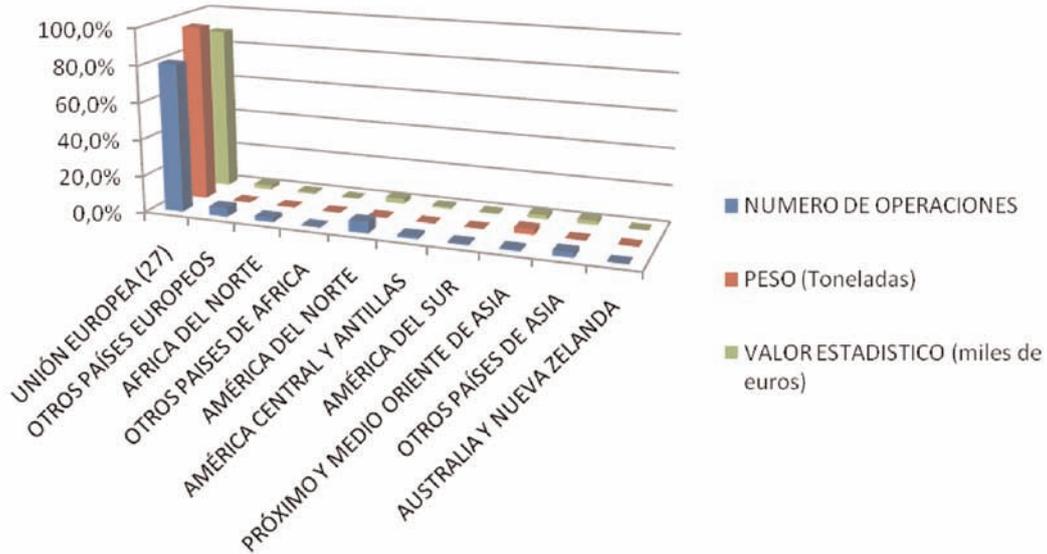
ZAMORA	IMPORTACIÓN			EXPORTACIÓN		
	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)
UNIÓN EUROPEA (27)	53,7%	93,2%	73,9%	80,7%	95,7%	88,9%
OTROS PAÍSES EUROPEOS	4,1%	0,7%	1,1%	4,7%	0,2%	2,2%
AFRICA DEL NORTE	1,8%	0,0%	0,0%	2,3%	0,2%	0,7%
OTROS PAÍSES DE AFRICA	0,1%	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%	0,1%
AMÉRICA DEL NORTE	2,9%	3,8%	3,8%	6,1%	0,4%	2,7%
AMÉRICA CENTRAL Y ANTILLAS	0,1%	0,0%	0,0%	1,4%	0,0%	0,8%
AMÉRICA DEL SUR	0,3%	0,1%	0,2%	0,8%	0,2%	0,3%
PRÓXIMO Y MEDIO ORIENTE DE ASIA	0,2%	0,0%	0,2%	0,8%	3,0%	2,2%
OTROS PAÍSES DE ASIA	36,7%	2,2%	20,8%	2,7%	0,3%	2,2%
AUSTRALIA Y NUEVA ZELANDA	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%

**Observatorio Industrial del Sector Automoción de Castilla y León
2008-2009**

Si los resultados de este cuadro desde el punto de vista de las contribuciones porcentuales las llevamos a dos gráficos, uno de importaciones y otro de exportaciones tenemos el siguiente resultado.



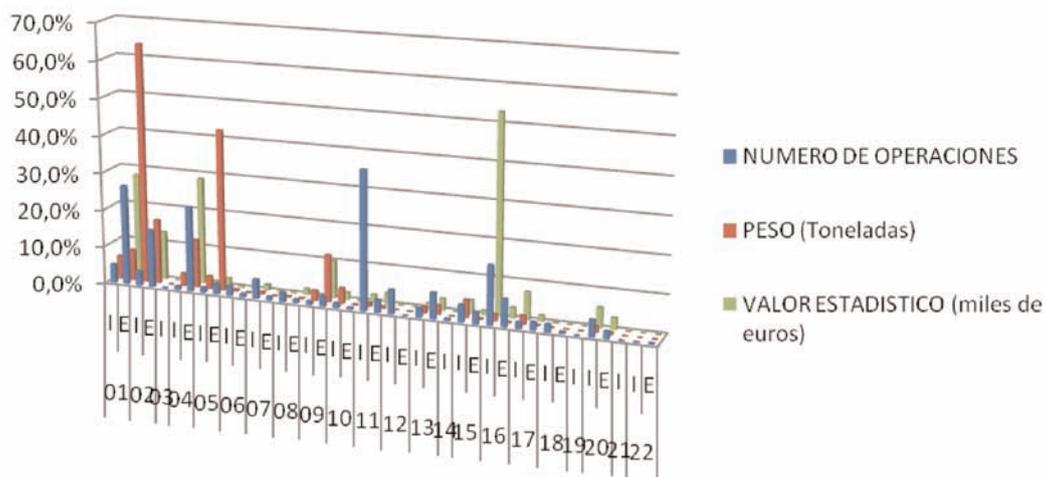
Zamora: Importaciones



Zamora: Exportaciones

Las importaciones en Zamora están dominadas por los orígenes de la Unión Europea, pero podemos observar que tienen una importante contribución a la misma el número de operaciones (casi el 39 %) y el valor estadístico (casi el 21 %) de las entradas procedentes de Otros Países de Asia. Las exportaciones en conjunto están dominadas por el tráfico con la Unión Europea, con aportaciones de Otros Países Europeos y de América del Norte, pero sólo en cuanto al número de operaciones que se realizan.

La contribución de cada uno de los grupos de productos al flujo de mercancías en Soria, podemos verlo en el gráfico siguiente. Con respecto a las importaciones, los grupos o sectores fundamentales son el 02 (Reino vegetal) en el peso, el 11 (Textil) en el número de operaciones y el 16 (Equipos y material eléctrico) en el valor estadístico. En las exportaciones, los grupos 01 (Reino animal) y 04 (Alimentación) en el número de operaciones, el 05 (Minería) en el peso y de nuevo el 04 (Alimentación) en el valor estadístico de las operaciones realizadas.



Zamora: import-export por grupos o sectores

4.- CONTRIBUCIÓN DE LOS DISTINTOS MODOS DE TRANSPORTE PROVINCIA A PROVINCIA

En el punto 2.1 de este trabajo ya tuvimos una visión general de la utilización de los distintos modos de transporte, pero es importante que tengamos una visión clara de los flujos de mercancías en cada una de las provincias por cada uno de los modos de transporte, teniendo en cuenta que al tener la Comunidad de Castilla y León ningún puerto de mar en la misma, todo el tráfico marítimo tiene un transporte posterior (en el caso de las importaciones) o un transporte previo (en el caso de las exportaciones) por modo carretera o modo ferrocarril, por lo que el tráfico de estos modos se ve incrementado por las toneladas y operaciones que se realizan por el modo marítimo. Por otra parte, en función de que en el modo ferrocarril se posea terminal de carga/descarga en comprador (importaciones) o vendedor (exportaciones), hay que utilizar igualmente un transporte por carretera auxiliar.

Independientemente del número de operaciones y del valor estadístico de las mercancías, lo que realmente nos interesa en el transporte es el número de toneladas que se mueven en cada uno de los modos de transporte. Con el correspondiente análisis, tenemos las siguientes distribuciones por provincia de la utilización de los modos de transporte.

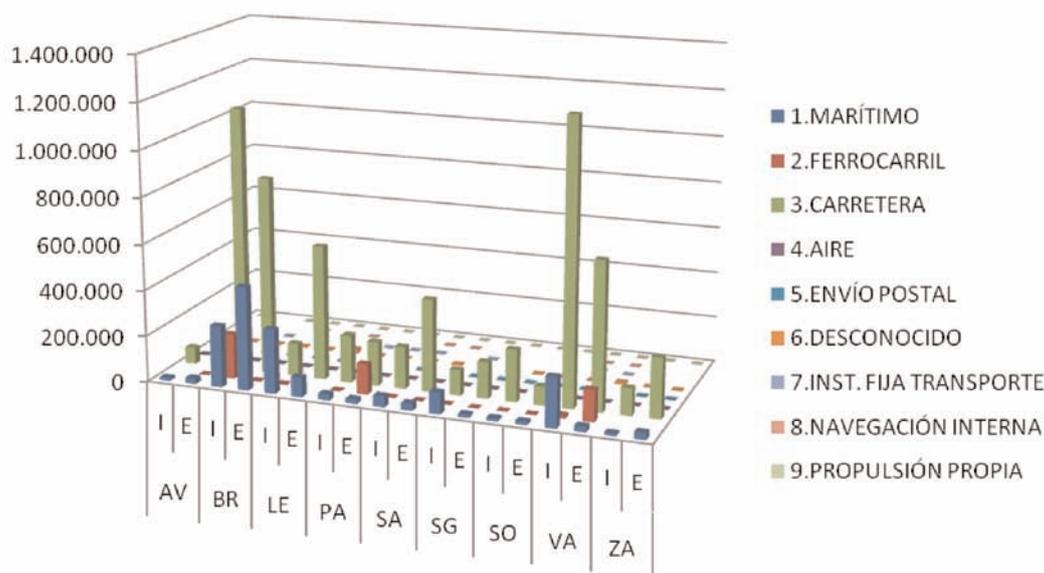
De acuerdo a lo que ya vimos en el punto señalado, el modo básico corresponde al modo carretera con aproximadamente el 75 % de las toneladas movidas, tanto en importación como en exportación. Los otros modos que aportan toneladas movidas de manera significativa son el marítimo con el 21 % en las importaciones y el 16 % en las exportaciones, así como el ferrocarril con un 4,5 % en las importaciones y un 6,4 % en las exportaciones. A nivel provincial, el modo carretera es el que domina en general en todas ellas, pero hay provincias en las que el transporte marítimo tiene una considerable importancia, alcanzando el 65 % de las importaciones en León y el 45 % de las mismas en Segovia; no así en las exportaciones, que en cuanto a éstas y por transporte marítimo, tenemos a Ávila con el 27.5 % y a Burgos con el 34 %. El modo ferrocarril en cuanto a las importaciones está prácticamente basado en el tráfico de Burgos (el 12 %) y de las exportaciones en Palencia con el 38 % y Valladolid con el 17 %.

