

Análisis del Sector de Talleres de Reparación de Vehículos en la Comunidad de Madrid

**Comunidad
de Madrid**

Consejería de
Economía



Análisis del Sector de Talleres de Reparación de Vehículos en la Comunidad de Madrid

reg. 012640

07 OCT. 2013



Comunidad de Madrid

Consejería de Economía

Departamento de Estadística

Análisis del Sector de Transportes en la
República de Venezuela en la
Comunidad de Madrid

045510

045510

Autores: Fernando del Castillo Cuervo-Arango y Teresa Fernández Huete

Editado en Octubre de 1993

Edita: Consejería de Economía
Departamento de Estadística
Príncipe de Vergara, 132, 6.ª planta
28002 Madrid
ISBN: 84-451-0698-8
Depósito Legal: M. 29.462 - 1993

Imprime: Artegraf, S.A.
Sebastián Gómez, 5
28026 Madrid

Agradecimientos: Queremos agradecer las sugerencias recibidas de Carmelo Díaz Marzo, Antonio Gil Huerres y Juan Leyva Salmerón, así como la labor de proceso de textos de María Asunción Gundián Blánquez. La ayuda de todos ellos ha sido fundamental para la redacción final de este trabajo.

Comunidad
de Madrid
Consejería de
Economía
Departamento de
Estadística

PRESENTACION

Con la publicación de " El Sector de Talleres de Reparación de Vehículos. Cuentas Económicas y Directorio 1991" el pasado mes de mayo, el Departamento de Estadística ha dado un nuevo paso en su objetivo global de creación y mantenimiento de una infraestructura de información estadística básica, capaz de proporcionar el soporte adecuado para la realización de análisis estructurales que nos acerquen al conocimiento de la realidad económica de nuestra comunidad.

Este folleto no es sino un breve análisis económico, basado en dicha operación, que intentamos facilite al usuario la comprensión de la información que allí se le ofrece, y sirva de instrumento de referencia para futuros análisis más amplios que profundicen, corroboren o contradigan las conclusiones que aquí se aportan.

En su realización, se ha evitado insistentemente la introducción de hipótesis personales para limitarse a las conclusiones fundamentales sobre las características más sobresalientes del sector.

Esperamos que los esfuerzos invertidos hayan servido para proporcionar una información útil a todos los destinatarios de la información estadística pública, y especialmente a las personas y empresarios que colaboraron en la operación.

Carmelo Díaz Marzo
DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO
DE ESTADISTICA

INTRODUCCION

INDICE

| | | |
|-----|---|----|
| 1.- | Introducción | 7 |
| 2.- | Rasgos estructurales generales y ubicación del sector en el conjunto de la economía regional y nacional | 13 |
| 3.- | Establecimientos: características generales y localización geográfica | 21 |
| 4.- | Personal ocupado: características, horas trabajadas y remuneración | 29 |
| 5.- | Productividad y estructura de la producción | 33 |
| 6.- | Distribución del valor añadido | 43 |
| 7.- | Otros elementos productivos | 51 |
| 8.- | Resumen y conclusiones | 55 |

El pasado año se registró el mayor número de vehículos de Registro de Vehículos cuyos registros por año se han ido reduciendo por el efecto del Sector de Talleres de Reparación de Vehículos. (Ver Anexo I: Estadística de Vehículos 1991/92).

La dirección de esta memoria se basa en los datos que se han ido obteniendo por el Instituto de Estadística del sector, por lo que se espera que los datos de la memoria sean transformados operados en los próximos años por el sector de la industria.

Departamento de Estadística de la Corporación de Madrid, Madrid, 1992

| | | |
|----|--|---|
| 1. | Introducción | 1 |
| 2. | Objetivos de la tesis y del estudio de campo | 1 |
| 3. | Revisión de la literatura | 1 |
| 4. | Metodología | 1 |
| 5. | Resultados y discusión | 1 |
| 6. | Conclusiones | 1 |
| 7. | Bibliografía | 1 |
| 8. | Resumen y conclusiones | 1 |

1. INTRODUCCION

La economía madrileña ha sido tradicionalmente calificada como una economía de servicios. Si bien esto supone una excesiva simplificación que minimiza el hecho de ser la segunda región industrial de España, con una especialización relativa en productos de alta tecnología y una productividad media superior a la del resto de las comunidades, no hay duda de la importancia del terciario en nuestra región.

Hay, sin embargo, una fuerte contradicción en términos estadísticos ante esta realidad: mientras que se dispone de una importante información económica acerca de la industria de Madrid, el denominado sector servicios sigue siendo bastante desconocido en el ámbito regional. Hablar de los procesos de terciarización en la región lleva inmediatamente a la necesidad de determinar cuantitativa y cualitativamente cuáles son esos servicios, qué peso tiene cada uno de ellos en nuestra economía y cómo se imbrican en el conjunto nacional y regional.

En este intento de llenar el vacío existente de información económica sobre el Sector Servicios, el Departamento de Estadística de la Comunidad de Madrid ha realizado una serie de operaciones estadísticas, que se plasmaron en las publicaciones del Comercio Minorista de 1986, las Cuentas Económicas y el Directorio de Publicidad de 1989 y las Cuentas Económicas del Sector de Servicios a Empresas de 1991.

El pasado año le llegó el turno al Sector de Talleres de Reparación de Vehículos cuyos resultados han sido recientemente publicados con el título "El Sector de Talleres de Reparación de Vehículos. Cuentas Económicas y Directorio 1991"⁽¹⁾.

La elección de estos sectores podría ser justificada en cada caso por el elevado peso intrínseco del sector, por la importancia de los procesos de transformación operados en los últimos años en su seno, o por sus conexiones con

¹ Departamento de Estadística de la Comunidad de Madrid, Madrid, Mayo 1993.

otras ramas y subramas de actividad, y sin embargo, el principal motivo generalizable a todos ellos, como acabamos de indicar, es la inexistencia de información económica sistematizable y comparable, situación que les da un carácter particularmente novedoso incluso a nivel nacional.

La realización de estas investigaciones ha contribuido paralelamente a fijar unos criterios metodológicos extensibles a todas las investigaciones económicas proyectadas por el Departamento, criterios plasmados en el programa denominado Encuesta de Actividades Económicas (E.A.E.).

Siguiendo esta metodología, la encuesta al Sector de Talleres de Reparación de Vehículos se diseñó como una operación de base con un doble objetivo:

- por un lado, medir la aportación del sector al Producto Interior Bruto regional y conocer su estructura productiva, tanto desde un punto de vista cuantitativo como cualitativo, primando la visión económica contable.
- por otro, mejorar y actualizar el Directorio de Empresas y Establecimientos del sector incluido en la Base de Datos de Actividades Económicas de la Comunidad de Madrid (B.A.D.E.C.A.M.).

Este folleto pretende ser un instrumento de ayuda para el análisis de la información allí contenida, poniendo de relieve los principales resultados.

Se trata, por tanto, de una primera aproximación de carácter simplificador, entresacando los datos y conclusiones más relevantes, y no un análisis exhaustivo del comportamiento del sector y su ubicación en un marco relativo adecuado.

Es indudable que, a pesar de este propósito en el que se intenta eliminar cualquier hipótesis interpretativa, hay que tener en cuenta la existencia de un cierto sesgo por parte de los elaboradores a la hora de seleccionar los datos básicos del análisis, sesgo inevitable siempre que se trasciende el concepto tradicional de la estadística institucional como una labor que finaliza con la obtención de las tablas y su divulgación.

Aunque no parece éste el lugar adecuado para extenderse en consideraciones metodológicas, ya que fueron ampliamente detalladas en la

publicación por considerarse indispensables para la correcta interpretación de los resultados, sí cabe antes de pasar al análisis, reseñar algunas de las cuestiones más relevantes del diseño y el proceso de obtención de datos finales.

- ¿Qué se entiende por Talleres de Reparación de Vehículos?

Debido a que las reparaciones efectuadas en los vehículos automóviles afectan a la seguridad, tanto de sus ocupantes, como de los demás, la Administración ha exigido a los talleres una serie de requisitos materiales y personales que deben cumplir como garantía de la calidad de los trabajos efectuados. En estas reglamentaciones se clasifican los talleres de reparación de vehículos atendiendo a criterios de actividad, a su relación con los fabricantes de vehículos e, incluso, hasta la publicación del Real Decreto 1457/86, al número y cualificación de su personal.

Desde un punto de vista estadístico la delimitación de un sector se realiza tradicionalmente por criterios fijados en clasificaciones internacionales de actividad y sus derivados nacionales, lo que si bien en otros casos puede plantear serios problemas por la inexistencia de un acuerdo único sobre su contenido, en el caso de los talleres parecía, a priori, muy simple, entre otras razones por haber contribuido la normativa mencionada a generalizar el uso de la clasificación por criterios de actividad. Sin embargo, se presentaron algunos problemas que se describen a continuación.

En el momento de realizar la investigación había sido aprobada por la Comunidad Europea la NACE-90 ⁽²⁾, fruto de los esfuerzos llevados a cabo por la ONU y Europa para homogeneizar y actualizar las clasificaciones de sus países miembros, pero estaba pendiente la aprobación de la nueva versión española que ha sustituido a la CNAE-74 ⁽³⁾. El Instituto Vasco de Estadística y El Departamento de Estadística de la Comunidad de Madrid desarrollaron el quinto dígito de la NACE-90 como propuesta para la nueva CNAE-93, permitiendo una correspondencia directa con las antiguas sectorizaciones y resolviendo esta situación de transitoriedad.

² Nomenclatura de Actividades Económicas de la Comunidad Europea.

³ Clasificación Nacional de Actividades Económicas.

Basándose en esta versión a cinco dígitos de la NACE-90 (NACE-5), se realizó una sectorización tal y como se describe a continuación:

1- REPARACION MECANICA

Mantenimiento y reparación mecánica de automóviles.

NACE-5: 50.201

2- REPARACION ELECTRICA

Mantenimiento y reparación eléctrica de automóviles.

NACE-5: 50.202

3- REPARACION CHAPA Y CARROCERIA

Mantenimiento y reparación de chapa y carrocería de automóviles.

NACE-5: 50.203

4- REPARACION GENERAL (TALLERES MIXTOS)

Mantenimiento y reparación general de automóviles sin predominio.

NACE-5: 50.204

5- OTROS TALLERES

Lavado y engrase de vehículos de motor y otro mantenimiento y reparación de vehículos de motor (reparación de neumáticos, interiores, tapicería y otros).

NACE-5: 50.206 y 50.209

Como puede observarse (Cuadro 1), en el caso de los Talleres de Reparación de Vehículos, la única diferencia entre las antiguas y nuevas delimitaciones es que la CNAE-74 incluía la reparación de motocicletas y bicicletas (grupo 672) mientras que la NACE-90 no lo contempla dentro de la subdivisión 50.2 ("Mantenimiento y Reparación de vehículos de motor").

El segundo problema se planteó a la hora de determinar la actividad principal de los establecimientos en un sector en que se producen numerosas situaciones mixtas. De hecho coexisten en muchas de las unidades investigadas actividades de reparación y de comercialización simultáneamente, primando, en términos de facturación neta, la actividad comercial (en los próximos capítulos se verá de qué forma esta realidad afecta a las principales variables analizadas).

Las soluciones a estos temas consistieron, por un lado, en la exclusión de los talleres de reparación de motocicletas y bicicletas y, por otro, en la determinación de la actividad principal con criterios de producción neta, eliminándose de la investigación a aquellos talleres en los que primaba la comercialización.

En definitiva, la encuesta se ha dirigido a establecimientos cuya actividad principal, medida en términos de producción a salida de fábrica, consiste en efectuar operaciones encaminadas a la restitución y mejora de las condiciones normales del estado y de funcionamiento de los vehículos automóviles o de sus equipos y componentes, quedando excluidos los talleres de reparación de motocicletas y bicicletas, los concesionarios en los que prima la venta de automóviles y las gasolineras, aunque realicen parte de estos servicios.

- Otras consideraciones metodológicas.

Brevemente señalamos algunos otros puntos de interés sobre la investigación que sirve de base a este análisis.

El Directorio utilizado para la operación de campo ha sido el de la Base de Datos de Actividades Económicas de la Comunidad de Madrid.

La unidad de investigación fue, como en todas las operaciones similares, el establecimiento productivo.

La selección de las unidades investigadas ha seguido un método mixto entre censo y muestra: censal para las unidades de mayor tamaño y muestral para el resto.

El cuestionario se diseñó en forma de grafo-test ⁽⁴⁾ adaptándose al máximo en su contenido al Plan General Contable vigente y, consecuentemente, presentando información totalmente comparable con estudios sobre otros sectores y regiones a la vez que facilitaba al máximo su cumplimentación. Se utilizó

⁴ Para mayor información de éste y otros aspectos de la encuesta realizada consúltese la publicación de los resultados que incluye un amplio capítulo metodológico.

complementariamente una hoja de ruta para el control del trabajo de campo y la recogida de la información necesaria para la actualización del directorio.

2. RASGOS ESTRUCTURALES GENERALES Y UBICACION DEL SECTOR EN EL CONJUNTO DE LA ECONOMIA REGIONAL Y NACIONAL

Como ya se indicó en la introducción de este folleto, una de las notas más relevantes sobre el Sector de Talleres de Reparación de Vehículos, es la inexistencia de datos estadísticos a niveles nacional y regional. Algunas de las conclusiones que permite obtener este estudio no harán más que confirmar las ideas más o menos intuitivas que se tienen acerca del sector, pero casi todas ellas vienen a llenar el vacío existente en términos de información económica sistematizada y comparable con la de otros sectores y ámbitos.

A grandes pinceladas nos encontramos con un sector caracterizado por:

- Estar formado por explotaciones de reducidas dimensiones. El 92% de los establecimientos no superan los 9 ocupados, recogiendo el 63% del total del empleo del sector y el 59,4% del valor añadido generado; los establecimientos de mayor tamaño (50 y más ocupados) sólo aportan el 5,5% del empleo y el 10,14% del valor añadido global.

- La actividad predominante, en términos de producción y empleo, es la Reparación Mecánica, que supone el 47,4% del empleo total y el 41% del valor añadido.

- La producción a salida de fábrica del sector fue en 1991 de 131.000 millones de pesetas, generando un valor añadido a coste de los factores de 63.800 millones y un excedente bruto de explotación de 19.764 millones, dando empleo a 17.970 personas en nuestra Comunidad.

Todos estos datos, si bien son suficientemente significativos en sí mismos, pueden decir poco al lector no especialista, por lo que resulta pertinente intentar evaluarlos en términos relativos en la medida en que lo permitan las cifras disponibles a niveles nacional y regional.

La principal fuente de datos de ocupación en España es la Encuesta de Población Activa. La EPA proporciona datos del personal ocupado con un nivel máximo de desagregación de dos dígitos de la CNAE-74. En concreto, en el tema objeto de nuestro estudio, agrupa las siguientes subdivisiones:

- 671- Reparación de artículos eléctricos para el hogar.
- 672- Reparación de vehículos automóviles, motocicletas y bicicletas.
- 679- Reparación de otros bienes de consumo n.c.o.p.

Si a las dificultades planteadas por estos niveles de agregación se añade el hecho de que los datos proporcionados a escala regional incluyen además la agrupación 62, "Recuperación de productos", aunque el peso de esta última sea mínimo, resulta evidente que no es posible establecer comparaciones inmediatas aunque se puedan realizar ciertas estimaciones.

Según los datos recogidos en el Cuadro 1, en Madrid se concentra el 13% del empleo nacional en el conjunto de la economía y el 11,7% del total de ocupados de la subramas de reparaciones y recuperación de productos, lo que indica una presencia del sector en nuestra comunidad ligeramente baja, que contrasta con la especialización relativa del sector servicios en su conjunto.

Analizando las tendencias en el período 88/92, se observa que a pesar del crecimiento sostenido de los porcentajes de participación del terciario en el total de la ocupación, tanto a nivel regional como nacional, no se da una evolución similar en el comportamiento de la subrama en los dos ámbitos: frente a la caída sostenida del porcentaje de participación de las agrupaciones 62 y 67 para el conjunto nacional, con un fuerte descenso en 1990, en la Comunidad de Madrid es concretamente en este ejercicio, 1990, donde se da la mayor tasa de crecimiento en el empleo.

No es posible determinar hasta qué punto este comportamiento es imputable a los talleres de reparación de vehículos (que según el directorio actualizado de la C.M., representaban el 64,4% del empleo recogido por la EPA en las agrupaciones 62 y 67 para el año 1991) o a otras actividades incluidas. Alternativamente se pueden utilizar como indicadores de la evolución del sector, si bien muy indirectos, los datos proporcionados por la Dirección General de Tráfico acerca del parque de vehículos, nuevas matriculaciones y transferencias de propiedad.

