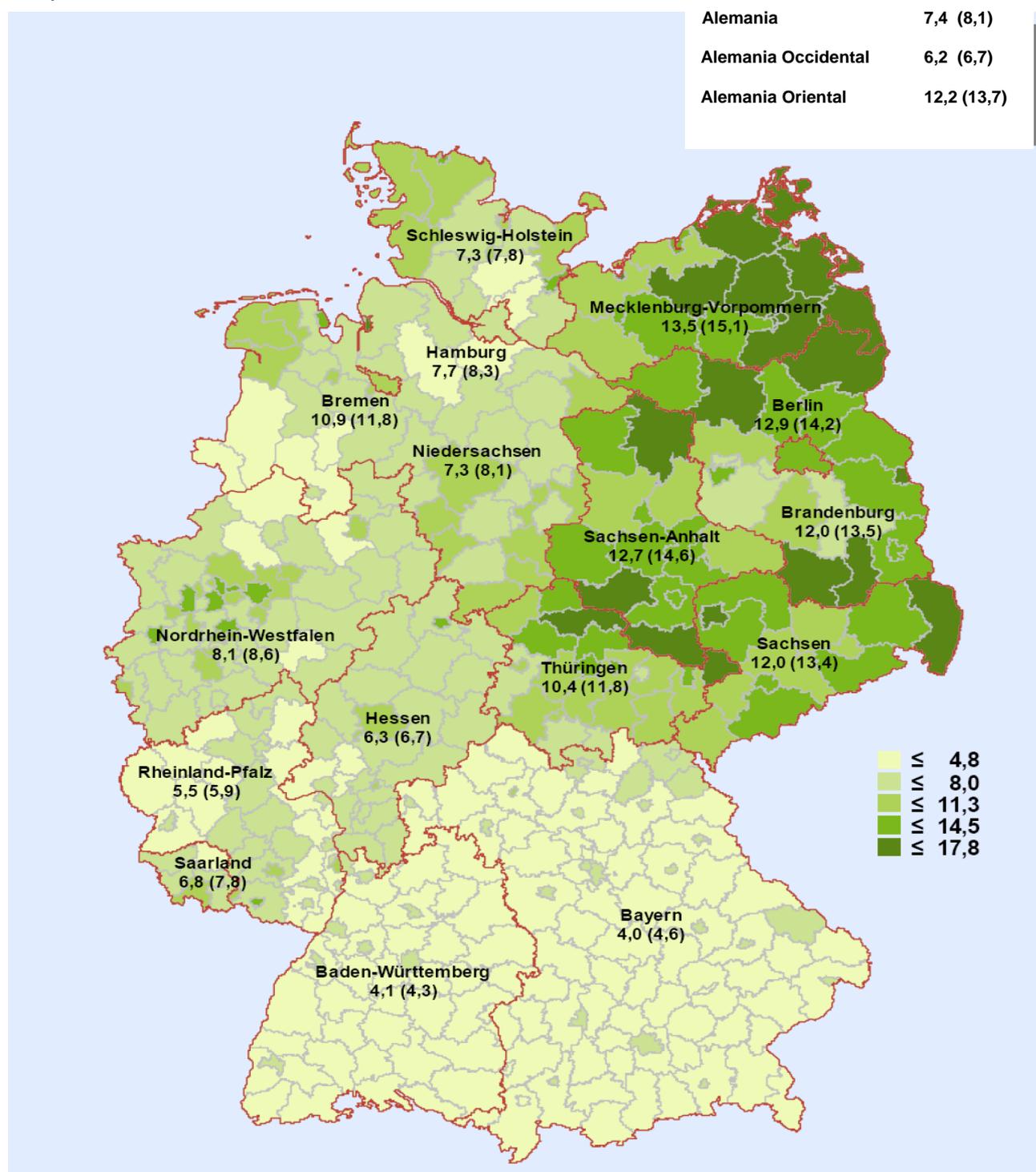


EMPLEO/DESEMPLEO**ALEMANIA****ESTADÍSTICAS LABORALES DE DICIEMBRE 2008**

La tasa de desempleo en Alemania, diciembre de 2008 (entre paréntesis 2007)