Observatorio Industrial del Sector Automoción de Castilla y León
2008-2009

	ÁVILA		BURGOS		LEÓN		PALENCIA		SALAMANCA	
	I	E	I	E	I	E	I	E	I	E
1. MARÍTIMO	11.563	23.527	266.968	448.540	278.501	84.714	26.647	19.812	47.969	30.431
2. FERROCARRIL		1	193.592	838	1.324		598	131.522	1	23
3. CARRETERA	70.555	62.089	1.141.432	852.779	141.987	582.134	204.053	190.427	181.596	400.636
4. AIRE	29	3	259	1.556	625	620	125	24	240	214
5. ENVÍO POSTAL	16		108	1	108	3	15		128	
6. DESCONOCIDO	83	0	1.645	2.639	3.280	19.753	898	617	2.024	3.283
7. INST. FIJA TRANSPORTE			89				0	22	0	
8. NAVEGACIÓN INTERNA				20	21	0			5	0
9. PROPULSIÓN PROPIA	1		46	1	838	0	0	44	62	11
TOTAL	82.249	85.622	1.604.142	1.306.378	426.687	687.226	232.339	342.471	232.027	434.601
1. MARÍTIMO	14,1%	27,5%	16,6%	34,3%	65,3%	12,3%	11,5%	5,8%	20,7%	7,0%
2. FERROCARRIL	0,0%	0,0%	12,1%	0,1%	0,3%	0,0%	0,3%	38,4%	0,0%	0,0%
3. CARRETERA	85,8%	72,5%	71,2%	65,3%	33,3%	84,7%	87,8%	55,6%	78,3%	92,2%
4. AIRE	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%
5. ENVÍO POSTAL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%
6. DESCONOCIDO	0,1%	0,0%	0,1%	0,2%	0,8%	2,9%	0,4%	0,2%	0,9%	0,8%
7. INST. FIJA TRANSPORTE	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
8. NAVEGACIÓN INTERNA	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
9. PROPULSIÓN PROPIA	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Observatorio Industrial del Sector Automoción de Castilla y León
2008-2009

	SEGOVIA		SORIA		VALLADOLID		ZAMORA		TOTALES	
	I	E	I	E	I	E	I	E	I	E
1. MARÍTIMO	93.069	12.992	11.706	13.905	216.409	23.751	9.763	29.118	962.595	686.790
2. FERROCARRIL	2	0	234	0	13.223	136.312			208.974	268.696
3. CARRETERA	109.709	158.038	225.512	80.453	1.220.694	640.617	118.362	261.665	3.413.900	3.228.838
4. AIRE	42	32	60	25	534	278	64	32	1.978	2.784
5. ENVÍO POSTAL	61	0	7	0	67		10	102	520	106
6. DESCONOCIDO	3.466	832	711	74	1.038	6.623	75	99	13.220	33.920
7. INST. FIJA TRANSPORTE	0				2.611	318			2.700	340
8. NAVEGACIÓN INTERNA					1	19			27	39
9. PROPULSIÓN PROPIA	2	0	164	5	135	117	144	0	1.392	178
TOTAL	206.354	171.896	238.397	94.464	1.454.715	808.039	128.420	291.020	4.605.330	4.221.717
1. MARÍTIMO	45,1%	7,6%	4,9%	14,7%	14,9%	2,9%	7,6%	10,0%	20,9%	16,3%
2. FERROCARRIL	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,9%	16,9%	0,0%	0,0%	4,5%	6,4%
3. CARRETERA	53,2%	91,9%	94,6%	85,2%	83,9%	79,3%	92,2%	89,9%	74,1%	76,5%
4. AIRE	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%
5. ENVÍO POSTAL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
6. DESCONOCIDO	1,7%	0,5%	0,3%	0,1%	0,1%	0,8%	0,1%	0,0%	0,3%	0,8%
7. INST. FIJA TRANSPORTE	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%
8. NAVEGACIÓN INTERNA	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
9. PROPULSIÓN PROPIA	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%



Importaciones y Exportaciones por modo de transporte y provincia

Una observación importante a considerar, es que el peso muevido en importaciones es mayor al de las exportaciones en casi un 10 %. Este diferencial viene derivado de la diferencia en el transporte marítimo en el que el diferencial es de 275.000 toneladas a favor de las importaciones (un 40 % más en import que en export) y de las 190.000 toneladas de carretera, aunque porcentualmente es mucho menor, en torno al 6 %. Parte de este tráfico está compensado con el ferrocarril, donde las exportaciones superan a las importaciones en torno a las 60.000 toneladas (alrededor del 30 %). Es decir que en cuanto al peso, la Comunidad de Castilla y León es más receptora que expendedora de productos.

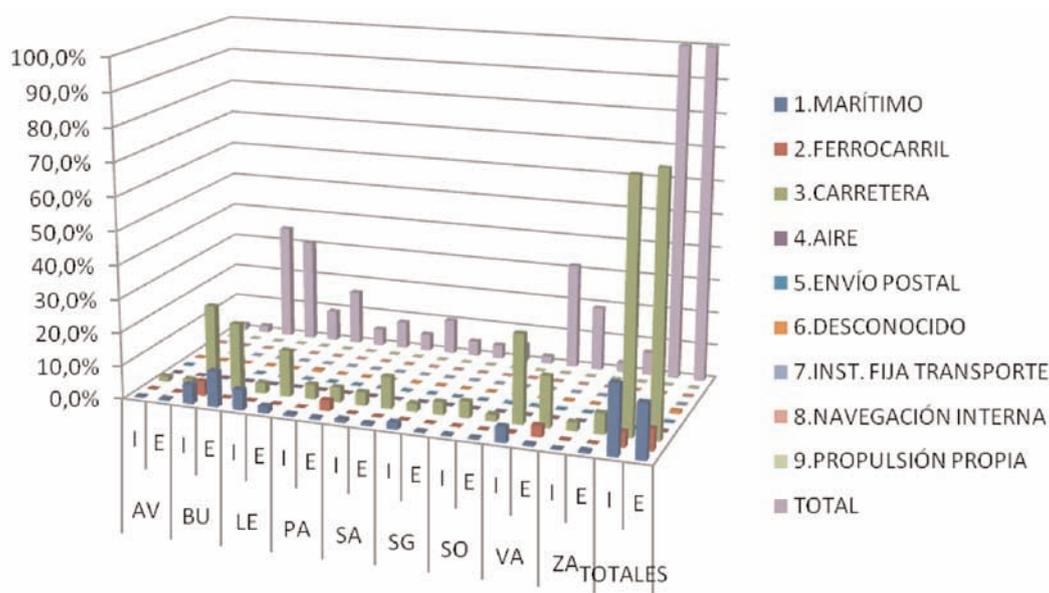
Si visualizamos la contribución porcentual al total de cada modo de transporte en cada provincia y por movimiento de importación-exportación, nos quedan los siguientes cuadro y gráfico. De ellos podemos extraer las siguientes conclusiones:

- I. La provincia con mayor flujo de productos, tanto en import como en export es Burgos con, respectivamente, el 34,8 % de las importaciones y el 30,9 de las exportaciones.

Observatorio Industrial del Sector Automoción de Castilla y León
2008-2009

	ÁVILA		BURGOS		LEÓN		PALENCIA		SALAMANCA	
	I	E	I	E	I	E	I	E	I	E
1. MARÍTIMO	0,3%	0,6%	5,8%	10,6%	6,0%	2,0%	0,6%	0,5%	1,0%	0,7%
2. FERROCARRIL	0,0%	0,0%	4,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,1%	0,0%	0,0%
3. CARRETERA	1,5%	1,5%	24,8%	20,2%	3,1%	13,8%	4,4%	4,5%	3,9%	9,5%
4. AIRE	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
5. ENVÍO POSTAL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
6. DESCONOCIDO	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%
7. INST. FIJA TRANSPORTE	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
8. NAVEGACIÓN INTERNA	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
9. PROPULSIÓN PROPIA	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
TOTAL	1,8%	2,0%	34,8%	30,9%	9,3%	16,3%	5,0%	8,1%	5,0%	10,3%
	SEGOVIA		SORIA		VALLADOLID		ZAMORA		TOTALES	
	I	E	I	E	I	E	I	E	I	E
1. MARÍTIMO	2,0%	0,3%	0,3%	0,3%	4,7%	0,6%	0,2%	0,7%	20,9%	16,3%
2. FERROCARRIL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	3,2%	0,0%	0,0%	4,5%	6,4%
3. CARRETERA	2,4%	3,7%	4,9%	1,9%	26,5%	15,2%	2,6%	6,2%	74,1%	76,5%
4. AIRE	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%
5. ENVÍO POSTAL	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
6. DESCONOCIDO	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,3%	0,8%
7. INST. FIJA TRANSPORTE	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%
8. NAVEGACIÓN INTERNA	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
9. PROPULSIÓN PROPIA	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
TOTAL	4,5%	4,1%	5,2%	2,2%	31,6%	19,1%	2,8%	6,9%	100,0%	100,0%

Observatorio Industrial del Sector Automoción de Castilla y León
2008-2009



% por modo y movimiento por provincia

2. Dos provincias, Burgos y Valladolid, soportan más del 65 % de las toneladas movidas en la importación y más del 59 % de las movidas en exportación.
3. En las provincias de Ávila, León, Palencia, Salamanca y Zamora, las contribuciones porcentuales de las exportaciones son mayores que las de las importaciones.
4. En las provincias de Burgos, Segovia, Soria y Valladolid, las contribuciones porcentuales de las importaciones son mayores que las de las exportaciones.

Tal y como hemos comentado al comienzo de este punto, el transporte real por carretera no se limita exclusivamente a las toneladas indicadas en el correspondiente modo, sino que el marítimo y una parte importante del ferroviario, precisan de un movimiento también por carretera y si lo aplicamos a los datos obtenidos y establecemos las hipótesis de cálculo que se indican a continuación:

1. Se supone un peso medio por trayler de 20 toneladas.
2. El número medio de días trabajados de enero a noviembre es de 230 (se han manejado los datos correspondientes a dicho período).

obtenemos los valores de vehículo movidos en la Comunidad de Castilla y León que se indican en la siguiente tabla.