En 1991 el parque de turismos de nuestra Comunidad representaba el 15,25% del total de turismos nacionales, y el 18,8% de las nuevas matriculaciones. Los datos recogidos en el gráfico adjunto, procedentes de la misma fuente, permiten

EMPLEO SEGUN LA ENCUESTA DE POBLACION ACTIVA 1991 (1)

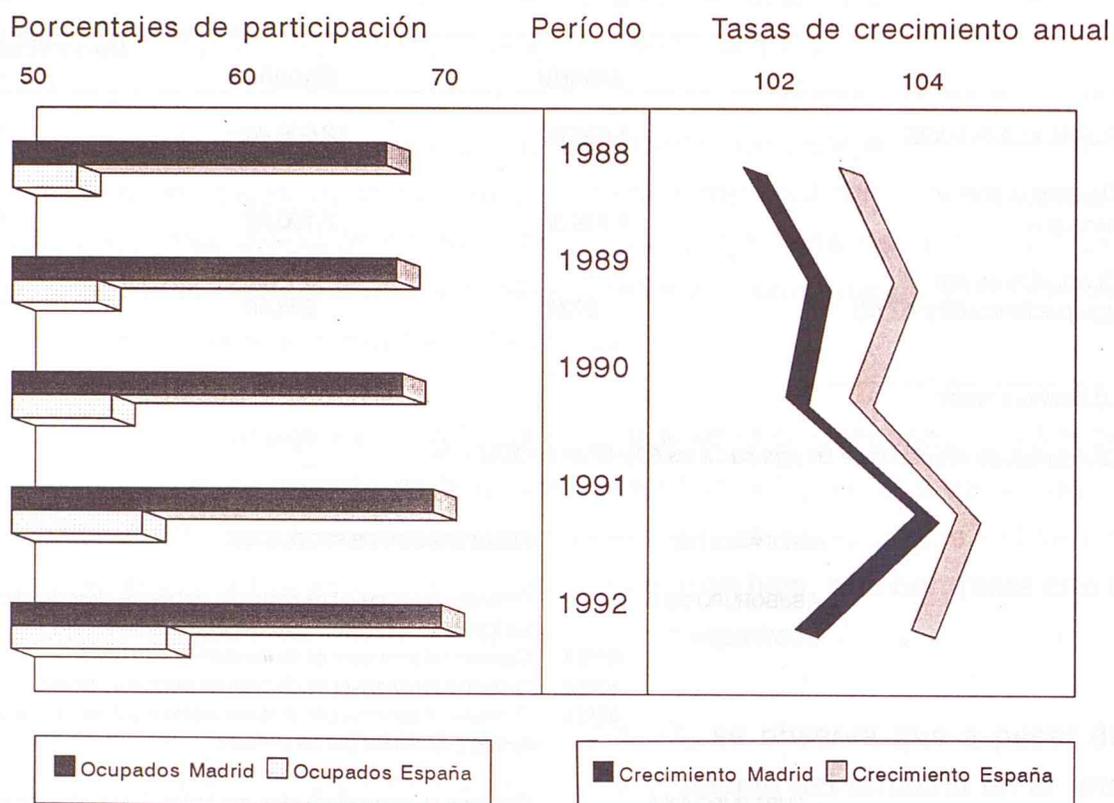
| | Madrid | España | Miles Madrid/España % |
|---|----------|-----------|-----------------------------|
| TOTAL OCUPADOS | 1.636,00 | 12.609,40 | 12,97 |
| <i>Ocupados sector servicios</i> | 1.149,80 | 7.100,70 | 16,19 |
| <i>Ocupados en las agrupaciones 62 y 67 (2)</i> | 27,90 | 238,50 | 11,70 |

(1) Medias anuales

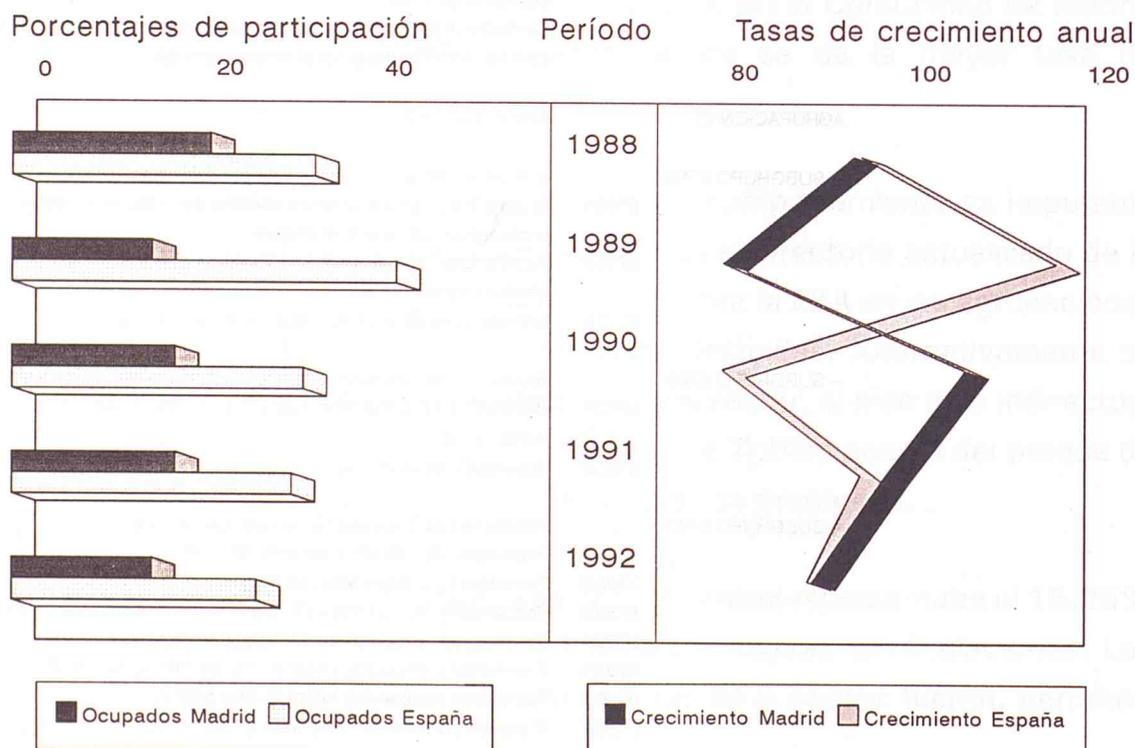
(2) Actividades detalladas de las agrupaciones 62 y 67 en la CNAE-74:

| | |
|-----------------|---|
| AGRUPACION 62 | RECUPERACION DE PRODUCTOS |
| - SUBGRUPO 6210 | Comercio al por mayor de chatarra y metales de desecho férreos y no férreos. |
| 6210.1 | Comercio al por mayor de chatarra de hierro y acero. |
| 6210.2 | Comercio al por mayor de chatarra de metales no férreos. |
| 6210.8 | Comercio al por mayor de chatarra, residuos y desechos de metales férreos y no férreos (sin predominio). |
| - SUBGRUPO 6290 | Comercio al por mayor de otros productos de recuperación n.c.o.p.. |
| 6290.1 | Comercio al por mayor de productos de papel y cartón, o textiles, usados y de desecho. |
| 6290.2 | Comercio al por mayor de desechos y desperdicios de caucho y materiales plásticos. |
| 6290.3 | Comercio al por mayor de botellas y frascos usados y residuos o desechos de vidrio. |
| 6290.8 | Comercio al por mayor de desperdicios y productos de recuperación no metálicos en general (sin predominio). |
| AGRUPACION 67 | REPARACIONES |
| - SUBGRUPO 6710 | Reparación de artículos eléctricos para el hogar. |
| 6710.1 | Reparación y conservación de aparatos de radio, televisión y reproducción del sonido e imagen. |
| 6710.2 | Reparaciones eléctricas de instalaciones y pequeños aparatos electrodomésticos del hogar. |
| 6710.9 | Reparaciones de otros aparatos electrodomésticos. |
| - SUBGRUPO 6720 | Reparación de vehículos automóviles, motocicletas y bicicletas. |
| 6720.1 | Reparación y mantenimiento de vehículos automóviles y motocicletas. |
| 6720.2 | Reparación de bicicletas. |
| - SUBGRUPO 6790 | Reparación de otros bienes de consumo n.c.o.p.. |
| 6790.1 | Reparación de calzado y artículos de cuero. |
| 6790.2 | Reparación y conservación de relojes. |
| 6790.3 | Restauración de cuadros y de otros objetos artísticos y preciosos. |
| 6790.4 | Conservación y reparación de máquinas de escribir. |
| 6790.5 | Reparación e máquinas y objetos (no eléctricos) de uso doméstico. |
| 6790.6 | Reparación de aparatos fotográficos y ópticos. |
| 6790.7 | Afinación y reparación de pianos y otros instrumentos musicales. |
| 6790.9 | Reparación de otros bienes n.c.o.p.. |

EMPLEO EN EL SECTOR SERVICIOS RESPECTO DEL TOTAL DE LA OCUPACION Madrid y España



EMPLEO EN LAS AGRUPACIONES 62 Y 67 RESPECTO AL SECTOR SERVICIOS Madrid y España



afirmar que en términos absolutos el parque de turismos de la Comunidad de Madrid ha experimentado un crecimiento constante a lo largo de todo el período considerado (1984-1992), reflejo de los fuertes incrementos en el número de nuevas matriculaciones y transferencias de propiedad de vehículos matriculados en otras áreas. El período 84-89 es de crecimiento acelerado llegando a tasas del 7% en 1989; a partir del 90 los crecimientos son menores. Con todo, desde 1987 se crece a ritmos muy superiores a los de España en su conjunto, e incluso las diferencias se han incrementado en los últimos años.

Resulta un tanto arriesgado utilizar estos indicadores sobre la evolución del parque de turismos como determinantes de la tendencia del sector de talleres de reparación, pero incitan a pensar que durante el período anterior a 1992 se ha producido un crecimiento de la demanda de servicios de reparación de vehículos junto con una fuerte renovación del parque de turismos en la Comunidad.

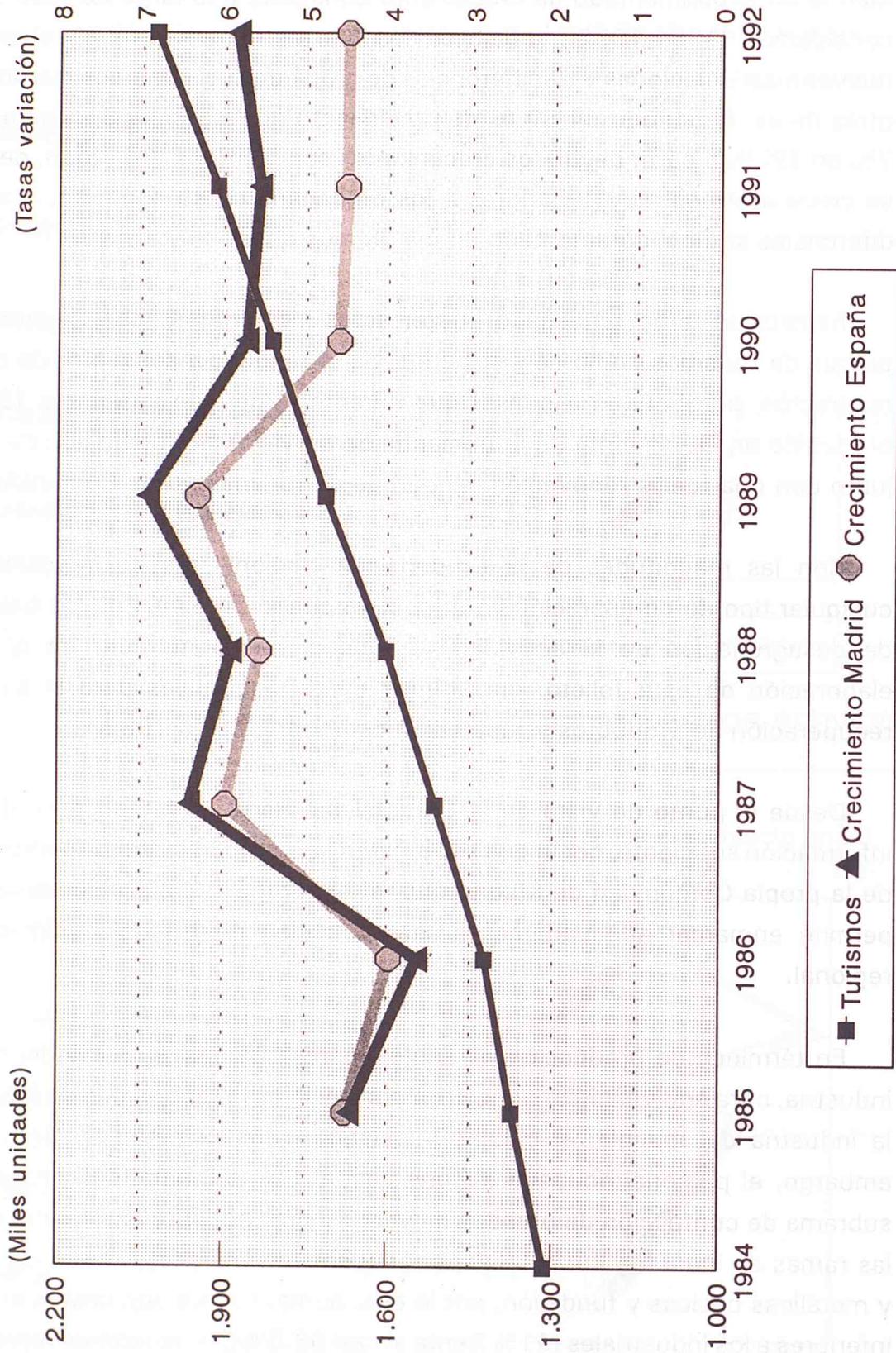
Con las magnitudes de la Contabilidad Nacional resulta imposible realizar cualquier tipo de comparación ya que, al ya citado problema de los bajos niveles de desagregación de la actividad, se une el hecho de que, en la fecha de elaboración de este folleto, los últimos datos disponibles para la subrama de recuperación de productos y reparación están referidos a 1989.

Desde el punto de vista de la Contabilidad Regional tampoco se dispone de información suficiente, por lo que se limitarán las comparaciones al sector industrial de la propia Comunidad de Madrid que, si bien refleja una problemática distinta, permite enmarcar adecuadamente esta actividad dentro del tejido económico regional.

En términos de producción, el sector representa casi el 3,2% del total de la industria, cifra equivalente a otros de importancia en la Comunidad de Madrid como la industria del mueble, el caucho y plástico o los cementos y derivados. Sin embargo, el personal ocupado supone casi el 6% del industrial, semejante a la subrama de confección de prendas de vestir y muy superior al total del empleo de las ramas de industria no metálica, construcciones metálicas, artículos metálicos y metálicas básicas y fundición, por lo que, aunque opera con costes intermedios inferiores a los industriales (51% frente al casi 58,5%), el excedente representa tan solo el 3,2% del excedente generado por la industria madrileña.

EVOLUCION DEL PARQUE DE TURISMOS EN LA COMUNIDAD DE MADRID

Número y tasas de variación interanual



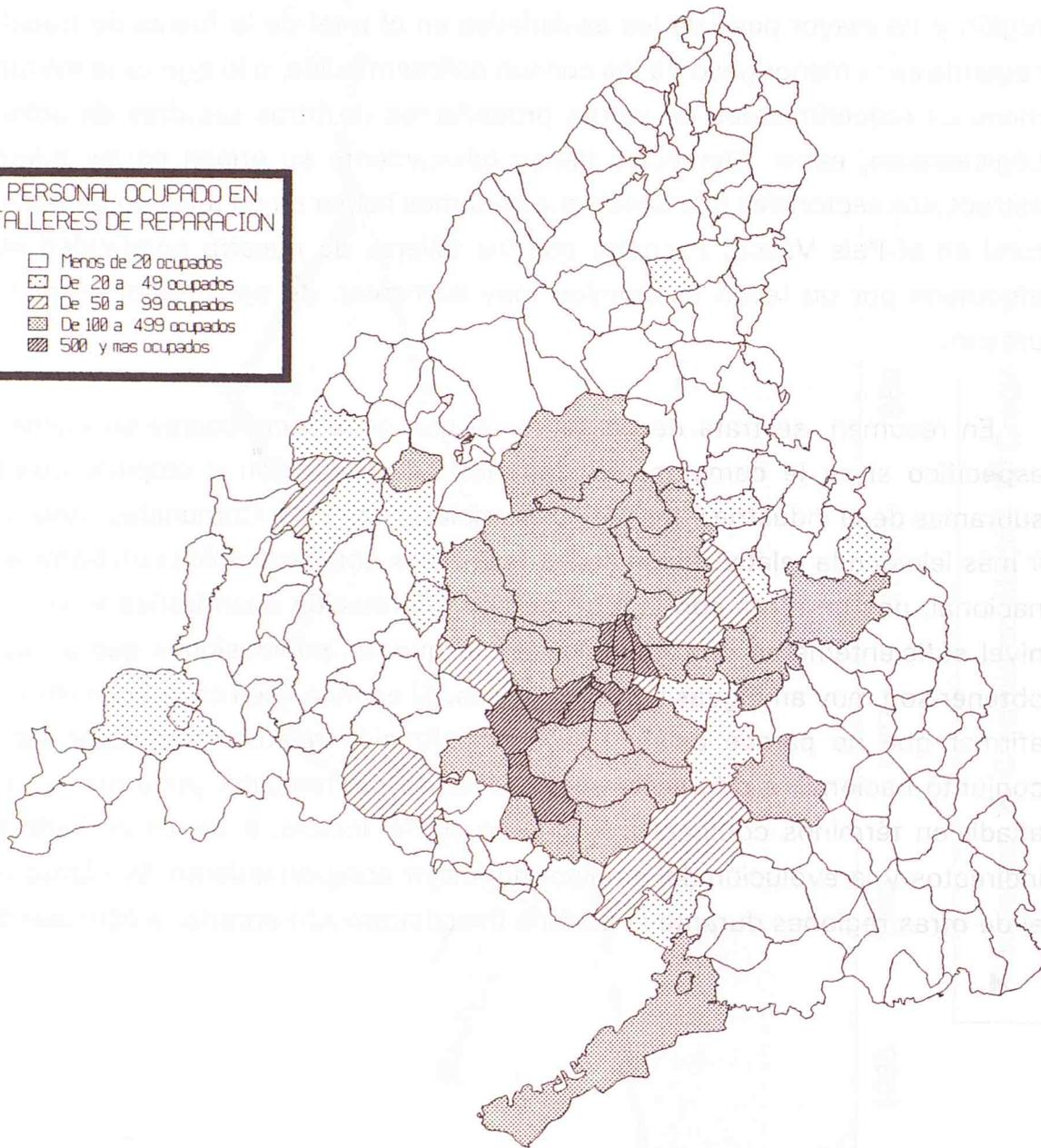
Fuente: Dirección General de Tráfico

Como último elemento comparativo, se puede mencionar la encuesta de talleres realizada por el Instituto Vasco de Estadística para el año 1985 que, salvando la distancia en el tiempo, permite extraer ciertas conclusiones respecto a las diferencias en la estructura de costes. La primera de ellas es referente al distinto reparto de las rentas como resultado de un mayor salario por persona en nuestra región y un mayor peso de los asalariados en el total de la fuerza de trabajo. La segunda es el menor peso de los consumos intermedios, o lo que es lo mismo, los menores requerimientos de inputs procedentes de otros sectores de actividad. Lógicamente, estas diferencias tienen básicamente su origen en las diferentes estructuras sectoriales que hacen que podamos hablar de un taller de carácter más rural en el País Vasco, mientras que los talleres de nuestra comunidad se ven afectados por un tejido económico muy particular, de tipo predominantemente urbano.