Fuente: Agencia Federal de Empleo

Diciembre 2008

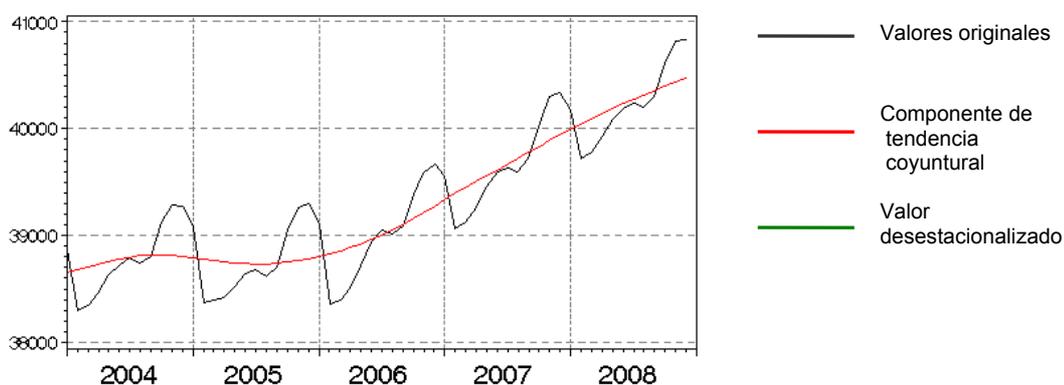
Característica	2008				Cambios respecto al mes correspondiente del año anterior (Cuota de desempleo: valores del año anterior)			
	Diciembre	Noviembre	Octubre	Septiembre	Diciembre		Octubre	
					cifras absolutas	%	%	%
POBLACIÓN ACTIVA (promedio mensual)	...	40.893.000	40.897.000	40.719.000	...	...	1,2	1,2
Empleados cotizantes a Seg. Social	...	...	28.024.200	28.006.700	...	...	...	1,9
DESEMPLEADOS								
- Total	3.102.085	2.988.444	2.996.912	3.080.899	-304.286	-8,9	-11,5	-12,7
de ellos: mujeres 47,8%	1.484.134	1.472.974	1.495.441	1.545.196	-199.306	-11,8	-13,2	-14,0
hombres 52,2%	1.617.943	1.515.454	1.501.464	1.535.692	-97.179	-5,7	-9,1	-10,9
jóvenes <25 años 9,9%	306.150	291.006	303.534	352.818	-34.585	-10,2	-15,7	-17,2
de ellos: <20 años 1,8%	56.862	56.415	61.943	77.907	-11.838	-17,2	-21,6	-22,1
personas ≥ 50 años 27,2%	843.710	819.012	812.741	813.891	-30.863	-3,5	-6,6	-9,0
de ellos: ≥ 55 años 14,3%	444.515	431.206	424.399	419.476	38.336	9,4	4,1	-0,4
extranjeros 15,5%	480.699	468.599	469.125	476.311	-37.608	-7,3	-9,4	-10,4
CUOTA DE DESEMPLEO								
- en rel. con la población civil activa	7,4	7,1	7,2	7,4	8,1	-	8,1	8,2
- en rel. con la población civil asalariada	8,3	8,0	8,0	8,2	9,1	-	9,0	9,2
Hombres	8,4	7,8	7,8	7,9	8,8	-	8,6	8,7
Mujeres	8,3	8,2	8,3	8,6	9,3	-	9,4	9,7
Personas menores de 25 años	6,4	6,1	6,4	7,4	7,1	-	7,2	7,7
de ellos: menores de 20 años	3,6	3,6	4,0	5,0	4,4	-	4,6	5,1
Extranjeros	17,6	17,2	17,2	17,4	18,8	-	18,7	19,0
PERCEPTORES DE PRESTACIONES								
- Prestación contributiva por desempleo	904.612	807.556	780.957	815.417	-47.202	-5,0	-9,9	-13,0
- Prestación por desempleo II	4.771.367	4.778.782	4.858.908	4.897.302	-326.829	-6,4	-6,5	-5,8
- Ayuda social	1.800.779	1.812.973	1.860.410	1.873.099	-121.372	-6,3	-6,3	-4,2
OFERTAS DE EMPLEO NOTIFICADAS								
- Nuevas / mes	175.888	192.097	224.615	214.443	-12.178	-6,5	-12,2	-4,0
de ellas: no subvencionadas	124.938	146.307	165.258	157.956	-15.811	-11,2	-12,2	-2,2
- Nuevas desde principio de año	2.649.186	2.473.298	2.281.201	2.056.586	-249.157	-8,6	-8,7	-8,4
de ellas: no subvencionadas	1.957.212	1.832.274	1.685.967	1.520.709	-177.612	-8,3	-8,1	-7,7
- Total de ofertas	503.128	539.384	570.999	584.942	-42.435	-7,8	-6,5	-6,2
de ellas: no subvencionadas	328.626	368.392	394.365	411.003	-41.592	-11,2	-7,5	-6,6
De ocupación inmediata	441.585	489.170	518.231	524.304	-42.599	-8,8	-5,7	-8,0
PARTICIPANTES EN MEDIDAS SELECTAS DE LA POLÍTICA ACTIVA DE MERCADO LABORAL								
- Total	...	...	...	...	...	x	x	x
de ellos: cualificación	272.205	267.080	252.327	229.973	40.150	17,3	14,0	10,6
Asesor. profesional y fomento a la FP	...	...	...	...	...	X	X	X
Prestaciones de apoyo al empleo	379.244	383.773	383.361	382.722	-206	-0,1	-1,9	-4,4
Medidas de creación de empleo	371.546	382.796	379.478	373.558	20.106	5,7	5,7	3,1
EVOLUCIÓN DESESTACIONALIZADA								
	Dic. 08	Nov. 08	Oct. 08	Sep. 08	Agosto 08	Julio 08	Junio 08	Mayo 08
Variación frente al mes anterior								
Población activa	...	23.000	31.000	29.000	30.000	47.000	24.000	13.000
Ocupados sujetos a seguridad social	...	...	17.000	50.000	33.000	39.000	41.000	6.000
Desempleados	18.000	-4.000	-20.000	-23.000	-37.000	-16.000	-42.000	-11.000
Ofertas notificadas (con puestos de trabajo subvencionados)	-9.000	-6.000	-3.000	4.000	-1.000	-5.000	6.000	-8.000
Puestos de trabajo no subvencionados	-16.000	-6.000	-2.000	3.000	1.000	1.000	9.000	-1.000
de estos: ordinarios	-11.000	-5.000	-4.000	1.000	-2.000	-2.000	0	-3.000
Cuota de desempleo en rel. con el total de la población civil activa	7,6	7,6	7,6	7,6	7,7	7,8	7,8	7,9
Cuota de desempleo según la OIT	...	7,1	7,1	7,2	7,2	7,3	7,4	7,4