Toneladas	Marítimo		Ferrocarril		Carretera		TOTALES	
	Importación	Exportación	Importación	Exportación	Importación	Exportación	Importación	Exportación
Toneladas	962.595	686.790	208.974	268.696	3.413.900	3.228.838	4.585.469	4.184.324
Traylers equivalentes (20 tm)	48.130	34.340	10.449	13.435	170.695	161.442	229.273	209.216
Traylers equivalentes diarios	209	149	45	58	742	702	997	910

En la que vemos que con relación al comercio internacional y, por lo tanto, a las importaciones y exportaciones, el número de descargas y cargas, que se realizan por término medio en toda la Comunidad de Castilla y León es de 997 y 910, respectivamente, es decir, un total de 1.907 tray-lers equivalentes diarios. A esto hay que sumarle por supuesto, todos los movimientos de vehículos ligeros que son necesarios para el movimiento de parte de los otros modos de transporte y de las situaciones de recogida y reparto que hay que efectuar de estos grandes volúmenes.

5.- PROVINCIA DE ADUANA PARA LA IMPORTACIÓN- EXPORTACIÓN DE CASTILLA Y LEÓN

Como última parte de este estudio, si atendemos a la provincia por la cual se efectúa la aduana de entrada y salida en Castilla y León, obtenemos la siguiente tabla.

	IMPORTACIÓN			EXPORTACIÓN		
	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)	Nº de operaciones	Peso (toneladas)	Valor estadístico (miles de euros)
ALAVA	6.432	69.275	69.698	1.547	12.543	17.703
ALICANTE	26	6.398	4.797	53	416	574
ALMERIA	29	281	462	261	1.220	1.907
AVILA	491	49.918	20.574	469	24.617	13.971
BADAJOS	78	1.284	1.373	156	55.916	17.605
BALEARES	1	4	21	12	66	117
BARCELONA	34.079	223.552	416.786	15.187	150.442	455.856
BURGOS	27.044	739.745	758.400	21.238	519.655	999.768
CACERES	77	30	99	0	0	
CADIZ	1.383	8.264	45.413	2.290	14.299	30.888
CASTELLON	32	583	368	162	3.671	5.759
CIUDAD REAL	17	146	698	3	716	538
CORDOBA	0	0		2		1
LA CORUÑA	558	86.199	29.464	268	24.374	9.613
CUENCA	84		24	0	0	
GERONA	1.221	5.528	3.845	1.199	5.017	17.740
GRANADA	5	1	12	6		2
GUADALAJARA	166	9.004	8.170	46	15.293	3.277
GUIPUZCOA	1.930	106.021	58.024	4.833	53.097	133.368
HUELVA	53	687	1.041	21	26	52
HUESCA	0	0		12	13.584	2.268
JAEN	0	0		15	953	1.220
LEON	11.370	188.957	205.161	10.575	298.206	309.417
LERIDA	553	15.145	16.465	5.616	6.374	9.039
LA RIOJA	45	5.788	3.452	22	5.397	1.197
LUGO	97	357	834	19	1.107	923
MADRID	63.308	894.787	1.767.457	18.915	745.584	2.129.724
MALAGA	30	4	124	9	2	41
MURCIA	30	10.634	1.277	9	57	82
NAVARRA	354	4.049	18.092	88	2.095	4.579
OVIEDO	653	163.185	32.077	204	11.689	8.365
PALENCIA	5.957	181.965	129.040	6.873	276.140	161.956
LAS PALMAS	6	68	88	0	0	
PONTEVEDRA	598	13.573	12.545	438	15.505	10.382
SALAMANCA	13.166	160.506	314.680	13.277	388.473	243.117
S.C. DE TENERIFE	57	420	4.526	0	0	
SANTANDER	853	31.147	17.708	76	1.108	6.381
SEGOVIA	5.579	83.716	127.948	2.868	112.088	171.544
SEVILLA	59	23.372	9.287	24	12.109	2.126
SORIA	5.538	191.980	120.996	2.593	40.435	172.651
TARRAGONA	405	10.019	81.435	18	157	700
TERUEL	0	0		31	647	237
TOLEDO	23	93	322	1	5	24
VALENCIA	4.778	157.618	186.671	6.700	64.250	101.790
VALLADOLID	34.882	842.145	3.599.303	21.366	660.743	3.745.742
VIZCAYA	4.940	194.278	289.058	5.348	202.452	136.849
ZAMORA	1.819	103.202	61.795	3.283	257.463	72.926
ZARAGOZA	482	19.795	9.258	1.155	199.405	25.078
CARTAGENA	95	53	210	12	554	418
GIJON	37	289	839	157	21.260	26.349
VIGO	86	1.247	1.818	28	2.489	827
TOTAL	233.506	4.605.335	8.431.735	147.485	4.221.720	9.054.689

**Observatorio Industrial del Sector Automoción de Castilla y León
2008-2009**

Siendo Valladolid la aduana más importante tanto en las importaciones como en las exportaciones, seguida de Madrid. Si realizamos un cuadro resumen de esta misma tabla, agrupando las provincias de la Comunidad de Castilla y León y el resto de provincias, obtenemos el siguiente reparto.

	Importación			Exportación		
	Nº DE OPERACIONES	PESO (toneladas)	VALOR ESTADÍSTICO (miles de euros)	Nº DE OPERACIONES	PESO (toneladas)	VALOR ESTADÍSTICO (miles de euros)
CASTILLA Y LEÓN	105.846	2.542.134	5.337.897	82.542	2.577.820	5.891.092
RESTO	127.660	2.063.201	3.093.838	64.943	1.643.900	3.163.597
CASTILLA Y LEÓN	45,3%	55,2%	63,3%	56,0%	61,1%	65,1%
RESTO	54,7%	44,8%	36,7%	44,0%	39,9%	34,9%

En el que comprobamos que todas las variables (excepto operaciones de importación) están por encima del 50 % en la contribución que hace la Comunidad de Castilla y León y que está en torno al 65 % si la variable que manejamos es la del valor económico de las mercancías movidas.

Claramente, supone una opción de mejora y de absorción de operaciones de import-export por parte de las aduanas de la Comunidad y liga con la necesidad clara de establecer transitorios en el entorno de la misma.

6.- FLUJO DE MERCANCÍAS DE CASTILLA Y LEÓN CON EL RESTO DE COMUNIDADES AUTÓNOMAS

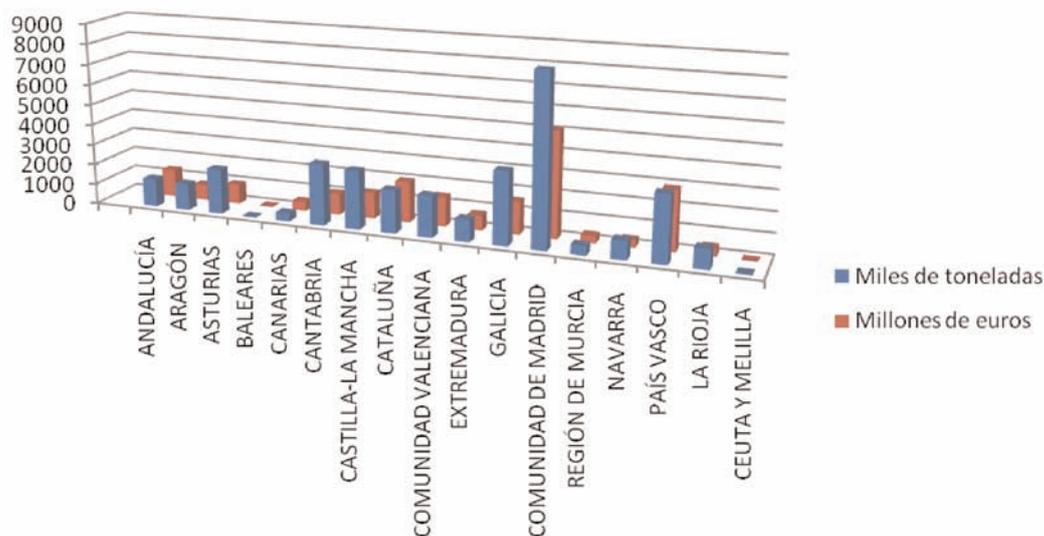
Utilizando las fuentes de INTEREG, grupo de trabajo que realiza estadísticas sobre los flujos de productos en toneladas y en euros entre todas las provincias y todas las autonomías de España, se obtienen unos datos que se reseñan a continuación, pero teniendo en cuenta que las últimas estadísticas disponibles son del año 2006.

En primer lugar tenemos la tabla y el gráfico de los movimientos de productos con origen en Castilla y León.

TRÁFICO ORIGEN CASTILLA Y LEÓN

Comunidad Autónoma	Miles de toneladas	Millones de euros	% de toneladas	% de euros	Traylers equivalentes	Traylers diarios
ANDALUCÍA	1.363,60	1.346,43	1,1%	3,9%	68.180	273
ARAGÓN	1.294,95	757,09	1,1%	2,2%	64.747	259
ASTURIAS	2.199,11	952,05	1,8%	2,7%	109.955	440
BALEARES	13,05	10,09	0,0%	0,0%	653	3
CANARIAS	390,78	449,00	0,3%	1,3%	19.539	78
CANTABRIA	2.981,05	1.041,43	2,5%	3,0%	149.053	596
CASTILLA Y LEÓN	86.761,00	13.978,52	72,1%	40,4%	4.338.050	17.352
CASTILLA-LA MANCHA	2.821,91	1.249,60	2,3%	3,6%	141.095	564
CATALUÑA	2.073,57	1.986,11	1,7%	5,7%	103.679	415
COMUN.VALENCIANA	1.995,54	1.439,75	1,7%	4,2%	99.777	399
EXTREMADURA	1.064,52	737,26	0,9%	2,1%	53.226	213
GALICIA	3.528,38	1.595,67	2,9%	4,6%	176.419	706
COMUN. DE MADRID	8.234,66	5.102,28	6,8%	14,7%	411.733	1.647
REGIÓN DE MURCIA	454,61	333,95	0,4%	1,0%	22.730	91
NAVARRA	901,71	347,06	0,7%	1,0%	45.085	180
PAÍS VASCO	3.219,50	2.898,18	2,7%	8,4%	160.975	644
LA RIOJA	951,72	406,14	0,8%	1,2%	47.586	190
CEUTA Y MELILLA	31,83	10,20	0,0%	0,0%	1.592	6
TOTALES	120.281,50	34.640,83	100,0%	100,0%	6.014.075	24.056