En resumen, se trata de un sector al que debe reconocerse un cierto peso específico si se le compara, en términos de producción y empleo, con otras subramas de la industria y los servicios implantadas en la Comunidad. Ahora bien, ir más lejos en la relativización de los resultados comparándolos con datos a nivel nacional, nos enfrenta con la falta de una información cuantitativa y fiable a un nivel suficientemente desagregado, por lo que las conclusiones que se pueden obtener son muy ambiguas y poco precisas. Si en esta línea cabe la posibilidad de afirmar que no parece existir una especialización relativa del sector frente al conjunto nacional, a diferencia de otras ramas del terciario, poco más se puede añadir en términos comparativos que no sea el indicio, a través de indicadores indirectos y la evolución del empleo, del mejor comportamiento del sector frente al de otras regiones durante el período inmediatamente anterior a este estudio.

PERSONAL OCUPADO EN
TALLERES DE REPARACION

- Menos de 20 ocupados
- ▤ De 20 a 49 ocupados
- ▥ De 50 a 99 ocupados
- ▧ De 100 a 499 ocupados
- ▨ 500 y mas ocupados



3. ESTABLECIMIENTOS: CARACTERISTICAS GENERALES Y LOCALIZACION GEOGRAFICA

En el sector de talleres de reparación de automóviles confluyen dos tipos de unidades productivas bien diferenciadas. Por un lado, el taller moderno, muy tecnificado y de un cierto tamaño, que generalmente ofrece servicios de reparación de toda clase y suele incorporar actividades comerciales; por el otro, el taller tradicional, pequeño, con talante casi familiar, que no suele cubrir toda la gama de servicios de reparación y cuyos niveles de facturación son bastante limitados y a veces se acercan a la simple subsistencia o, en algún caso, rozan la economía sumergida. A pesar de ser Madrid un gran núcleo urbano, en términos cuantitativos prevalece totalmente el segundo modelo de taller señalado.

Los establecimientos dedicados a la reparación de vehículos ofrecen como media un tamaño muy pequeño (4 ocupados), más cercano al comercio tradicional que a los servicios avanzados, sin que se produzcan diferencias notables entre subactividades o zonas geográficas. El taller tipo presenta una estructura de negocio semifamiliar, donde la presencia de aprendices y hasta de la llamada "ayuda familiar" no es extraña, generalmente en torno a un pequeño empresario-trabajador que ha montado su negocio propio tras haber pasado por una época de aprendizaje en otro u otros talleres.

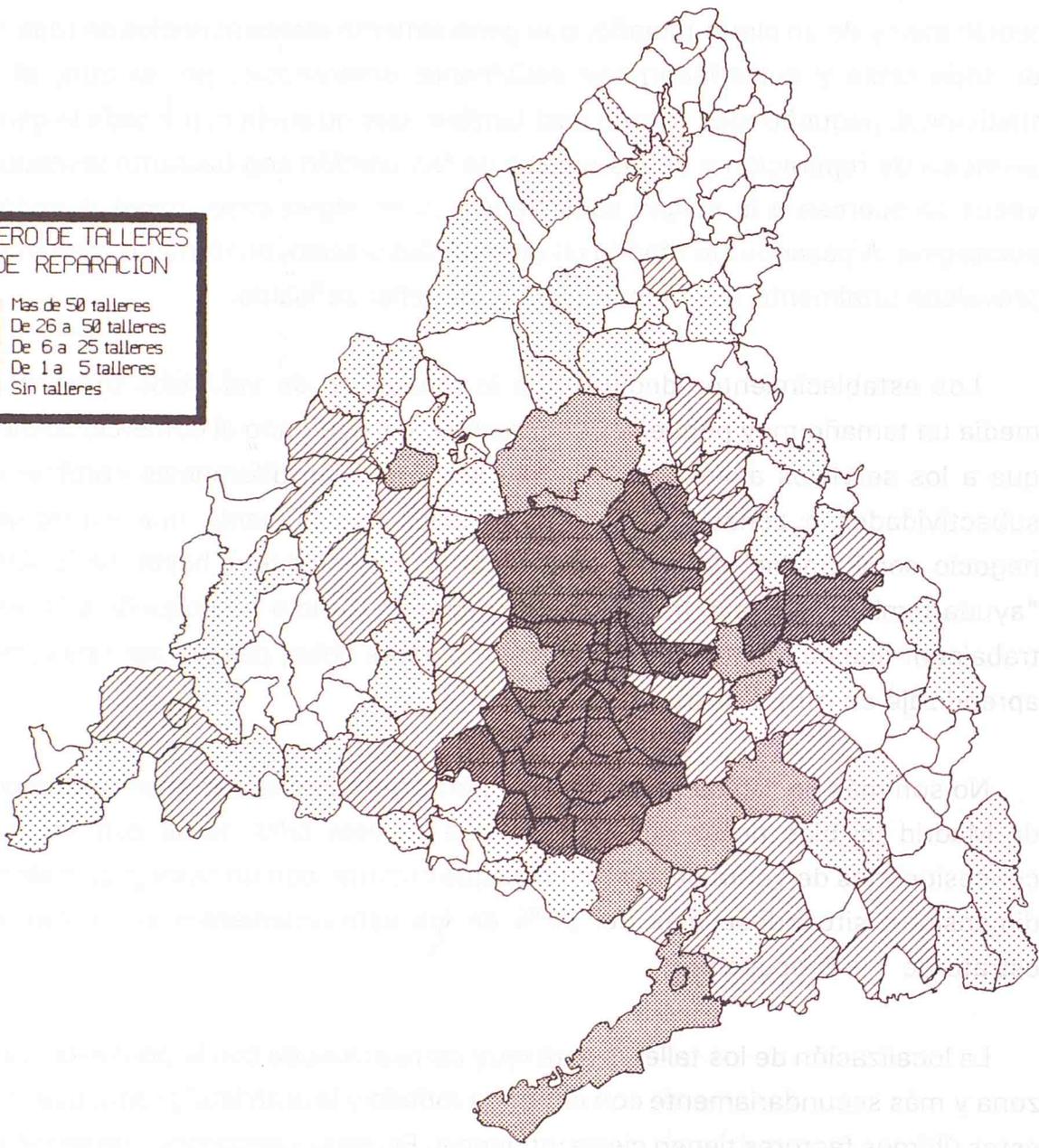
No son más de 12 los talleres que superan los 50 empleados en la Comunidad de Madrid (si bien no se debe olvidar que en esta cifra no se contabilizan los concesionarios de venta de automóviles que cuentan con un taller propio de cierta dimensión), situándose más del 92% de los establecimientos del sector en el estrato de 1 a 9 ocupados.

La localización de los talleres está muy correlacionada con la población de cada zona y más secundariamente con el tráfico rodado y la actividad productiva, si bien estos últimos factores tienen cierta influencia. Es, en consecuencia, un servicio que se sitúa al lado del cliente y no presenta una especialización geográfica específica. Así, en el municipio de Madrid se localiza en torno al 55% de la actividad del sector, destacando en segundo lugar algunos municipios del sur (en especial Alcorcón y Fuenlabrada) y las zonas más pobladas de los ejes delimitados por las carreteras radiales de La Coruña y Barcelona. Dentro del municipio de Madrid sobresalen los distritos de Salamanca, Tetuán, Carabanchel y Ciudad Lineal.

En el sector de talleres de reparación de automóviles existen dos tipos de

NUMERO DE TALLERES DE REPARACION

- Mas de 50 talleres
- ▨ De 26 a 50 talleres
- ▧ De 6 a 25 talleres
- ▩ De 1 a 5 talleres
- Sin talleres



La localización de los talleres de reparación de automóviles en esta zona y más concretamente en el municipio de Madrid se encuentra en el sector de talleres de reparación de automóviles y los talleres de reparación de estos últimos factores tienen como principales características:

se sitúan en el centro y los talleres de reparación de automóviles en el sector de talleres de reparación de automóviles y los talleres de reparación de estos últimos factores tienen como principales características: Así, en el municipio de Madrid se encuentra en el sector de talleres de reparación de automóviles y los talleres de reparación de estos últimos factores tienen como principales características: Alcorcón y Fuenlabrada y los talleres de reparación de automóviles en el sector de talleres de reparación de automóviles y los talleres de reparación de estos últimos factores tienen como principales características: en estas zonas de La Coruña y Fuenlabrada y los talleres de reparación de automóviles en el sector de talleres de reparación de automóviles y los talleres de reparación de estos últimos factores tienen como principales características: sobresalen los distritos de San Sebastián, San Francisco y San Carlos.

NUMERO DE TALLERES DE REPARACION SEGUN OCUPADOS

Para captar algún detalle adicional sobre aspectos de localización de los talleres, eliminando la influencia de la población, es posible acudir a coeficientes como la concentración relativa, medida en este caso por el número de ocupados en talleres por mil habitantes ⁽⁵⁾. De este modo se pueden descubrir tendencias de localización que se dirigen a algunas zonas bastante delimitadas:

- Los municipios limítrofes a Madrid del Corredor del Henares.
- El eje de la carretera de Burgos.
- Los municipios más alejados de Madrid de los ejes de Toledo y Andalucía.
- Los municipios del extremo suroccidental en torno al pantano de San Juan.
- Además de éstos destacan los municipios de la sierra central, si bien es un efecto sólo aparente, por cuanto la población residente tiene poco que ver con la de fin de semana o épocas vacacionales y, por tanto, resulta distorsionado un ratio de esta naturaleza.

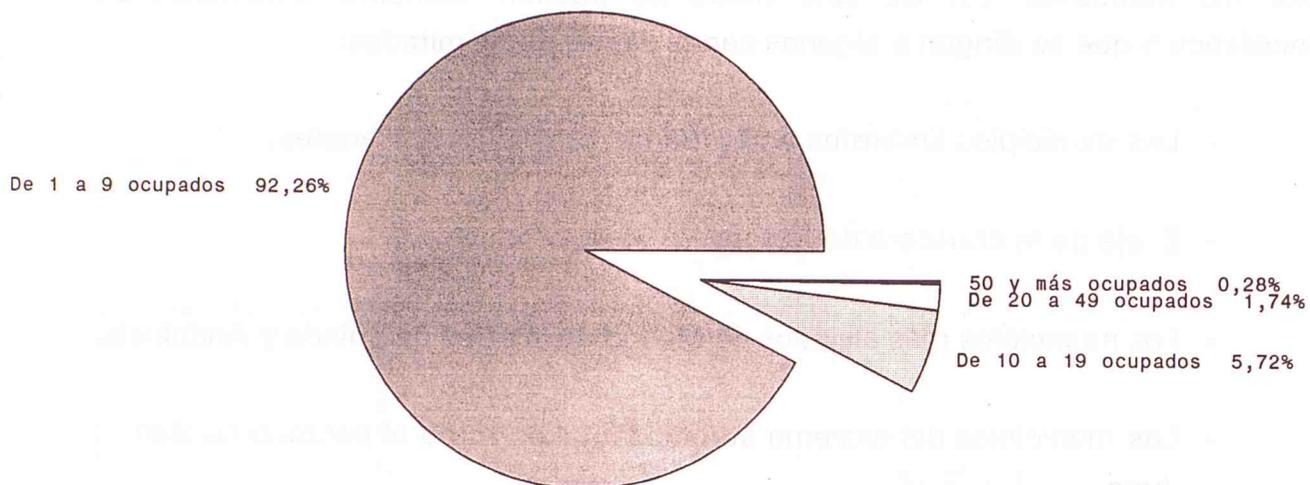
Esta disposición parece indicar un modelo de expansión circular a partir de Madrid, más avanzado en las zonas sur y oeste que en la norte-este. Algunas zonas poco pobladas, como la Sierra Norte o los denominados Conos Este y Oeste tienen muy poca cobertura de este tipo de servicios.

El estudio de la evolución de las tendencias de localización de los talleres de vehículos en el tiempo, con los datos disponibles, pasa por el análisis de la antigüedad de los talleres actuales. De dicha información se deduce que el sector no se muestra especialmente dinámico en los últimos años, si bien más del 38% de los talleres existentes se pusieron en funcionamiento con posterioridad al año 1986. Estos talleres "nuevos" son pequeños y en muchos casos suponen exclusivamente un reflejo de fenómenos de relocalización o de cambio de propiedad. La antigüedad media es de unos 10 años y medio, más baja que la de la industria (13 años) pero bastante superior a la de otros servicios más avanzados

⁵ Se utiliza como base la población de hecho del Censo de población de 1991.

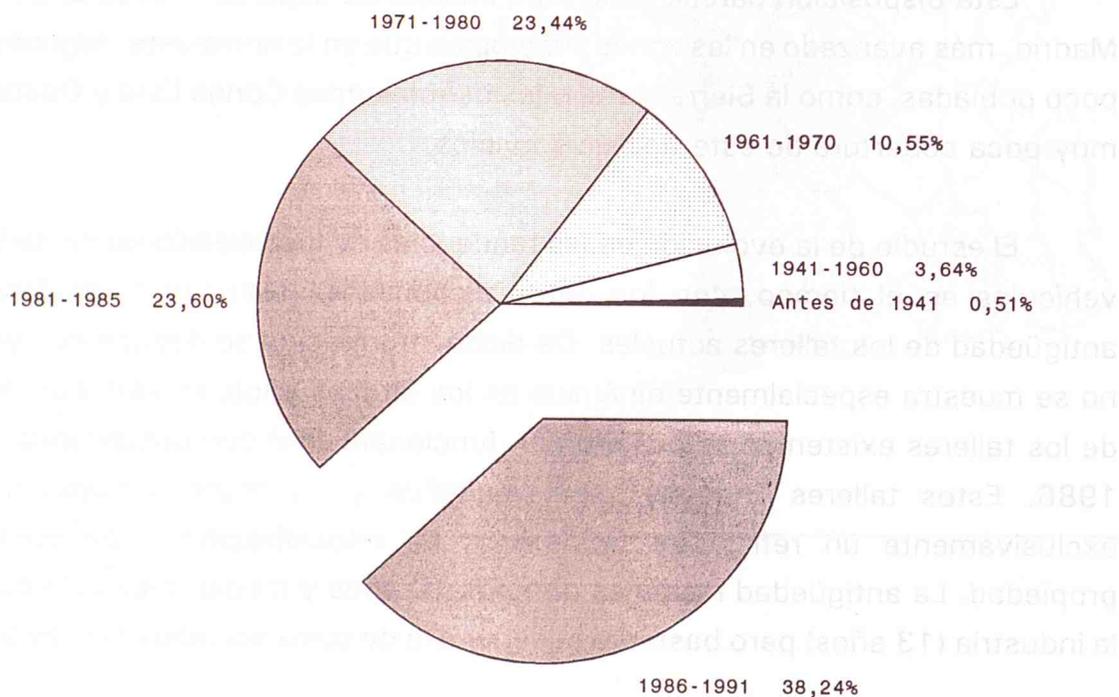
NUMERO DE TALLERES DE REPARACION SEGUN OCUPADOS

(Porcentajes)



NUMERO DE TALLERES SEGUN AÑO DE INICIO DE LA ACTIVIDAD

(Porcentajes)



(8 años en servicios a empresas).