Fuente: Agencia Federal de Empleo

Estadística de la OIT: Población activa residente en Alemania (miles)

Año / mes	Valor original		Valores desestacionalizados según Censu X-12-ARIMA		
	Valor	Variación frente al mismo mes del año anterior %	Valor	Variación frente al mes anterior %	
2008	Noviembre	40.832	1,2	40.412	0,0
	Octubre	40.820	1,3	40.393	0,1
	Septiembre	40.611	1,4	40.359	0,1
	Agosto	40.298	1,5	40.328	0,1
	Julio	40.203	1,5	40.294	0,1
	Junio	40.236	1,5	40.251	0,1
	Mayo	40.192	1,5	40.230	0,0
	Abril	40.087	1,6	40.230	0,0
	Marzo	39.935	1,7	40.212	0,2
	Febrero	39.781	1,7	40.149	0,2
	Enero	39.719	1,7	40.086	0,3
	Diciembre	40.179	1,6	39.954	0,1
2007	Noviembre	40.332	1,7	39.910	0,1
	Octubre	40.297	1,8	39.872	0,2
	Septiembre	40.048	1,7	39.795	0,1
	Agosto	39.713	1,6	39.743	0,2
	Julio	39.595	1,5	39.684	0,1
	Junio	39.635	1,5	39.650	0,0
	Mayo	39.594	1,7	39.635	0,1
	Abril	39.455	1,9	39.606	0,1
	Marzo	39.266	2,0	39.548	0,2
	Febrero	39.122	1,9	39.488	0,1
	Enero	39.064	1,8	39.430	0,3