Observatorio Industrial del Sector Automoción de Castilla y León
2008-2009



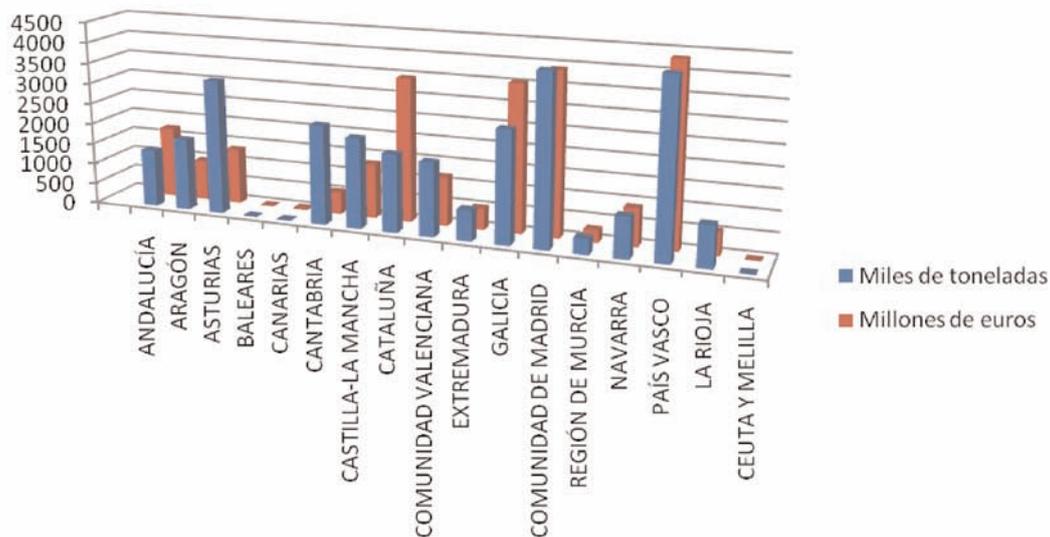
En el gráfico se han representado sólo los movimientos de Castilla y León hacia el resto de las comunidades autónomas, ya que si incluimos los movimientos de tráfico interior en la comunidad de Castilla y León (que son el 72,1 % en peso y el 40,4 % en el valor en euros) tendríamos una visión menos clara de los movimientos inter comunidades. Podemos observar que el mayor tráfico de salida se tiene con la comunidad de Madrid, seguida de las comunidades de País Vasco, Cantabria y Castilla la Mancha.

Las dos últimas columnas de la tabla, nos indican que existe un tráfico entre las distintas provincias de la comunidad de Castilla y León de 17.352 traylers equivalentes (igual que en los casos anteriores, dicho trayler equivalente es el correspondiente a una carga de 20 toneladas y sobre la base de 250 días año trabajados, es decir prescindiendo de los fines de semana y festivos en el año). Por otra parte, el tráfico hacia otras comunidades es de 6.704 traylers equivalentes.

Con relación a los movimientos de entrada en la Comunidad de Castilla y León, tenemos los siguientes datos, también reflejados en la tabla y el gráfico correspondientes.

TRÁFICO DESTINO CASTILLA Y LEÓN

Comunidad Autónoma	Miles de toneladas	Millones de euros	% de toneladas	% de euros	Traylers equivalentes	Traylers diarios
ANDALUCÍA	1.382,87	1.723,08	1,2%	4,5%	69.143	277
ARAGÓN	1.732,50	969,56	1,5%	2,5%	86.625	346
ASTURIAS	3.237,88	1.338,04	2,8%	3,5%	161.894	648
BALEARES	0,00	0,00	0,0%	0,0%	0	0
CANARIAS	9,00	28,99	0,0%	0,1%	450	2
CANTABRIA	2.388,42	534,58	2,1%	1,4%	119.421	478
CASTILLA Y LEÓN	86.761,00	13.978,52	75,2%	36,3%	4.338.050	17.352
CASTILLA-LA MANCHA	2.162,88	1.314,54	1,9%	3,4%	108.144	433
CATALUÑA	1.867,32	3.448,86	1,6%	8,9%	93.366	373
COMUN.VALENCIANA	1.764,65	1.174,63	1,5%	3,0%	88.232	353
EXTREMADURA	733,02	507,13	0,6%	1,3%	36.651	147
GALICIA	2.686,81	3.537,13	2,3%	9,2%	134.341	537
COMUN. DE MADRID	4.065,30	3.913,50	3,5%	10,2%	203.265	813
REGIÓN DE MURCIA	374,45	288,64	0,3%	0,7%	18.722	75
NAVARRA	981,56	903,13	0,9%	2,3%	49.078	196
PAÍS VASCO	4.188,97	4.335,69	3,6%	11,2%	209.448	838
LA RIOJA	989,55	553,26	0,9%	1,4%	49.477	198
CEUTA Y MELILLA	0,01	0,05	0,0%	0,0%	1	0
TOTALES	115.326,17	38.549,34	100,0%	100,0%	5.766.308	23.065



El gráfico está planteado con las mismas premisas del de origen Castilla y León. Aquí la comunidad que más aporta en peso y en valor es País Vasco, seguida de Madrid, Galicia y Asturias.

En cuanto a los traylers equivalentes y como es lógico, los correspondientes a Castilla y León son los mismos que en el caso anterior, ya que es movimiento intra comunitario y para el resto de orígenes, tenemos un tráfico de 5.713 traylers equivalentes de entrada en la comunidad. Estos datos nos hacen ver que Castilla y León es una comunidad fuente con relación al total del resto de comunidades ya que de media diaria se sacan 991 traylers más de los que entran. Por supuesto, para establecer de manera correcta el déficit o el superávit de vehículos con cada una de las comunidades autónomas, hay que establecer las correspondencias adecuadas con cada una de ellas y así determinar si la Comunidad de Castilla y León es fuente o sumidero con relación a cada una de ellas.

Finalmente, si vemos la situación por ramas de actividad económica (en este caso se realiza sobre 13 ramas de actividad económica), tenemos los siguientes datos en promedio de los años comprendidos entre 1995 y 2006.

Primero para los valores que tienen a Castilla y León como origen de producto y referido al valor económico y para las 10 ramas de mayor actividad.

PROMEDIO 1995-2006 ORIGEN CASTILLA Y LEÓN

Rama de actividad	Millones €	%€
R-3 Industria Agroalimentaria	4.071,5	26,7%
R-14 Fabricación de material de transporte	2.429,0	15,9%
R-16 Industria energética, distribución de energía, gas y agua	1.624,0	10,6%
R-1 Agricultura, silvicultura y pesca	1.269,3	8,3%
R-11 Metalurgia y fabricación de productos metálicos	1.161,4	7,6%
R-9 Industria del caucho y materias plásticas	742,1	4,9%
R-8 Industria Química	657,4	4,3%
R-10 Industria de productos minerales no metálicos	645,6	4,2%
R-2 Industrias extractivas	575,9	3,8%
R-6 Industria de la madera y el corcho	445,4	2,9%
TOTAL INTERREGIONAL	15.740,8	100,0%

En segundo lugar y con las mismas premisas que para la tabla anterior tenemos los datos que tienen como destino la comunidad de Castilla y León.

PROMEDIO 1995-2006 DESTINO CASTILLA Y LEÓN

Rama de actividad	Millones €	%€
R-3 Industria Agroalimentaria	2.624,6	14,8%
R-14 Fabricación de material de transporte	2.304,3	13,0%
R-11 Metalurgia y fabricación de productos metálicos	2.053,2	11,6%
R-8 Industria Química	1.486,0	8,4%
R-2 Industrias extractivas	1.483,1	8,4%
R-16 Industria energética, distribución de energía, gas y agua	1.359,4	7,7%
R-1 Agricultura, silvicultura y pesca	1.318,1	7,4%
R-9 Industria del caucho y materias plásticas	998,6	5,6%
R-12 Fabricación de maquinaria y equipo mecánico	911,0	5,1%
R-7 Industria del papel, edición y artes gráficas	748,8	4,2%
TOTAL INTERREGIONAL	17.714,9	100,0%

En las mismas vemos que tanto para origen como destino las dos ramas de mayor actividad son la Agroalimentaria y la de Fabricación de material de transporte, pero que mientras para el origen entre ambas tienen más del 42 %, para el destino no llegan al 28 % y está más repartido entre todas las actividades.

7.- CONCLUSIONES Y ACTUACIONES POSTERIORES

Con todo el análisis realizado en los puntos anteriores y agrupando todos los movimientos:

- Intracomunitarios con origen y destino en Castilla y León.
- Movimientos de origen Castilla y León y destino el resto de comunidades de España.
- Movimientos de origen resto de comunidades de España y destino Castilla y León.
- Exportaciones.
- Importaciones.

tenemos las siguientes tablas absoluta y relativa

FLUJOS	Miles de toneladas	Millones de €	Traylers equivalentes	Traylers diarios
Intracomunitario	86.761	13.979	4.338.050	17.352
Origen C y L-Resto España	33.520	20.662	1.676.025	6.704
Resto España-Destino C y L	28.565	24.571	1.428.259	5.713
Exportaciones	4.980	10.733	248.984	910
Importaciones	5.457	9.880	272.854	997
TOTALES	159.283	79.825	7.964.172	31.676

FLUJOS	Miles de toneladas	Millones de €	Traylers equivalentes	Traylers diarios
Intracomunitario	54,5%	17,5%	54,5%	54,8%
Origen C y L-Resto España	21,0%	25,9%	21,0%	21,2%
Resto España-Destino C y L	17,9%	30,8%	17,9%	18,0%
Exportaciones	3,1%	13,4%	3,1%	2,9%
Importaciones	3,4%	12,4%	3,4%	3,1%
TOTALES	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

En las mismas se han establecido una serie de hipótesis que nos han permitido consolidar los resultados bajo una visión única, que son:

- Los movimientos intracomunitarios, de origen y destino Castilla y León con el resto de España, son relativos al año 2006, considerando los mismos para el año 2008, aunque lo lógico sería considerar un incremento de los mismos a pesar de la crisis económica que estamos padeciendo y que ya se hizo notar en el año 2008.

- Para el conjunto de exportaciones e importaciones, de los que se han manejado datos reales del período enero-noviembre 2008, se ha hecho una sencilla estimación de los valores en toneladas, € y traylers equivalentes, dividiendo los valores reales entre 11 (número de meses de enero a noviembre) y multiplicándolo por 12. Hay que señalar que el número de traylers equivalentes diarios no se ha modificado sobre los valores reales.

Como conclusiones sobre las tablas, vemos que:

- Más de la mitad de los movimientos realizados corresponden a los movimientos intracomunitarios dentro de Castilla y León. Sin embargo, el valor de las mercancías sólo es el 17,5 % del total movido.
- El 39 % de los movimientos se realizan a y desde el resto de España, con una contribución al valor superior al 56 % del total de euros movidos.
- El comercio exterior sólo representa el 6,5 % de las toneladas movidas, pero contribuyen al valor en más del 25 %.
- El número de traylers que se mueven diariamente en la comunidad de Castilla y León es de 31.764. con casi 8 millones de traylers equivalentes anuales.