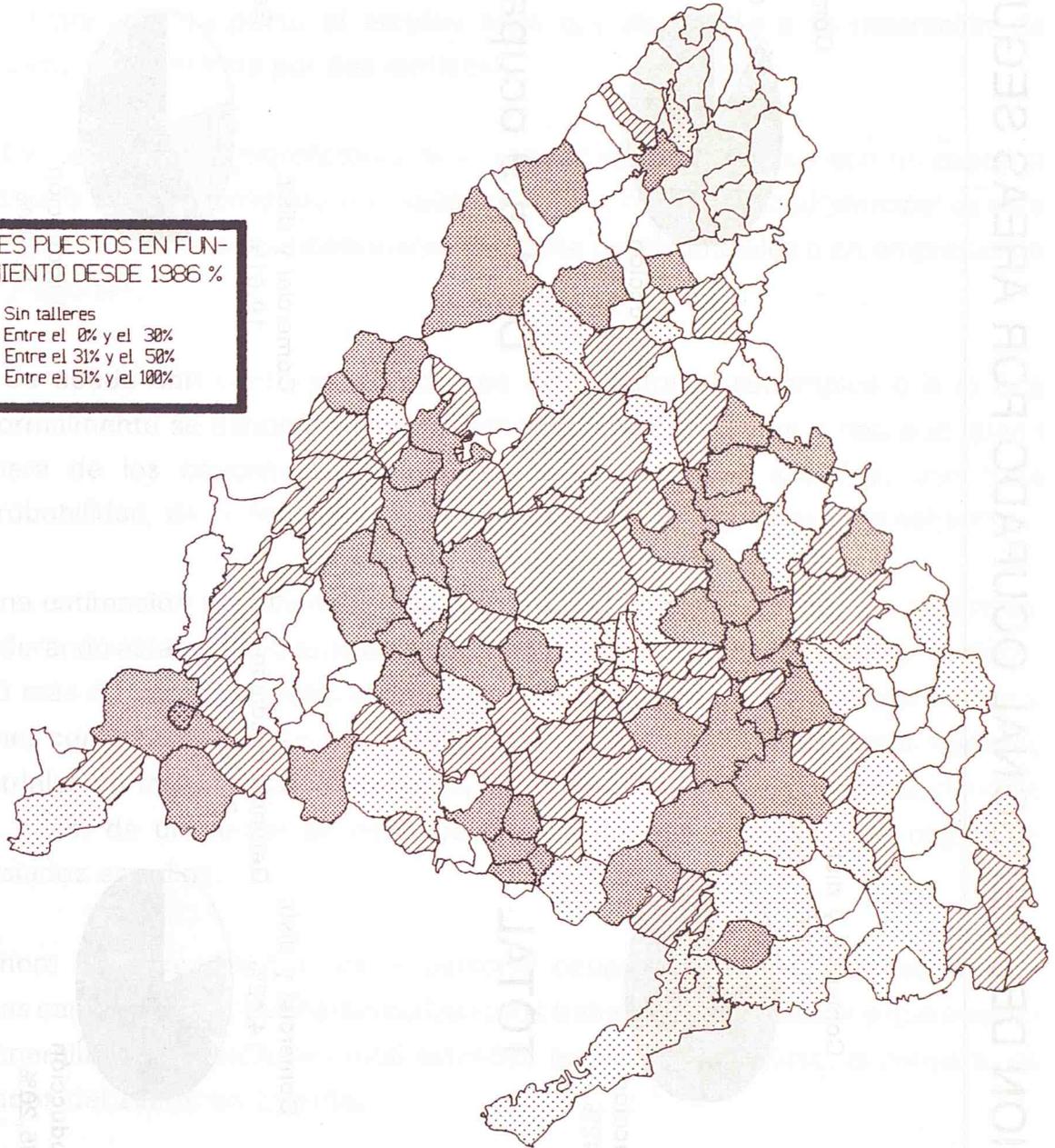
Los talleres más antiguos se localizan en Madrid capital, sobre todo en la "Almendra Central", en los municipios de la vega del Tajo, los ligados al eje de Burgos y algunas zonas aisladas en torno a Alcalá y El Escorial. Por el contrario, la zona sur, el sureste de Madrid ciudad y los municipios más cercanos del Corredor del Henares presentan mayor dinamismo y menor antigüedad. Más acentuado es este fenómeno en el oeste y la zona derecha del eje de La Coruña, sin duda originado por el crecimiento de la población en los últimos años.

Estos datos, y los que resultan de analizar el porcentaje de talleres puestos en funcionamiento en el último quinquenio, indican que proporcionalmente el crecimiento de los talleres se está produciendo en localizaciones que son ampliación inmediata de las zonas tradicionales partiendo del centro. En concreto, en los municipios cercanos a Madrid capital en el este y sureste, en el eje de la Coruña y zona oeste, y en los municipios que forman una segunda corona en el norte y en el sur.

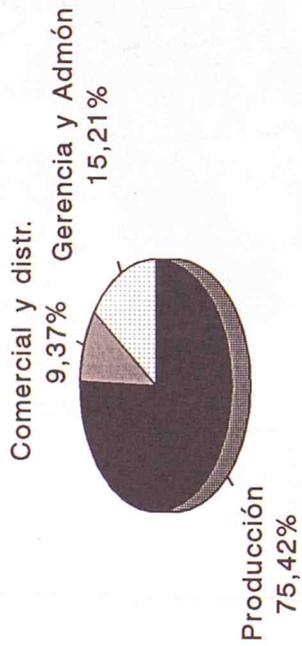
Por contra el crecimiento de los talleres en el último quinquenio es proporcionalmente más bajo en Madrid capital y en los municipios exteriores, donde todavía no ha llegado la ola de expansión.

TALLERES PUESTOS EN FUN-
CIONAMIENTO DESDE 1986 %

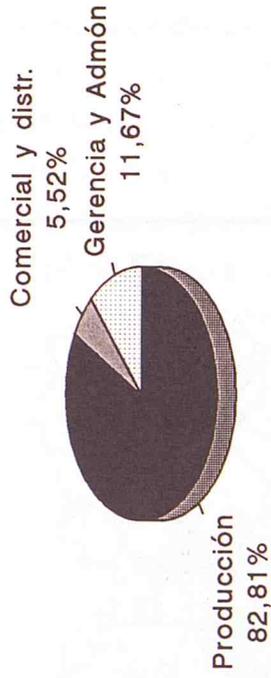
- Sin talleres
- ▤ Entre el 0% y el 30%
- ▥ Entre el 31% y el 50%
- ▧ Entre el 51% y el 100%



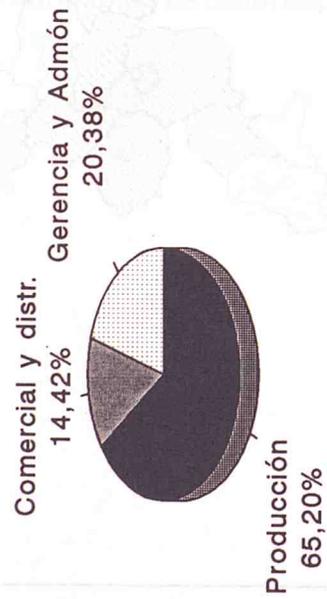
DISTRIBUCION DEL PERSONAL OCUPADO POR AREAS SEGUN TAMAÑOS



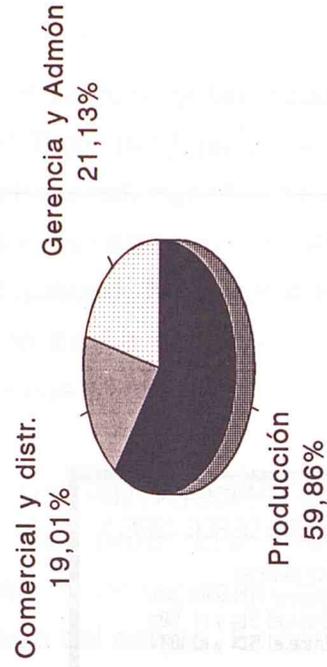
TOTAL



De 1 a 9 ocupados



De 10 a 49 ocupados



50 y más ocupados

4. PERSONAL OCUPADO: CARACTERISTICAS; HORAS TRABAJADAS Y REMUNERACION

En el sector de talleres de reparación de vehículos en la Comunidad de Madrid trabajan en torno a 18.000 personas, si bien esta cifra puede resultar un tanto subestimada con respecto al empleo total que se dedica a la reparación de vehículos, básicamente por dos motivos:

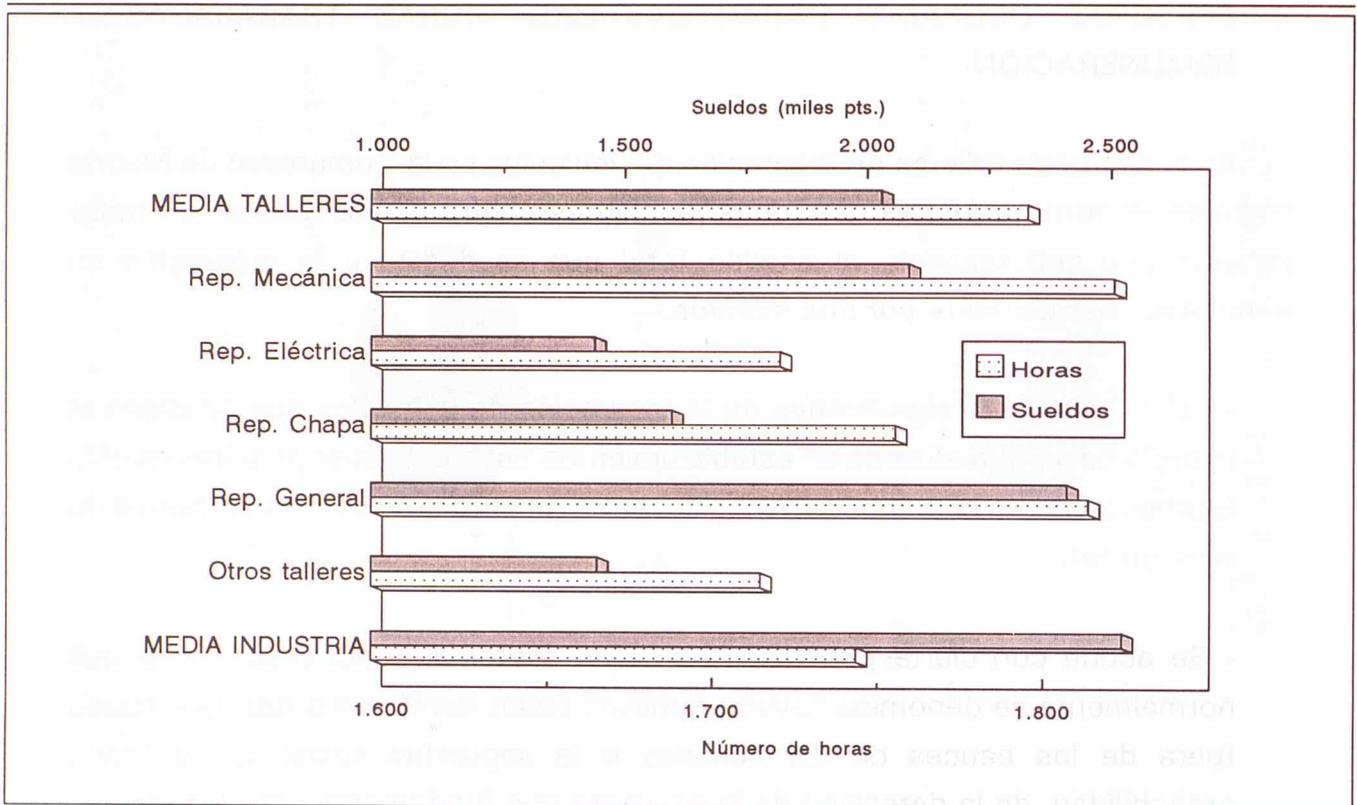
- Existe una parte significativa de la reparación de vehículos que no capta el estudio base, al realizarse en establecimientos cuya actividad principal es otra (particularmente en concesionarios de venta de automóviles o en empresas de transporte).
- Se acude con cierta generalidad en este sector al subempleo o a lo que normalmente se denomina "ayuda familiar" (sean familiares o no), que queda fuera de los cauces de las nóminas o la seguridad social y, con toda probabilidad, de la detección de la encuesta que fundamenta este estudio.

Una estimación grosera de lo que podría ser el empleo total de este colectivo, considerando estas circunstancias, podría ser de unos 25.000 empleados, es decir, 7.000 más de los registrados. Aún así, la cifra contabilizada no es despreciable y supone, como se señala en otros epígrafes, un volumen equivalente a sectores industriales de importancia en la región, como el electrónico o la confección. Se trata, pues, de un sector de cierta relevancia aunque no haya sido objeto de demasiados estudios.

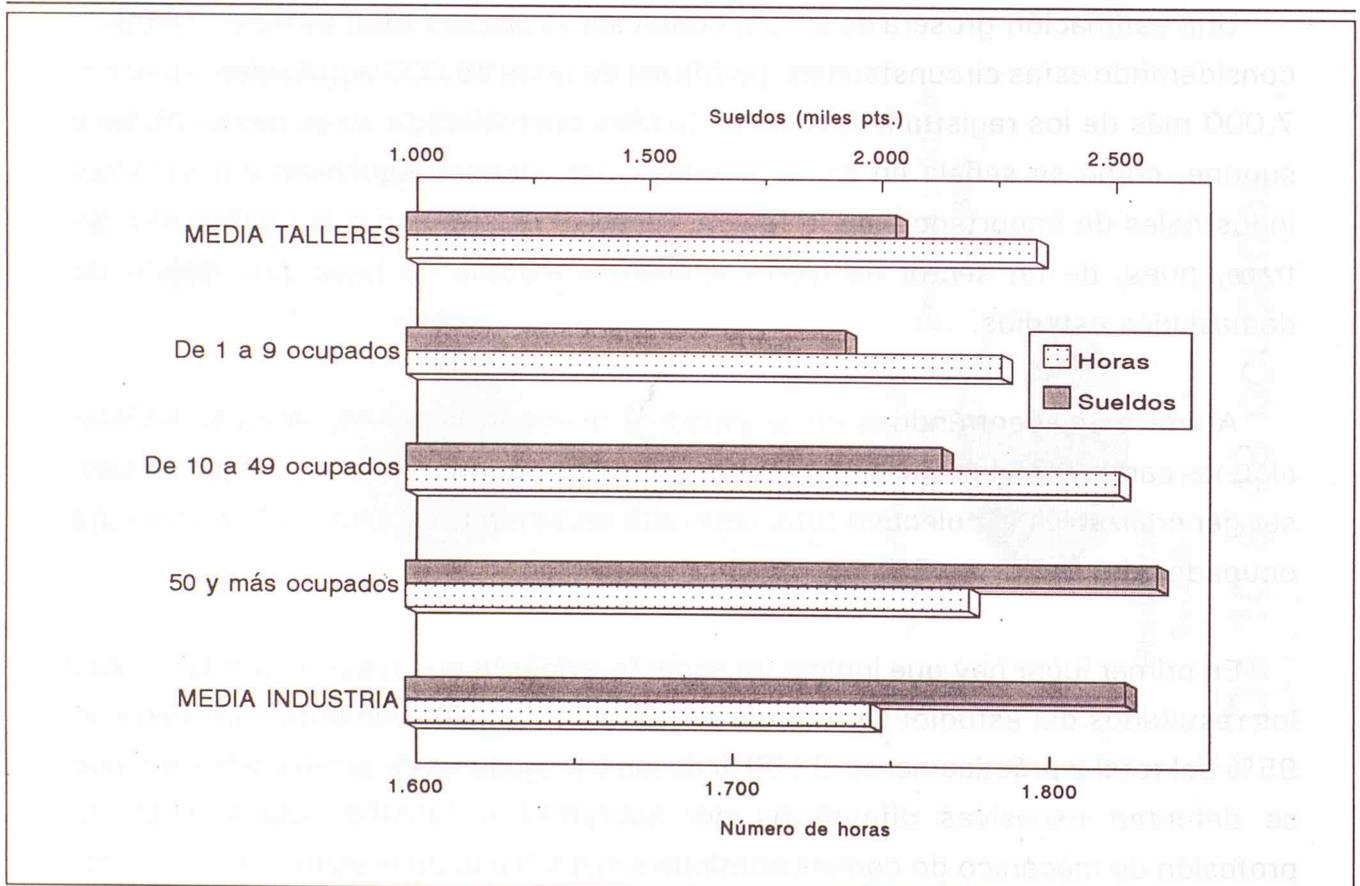
Ahora bien, centrándose en el personal ocupado censado, interesa señalar algunas características que particularizan a los trabajadores del sector y que pueden ser generalizables al colectivo total estimado en Madrid, e incluso, al conjunto de ocupados del sector en España.

En primer lugar hay que indicar un aspecto evidente que resulta irrefutable tras los resultados del estudio: se trata de personal casi exclusivamente masculino (el 95% del total y prácticamente el 100% de los trabajadores de producción), sin que se detecten excesivas diferencias por subramas o tamaño. Obviamente, la profesión de mecánico de coches continúa siendo "cosa de hombres" y es una de

HORAS TRABAJADAS Y SUELDOS POR OCUPADO SEGUN SUB-RAMAS DE ACTIVIDAD



SEGUN TAMAÑO DE LOS ESTABLECIMIENTOS



menos ha notado la incorporación profesional femenina. Este elemento sexista se suele falsamente justificar por el tipo de formación necesaria y por una, cada vez menos cierta, necesidad de fuerza física para alguna de las tareas relacionadas con la reparación. Las 650 mujeres que trabajan en el sector lo hacen en las tradicionales labores de administración y comerciales.

Con independencia del personal no remunerado, o más bien remunerado por cauces ajenos a las nóminas, más del 30% de los trabajadores del sector se encuentran en situación de eventualidad, lo cual, siendo una cifra muy respetable, está algo por debajo de varias ramas de servicios (como los servicios a empresas en donde se contabiliza un 35%). En cualquier caso, el grado de eventualidad es muy superior que en la industria (20%).

Por el contrario, el número de horas trabajadas por persona es alto, bastante superior al de la industria, llegando como media a 1.800 horas anuales, cifra que se supera con creces en los talleres más pequeños.