Evolución de la población activa (miles)



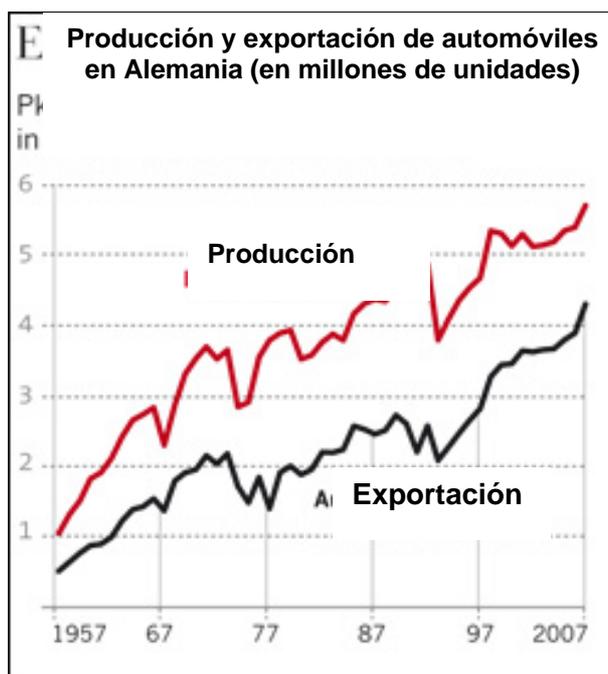
Estadística de la OIT: Desempleados y cuota de desempleo
Valores desestacionalizados (estimación)

Año, mes	Desempleados, millones	%	Cuota de desempleados		
			Variación frente al mes anterior, puntos porcentuales	Variación frente al mismo mes del año anterior, puntos porcentuales	
2008	Noviembre	3,1	7,1	0,0	-0,9
	Octubre	3,1	7,1	-0,1	-1,0
	Septiembre	3,1	7,1	0,0	-1,1
	Agosto	3,1	7,1	-0,1	-1,2
	Julio	3,1	7,2	-0,1	-1,2
	Junio	3,1	7,3	-0,1	-1,1
	Mayo	3,2	7,4	0,0	-1,1
	Abril	3,2	7,4	0,0	-1,2
	Marzo	3,2	7,4	-0,2	-1,2
	Febrero	3,3	7,6	-0,1	-1,1
	Enero	3,3	7,7	-0,2	-1,2
	Diciembre	3,4	7,9	-0,1	-1,1
2007	Noviembre	3,4	8,0	-0,1	-1,2
	Octubre	3,5	8,1	-0,1	-1,3
	Septiembre	3,5	8,2	-0,1	-1,3
	Agosto	3,6	8,3	-0,1	-1,3
	Julio	3,6	8,4	0,0	-1,3
	Junio	3,6	8,4	-0,1	-1,5
	Mayo	3,7	8,5	-0,1	-1,5
	Abril	3,7	8,6	0,0	-1,7
	Marzo	3,7	8,6	-0,1	-1,8
	Febrero	3,8	8,7	-0,2	-1,8
	Enero	3,8	8,9	-0,1	-1,6