De acuerdo con todo esto e independientemente de que en los movimientos de import-export se utilizan otros modos de transporte aparte de la carretera (aunque ésta tiene una importancia fundamental en el tráfico global), aunque ya hemos visto que en muchos casos el resto de modos necesitan el apoyo del modo carretera para poder realizar el movimiento global, el transporte por carretera supone en el global la práctica totalidad de los movimientos de transporte que se realizan en toda la comunidad de Castilla y León.

7.1.- Conclusiones

Sobre todo el trabajo realizado en este estudio, elaboramos las siguientes conclusiones:

1. Las infraestructuras regionales soportan un tráfico diario de casi 32.000 vehículos pesados (traylers equivalentes con 20 toneladas). A los que hay que añadir los tránsitos a otras comunidades y el tráfico de los vehículos más ligeros de recogida y reparto.
2. La mayor parte de los movimientos están soportados por la red de carreteras de la comunidad.
3. Desde el punto de vista de la utilización y la adecuación de las infraestructuras y de las inversiones a realizar, es importante focalizar la actividad en el flujo de toneladas, ya que el mismo es el que nos marca el flujo de vehículos.
4. Hay todavía un importante número de operaciones de aduana que se realizan fuera de la Comunidad de Castilla y León y, por lo tanto, hay que potenciar su desarrollo.

5. El sector automoción es prioritario para el desarrollo de la economía de la comunidad, pero existen otros sectores que tienen también una importancia relevante y que su apoyo y desarrollo pueden contribuir a establecer sinergias con el mismo y conseguir una optimización de los costes logísticos.
6. Existen focos de actividad logística, los cuales han de ser los verdaderos impulsores de toda la actividad logística y, por lo tanto, económica de Castilla y León.
7. La gestión de los movimientos intracomunitarios adquiere una importancia de primer orden, ya que suponen más del 50 % del total de los movimientos y bien gestionados suponen una importante mejora de los costes logísticos y de la eficiencia de la misma.

7.2.- Actuaciones

De acuerdo con las conclusiones vistas en el punto anterior, se proponen las siguientes acciones a realizar que nos permitirán seguir con el desarrollo y la mejora de la logística en general, no sólo para el sector de automoción sino para la de todos los sectores, consideramos importante el establecimiento de una serie de acciones que permitan alcanzar el objetivo que se persigue con esta serie de trabajos, que es la mejora en costes, calidad y servicio de la logística en general. Queda claro que cada uno de los sectores casi ha tocado techo en las posibilidades de mejora de los procesos logísticos por sus propios medios y que para mejorar la eficacia y la eficiencia de sus operaciones logísticas necesita aprovechar las sinergias que le ofrecen el resto de los sectores.

Dichas acciones recomendadas, permitirán abordar trabajos futuros y, son:

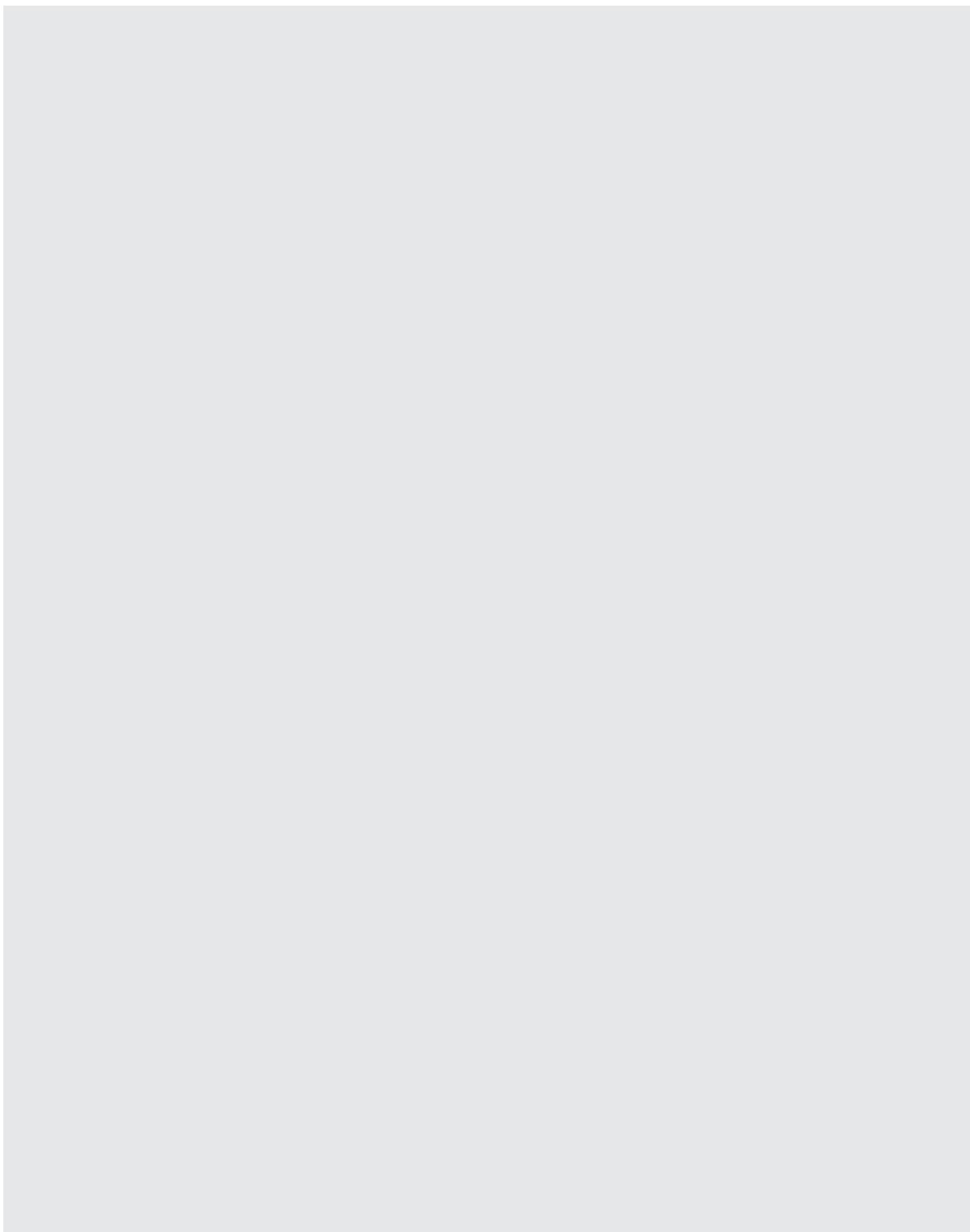
1. Análisis y adecuación de los enclaves logísticos de la comunidad que permitan la optimización en los flujos de entrada y salida.
2. Determinación de las tareas a realizar en los enclaves para la consolidación y desconsolidación de las cargas y alcanzar la eficiencia en los costes logísticos y la eficacia en la calidad y el servicio prestado. Es decir, generación de un catálogo de servicios que permitan alcanzar los objetivos propuestos. Por ejemplo:
 - a. Compatibilidad de cargas.
 - b. Diseño de rutas de entrega-recogida.
 - c. Servicios de almacenaje y de manipulación de mercancía.
 - d. Cálculo de ahorros por la utilización de sinergias por todos los sectores.
 - e. Establecimiento de planes de transporte.
 - f. Sistemas de mejora continua en coste, calidad y servicio.

3. Desarrollo de operadores logísticos regionales, pero con implantación en el resto de comunidades y con relaciones en el ámbito internacional.
4. Desarrollo de transitarios a nivel comunidad que acerquen y agilicen las actuaciones aduaneras.

Por supuesto para poder llevar a cabo todas estas actuaciones, es necesaria la implicación de todos los estamentos (Junta de Castilla y León, empresas, sindicatos y asesores externos) que aunando esfuerzos consigan un desarrollo sostenible de las empresas y, por ende, de la economía de la Comunidad de Castilla y León para no sólo el mantenimiento y crecimiento del sector de automoción, sino del resto de los sectores, que han de ser participes con las sinergias que todos pueden aportar en alcanzar la flexibilidad, la agilidad, el dinamismo, el control, la eficiencia y la eficacia necesarios que el mercado demanda para el sostenimiento de la economía y del desarrollo empresarial.