La estructura por áreas de este empleo presenta una distribución muy simple: más de las tres cuartas partes se dedica a producir (es decir, a reparar), a la que acompaña un 15% que se ocupa en labores de oficina y un 10% en venta. Esta concentración es especialmente notable en los talleres más pequeños, en los que más del 82% del personal se dedica a la reparación, si bien en los pocos talleres grandes (50 y más ocupados) que existen la situación es bastante diferente. En estos últimos existe un 20% del personal dedicado a ventas y otro 20% a la gestión y a la administración, reflejando una estructura empresarial bastante más compleja y avanzada. Sin embargo, la importancia cuantitativa de los talleres pequeños es tal que el taller tipo o medio resultante en Madrid está formado por 4 personas: el dueño, que es a su vez trabajador y que en muchos casos cubre las labores de oficina, y tres trabajadores (hombres) de los que al menos uno es eventual (y casi siempre aprendiz), que se dedican exclusivamente a la reparación.

En general, la situación del asalariado del sector resulta bastante precaria al compararla con otros colectivos pues, además de altos niveles de eventualidad y muchas horas de trabajo, se ve remunerado con cifras que difícilmente llegan a los dos millones anuales, sobre todo en los pequeños talleres, si bien esta situación debe matizarse por la importante presencia de aprendices, que rebajan la media de los salarios. En su conjunto, los sueldos son un 20% inferiores que los de la

industria, aunque en los grandes talleres la remuneración es perfectamente equiparable a la industrial. Las situaciones más precarias se dan en los talleres de "lavado y engrase" y en algunas actividades de reparación eléctrica, si bien en ellas se trabaja un número de horas más limitado.

5. PRODUCTIVIDAD Y ESTRUCTURA DE LA PRODUCCION

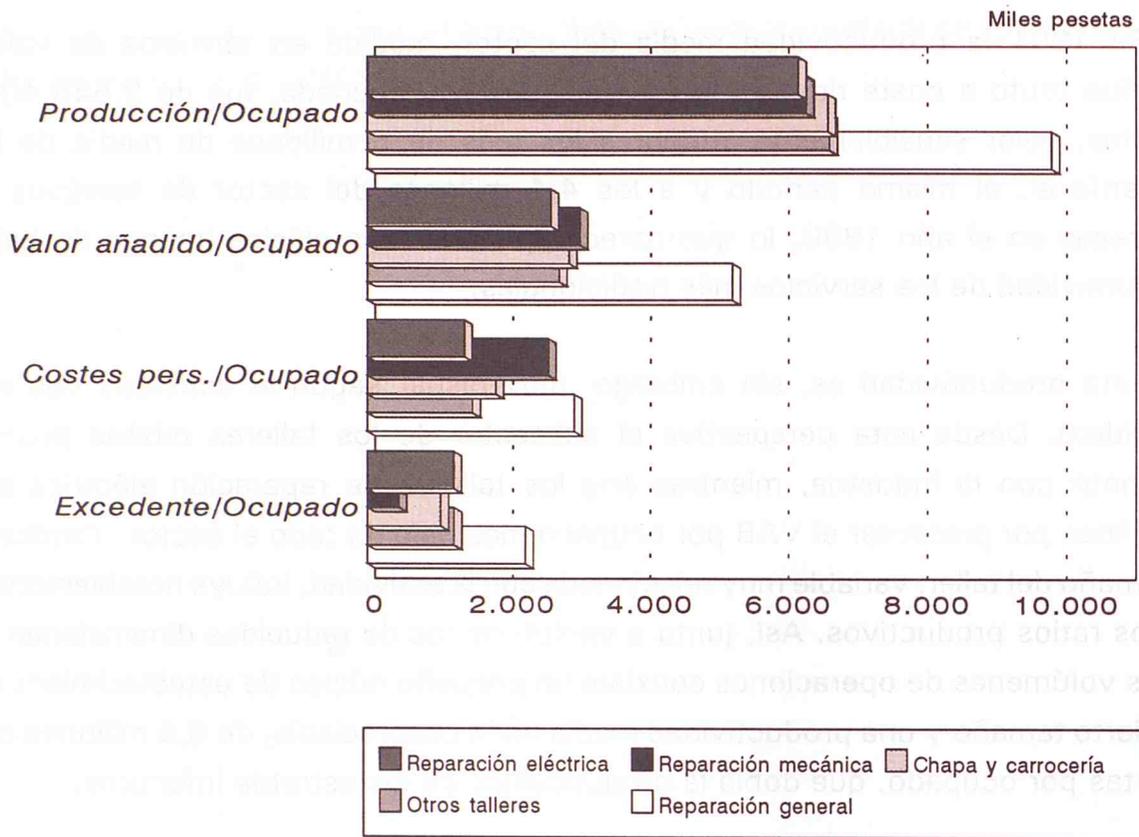
En 1991 la productividad media del sector, medida en términos de valor añadido bruto a coste de los factores por persona ocupada, fue de 3.548.400 pesetas, valor sensiblemente inferior a los más de 5 millones de media de la industria en el mismo período y a los 4,4 millones del sector de servicios a empresas en el año 1990, lo que parece ajustarse a la clásica imagen de baja productividad de los servicios más tradicionales.

Esta productividad es, sin embargo, muy dispar según la actividad que se considere. Desde esta perspectiva el subsector de los talleres mixtos podría competir con la industria, mientras que los talleres de reparación eléctrica se significan por presentar el VAB por ocupado más bajo de todo el sector. También el tamaño del taller, variable muy relacionada con la actividad, influye notablemente en los ratios productivos. Así, junto a explotaciones de reducidas dimensiones y bajos volúmenes de operaciones coexiste un pequeño núcleo de establecimientos de cierto tamaño y una productividad media nada despreciable, de 6,5 millones de pesetas por ocupado, que dobla la productividad de los estratos inferiores.

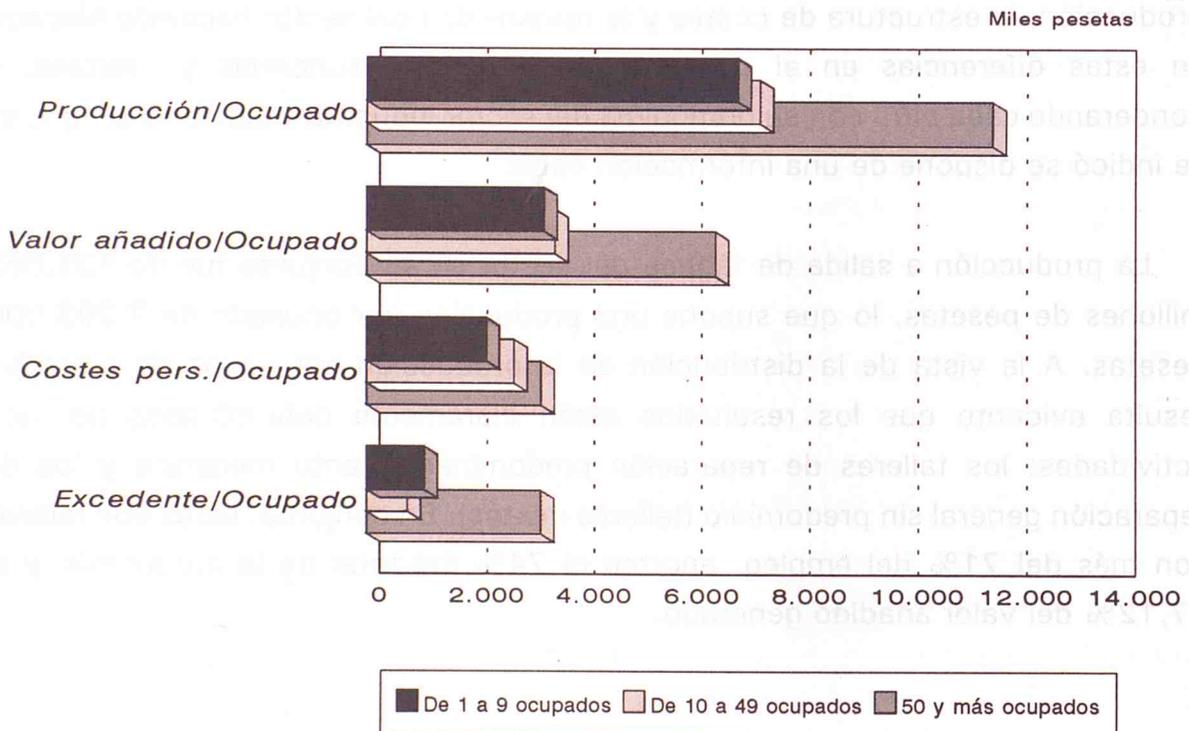
Esta heterogeneidad en el comportamiento de los talleres en función de la actividad y el tamaño medio es generalizable a los principales ratios económicos del sector, por ello en este epígrafe y los siguientes se analiza con cierto detalle la producción, la estructura de costes y la rentabilidad del sector haciendo hincapié en estas diferencias en el comportamiento de las subramas y estratos, y ponderando cada cifra con su homónima del sector industrial madrileño del que ya se indicó se dispone de una información fiable.

La producción a salida de fábrica del sector en su conjunto fue de 131.063 millones de pesetas, lo que supone una producción por ocupado de 7.293.000 pesetas. A la vista de la distribución de la producción por ramas de actividad resulta evidente que los resultados están claramente determinados por dos actividades: los talleres de reparación predominantemente mecánica y los de reparación general sin predominio (talleres mixtos). En conjunto, estas dos ramas, con más del 71% del empleo, aportan el 74% del total de la producción y el 77,12% del valor añadido generado.

PRINCIPALES COEFICIENTES ANALITICOS POR RAMAS DE ACTIVIDAD



PRINCIPALES COEFICIENTES ANALITICOS POR NIVEL DE EMPLEO



Aparecen, por tanto, dos subsectores con un fuerte peso específico; ambos se caracterizan por la importancia relativa de los ingresos netos por reventa en la composición de la producción, llegando incluso los ingresos brutos por actividad comercial a superar a los atribuidos a la prestación de servicios propios de la actividad de reparación y mantenimiento de vehículos, si bien los datos de reventa hay que tomarlos con cierta precaución por las dificultades que presenta la contabilización separada de las piezas y recambios incorporadas a la reparación de las revendidas directamente a otros talleres o a clientes. No obstante, en términos de producción por ocupado, las diferencias entre ambos son notables ya que este ratio es muy superior a la media en el caso de los talleres de reparación general mientras que la productividad obtenida por los talleres donde predomina la actividad de reparación mecánica es de las más bajas del sector.

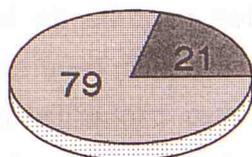
También resulta interesante observar esta distribución de la producción total del sector en función del tamaño medio de los establecimientos, medido por el número de ocupados. Desde este punto de vista, más del 60% de la producción se concentra en talleres de menos de 10 trabajadores, no superando los talleres de mayor tamaño (50 y más ocupados) el 8,8% de la misma. Es en este estrato de empleo superior donde se sitúan gran parte de los establecimientos que se pueden denominar de actividad mixta, en el sentido de que realizan actividades de comercialización conjuntamente con servicios de reparación y mantenimiento de vehículos, y donde la productividad por ocupado es muy superior a la media.

La primera característica que se pone de manifiesto al considerar la estructura de costes en el sector de reparación de vehículos, es la demanda relativamente elevada de inputs intermedios. El 51% de la producción a salida de fábrica se destina a cubrir las necesidades de consumos intermedios, porcentaje sólo inferior en 10 puntos respecto al mismo ratio en el sector industrial y superior en 9 puntos al correspondiente en el sector de servicios a empresas. Sin embargo, es necesario matizar estas cifras a través del análisis de la distribución de dichos consumos intermedios.

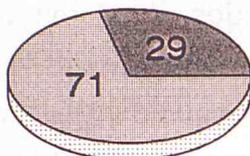
En primer lugar, en los establecimientos de mayor tamaño, que generalmente prestan servicios de reparación de todo tipo (reparación general), el ratio es significativamente inferior. En segundo lugar, en la producción de este tipo de servicios, al igual que en el sector secundario, el capítulo más importante del gasto dentro de los consumos intermedios es el dedicado al consumo de materiales, que

DISTRIBUCION DE LOS PRINCIPALES INGRESOS POR SUBRAMAS

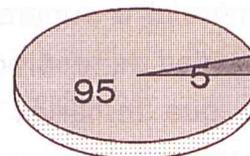
Total sector



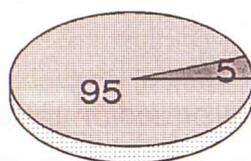
Reparación mecánica



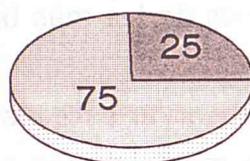
Reparación eléctrica



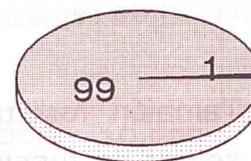
Chapa y carrocería



Reparación general



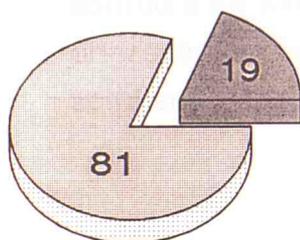
Otros talleres



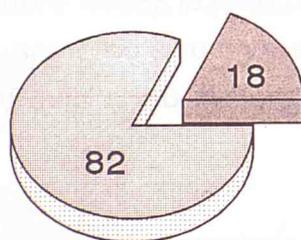
■ Ingresos netos reventa □ Prestación servicios

DISTRIBUCION DE LOS PRINCIPALES INGRESOS POR NIVEL DE EMPLEO

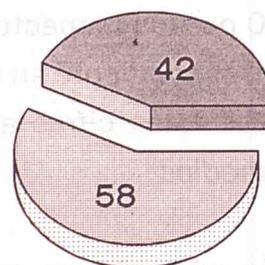
De 1 a 9 ocupados



De 10 a 49 ocupados



50 y más ocupados



■ Ingresos netos reventa □ Prestación servicios

representan casi el 69% del gasto total. Es este epígrafe el que explica los diez puntos de diferencia con respecto a la media del sector industrial en nuestra comunidad, siendo prácticamente idéntico en uno y otro el porcentaje de la producción que absorben los denominados servicios exteriores.

Se está, por tanto, ante un sector de servicios en cuya estructura de costes de explotación prima el componente más tradicional de los consumos intermedios de la industria, pero no deja de ser destacable el gasto intermedio del 31,2% en servicios de todo tipo, si bien es conveniente analizar cuál es el peso específico y la generalización del uso de cada componente para determinar hasta que punto esto es reflejo de las nuevas tendencias en la organización empresarial y el grado de interrelación del sector con otras actividades.

Los Cuadros 2 y 3 ofrecen información acerca de la distribución del consumo intermedio para el total y para cada una de las subramas y estratos, poniéndose nuevamente de manifiesto el comportamiento diferenciado de las actividades que hemos denominado de carácter mixto, reparación mecánica y reparación general. Mientras que en éstas, especialmente en la primera, podrían calificarse de significativos los servicios exteriores, en las tres subramas restantes suponen menos del 20% de los consumos intermedios totales. Por otro lado, cuanto mayor es el tamaño del establecimiento mayor es el porcentaje de los servicios exteriores sobre el total de consumos intermedios.

Por orden de importancia destacan, tanto desde el punto de vista de las cantidades destinadas como de lo ampliamente generalizado de su uso, los arrendamientos, que representan el 30% del gasto global en servicios exteriores. Además, el 66% de los establecimientos encuestados declararon tener gastos por este concepto en detrimento del uso de locales propios. Esta práctica está directamente relacionada con las necesidades de localización de los talleres en los núcleos de población donde se genera la demanda, lo que en la actual coyuntura implica pagar precios muy elevados para obtener un local propio, por lo que se acude masivamente al alquiler.