Fuente: OIT

CRISIS EN EL SECTOR DEL AUTOMOVIL

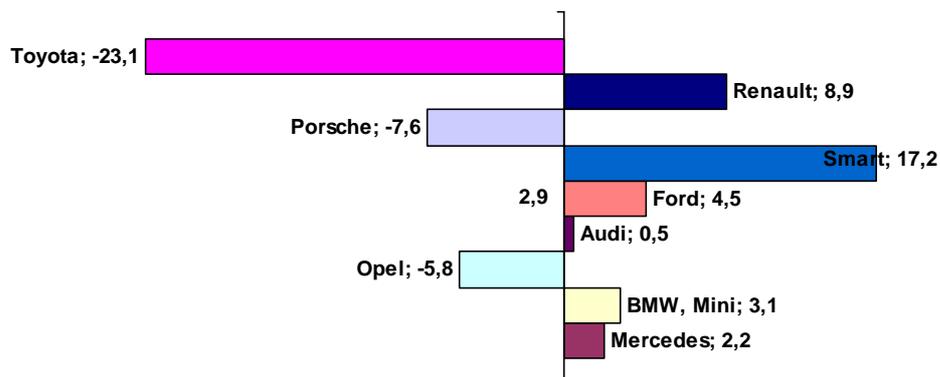
La industria del automóvil registró importantes cuotas de crecimiento hasta el verano de 2008: el número de trabajadores en este sector incluso creció un 2% hasta alcanzar los 763.000, sin contar los miles de trabajadores de la industria proveedora, gasolineras, talleres, etc. Probablemente uno de cada diez puestos de trabajo en Alemania depende directa o indirectamente de la industria del automóvil.



Fuente: Die Zeit, 20-11-2008

La industria del automóvil y los fabricantes de maquinaria son los primeros que se resienten de la crisis de los mercados financieros. Ambos sectores tienen un elevado porcentaje de exportación. Sin embargo, en Alemania sólo algunas empresas se han resentido de una caída de las matriculaciones, destacando Opel, con actualmente una cuota del 8,4% del mercado alemán.

Matriculaciones, enero – octubre 2008 en comparación a enero – octubre 2007



Fuente: Die Zeit, 20-11-2008

La Federación alemana de fabricantes de automóviles informa que el porcentaje total de matriculación de turismos cayó en octubre de 2008 un 8% en comparación interanual, viéndose especialmente afectadas las marcas extranjeras con un -17% (marcas alemanas -4%). El número de turismos exportados cayó en octubre un 10% y la producción también se redujo un 10%. La matriculación de vehículos industriales utilitarios cayó un 5%, la exportación se redujo un 5% y la producción descendió un 6%.

Las estimaciones sobre el número de puestos de trabajo directos que podrían ser eliminados oscilan entre los 50.000 y los 100.000. La industria proveedora es sumamente sensible a cualquier variación en la situación de la industria del automóvil. La externalización de gran parte de la producción de componentes ha llevado a un fuerte crecimiento del sector. El proveedor estadounidense Wabco anunció que piensa reducir en 600 trabajadores su plantilla en Alemania, el grupo Gimotive, que construye sistemas de aislamiento para BMW, Daimler y GM, posiblemente sea la primera empresa del sector que quiebre.

Algunas de las grandes empresas del sector ya han anunciado que rescindirán parte de los contratos con ETTs. Daimler, BMW y Opel paralizarán además temporalmente la producción. Daimler cree que esta medida, que afecta a los 150.000 trabajadores que tiene en Alemania, podría durar cinco semanas, y BMW la justifica con la caída del 14,6% en la venta de automóviles. Así, en la planta de producción de BMW en Munich las vacaciones de navidad comenzaron a principios de diciembre y duraron hasta 5 semanas. A mediados de diciembre Daimler anunció el recorte de la jornada laboral a un total de 20.000 trabajadores. Este colectivo irá a trabajar entre 3 y 4 días a la semana, de momento está previsto mantener esta medida hasta marzo de 2009.

Además, algunas empresas estudian la suspensión temporal de la producción en varios de sus emplazamientos. Daimler podría optar por esta medida en cuatro de sus principales plantas de producción, de lo que se verían afectados varios miles del total de 150.000 trabajadores de esta

empresa en Alemania, probablemente durante los meses enero a abril. Estas empresas recurrirán a las cuentas individuales de horas de trabajo, que permitirán recuperar más adelante las jornadas perdidas. Varios consorcios del sector como Daimler, Hyundai y Chrysler han reducido también sus previsiones para los próximos meses en los balances correspondientes al tercer trimestre de 2008.