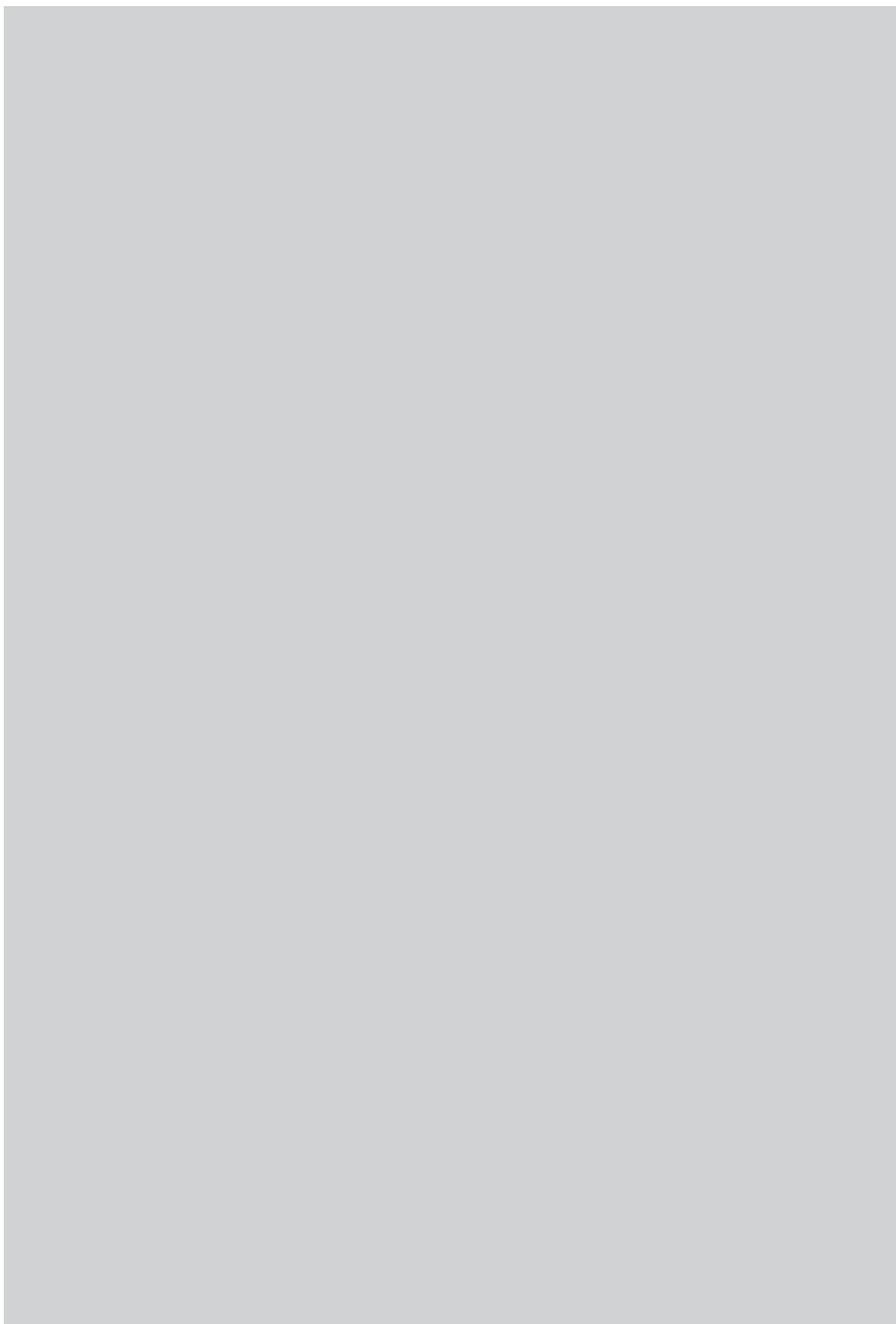


ESTUDIO DE NECESIDADES DE FORMACIÓN



ÍNDICE

1.- EL VALOR DE LA FORMACIÓN	97
2.- LA FORMACIÓN EN EL SECTOR DEL AUTOMÓVIL	99
3.- PROPUESTA A DESARROLLAR	103
Cursos a desarrollar en las diferentes Áreas de Logística	
1.- Área de Previsiones	104
2.- Aprovisionamientos	107
3.- Producción	108
4.- Management	108
Cursos a desarrollar siguiendo Certificados de Profesionalidad establecidos para el sector de Automoción	
Gestión y Control del Aprovisionamiento	111
Organización y Gestión de Almacén	111
Organización del Transporte y la Distribución	112
4.- CONCLUSIONES Y ACTUACIONES QUE SE PROPONEN	113
4.1.- Conclusiones	113
4.2.- Actuaciones que se proponen	114



1. EL VALOR DE LA FORMACIÓN

El valor de la formación en general y de la profesional en particular como condición de desarrollo social, crecimiento económico y enriquecimiento cultural, es subrayado repetidamente en todos los ámbitos y foros expertos en la materia. El sentido común, refuerza también estas afirmaciones.

Aunque de una manera no siempre clara, la formación aparece conectada con otros conceptos como “sociedad de la información”, “gestión del conocimiento”, “sociedad del riesgo”, “capitalismo flexible” u otros que intentan nombrar a la economía y sociedad del nuevo milenio.

En los últimos tiempos, la formación ha empezado también a estar vinculada con conceptos como “flexibilidad laboral” y “empleabilidad”. De esta manera, una de las afirmaciones más corrientes es que la formación actúa como una defensa del empleo frente a las crisis o reestructuraciones que provocan los cambios tecnológicos, organizativos de la nueva economía y como una manera de disminución del riesgo individual y colectivo.

En este sentido, la formación se convierte en un factor de cambio que tiene como función principal la adaptación de las empresas y sus trabajadores/as a la realidad en que se encuentran inmersos.

Esta realidad, actualmente más que nunca, supone un desafío para un sector como el de la automoción en el que los cambios se suceden rápidamente. La adaptación dependerá de la inteligencia organizativa para procurar herramientas, sobre todo de formación, que sean reales, especializadas y funcionales.

Un cuerpo laboral “formado”, se afirma, tiene más capacidad para enfrentar los inevitables cambios internos y/o externos que sufren las empresas. Unos trabajadores adecuadamente formados pueden sortear de manera más eficaz los vaivenes que, para todos los agentes económicos, inevitablemente produce esta economía fluida. La formación es así un “remedio contra el caos y el pánico” que generan para los trabajadores y las empresas las nuevas condiciones de la globalización de la economía.

Es así que se constata que *“importantes segmentos empresariales consideran que el capital humano es su principal activo y que no podrían competir con éxito en mercados globalizados si éste no está suficientemente formado y con sus competencias profesionales permanentemente actualizadas. Estas empresas ya han incorporado la formación permanente a su estrategia de negocio”*.

De este modo, la formación aparece como un valor social que genera amplios consensos y da lugar a iniciativas que buscan extender tanto la cobertura como la calidad de dicha formación. La formación profesional se considera como un requisito de competitividad y, por lo tanto, condición de éxito de la economía española en un mundo globalizado.

Desde esta perspectiva, la formación no sólo tiene un impacto estratégico en el sector de referencia o en la empresa en la que se desarrolla; más allá, la formación cumple una función estratégica para el propio trabajador/a, una función de promoción social que permite a muchos de

ellos evitar el estancamiento en su cualificación profesional. Además la formación adopta plenamente funciones de prevención primaria, es decir, desarrolla una auténtica función preventiva anticipando las posibles consecuencias negativas de la reestructuración económica o tecnológica que deben afrontar el sector de la automoción y las empresas empujadas por los continuos cambios.

La formación bien entendida no puede limitarse a impartir cursos de mayor o menor calidad, sino que tienen que preocuparse por la transferencia efectiva de conocimientos, por el fomento del autoaprendizaje y por la mejora continua de habilidades en los puestos de trabajo y en la organización. El fin último es dotar al trabajador/a de habilidades y conocimientos que puedan utilizar en sus puestos y en su propia promoción.

Por todas estas razones, la formación debe concretarse en un plan de formación integral y permanente, generando sinergias y seguridad en las mutaciones derivadas de los cambios tecnológicos y organizativos.

Además la formación profesional continua constituye un proceso que, de cara al trabajador/a, amplifica su rol laboral y perspectiva de futuro mediante tres funciones visibles:

- 1- Transmisión de conocimientos y sus aplicaciones
- 2- El aprendizaje de habilidades genéricas
- 3- El desarrollo de actitudes y valores

2. LA FORMACIÓN EN EL SECTOR DEL AUTOMÓVIL

En una situación de recesión como la que tenemos en estos momentos, al igual que en el sector de componentes, la formación en el automóvil es ahora, si cabe, más imprescindible y una variable crítica para la competitividad y supervivencia del sector.

Los principales desafíos que podríamos señalar son:

- a) Implicar a la mayor cantidad de trabajadores posibles.
- b) Ampliar los contenidos formativos de manera que no se reduzcan sólo a competencias relacionadas directamente con el puesto de trabajo.
- c) Adaptar los conocimientos de las plantillas a la rápida evolución de la tecnología y los mercados.
- d) Crear proyectos formativos integrales que incluyan la participación de todos los agentes implicados.
- e) Apoyar y extender la formación a toda la red de empresas auxiliares, en particular a la PYMES.
- f) Integrar la evaluación de la formación como parte "natural" de las acciones formativas estableciendo los indicadores adecuados y realizar seguimientos.
- g) Promover la integración de los tres subsistemas de formación profesional de manera que todas las acciones formativas recibidas en la formación ocupacional y la formación continua más la experiencia del trabajador sean acumulables y reciban la acreditación correspondiente.

Los retos son ambiciosos al objeto de conseguir el éxito de la formación, para ello debemos seguir un proceso cuyo punto de partida radica en el análisis de las necesidades formativas y así conocer cuáles son las capacidades que requieren ser potenciadas y cuáles no. Este es el procedimiento que se desarrolla en un análisis de necesidades de formación.

Desde esta necesidad, partimos de algunos estudios realizados por organismos involucrados en la formación del sector del automóvil en el ámbito geográfico de Castilla y León, así destacaremos:

- a) El estudio realizado por la Federación Minerometalúrgica de Comisiones Obreras sobre el análisis de la eficacia de las acciones formativas desarrolladas en el "sector del metal" (2004), así podemos destacar en el subsector de Automóviles los siguientes perfiles seleccionados como prioritarios:
 1. Automóviles
 2. Componentes
 3. Fabricantes de tecnologías
 4. Bienes de equipo

Las técnicas de recogida de información utilizadas fueron:

- a) entrevistas en profundidad.
- b) análisis documental.

La tipología del análisis para la evaluación de la formación se centró en el:

- Análisis organizacional: formulación de las políticas y objetivos organizacionales, departamentales y de sección, así como de los recursos humanos y materiales disponibles.
- Análisis de las tareas, conocimientos, habilidades y destrezas que son necesarios para cada puesto de trabajo, así como las actitudes que se requieren para el mismo.
- Análisis de los trabajadores/as y del grado de conocimiento y destrezas de que disponen para el desempeño del puesto. Es muy interesante saber cual es su grado de motivación para llevar a cabo su labor diaria.
- Análisis del desempeño, supone estimar los problemas que puedan surgir; sus costes, las soluciones potenciales, la eficacia de las mismas, etc. El programa de formación se elaborará a partir de esta última etapa, y tras estudiar y definir de manera operativa dichas soluciones.

En relación a los resultados obtenidos en dicho estudio, hay que considerar que:

- a) Se trata de un estudio generalista, pues se refiere al sector metal y que se ocupa del subsector de automoción de manera colateral.
 - b) El estudio se realizó en el año 2004 y tal y como se reconoce de manera unánime, el sector de la automoción es uno de los sectores con más cambios a todos los niveles: legislativos, tecnológicos, etc.
 - c) El estudio recoge la situación de la formación profesional, no ocupándose de la formación universitaria
 - d) Reconocimiento expreso de que la oferta formativa sectorial no es de calidad. La opción preferente por la formación dentro de la empresa más que por planes externos sectoriales parece ser una constante por parte de los encargados de RRHH. Tanto si los cursos son para ellos mismos o si están dirigidos a los trabajadores, predomina una visión si no explícitamente negativa si por lo menos no decididamente entusiasta frente a este tipo de oferta formativa.
- b) Otro estudio de interés en el sector de la Automoción es el realizado por el Foro de la Automoción de Castilla y León (FACYL), del que podemos extraer algunas conclusiones importantes pero desde una perspectiva de la formación universitaria:

Las técnicas de recogida de información utilizadas fueron:

- a) entrevistas en profundidad.
- b) análisis documental.