Otro bloque destacado dentro de este capítulo de gastos intermedios es el consumo de servicios de gestión, organización y mantenimiento. Si bien en el caso de los arrendamientos se señalaba como causa principal la variable de localización de los talleres, la contratación de estos servicios profesionales parece responder

Cuadro 2

**DISTRIBUCION DE LOS CONSUMOS INTERMEDIOS POR CONCEPTOS
SEGUN RAMAS DE ACTIVIDAD**

| | TOTAL | | Porcentajes | | | | |
|-----------------------------|---------------|--------|------------------------|-------------------------|---------------------|-----------------------|-------------------|
| | (Miles Ptas.) | (%) | Reparación mecánica | Reparación eléctrica | Reparación chapa | Reparación general | Otros talleres |
| TOTAL | 66.833.790 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 |
| <i>Consumo materiales</i> | 45.980.902 | 68,80 | 56,77 | 83,60 | 80,87 | 71,27 | 86,87 |
| <i>Servicios exteriores</i> | 20.852.888 | 31,20 | 43,23 | 16,40 | 19,13 | 28,73 | 13,13 |
| – Arrendamientos | 6.310.068 | 30,26 | 28,33 | 42,13 | 35,84 | 32,32 | 27,01 |
| – Otros s. exteriores | 3.679.300 | 17,64 | 18,99 | 12,69 | 12,63 | 18,10 | 9,90 |
| – Publicidad | 2.445.734 | 11,73 | 13,94 | 5,53 | 6,15 | 10,11 | 7,03 |
| – Comisiones | 2.025.837 | 9,71 | 9,48 | 2,45 | 11,83 | 11,59 | 0,00 |
| – Reparaciones | 1.648.959 | 7,91 | 8,74 | 5,57 | 8,10 | 5,90 | 9,75 |
| – Suministros | 1.399.854 | 6,71 | 5,44 | 8,88 | 9,04 | 6,01 | 21,18 |
| – Otros s. profesionales | 1.157.804 | 5,55 | 5,09 | 6,59 | 7,14 | 5,48 | 8,25 |
| – Comunicaciones | 821.139 | 3,94 | 3,51 | 5,53 | 3,95 | 3,93 | 8,68 |
| – Primas de seguros | 694.343 | 3,33 | 3,41 | 4,78 | 3,35 | 2,95 | 4,07 |
| – Transporte terceros | 408.914 | 1,96 | 2,10 | 4,64 | 1,31 | 1,62 | 2,64 |
| – Servicios bancarios | 177.086 | 0,85 | 0,50 | 1,02 | 0,32 | 1,64 | 1,50 |
| – Informática | 75.805 | 0,36 | 0,47 | 0,20 | 0,24 | 0,24 | 0,00 |
| – Investigación | 8.045 | 0,04 | 0,00 | 0,00 | 0,11 | 0,11 | 0,00 |

Cuadro 3

**DISTRIBUCION DE LOS CONSUMOS INTERMEDIOS POR CONCEPTOS
SEGUN NIVEL DE EMPLEO**

| | TOTAL | | Porcentajes | | |
|-----------------------------|---------------|--------|----------------------|------------------------|----------------------|
| | (Miles Ptas.) | (%) | De 1 a 9 ocupados | De 10 a 49 ocupados | 50 y más ocupados |
| TOTAL | 66.833.790 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 |
| <i>Consumo materiales</i> | 45.980.902 | 68,80 | 69,45 | 68,62 | 64,31 |
| <i>Servicios exteriores</i> | 20.852.888 | 31,20 | 30,55 | 31,38 | 35,69 |
| – Arrendamientos | 6.310.068 | 30,26 | 30,59 | 30,55 | 26,95 |
| – Otros s. exteriores | 3.679.300 | 17,64 | 17,29 | 16,99 | 22,48 |
| – Publicidad | 2.445.734 | 11,73 | 11,28 | 11,78 | 14,61 |
| – Comisiones | 2.025.837 | 9,71 | 9,57 | 9,98 | 9,76 |
| – Reparaciones | 1.648.959 | 7,91 | 7,86 | 7,46 | 9,86 |
| – Suministros | 1.399.854 | 6,71 | 7,07 | 7,02 | 3,10 |
| – Otros s. profesionales | 1.157.804 | 5,55 | 5,94 | 5,07 | 4,61 |
| – Comunicaciones | 821.139 | 3,94 | 3,97 | 4,23 | 2,65 |
| – Primas de seguros | 694.343 | 3,33 | 3,45 | 3,18 | 3,04 |
| – Transporte terceros | 408.914 | 1,96 | 1,87 | 2,32 | 1,29 |
| – Servicios bancarios | 177.086 | 0,85 | 0,69 | 1,32 | 0,27 |
| – Informática | 75.805 | 0,36 | 0,38 | 0,05 | 1,40 |
| – Investigación | 8.045 | 0,04 | 0,04 | 0,05 | 0,00 |

al fenómeno de la externalización en las empresas de ciertas tareas que tradicionalmente eran atendidas por personal interno del propio establecimiento y a la carencia de estructura mínima en los talleres pequeños. No hay duda de que este fenómeno está muy favorecido por la implantación de una normativa fiscal de carácter obligatorio y generalizador y, en el caso de nuestra Comunidad, por ser un núcleo especializado en la producción de este tipo de servicios a empresas.

Se ha hablado de externalización de tareas aunque habría que precisar que en algunas ocasiones se trata más bien de no internalización de funciones nuevas en los procesos productivos. En este caso se encuentran servicios del tipo de publicidad, informática, I+D o servicios profesionales de auditoría, selección de personal o asesoramiento en dirección y gestión empresarial. En el tema que nos ocupa, únicamente la publicidad resulta ser un gasto significativo, representando en términos globales uno de los mayores porcentajes del gasto total en servicios exteriores, si bien al estar su uso generalizado sólo en los establecimientos de mayor tamaño parece estar íntimamente ligado a la comercialización. Lo mismo ocurre con los gastos por remuneraciones a agentes mediadores independientes, que aunque suponen casi el 10% del gasto total de servicios exteriores, sólo afectan al 16% del total de los establecimientos.

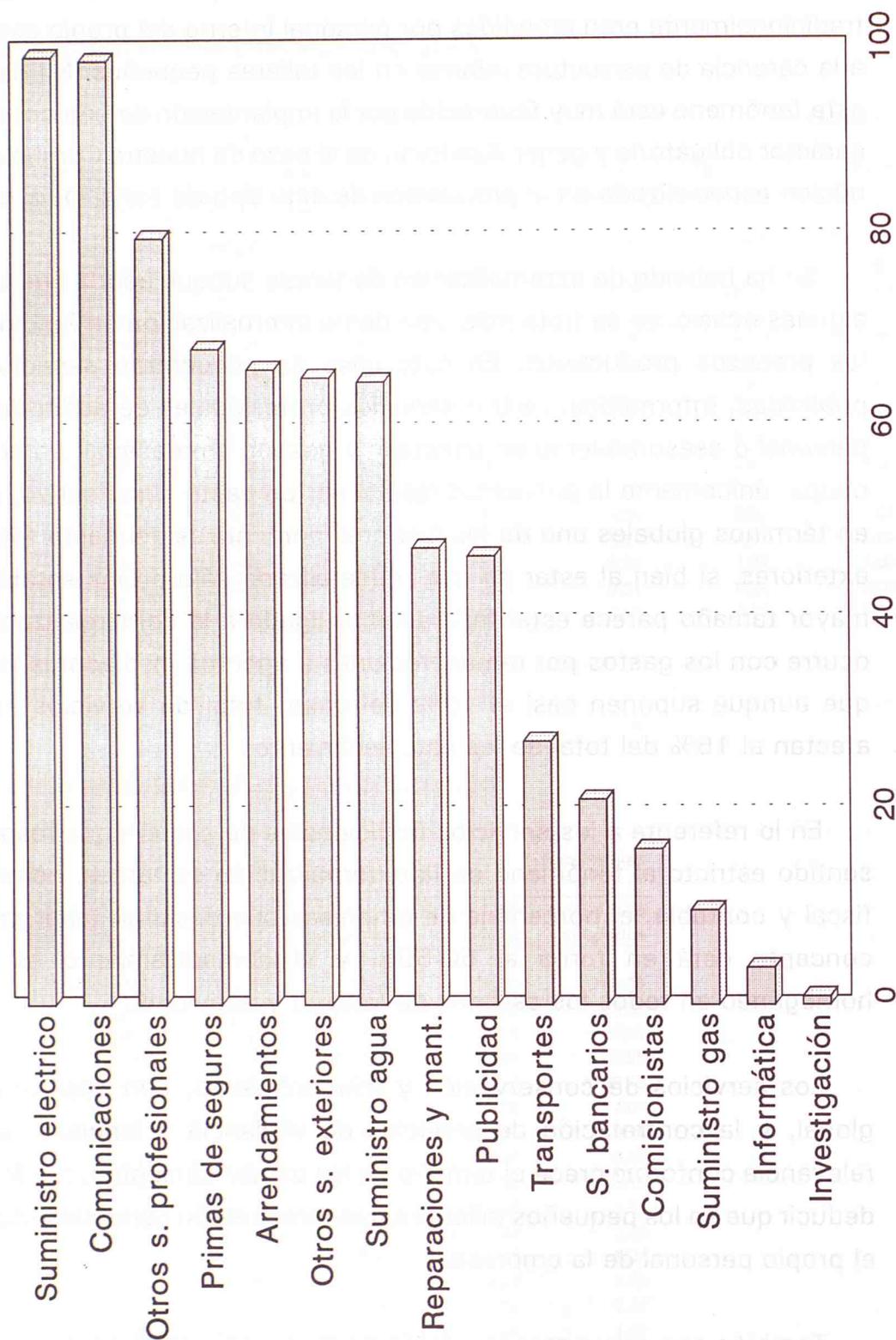
En lo referente a los servicios tradicionales de gestión que responden más en sentido estricto al fenómeno de la externalización de tareas, como la asistencia fiscal y contable, el porcentaje de empresas que declaran tener gastos por este concepto está en torno al 50-60% y el comportamiento es relativamente homogéneo en todos los estratos de tamaño y actividad.

Los servicios de conservación y mantenimiento, con casi un 8% del gasto global, y la contratación de servicios de vigilancia y limpieza, adquieren más relevancia conforme crece el tamaño de los establecimientos, por lo que se puede deducir que en los pequeños talleres estas tareas están generalmente asumidas por el propio personal de la empresa.

También son relevantes los datos de frecuencia en la contratación de primas de seguros no sociales, transportes por terceros y comunicaciones, aunque en este caso las mayores diferencias vienen dadas por el tamaño de los establecimientos.

CONTRATACION EXTERNA DE SERVICIOS

(% establecimientos que utilizan dichos servicios)



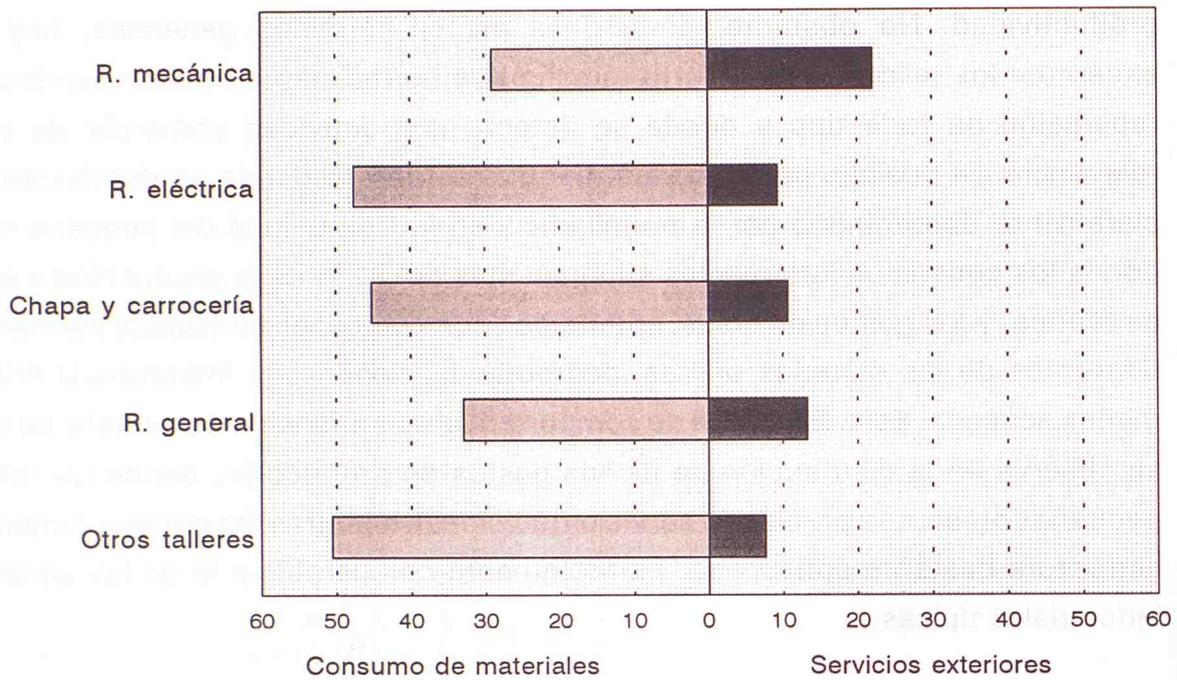
Como resumen del análisis realizado en este epígrafe, se puede afirmar que estamos frente a un sector de carácter bastante tradicional que opera con baja productividad. No obstante, si esto es así en términos generales, hay que exceptuar los talleres de un cierto tamaño que normalmente ofrecen servicios de reparación de todo tipo y donde se detecta una actividad comercial de cierta relevancia. Es posible, por tanto, afirmar que el ratio medio de productividad está claramente determinado por la preminencia en la Comunidad del pequeño taller, donde los consumos intermedios suponen más del 52% de la producción a salida de fábrica, y los gastos diversos, entendidos como aquellos consumos intermedios diferentes de las materias primas incorporadas, tienen una importancia relativa menos acusada. Esta dicotomía de comportamiento en función del tamaño también se observa en la distribución de dichos gastos de producción, donde los talleres pequeños presentan perfiles de servicio tradicional, mientras los grandes tienen una estructura bastante sofisticada, perfectamente comparable a la de las empresas industriales típicas.

| | | |
|------------|----------------------|-----------------|
| Producción | Consumos intermedios | Gastos diversos |
| 100 | 52 | 48 |

| Estado | Producción | Consumos intermedios | Gastos diversos |
|--------------------------|------------|----------------------|-----------------|
| 1. Talleres pequeños | 100 | 55 | 45 |
| 2. Talleres medianos | 100 | 45 | 55 |
| 3. Talleres grandes | 100 | 35 | 65 |
| 4. Empresas industriales | 100 | 25 | 75 |
| 5. Total | 100 | 40 | 60 |

CONSUMOS INTERMEDIOS SOBRE PRODUCCION EN CADA SUBRAMA

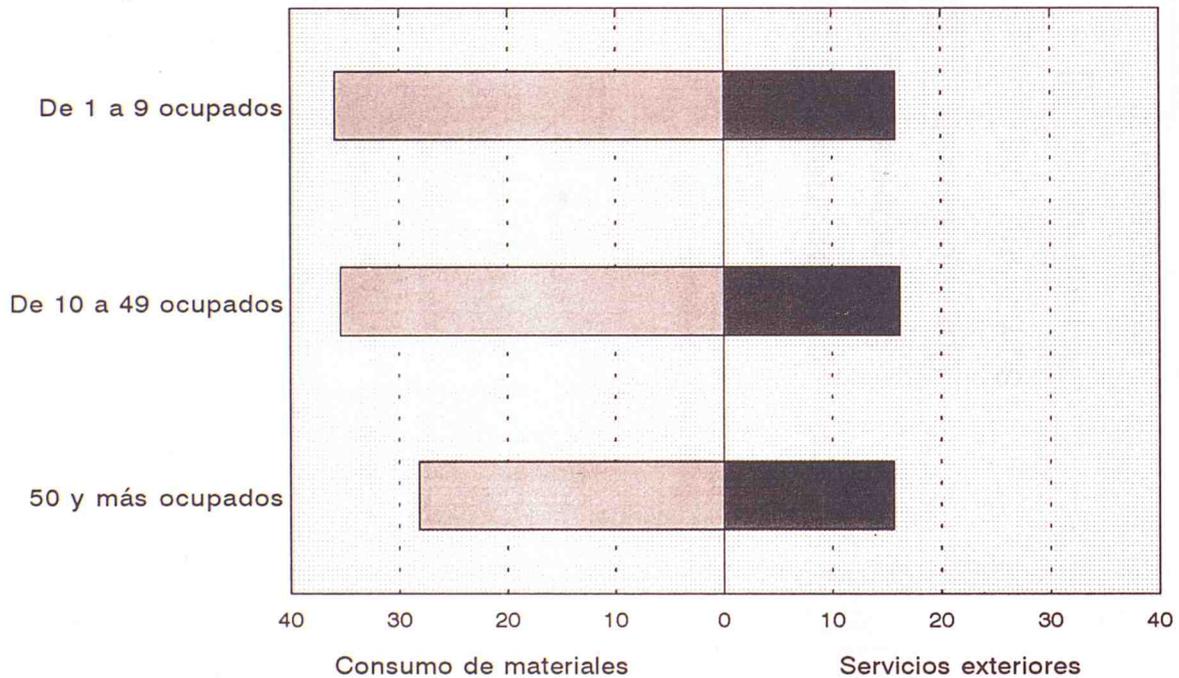
(Porcentajes)



| | | | | | |
|----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Consumo materiales | 29,02 | 47,55 | 45,21 | 32,91 | 50,55 |
| Servicios exteriores | 22,09 | 9,33 | 10,69 | 13,26 | 7,64 |

CONSUMOS INTERMEDIOS SOBRE PRODUCCION POR ESTRATOS

(Porcentajes)



| | | | |
|----------------------|-------|-------|-------|
| Consumo materiales | 35,93 | 35,4 | 28,16 |
| Servicios exteriores | 15,81 | 16,19 | 15,63 |

6. DISTRIBUCION DEL VALOR AÑADIDO

Si el capítulo anterior se refería al primer gran componente del reparto de la producción: lo que el sector incorpora de otras actividades (consumos intermedios), éste se centra en su complementario, el valor añadido, midiendo por separado la retribución del factor trabajo y del capital.

En términos globales, el valor añadido bruto generado por el sector (a salida de fábrica sin IVA) fue de 64.229 millones, lo que supone el 49% de la producción.

Si la importancia dentro de la estructura de costes de los consumos intermedios, y específicamente de las materias primas incorporadas, acerca esta actividad a las industriales, el valor del montante de la retribución al factor trabajo, más del 33% de la producción, hay que considerarla como una característica más propia de los servicios.

Resulta evidente la preminencia del elemento humano en esta actividad, muy intensiva en trabajo, como demuestra el hecho de que frente al 3,16% que representa la producción del sector sobre el total de la producción industrial de nuestra Comunidad, el personal ocupado supone un 6% del empleo generado por la industria.