Para 2009, VW calcula que la producción de vehículos se reducirá de 3.700.000 a 3.400.000. La federación del sector cree que en 2009 las matriculaciones podrían situarse en 2.900.000, un 10% menos que en 2007, año en que ya cayeron considerablemente.

El presidente del sindicato del metal, Berthold Huber, lanzó el 11 de diciembre una propuesta de siete puntos para estimular la economía. Entre otras medidas destaca una bonificación de 3.000 euros por el desguace de vehículos de más de diez años. En caso de proceder a la compra de un vehículo nuevo la ayuda ascendería a 4.500 euros. Esta medida estaría limitada al año 2009 y supondría un coste de 2.000 millones de euros, pero Hubert cree que con ella se conseguiría la venta de 750.000 vehículos nuevos.

Los trabajadores temporales: los primeros afectados por la crisis del sector del automóvil

Antes del estallido de la crisis económica y financiera había más de 745.000 personas que trabajaban con contrato temporal. De hecho, éste ha sido uno de los sectores que en los últimos años se han beneficiado más del auge económico: 1 de cada 3 puestos de trabajo creados en este período corresponden al trabajo temporal. En 2007 trabajaban 4,95 millones de personas a tiempo parcial, 2,77 millones tenían un mini-empleo o un empleo de poca consideración, 2,66 millones tenían un contrato temporal y 614.000 se emplearon a través de empresas de cesión temporal. Entre 1997 y 2007 la cifra de trabajadores cedidos ha aumentado un 235% pasando de 183.000 a 614.000 y en 2008 la cifra ya había superado los 740.000.

En el marco de la crisis financiera internacional y del debilitamiento coyuntural, el consorcio Volkswagen se ve obligado a reducir la producción, recortar inversiones y prescindir de los 5.000 trabajadores contratados en Alemania en régimen de cesión, como anunció en la central de VW en Wolfsburg el presidente de la junta directiva Martin Winterkorn, que se mostró preocupado por las malas perspectivas para el próximo año. Tras revisar los contratos de estos trabajadores, es muy posible que no vayan a prolongarse. En todo el mundo trabajan para VW 25.000 trabajadores en régimen de cesión.

Aproximadamente el 10% del total de las plantillas de las empresas del sector han sido cubiertas con trabajadores temporales, gestionados por ETTs. Según informa la prensa, BMW piensa rescindir entre 2.500 y 5.000 contratos temporales, la empresa de rodamientos Schaeffler 1.500, la empresa de neumáticos Continental otros 5.000 y MAN otros 2.200, por citar solo algunas de las empresas afectadas. El catedrático Ferdinand Dudenhöffer, experto en esta materia, cree que podrían

desaparecer hasta 80.000 puestos de trabajo temporales solamente en el sector del automóvil, con lo cual quedarían 20.000 de los 100.000 actuales. Varios expertos opinan que la considerable expansión del trabajo temporal tiene el aspecto positivo de salvaguardar a los trabajadores fijos de la eliminación del trabajo.

Opel resulta ser la empresa más golpeada por la crisis

Opel mantiene en Alemania plantas de producción en cuatro regiones, que dan trabajo a cerca de 26.000 personas. Los expertos calculan que la eliminación de un puesto de trabajo de Opel supondría la supresión de uno o dos puestos en la industria de componentes, concesionarios y talleres. Por lo tanto, la crisis de Opel podría afectar a un total de 80.000 personas. En los últimos 15 años, su participación en el mercado alemán ha pasado del 17% al 7%.