En relación a los resultados obtenidos en dicho estudio, se puede destacar que:

- a) El estudio toma como referencia la formación universitaria, excluyendo la formación profesional (de interés para el sector).
 - b) La formación es poco práctica en su conjunto y, en general, no incluye la realización de prácticas en empresas.
 - c) Se requieren aspectos complementarios a la formación de base, como formación en prevención de riesgos laborales, calidad, medio ambiente, habilidades directivas, etc.
 - d) Los titulados universitarios precisan tener un nivel alto en los idiomas extranjeros, en particular el inglés, francés y alemán.
 - e) Se deberían ofertar contenidos específicos de formación de utilización inmediata en los puestos de trabajo: herramientas de cálculo, técnicas experimentales, gestión de proyectos, etc.
- c) Otro estudio de interés en el sector de la Automoción es el realizado por Fedit (2008) dentro del marco del Observatorio Industrial del sector de Fabricantes de Automóviles y Camiones, y relativo a la Evaluación de las necesidades formativas.

Igual que en los estudios anteriores, en este supuesto las técnicas de recogida de información utilizadas fueron:

- a) entrevistas en profundidad.
- b) análisis documenta.

En relación a las conclusiones detectadas en el precitado estudio, podemos considerar las siguientes:

- a) Como conclusión general se puede afirmar que la formación universitaria que llevan los titulados a su salida de la Universidad no satisface suficientemente las necesidades de los puestos de trabajo ofertados por el Sector de Fabricantes de Automóviles y Camiones.
- b) El análisis se ha realizado teniendo en cuenta las necesidades específicas de nueve áreas de puestos de trabajo que se han considerado, existiendo lógicamente diferencias de necesidades entre los mismos. Se ha constatado una gran disparidad entre las denominaciones de los puestos específicos de las empresas dentro de cada una de las nueve áreas.
- c) No obstante esas diferencias, entre las razones se pueden citar con carácter general sobre la insuficiencia de la formación universitaria desde el punto de vista de las necesidades de las empresas del sector se encuentran las siguientes:
 - La formación es poco práctica en su conjunto y, en general, no incluye la realización de prácticas en empresas.
 - Se requerirían aspectos complementarios, como formación en prevención de riesgos laborales, calidad, medio ambiente, habilidades directivas, etc.

- Los titulados deberían tener un nivel alto en los idiomas extranjeros, en particular el inglés, pero también francés, alemán, etc.
 - Se deberían ofertar contenidos específicos de formación de utilización inmediata en los puestos de trabajo: herramientas de cálculo, técnicas experimentales, gestión de proyectos, etc.
- d) En relación a la metodología formativa o la forma más idónea para organizar e impartir la enseñanza complementaria, se destaca que la preferencia es por la organización de enseñanza con un 50% presencial y un 50% a distancia de tipo on-line.

En resumen los puntos a destacar:

- Tanto la Formación Profesional como la Universitaria deben seguir haciendo esfuerzos por adecuar la formación impartida a la realidad de las empresas y a las nuevas tecnologías que continuamente van apareciendo.
- Existen ciertas materias transversales de la formación, como Idiomas, Informática y Cultura Empresarial, que en la actualidad resultan imprescindibles en el desempeño profesional y que es necesario potenciar en todos los niveles de formación.
- El Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales, actualmente en proceso de elaboración, tiene como principal objetivo unificar las titulaciones de Formación Profesional Reglada, Continua y Ocupacional, así como reconocer formalmente las competencias que una persona pueda haber adquirido en sus actividades laborales o de otro tipo (ocio, vida privada, etc.).

3. PROPUESTA A DESARROLLAR

En cuanto a las propuestas a desarrollar, cabe señalar como actuación prioritaria, la creación de un Centro de Formación de Excelencia del Sector de Automoción, para suplir las deficiencias del actual sistema de formación profesional y adecuar la oferta laboral a las necesidades de las empresas.

Dicho centro estaría participado tanto por la Administración Regional, así como por las empresas fabricantes y la empresa auxiliar de la Comunidad, junto con los agentes sociales y demás asociaciones del sector.

El objetivo es ir más allá de un centro de FP, formando al personal que necesita realmente el sector y que en la actualidad demanda.

Además en un futuro, la formación de dicho centro podría ampliarse a otros sectores industriales con presencia significativa en Castilla y León.

La formación debería enfocarse tanto a formación básica, como continua y ocupacional, de manera que también pueda servir a trabajadores que hayan perdido su empleo y necesiten reciclarse para otro puesto de trabajo, ya que el futuro en las empresas de automoción de nuestra región y por ende españolas, pasa por tener los mejores trabajadores cualificados.

Observando las actuaciones llevadas hasta ahora, se llega a la conclusión, de que ninguna propuesta anterior aborda la formación en el área de Logística, cuando ha sido un área remarcada por todas las empresas entrevistadas (fabricantes y auxiliares) pues es de una gran importancia por los costes del producto final, ya que es un punto clave dentro de su gestión diaria, tanto a nivel interno (propia fabrica) como a nivel externo (proveedores, casa matriz, etc.).

Puntos a tener en cuenta:

- Conocimientos y habilidades para dominar la metodología de la logística que permita adquirir la capacidad de análisis del mismo para poder afrontar los cambios que con gran rapidez se producen.
- Actitudes para abordar una auténtica reflexión estratégica que permita fijar tanto los objetivos a alcanzar como los planes de acción a seguir para lograrlos.
- Conocimientos necesarios para diseñar una estrategia, acorde con la cultura empresarial y contando para ello con la participación activa del equipo directivo.
- Habilidades para establecer los mecanismos necesarios para implantar la estrategia empresarial en el conjunto de la empresa.
- Actitudes para implantar un sistema de mejora continua.
- Conocimiento y habilidades para identificar aquellas actividades que aporten mayor valor a la cadena logística, para desarrollar el control de su cumplimiento y su efectividad como medio para lograr mejoras.

Propuesta de Formación

Cursos a desarrollar en las diferentes Áreas de Logística

1. Área de Previsiones

Conceptos Básicos de la Gestión de la Cadena de Suministro

Destinatarios: Personal de producción, gestión de inventarios.

Duración: 24 horas lectivas, en el caso de clases presenciales

Objetivos: Curso de introducción que provee las nociones y conceptos básicos en la planificación y el control de flujo de materiales dentro, a través y fuera de la organización

Programa:

Conceptos Generales de:

- Cadena de suministro
- Entorno operativo
- Fundamentos Financieros
- MRP-II
- J.I.T
- Calidad total (TQM)
- Relación entre el MRP-II, JIT, TQM

Planificación de la demanda:

- Conceptos de mercado: cliente, competencia, factores socio-políticos
- Expectativas del cliente y definición de valor
- Relación con el cliente
- Gestión de la demanda

Transformación de la demanda en suministro:

- Diseño
- Gestión de la capacidad
- Planificación
- Ejecución y control
- Medidas de control

Suministro:

- Inventarios

- Compras
- Sistemas de distribución

Gestión de Inventarios

Destinatarios: Supervisores de líneas de producción o almacenes, junior managers, responsables de la gestión de determinadas funciones del proceso logístico como directores o jefes de logística.

Duración: 12 horas lectivas

Objetivos: Entender el análisis ABC de inventarios, los métodos de previsión de la demanda a corto, medio y largo plazo; el cálculo del stock de seguridad y del stock mínimo, el tamaño óptimo del lote, las técnicas de revisión del nivel de stock, el análisis del efecto del tipo de red de distribución en la inversión en inventarios o la planificación y control de los mismos para asegurar el nivel de servicio deseado por el cliente.

Programa

- Introducción a la gestión de Inventarios I
- Análisis de demanda y previsión
- Sistemas de pedido
- Evaluación de los niveles de inventario
- Manejo del inventario en la cadena de suministro
- Interfases con proveedores y clientes
- Sistemas de medida y reporte del nivel de inventario

Gestión de Materiales

Destinatarios: Supervisores de líneas de producción o almacenes, junior managers, responsables de la gestión de determinadas funciones del proceso logístico como directores o jefes de logística, y candidatos al Certified European Logistics.

Duración: 12 horas lectivas

Objetivos: Proporcionar las claves de una adecuada gestión de materiales para mejorar la productividad y reducir costes, mediante la planificación y el control.

Programa

- Conceptos básicos
- Planificación de ventas y previsiones
- Plan maestro
- Planificación de materiales y gestión de la capacidad

- Enlaces externos con el sistema de gestión de materiales
- Logística de fabricación y ventaja competitiva
- Planificación de fabricación y sistemas de control
- Control y mejora del rendimiento

Gestión Logística

Destinatarios: Supervisores de líneas de producción o almacenes, junior managers, responsables de la gestión de determinadas funciones del proceso logístico como directores o jefes de logística.

Duración: 12 horas lectivas

Objetivos: Profundizar en el conocimiento de la función logística y sus conflictos con otras funciones y departamentos. Definición de los parámetros de servicio al cliente, estudio de sistemas de información en la cadena de suministro e introducción de las nuevas tendencias logísticas.

Programa

- ¿Qué es la logística?
- Gestión logística
- Conflictos
- Información en logística
- Servicio al cliente
- Gestión de la calidad
- Mejoras en logística

Planificación Maestra de los Recursos

Destinatarios: Personal de producción, gestión de inventarios

Duración: 24 horas lectivas

Objetivos: Explorar los procesos usados en el desarrollo de planes de venta, en operaciones, en la identificación y valoración de los requerimientos internos y externos para la previsión de la demanda, y en la ejecución de un programa maestro viable y consistente con las políticas y objetivos del negocio, así como con las limitaciones de los recursos.

Programa

- Desarrollo y validación del plan de suministros
- Identificar, cuantificar y valorar la demanda
- Desarrollar y validar el calendario maestro

2. APROVISIONAMIENTOS

Planificación y Programación Detallada

Destinatarios: Personal de producción, gestión de inventarios

Duración: 24 horas lectivas

Objetivos: Ofrecer una amplia formación en las áreas de planificación y programación de materiales. Explicar la planificación de las necesidades de capacidad en detalle e introducir otras técnicas de planificación de la capacidad como la programación controlada por el proceso.

Programa

- Planificación de las necesidades de materiales para soportar el plan maestro.
- Planificación de las operaciones para soportar el plan maestro.
- Planificación de las compras y de las fuentes externas de suministro.