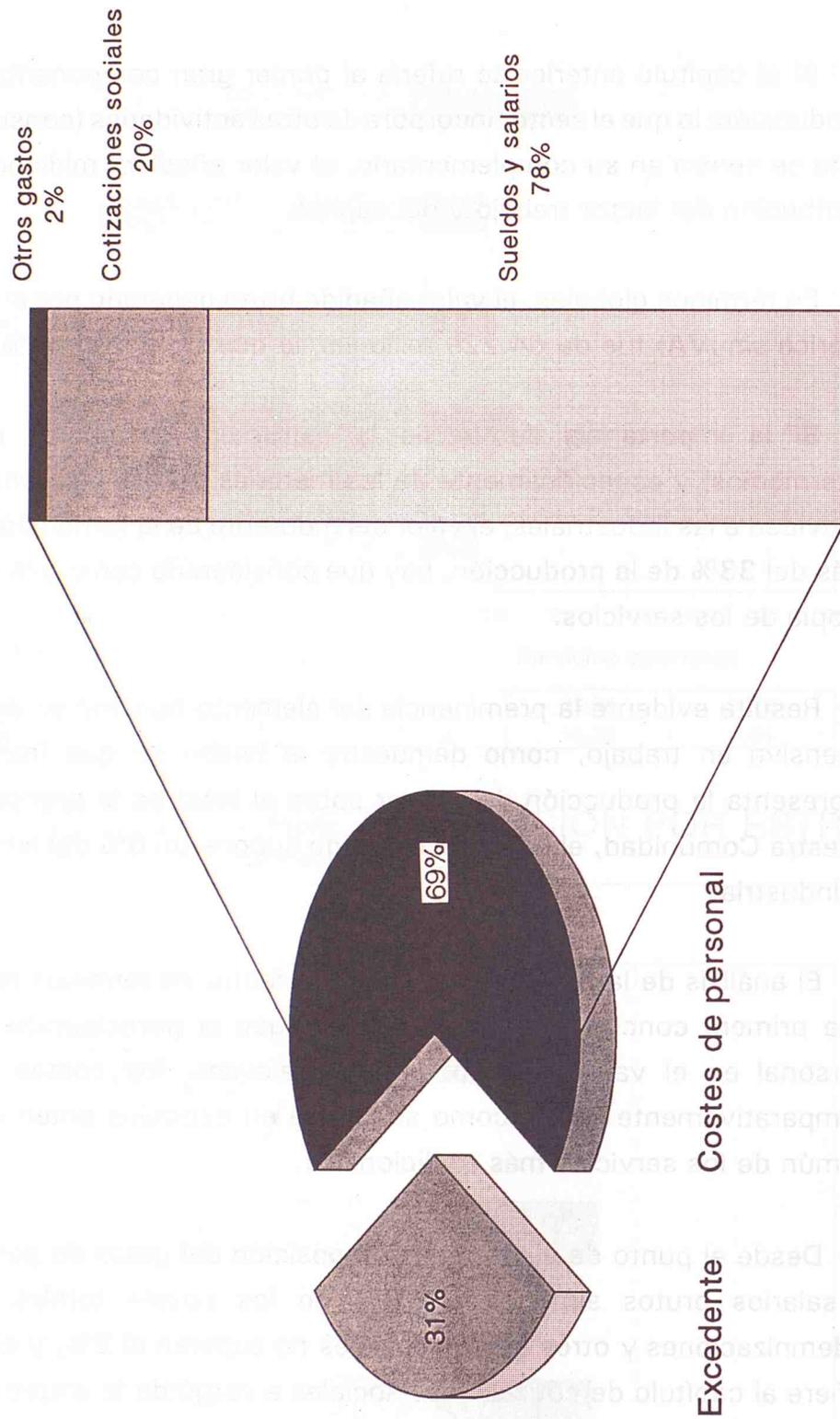
El análisis de la remuneración de este factor en términos relativos conduce a una primera conclusión global: mientras que la participación de los costes de personal en el valor añadido bruto es elevada, los costes por ocupado son comparativamente bajos, como se señala en capítulos anteriores, característica común de los servicios más tradicionales.

Desde el punto de vista de la composición del gasto de personal, los sueldos y salarios brutos suponen el 78% de los costes totales de personal, las indemnizaciones y otros gastos sociales no superan el 2%, y el 20% restante se refiere al capítulo de cotizaciones sociales a cargo de la empresa.

Antes de analizar la remuneración al factor capital cabe mencionar la parte del valor añadido bruto a salida de fábrica destinado a cubrir los impuestos netos y la influencia de las subvenciones de explotación, es decir, la incidencia del sector público. Los porcentajes de IVA repercutido e IVA deducible corrientes están en

DISTRIBUCION DEL VALOR AÑADIDO

(Al coste de los factores)



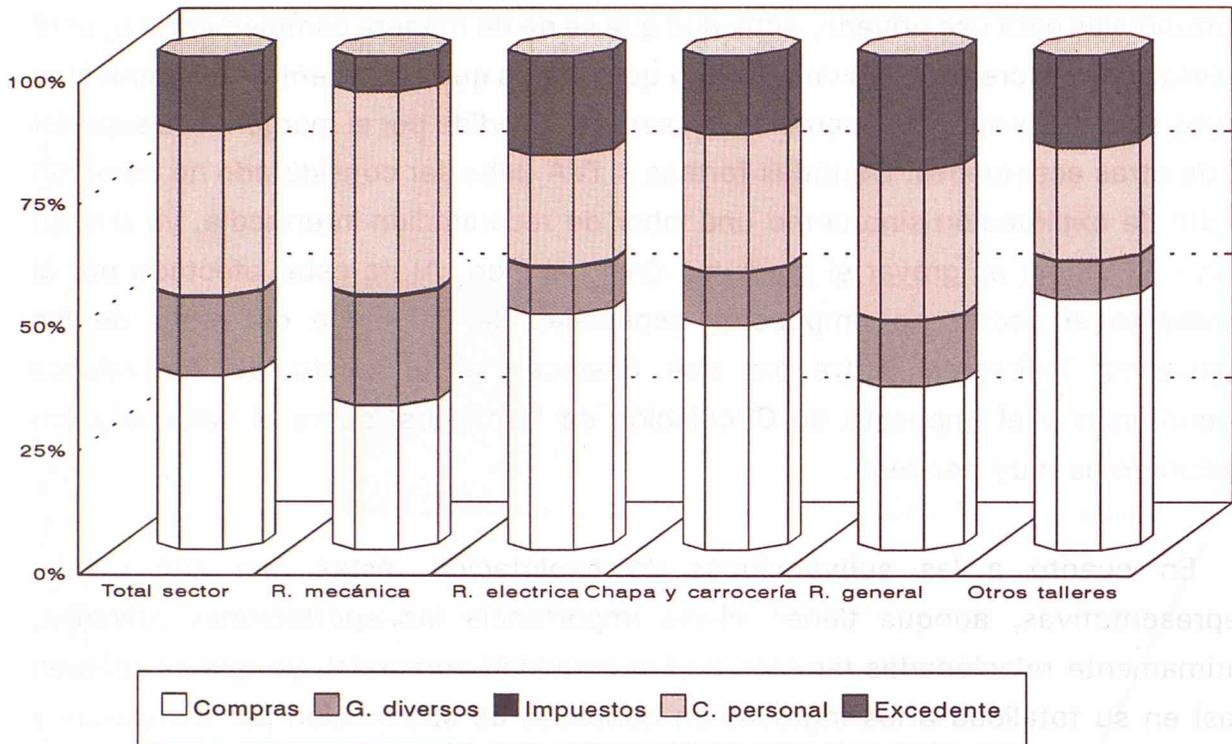
torno al 23% sobre la facturación total y los gastos deducibles respectivamente. La causa principal de este alto porcentaje es que la comercialización de vehículos automóviles para uso privado, actividad que se da de manera complementaria, está sujeta al tipo incrementado del 33%, lo que origina que el porcentaje de impuestos netos sobre la propia remuneración del servicio, medida por el margen, sea superior al de otras actividades. De todas formas el IVA debe ser considerado no como un coste de explotación sino como una labor de recaudación intermedia, ya que su finalidad última es gravar el consumo final del bien. Al no estar afectado por el momento el sector por impuestos especiales, la influencia del resto de los impuestos indirectos (entre los que destacan el Impuesto de Actividades Económicas y el Impuesto de Circulación de Vehículos) sobre el valor añadido generado es muy pequeña.

En cuanto a las subvenciones de explotación, éstas son aún menos representativas, aunque tienen cierta importancia las aportaciones privadas, íntimamente relacionadas también con la actividad comercial, ya que se refieren casi en su totalidad a los ingresos en concepto de subvención por campañas y promociones de ventas patrocinadas por los fabricantes de vehículos.

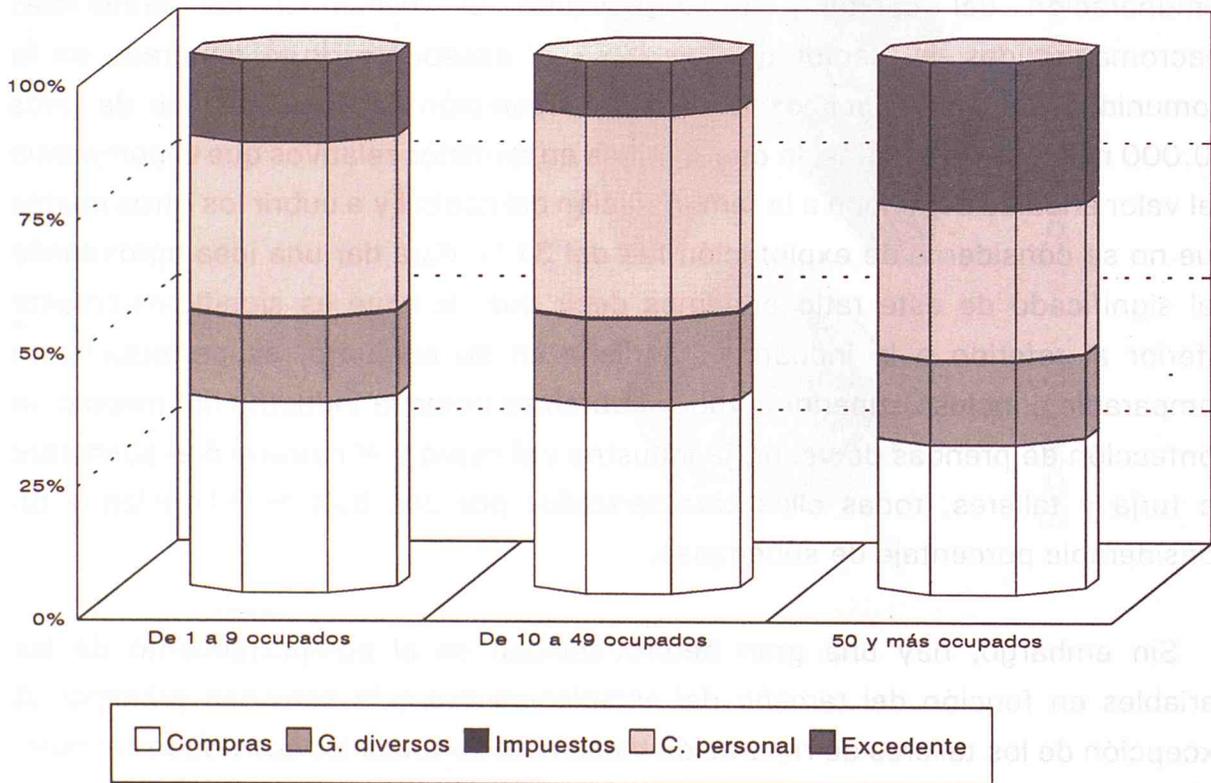
El complementario del coste de personal en el valor añadido bruto a coste de los factores es el excedente bruto de explotación, que es un reflejo de la remuneración del capital. Ya se adelantó al mencionar las principales macromagnitudes del sector que en 1991 el excedente bruto generado en la Comunidad de Madrid por los talleres de reparación de vehículos fue de unos 20.000 millones de pesetas, lo que significa en términos relativos que el porcentaje del valor añadido destinado a la remuneración del capital y a cubrir los otros costes que no se consideran de explotación fue del 31%. Para dar una idea aproximada del significado de este ratio podemos decir que, aunque es significativamente inferior al referido a la industria madrileña en su conjunto, es perfectamente comparable e incluso superior a varias subramas como la industria del mueble, la confección de prendas de vestir, la industria del cuero y el calzado ó el subsector de forja y talleres, todas ellas caracterizados por una baja tecnificación y un considerable porcentaje de subempleo.

Sin embargo, hay una gran heterogeneidad en el comportamiento de las variables en función del tamaño del establecimiento y la actividad principal. A excepción de los talleres de reparación mecánica, en todas las actividades el ratio

DISTRIBUCION DE LOS COMPONENTES DE LA PRODUCCION SEGUN SUBRAMAS



DISTRIBUCION DE LOS COMPONENTES DE LA PRODUCCION SEGUN NIVEL DE EMPLEO



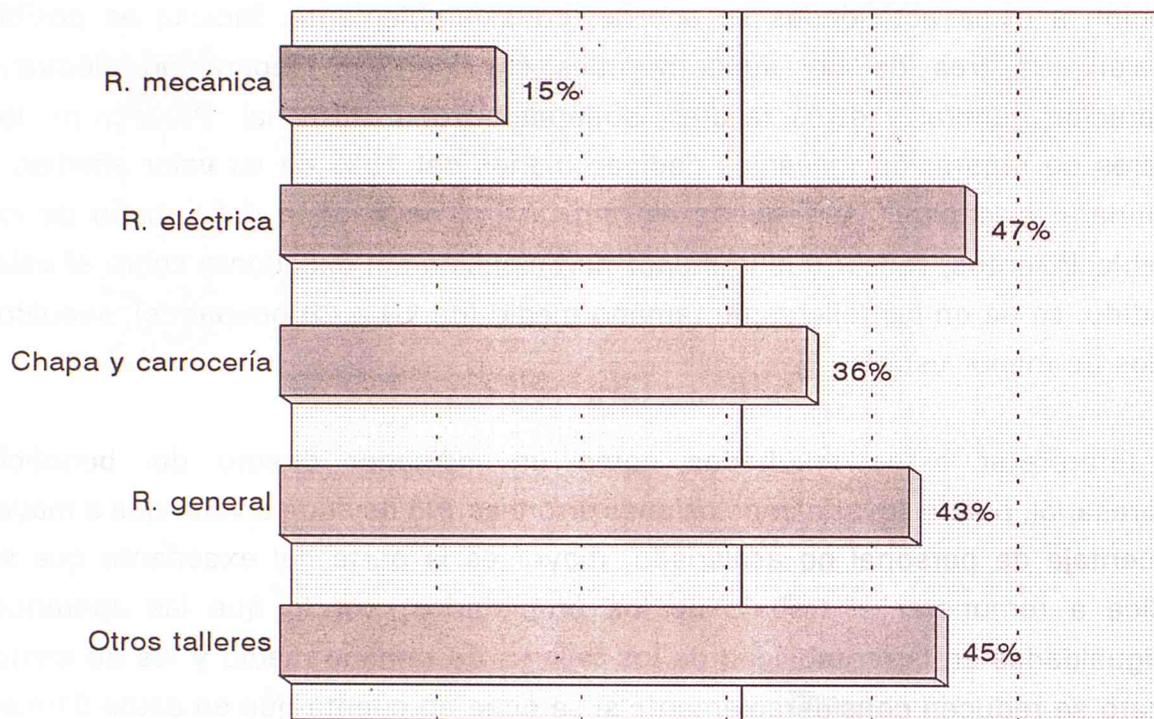
de excedente bruto sobre valor añadido a coste de los factores supera el porcentaje obtenido para el sector en su conjunto, por lo que las diferencias señaladas en relación a otras actividades se acortan considerablemente. Incluso es posible señalar que tres de las subactividades consideradas, reparación eléctrica, reparación general y otros talleres, superan el ratio industrial. Por contra, los talleres de reparación mecánica dedican menos del 15% de su valor añadido a remunerar el capital. La segunda estratificación, en función del tamaño de los establecimientos, refleja que la menor participación del excedente sobre el valor añadido, se da en los talleres de tamaño medio (de 10 a 49 ocupados), seguidos de los de menor estrato.

Interpretar estos resultados como un indicador directo del beneficio empresarial, puede llevar a conclusiones erróneas. No hay que olvidar que a mayor porcentaje de personal no asalariado, mayor es la parte del excedente que se dedica a remunerar el trabajo de los propietarios, por lo que las aparentes desigualdades en la rentabilidad de los talleres de tamaño medio y los de menor estrato se reducen considerablemente si se tiene en cuenta que en estos últimos se da un elevado porcentaje de autoempleo.

Para homologar este análisis del excedente con el del coste del factor trabajo, se puede considerar paralelamente el ratio del excedente por persona ocupada. Lo primero que se observa es que no existe ninguna relación entre el excedente medio por ocupado y la productividad, a diferencia de lo que ocurría con los sueldos medios por asalariado en cada una de las subramas de actividad. Esta relación parece reflejar un comportamiento más típico entre los talleres clasificados por el número de ocupados, donde se cumple la premisa de que a mayor productividad, mayores sueldos y mayor rentabilidad una vez remunerado el trabajo de los propietarios. En segundo lugar hay que señalar que el ratio medio de excedente por persona es bajo, mucho más si se considera que esconde parte de remuneración al personal propietario que trabaja.