La planta principal de Opel se encuentra en Rüsselheim (Hesse) y cuenta con una plantilla de 15.500 trabajadores. Le sigue Bochum (Renania del Norte) con 5.500 trabajadores, Kaiserslautern (Renania Palatinado) con 3.350 trabajadores y Eisenach (Turingia) con 1.700. Sobre todo en Turingia, región con poca presencia industrial, y Renania del Norte, una región que ha vivido un profundo proceso de reconversión industrial, se verían gravemente afectados por un cierre de la producción. Hesse, sin embargo, parece correr menos peligro, ya que se trata de una instalación sumamente moderna en la que acaba de arrancar la producción del Insignia, modelo que Opel ha lanzado recientemente al mercado.

Opel ha solicitado ayudas al Gobierno central por importe de 1.800 millones de euros para enfrentarse a la crisis que amenaza a la empresa a raíz de los problemas financieros de la casa matriz, el consorcio General Motors (GM). En caso de que quiebre GM, Opel necesitará 1.300 millones de euros en 2009 y otros 500 millones en 2010 para asegurar el plan de inversiones. El Gobierno decidirá hasta fin de año si concede esta garantía, siempre con la condición de que la ayuda se invierta en el país y no fluya a GM, si bien destacados miembros del Gobierno como el Ministro de Economía, Michael Glos (CSU), se han mostrado escépticos acerca de la idoneidad de ayudas individuales. Opel está planeando para el año próximo un descenso del volumen de fabricación del 10% en todas las sedes europeas, lo que podría ocasionar a su vez una reducción de la jornada laboral a 30 horas.

En un comunicado de prensa Opel aclara que la ayuda solicitada al Gobierno pretende salvaguardar a la filial alemana de los problemas que está atravesando General Motors y tiene como objetivo garantizar los puestos de trabajo de la propia empresa, los 35.000 puestos en los más de 2.000 concesiones así como 40.000 puestos de trabajo de más de 700 empresas proveedoras de componentes.

Medidas del Gobierno de apoyo al sector del automóvil

Entre las iniciativas del Gobierno caben resaltar las siguientes: la ampliación de la prestación por desempleo para trabajadores afectados por recortes de producción y la exención del impuesto para vehículos (ambas recogidas en el paquete de medidas aprobadas por el Parlamento Federal a mediados de noviembre), y el impulso a la producción del coche eléctrico.

Prestación para trabajadores afectados por recortes de la producción

El Gobierno ha ampliado de 12 a 18 meses el período máximo de acceso a la prestación (equivalente al desempleo) para trabajadores afectados por recortes de la producción en sus empresas. Podrán acogerse a esta medida los trabajadores temporales, gestionados por las ETT. Esta medida estará en vigor un año. De hecho, la Agencia Federal de Empleo ya ha emitido una circular en este sentido a todas las agencias locales. Una portavoz de este organismo recalcó que es probable que los trabajadores de las ETTs encuentren un puesto de trabajo nuevo en un plazo corto e instó a estas empresas para que aprovechen el período cubierto por esta prestación para formar a su personal.

En caso de optar una empresa por un recorte de la producción, los trabajadores perciben el 60% de su último salario real, el 67% en caso de tener hijos a cargo. El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales cree que en 2009 podrían verse afectados un total de 160.000 trabajadores por medidas de este tipo.

Impuesto sobre vehículos

Durante dos años como máximo se eximirá del impuesto de circulación a los compradores de automóviles nuevos con baja tasa de emisión de dióxido de carbono. Por lo tanto, aquellas personas que realicen la compra de un vehículo nuevo hasta el 30 de junio de 2009 estarán exentas del impuesto sobre vehículos, período que se amplía a dos años si cumplen con las normas Euro-5 y Euro-6. La medida estará en vigor hasta finales de 2010.

Éste ha sido uno de los puntos más controvertidos del paquete de medidas ya que este impuesto es competencia de los länder. Algunos de sus presidentes, y también el secretario general de la CDU habían advertido sobre la considerable reducción de la recaudación regional que supondría esta medida. Otro punto criticado es que el aspecto ecológico se haya relegado a un segundo plano, ya que la exención del pago del impuesto será de aplicación a todos los vehículos durante un año, incluidos los que tienen elevados niveles de emisión.