Precisión en los Registros de Inventarios

Destinatarios: Responsables de compras y gestión de stocks

Duración: 8 horas lectivas

Objetivos: Incidir en cuestiones clave de la gestión del inventario o el uso de herramientas físicas adecuadas.

Programa

- Análisis de conceptos básicos (inventario, existencias físicas, proceso de inventario, registro y transacción)
- Niveles adecuados de precisión en el registro de inventario
- Porcentaje de margen de tolerancia permitido
- Medición del IRA
- La importancia del IRA en los cálculos de planificación
- Gestión y responsabilidades sobre el inventario
- Sistemas de control e inspección

3. PRODUCCIÓN

Ejecución y Control de las Operaciones

Destinatarios: Personal de producción, gestión de inventarios

Duración: 24 horas lectivas.

Objetivos: Aportar conocimientos en la priorización y secuenciación del trabajo, la ejecución de planes de trabajo, la puesta en marcha de controles y actividades de reporte y, la evaluación y valoración de resultados.

Programa

Priorizar y secuenciar el trabajo a realizar:

- Interfases
- Entorno de producción
- Planificación de la producción y procesos operativos

Ejecución de planes, puesta en marcha de controles físicos y reporte de resultados:

- Autorización y reporte de actividades en un sistema push
- Autorización y reporte de actividades en un sistema pull
- Exploración de transacciones
- Comunicación proveedor-cliente
- Control de recursos
- Ejecución de iniciativas, eliminación de pérdidas y puesta en marcha de planes de mejora.

Evaluación de resultados y generación de "feedback":

- Evaluación de los procesos de gestión de la calidad
- Control del comportamiento de los proveedores
- Evaluación de los procesos de producción
- Evaluación del cumplimiento de las normas legales y del coste de la operación.

4. MANAGEMENT

Logística Interna

Destinatarios: Responsables de la contratación y aprovisionamiento de materiales y servicios para el correcto funcionamiento de una oficina.

Duración: 8 horas lectivas

Objetivos: Formar a los responsables de compras en las técnicas logísticas para el buen funcionamiento de los centros de trabajo, minimizando los costes y aumentando la calidad de servicio al cliente. Ello redundará en un mejor clima laboral y una mayor productividad.

Programa

- Qué es la logística
- Qué es la logística interna
- Posición dentro de la empresa
- Cómo surge la logística interna
- Modelo de logística interna
- Planificación de la logística interna
- Por qué este modelo

Departamento de SSGG

- Ámbitos de responsabilidad
- Objetivos
- Funciones
- Relación con otros departamentos
- Posicionamiento interno de la empresa
- Fases del departamento de SSGG
- Consejero-Negociación-Decisión
- Estructura del departamento de SSGG
- Análisis del área de registro
- Análisis del área administrativa
- Operativa del departamento de SSGG
- Arrendamientos (locales, garajes, vehículos, suministros)
- Telefonía (fija y móvil)
- Luz-Comunidades
- Material de Oficina
- Imprenta
- Almacén
- Prensa y suscripciones
- Contrataciones (mantenimiento, limpieza, reparación y conservación)
- Seguros

- Impuestos
- Recepción-telefonista
- Correo-mensajería-conserjería
- Viajes

Logística y Medio Ambiente

Destinatarios: Directivos y profesionales del sector logístico con responsabilidades en el área de gestión estratégica

Duración: 8 horas lectivas

Objetivos: Conocer la relevancia que los aspectos medioambientales tienen en la actividad logística, la legislación aplicable y las tendencias futuras. El objetivo es analizar prácticas necesarias como la logística inversa, que permiten a las empresas disminuir las pérdidas por devoluciones o diferenciarse de la competencia, mediante la implantación de un servicio sostenible desde el punto de vista medioambiental.

Programa

- Relación de la Logística con el Medio Ambiente
- Percepción del Medio Ambiente en los mercados
- Entorno legal
- Principales impactos medioambientales de la Logística
- Concepto y posibles aplicaciones de la logística inversa
- Requisitos para el transporte de retornos
- Importancia para los clientes del perfil medioambiental de su proveedor
- Aprovechamiento comercial de iniciativas medioambientales
- Sostenibilidad y estrategia medioambiental

Cursos a desarrollar siguiendo los Certificados de Profesionalidad establecidos para el Sector de Automoción

GESTIÓN Y CONTROL DEL APROVISIONAMIENTO

Competencia general

Preparar y controlar el plan de aprovisionamiento de materiales/mercancías de sistemas de producción y distribución en la cantidad, calidad, lugar y momento justo, realizando la programación del aprovisionamiento, el control de los flujos de producción/distribución y colaborando en la optimización y calidad de la cadena logística, utilizando, en caso necesario, la lengua inglesa.

Unidades de competencia

- Colaborar en la elaboración del plan de aprovisionamiento.
- Realizar el seguimiento y control del programa de aprovisionamiento.
- Colaborar en la optimización de la cadena logística con los criterios establecidos por la organización.

Módulos Formativos

- Planificación de Aprovisionamiento
- Gestión de Proveedores
- Optimización de la cadena logística

ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN DE ALMACÉN

Competencia general

Capacitar en el dominio de las técnicas y actitudes que permitan organizar la recepción, almacenaje y expedición de las mercancías; así como registrar esos movimientos, controlar los stocks, y verificar y supervisar el buen uso y funcionamiento de las instalaciones de almacén.

Unidades de competencia

- Organizar el almacén de acuerdo a los criterios y niveles de actividad previstos.
- Gestionar y coordinar las operaciones del almacén.
- Colaborar en la optimización de la cadena logística con los criterios establecidos por la organización.

Módulos Formativos:

- Técnicas de Almacenaje
- Gestión de Stocks
- Gestión de medios materiales
- Gestión de Recursos Humanos
- Seguridad e Higiene
- Introducción a la informática
- Organización de almacenes
- Gestión de operaciones del almacén
- Optimización de la cadena logística

ORGANIZACIÓN DEL TRANSPORTE Y LA DISTRIBUCION

Competencia general

Organizar y controlar las operaciones de transporte de mercancías para optimizar el proceso logístico de acuerdo con las especificaciones establecidas, plazo y mínimo coste, garantizando la integridad y seguimiento de las mercancías durante el proceso, cumpliendo la normativa vigente de transporte.

Unidades de competencia

- Organizar, gestionar y controlar la distribución capilar de mercancías.
- Organizar, gestionar y controlar las operaciones de transporte de larga distancia.
- Colaborar en la optimización de la cadena logística con los criterios establecidos por la organización.
- Comunicarse en inglés con un nivel de usuario independiente, en las relaciones y actividades de logística y transporte internacional.

Módulos Formativos:

- Transporte de larga distancia
- Optimización de la cadena logística
- Inglés profesional para logística y transporte internacional

4.- CONCLUSIONES Y ACTUACIONES QUE SE PROPONEN

Parece evidente afirmar que en este año 2009, un año de crisis especialmente dura para el sector de automoción, los ERE's, las reducciones de personal, la reducción de costes y otros factores, han hecho de este sector un panorama desolador; donde se hace necesaria la actuación de todos los agentes implicados en su desarrollo y en su reactivación; ya que el riesgo de entrar en una situación de riesgo organizacional está presente y amenaza con instalarse en muchas de las empresas del sector:

Se trata de ir más allá, de la pura reducción de costes, ya que liderar algo más que aguantar en base a los recortes de costes; el objetivo debe ser; preparar las organizaciones para cuando la situación cambie, aprovechando el factor tiempo del que ahora disponen para transformarlo en un instrumento eficaz para la excelencia de las empresas.

La formación no puede volver a entenderse como un coste, sino que hay que entenderla como una inversión en el futuro, ya que no sólo hay que formarse cuando las cosas van bien. El tiempo, del que ahora disponen la mayor parte de las organizaciones del sector de automoción de Castilla y León (tanto las fabricantes como las auxiliares), debe aprovecharse para formar a sus empleados.

Esta formación, no sólo permitirá adquirir nuevos conocimientos, sino que tarde o temprano, servirá con fuente de nuevas ideas y proyectos de desarrollo e innovación. Pero llegados a este punto, en Castilla y León, surgen varias cuestiones: ¿Hay una oferta formativa capaz de dar respuesta a las necesidades del mercado? ¿Existe una entidad capaz de dar esa formación, no sólo a los mandos superiores sino también a los mandos intermedios y puestos de cadena? ¿Sabemos que necesidades de formación existen en la actualidad?

Ante tales preguntas, el estudio que se ha llevado a cabo ha de servir como punto de partida, para plantear un estudio de formación en profundidad tanto en las empresas fabricantes como en las auxiliares de Castilla y León y para evaluar la necesidad de crear un Centro de Formación de Excelencia del Sector de Automoción en Castilla y León, centro que canalice y lidere- en coordinación con los distintos agentes económico-sociales de la Comunidad Autónoma- todas las actuaciones en materia formativas relativas a un sector tan estratégico como el que nos ocupa.

4.1 - Conclusiones

Para ello, se deben tener en cuenta una serie de puntos a modo de conclusiones que pueden considerarse como base para posibles actuaciones.

La formación actúa como defensa del empleo en tiempos de crisis y reestructuraciones y como una manera de disminución del riesgo individual y colectivo, convirtiéndose de este modo en un factor de cambio que tiene como función principal la adaptación de las empresas y sus trabajadores/as a la realidad en la que se encuentran inmersos.

El capital humano (debidamente formado y con sus competencias profesionales actualizadas), debe considerarse como el principal activo de las empresas, que servirá para competir con éxito en mercados globalizados.

La formación permite la transmisión de conocimientos y sus aplicaciones, el aprendizaje de habilidades genéricas y el desarrollo de actitudes y valores.

La Formación Profesional y Universitaria, deben seguir haciendo esfuerzos para adecuar la formación impartida a la realidad de las empresas

4.2 - Actuaciones que se proponen

Enfocar la formación, tanto a formación básica como continua y ocupacional, de manera que pueda servir a trabajadores que hayan perdido su empleo y necesiten reciclarse para otro puesto de trabajo.

Realización de un estudio en profundidad sobre las necesidades de formación existentes en el sector en la Comunidad de Castilla y León.

En base a las necesidades detectadas, creación de planes de formación integrales para las empresas, con la coordinación de todos los agentes implicados.

Estudio y evaluación de los recursos existentes, tanto en las propias empresas como en la Administración, para poder llevar a cabo dichos planes.

Creación del Centro de Formación de Excelencia del Sector de Automoción de Castilla y León.