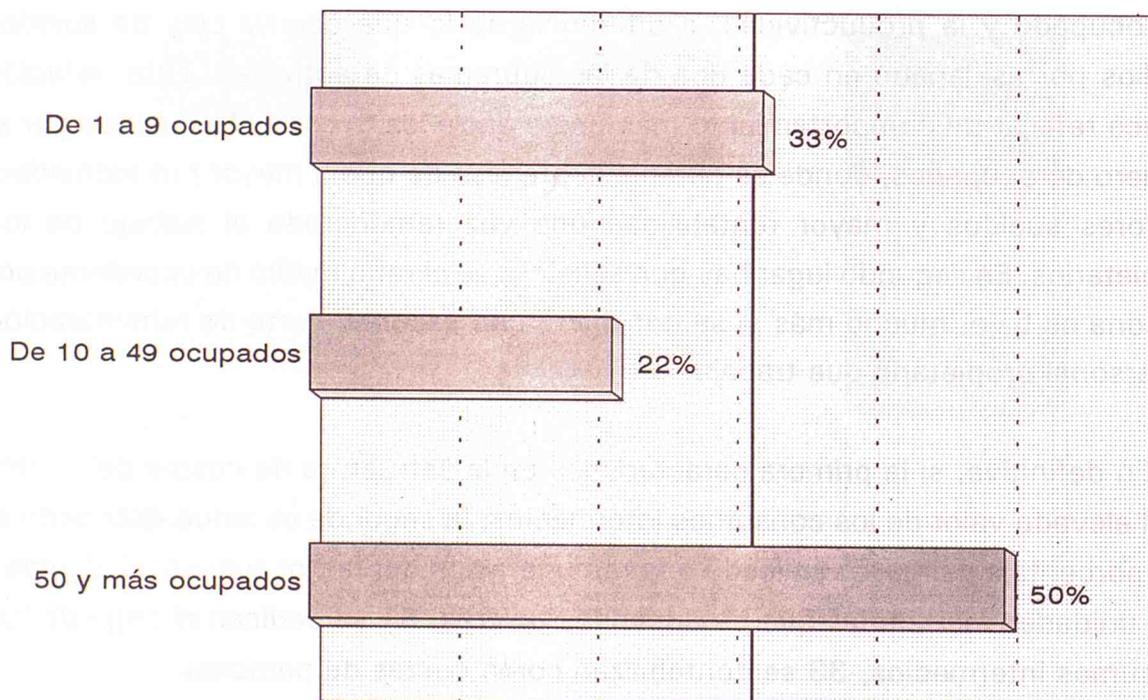
En definitiva, si la primera característica de la estructura de costes del sector es el elevado valor de los consumos intermedios, la segunda es indudablemente el alto porcentaje del gasto aplicado a la remuneración del factor trabajo. Si de cada 100 unidades monetarias que producen los talleres, 51 se dedican al pago de los consumos intermedios, 33 se contabilizan como costes de personal.

EXCEDENTE BRUTO SOBRE VALOR AÑADIDO POR RAMAS DE ACTIVIDAD (PORCENTAJES)



(Valor medio del sector 31%)

EXCEDENTE BRUTO SOBRE VALOR AÑADIDO POR ESTRATOS DE TAMAÑO (PORCENTAJES)



(Valor medio del sector 31%)

Cuadro 4

GASTOS E INGRESOS FINANCIEROS POR RAMAS DE ACTIVIDAD

Millones

| | Gastos financieros | | Ingresos financieros | |
|---------------------------|--------------------|----------------|----------------------|----------------|
| | Valor | % sobre ventas | Valor | % sobre ventas |
| <i>TOTAL</i> | 7.567,5 | 1,9 | 3.374,4 | 0,9 |
| <i>R. mecánica</i> | 4.976,0 | 2,0 | 2.268,4 | 0,9 |
| <i>R. eléctrica</i> | 61,3 | 1,5 | 5,7 | 0,1 |
| <i>Chapa y carrocería</i> | 373,9 | 1,7 | 123,3 | 0,5 |
| <i>R. general</i> | 1.771,7 | 1,7 | 961,5 | 0,9 |
| <i>Otros talleres</i> | 384,6 | 2,9 | 15,6 | 0,1 |

Cuadro 5

GASTOS E INGRESOS FINANCIEROS POR NIVEL DE EMPLEO

Millones

| | Gastos financieros | | Ingresos financieros | |
|----------------------------|--------------------|----------------|----------------------|----------------|
| | Valor | % sobre ventas | Valor | % sobre ventas |
| <i>TOTAL</i> | 7.567,5 | 1,9 | 3.374,4 | 0,9 |
| <i>De 1 a 9 ocupados</i> | 4.596,9 | 2,0 | 2.028,7 | 0,9 |
| <i>De 10 a 49 ocupados</i> | 1.969,7 | 1,6 | 781,9 | 0,6 |
| <i>50 y más ocupados</i> | 1.000,9 | 2,2 | 563,9 | 1,2 |

7. OTROS ELEMENTOS PRODUCTIVOS

Los gastos financieros no se consideran, desde el punto de vista de la Contabilidad Nacional, gastos directos de explotación. Sin embargo, no cabe duda que la financiación externa es en general un componente importante de los costes de funcionamiento de las empresas.

A pesar que los gastos financieros en el sector sólo representan como media el 1,9 por ciento del total de las ventas e ingresos corrientes, el porcentaje del excedente que se destinó en 1991 a cubrir estos costes fue del 38,3%, lo que da una idea de su importancia relativa al reducir el margen del valor añadido destinado a la remuneración del capital. Complementariamente, los ingresos financieros medios suponen casi el 45% de los gastos por el mismo concepto y suponen el 0,8% de los ingresos corrientes, redundando en la idea de que el sector actúa con pocos gastos financieros netos a pesar de que, por los bajos excedentes brutos que genera, su influencia sobre el beneficio empresarial sea significativa.

Si bien se observa una correlación entre los ratios de gastos e ingresos financieros sobre la facturación en función del tamaño de los establecimientos (a mayores gastos mayor es el ingreso por este concepto), no sucede así desde el punto de vista de la actividad principal. El saldo más desfavorable corresponde al subsector de "Otros Talleres" que soportaron en 1991 los mayores gastos financieros en relación con su volumen de ventas junto a unos ingresos prácticamente inexistentes. En el otro extremo se sitúan los talleres de reparación general con el menor porcentaje de gasto financiero neto respecto a su facturación total.

Otro componente que queda fuera de los flujos de explotación, pero que tiene una importancia indudable en la producción, es la inversión o formación de capital. Las adquisiciones de inmovilizado material del sector tampoco son significativas si se tiene en cuenta que la actividad en sí misma requiere, a diferencia de otras actividades del sector servicios, desembolsos iniciales en maquinaria e instalaciones relativamente importantes. En 1991 la tasa media de inversión respecto a la producción fue del 3,9%, coincidiendo exactamente con el valor obtenido para el sector de servicios a empresas en 1990, que se caracteriza por requerir una menor infraestructura para el desarrollo de sus actividades. Con todo, hay que destacar

Cuadro 6

DISTRIBUCION DE LA INVERSION BRUTA POR RAMAS DE ACTIVIDAD Y POR NIVEL DE EMPLEO SEGUN TIPO

| | Inversión sobre producción (%) | Total (miles pts) | Edificios y locales (%) | Ordenadores y similares (%) | Otra maquina- ria y equipo (%) | Rep. y trabajos inmovilizado (%) |
|----------------------|--------------------------------------|----------------------|-------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|--|
| <u>Total</u> | <u>0,05</u> | <u>6.129.237</u> | <u>19,68</u> | <u>3,15</u> | <u>74,47</u> | <u>2,70</u> |
| <u>Subramas</u> | | | | | | |
| -R. mecánica | 0,07 | 3.955.409 | 11,24 | 1,98 | 84,16 | 2,62 |
| -R. eléctrica | 0,01 | 41.945 | 0,00 | 53,33 | 46,67 | 0,00 |
| -Chapa y pintura | 0,04 | 649.244 | 51,79 | 1,45 | 42,12 | 4,64 |
| -R. general | 0,03 | 1.338.795 | 31,77 | 6,21 | 59,68 | 2,35 |
| -Otros talleres | 0,10 | 143.844 | 0,00 | 0,00 | 100,00 | 0,00 |
| <u>Estratos</u> | | | | | | |
| -De 1 a 9 ocupados | 0,05 | 3.723.870 | 19,87 | 3,01 | 74,76 | 2,37 |
| -De 10 a 49 ocupados | 0,04 | 1.748.420 | 22,36 | 3,92 | 69,45 | 4,28 |
| -50 y más ocupados | 0,06 | 656.947 | 11,47 | 1,93 | 86,24 | 0,36 |

que la subrama de reparación mecánica supera ampliamente esta cifra.

La inversión se distribuyó en 1991 de la siguiente forma: un 20% de las compras de inmovilizado se destinaron a la adquisición de edificios y locales, terrenos e instalaciones técnicas completas; un 3,2% a ordenadores y similares; por último el 76,5% restante a otra maquinaria y equipo. Las grandes reparaciones de inmovilizado material representaron el 2,2% de la inversión bruta.

Interpretar los datos que se acaban de mencionar exige una serie de matizaciones importantes. En primer lugar, las cifras se refieren exclusivamente a la inversión del ejercicio, y siendo ésta una de las variables que con mayor rapidez responde a las situaciones de crisis económica, parece tratarse del reflejo de una situación coyuntural. Por otro lado, hay que recordar que en este sector es frecuente recurrir al arrendamiento de los locales por lo que los costes de inversión en infraestructura se reducen considerablemente. Finalmente, la inversión de puesta en marcha no la capta eficientemente este tipo de encuesta que sólo recoge información de establecimientos activos.

Las amortizaciones son otro coste de funcionamiento de las empresas directamente relacionado con la inversión, en tanto que reflejan la depreciación experimentada en el ejercicio por el inmovilizado. El 76% de las dotaciones del ejercicio 1991 están referidas a la amortización del inmovilizado material y, en conjunto, representan menos del 2% del valor de la producción, porcentaje bastante reducido, si bien, si se relaciona con la inversión anual, resulta significativo. Esto refuerza la conclusión de que la inversión neta (crecimiento en el año del inmovilizado) ha sido muy baja.

En resumen, las partidas que convencionalmente quedan fuera de la Cuenta de Explotación en la Contabilidad Nacional (pero que se analizan en la encuesta-base de este estudio por estar muy relacionadas con la producción) resultan marginales en términos cuantitativos y no son comparables con los grandes gastos del sector (inputs intermedios y gastos de personal). Teniendo en cuenta que entre ellas se incluye la inversión (si bien presenta ciertos problemas de medición) y el bajo nivel de tecnificación detectado, no parece que el futuro del sector a medio plazo se presente muy optimista.

8.- RESUMEN Y CONCLUSIONES

La publicación " El Sector de Talleres de Reparación de Vehículos en la Comunidad de Madrid. Cuentas Económicas y Directorio 1991" del Departamento de Estadística de la Comunidad de Madrid es, en la práctica, la primera monografía estadística-económica del sector en la región y, por lo que conocemos, en España. Se trata, por tanto, de un estudio pionero con pocas opciones de contraste, por lo que las conclusiones que se pueden extraer de él tienen necesariamente un cierto carácter de provisionalidad. Aún así, el trabajo es lo suficientemente completo como para obtener una visión general del sector con suficientes garantías de fiabilidad.

La actividad delimitada de este trabajo, según los criterios internacionales, como talleres de reparación de vehículos conforman un sector dividido en dos segmentos muy diferenciados: talleres grandes, generalmente de corte mixto y bastante tecnificados, y talleres pequeños de estructura semifamiliar. Ahora bien, la importancia de estos últimos es comparativamente tan elevada que prácticamente determina el sector en la región, por lo que hablar de talleres de reparación en Madrid es equivalente a considerar una actividad de servicios, muy tradicional, con escasa tecnificación y baja rentabilidad general, formada por pequeñas unidades bastante dispersas.

Sin ser ésta una actividad "punta", parece que es susceptible de incorporar, de forma bastante generalizada, gran parte de la tecnología más moderna disponible en la actualidad. Sin embargo, haciendo la salvedad de los talleres más grandes, la situación real es muy otra y no parece que se estén dando las condiciones necesarias para modificarla en el futuro a corto o medio plazo. El alto nivel de tecnificación, incluso de robotización, de las actividades cercanas, como la fabricación de vehículos, o la que se empieza a observar en empresas de transporte, sobre todo de viajeros, que poco a poco van incorporando nuevas tecnologías, no ha llegado aún al de la reparación de vehículos, que se sigue realizando de forma bastante artesanal. Todo ello se refleja en los resultados que se analizan en este estudio, que se pueden resumir en los siguientes puntos:

- Se trata de un sector bastante importante en Madrid, con más de 130.000 millones de facturación y casi 65.000 millones de valor añadido generado, y que da empleo de forma directa a unas 18.000 personas. Comparativamente, su

relevancia es algo superior al 3%, en términos de producción, o al 6%, en términos de empleo, de la potente industria madrileña, equivalente a sectores de trascendencia regional como la confección o fabricación de material electrónico, al menos en cifras de ocupación.

- Los escasos datos comparativos que existen a escala nacional sobre el sector, parecen indicar que la Comunidad de Madrid está algo menos especializada que el conjunto de las otras regiones españolas en este tipo de servicios, si bien la evolución en el último quinquenio parece ser algo más favorable.

- A partir de 1990 se detecta un bache en la evolución del sector, merced a la consecuencias de la crisis económica que está afectando con especial virulencia al consumo de bienes duraderos y, en concreto, al uso del automóvil, y a ciertos problemas coyunturales con algunas aseguradoras. Ahora bien, el bajo nivel de tecnificación y rentabilidad de la mayoría de los pequeños talleres puede amplificar de forma notable la actual coyuntura negativa, lo que desembocaría en una crisis estructural a la que se puede ver abocada el sector.

- Los datos sobre el parque de vehículos y su evolución indican una tendencia de crecimiento acelerado desde 1984 hasta 1990 en que el ritmo se modera, situación que ha podido agravarse durante 1993 por la acentuación de la crisis. La evolución de los talleres parece seguir una tónica similar, si bien menos acusada.

- La ubicación geográfica de los talleres está muy correlacionada con la población y más secundariamente con el tráfico y la actividad productiva. Es un servicio que se sitúa cerca del cliente y no presenta una especialización geográfica específica. Aún así, se detectan algunas tendencias, no muy marcadas, de localización preferentemente en zonas que son ampliación de las que comparativamente fueron importantes en el pasado. En concreto, la concentración relativa de este tipo de servicios está creciendo más en los municipios lindantes con la capital, en el norte y el este, y en la segunda corona en el sur y el oeste. Las zonas donde se ubica en la actualidad el mayor número de talleres (Madrid y el sur cercano) presentan crecimientos pequeños.

- El personal ocupado en el sector es eminentemente masculino, sufre un significativo grado de eventualidad, trabaja en general más horas que en la industria o en los servicios avanzados, y se ve remunerado con sueldos más bajos, si bien

el comportamiento es bastante diferenciado en función del tamaño del taller.

- La productividad media del sector es baja en comparación con los cánones industriales o de los servicios modernos, aunque, una vez más, hay que hacer la salvedad de los talleres más grandes, que son asimilables a la industria.

- La importancia de esta rama queda determinada por las subactividades de reparación mecánica y de reparación general (talleres mixtos) que, en conjunto, suponen las tres cuartas partes del total. Ambas se caracterizan por la presencia significativa de actividad comercial (normalmente piezas y, a veces, automóviles).

- La estructura de coste de producción se caracteriza por la importancia que adquieren las "materias primas" (35% de la producción), en este caso material incorporable a las reparaciones, muy superior a lo que resulta habitual en las actividades de servicios. Tampoco es despreciable el porcentaje de gasto en servicios exteriores (16%), lo que podría ser un reflejo de una organización productiva sofisticada; sin embargo, los principales consumos de este tipo son de corte tradicional (como el alquiler del local o los gastos de mantenimiento y conservación) o se origina principalmente por la actividad comercializadora que se da conjuntamente (publicidad, comisiones a agentes mediadores).

- Si la importancia dentro de la estructura de costes de los consumos intermedios, y específicamente de los materiales incorporados, acerca esta actividad a las industriales, el valor del montante de la retribución a los asalariados (más del 33% de la producción), indica su carácter de servicio, muy intensivo en el factor trabajo. Ahora bien, aunque la masa salarial es alta, los sueldos por ocupado son comparativamente bajos, característica propia de los servicios tradicionales y poco tecnificados.

- Los excedentes empresariales declarados resultan complementariamente muy bajos, sobre todo si se tiene en cuenta que una buena parte de ellos se destinan a remunerar el trabajo del personal no asalariado.

- En definitiva, si la primera característica de la estructura de costes del sector es el elevado valor de los consumos intermedios, la segunda es el alto porcentaje de gastos aplicado a la remuneración del factor trabajo en todas sus formas. En concreto, de cada 100 unidades monetarias que producen los talleres, 51 se

dedican al pago de los consumos intermedios (35 a materiales y 16 a servicios) y 33 al pago de asalariados, restando 15 como excedente y algo menos de una para el pago de impuestos netos.

- Fuera de la estructura de costes que contempla la Contabilidad Nacional se encuentran los gastos financieros, que en este sector resultan marginales, sobre todo en términos netos, aunque significativos frente al bajo excedente y las inversiones. Esta última componente resultó muy baja en el ejercicio 1991 (si bien presenta problemas de estimación por las características de la encuesta) lo que es reflejo de las malas expectativas coyunturales y del bajo nivel de tecnificación detectado.





Comunidad de
Madrid