En el último momento, socialdemócratas y democristianos aprobaron el paquete de medidas, incluido este punto tan controvertido. Los conservadores han anunciado la presentación de una propuesta que modifique a fondo la estructura del impuesto sobre vehículos. Los democristianos

bávaros han adelantado además que tomarán como referencia la propuesta de la Federación Alemana de Fabricantes de Vehículos, que liga la carga impositiva a las emisiones de CO₂.

Impulso al coche eléctrico

Los Ministerios de Transporte, Medioambiente, Economía e Investigación han convocado de forma conjunta a la “Conferencia Estratégica Nacional Movilidad Eléctrica” (www.elektromobilitaet2008.de), que los días 25 y 26 de noviembre reunió a más de 400 especialistas para lograr que a la mayor brevedad posible pueda desarrollarse y comercializarse un coche eléctrico. El Ministro de Medioambiente, Sigmar Gabriel (SPD), recalcó el objetivo del Gobierno de que en 2020 circulen un millón de vehículos de este tipo. Al parecer, el principal reto consiste en desarrollar baterías que además ser asequibles y eficaces sean seguras. Los Ministros de Medioambiente y Transporte esperan que el alcance de estos coches pueda llegar a ser de 200 a 300 kilómetros. El Ministro de Investigación quiere crear una alianza para impulsar el desarrollo de una batería de litio.

El Gobierno pretende impulsar el coche eléctrico con varios millones de euros al año que se destinarán prioritariamente al desarrollo del mencionado sistema de almacenamiento de energía y a la instalación de puntos de carga repartidos por todo el país.

Medidas de los gobiernos regionales

Por su parte, los gobiernos regionales con fuerte implantación del sector del automóvil han tomado iniciativas propias además de secundar las impulsadas por el Gobierno central. El Presidente de Baviera, Horst Seehofer (CSU), reclamó al Gobierno Federal mayores esfuerzos para que la Comisión Europea modifique sus objetivos de limitar las emisiones de CO₂. Propone que la reducción se lleve a cabo más gradualmente de lo previsto. El Ministro de Medio Ambiente de esta región, Markus Söder (CSU), se sumó a la propuesta de cerrar un pacto nacional para el desarrollo de motores de nueva tecnología que unifique las opciones tecnológicas, excesivamente dispares en opinión del Ministro.

Baviera cuenta con aproximadamente 200 empresas proveedoras con aproximadamente 70.000 trabajadores. Geiger Technology, una Pyme dedicada a la fabricación de componentes, ha sido la primera en solicitar un plan de regulación de empleo. Bosch, que cuenta en Bamberg con 8.000 trabajadores, ha decretado por medio año el cese de actividad de 3.500 de ellos. BMW y Audi y MAN, las dos grandes empresas del sector asentadas en Baviera, han reducido o suspendido la producción. Este año BMW producirá entre 40.000 y 65.000 vehículos menos que en 2007. El gobierno de Baviera parece querer centrar sus esfuerzos en apoyar a las PYMEs del sector de la producción de componentes. Para ello propone que los diferentes institutos financieros públicos amplíen sus líneas de créditos blandos.

El Presidente de Renania del Norte Westfalia, Jürgen Rüttgers, aprovechó una visita a la planta de Opel en Bochum para exigir de la empresa decisiones estratégicas sobre el futuro en esta región y, en especial, que se acelere la toma de decisiones acerca de la construcción de los nuevos modelos. La planta de Bochum genera 1.000 millones del total de 3.600 millones de euros que Opel factura en Alemania. Rüttgers resaltó su interés en que la planta no cese su actividad por el temor a lo que calificó de “efecto bola de nieve”, es decir, la repercusión que podría tener en la industria de componentes. Un total de 20.000 puestos de trabajo del sector de proveedores depende directamente de esta planta, otros 11.000 puestos pertenecientes al sector servicios dependen directamente de los puestos de Opel en Bochum.

El Consejo de Ministros del Gobierno de Hesse, región en la que se encuentra la principal planta de producción de Opel, aprobó a mediados de mes una propuesta de ley con la que pretende ampliar el volumen del aval hasta alcanzar los 500 millones de euros.