

La sortida de la crisi dispara la pugna pels enginyers

Els sous pugen un 7% i la rotació arriba al 30%

ROSA SALVADOR
Barcelona

La sortida de la crisi ha tornat a mostrar les tensions al mercat laboral en professionals clau, com els enginyers. Segons un estudi realitzat pel Col·legi Oficial d'Enginyers de Telecomunicacions (COIT), que compara la situació professional d'aquest col·lectiu respecte a la del 2013, els salaris mitjans s'han incrementat un 7%, s'han reduït les hores que realitzen de mitjana aquests professionals (encara que continuen treballant més de 40 hores setmanals) i ha augmentat la rotació, fins al punt que el 30% dels enquestats reconeix que s'està plantejant canviar d'ocupació.

Josep Grinyó, conseller delegat de la consultora Sapientis i vocal de la junta de l'associació Telecos.cat que agrupa els professionals del sector de Catalunya, reconeix que hi ha dinamisme professional encara que centrat "en perfils determinats" més que com a fenomen generalitzat, especialment en els enginyers que inclouen un perfil executiu o de gestió.

Segons l'informe del COIT, el col·legi professional estatal, el 20% dels enginyers han realitzat màsters o un altre tipus de formació de gestió empresarial, i aquest percentatge és més gran entre els més joves: un 41% dels estudiants de les escoles actuals tenen previst cursar-ne algun. La demanda d'aquests professionals per les empreses i la seva escassetat es reflecteix en els salaris, que són de 57.390 euros anuals per als enginyers amb responsabilitats de gestió i de 61.010 per als qui realitzen tasques comercials, davant el sou mitjà de la professió de 52.711 euros bruts anuals: més del doble de la mitjana espanyola, que amb prou feines supera els 24.000 euros segons l'INE.

La professió, reconeix Grinyó, té plena ocupació: només un 4% estan a l'atur, incloent-hi prejubilats que volen reincorporar-se al mercat laboral, un percentatge que es consi-

RETRIBUCIÓ

El salari mitjà, 52.700 euros, és més del doble de la mitjana espanyola, i la taxa d'atur és del 4,1%

DIFERÈNCIES ENTRE GÈNERES

Només el 17% dels professionals són dones, però les estudiants ja són el 25%

dera tècnica, de persones que estan en transició entre dos llocs de treball. Els enginyers tenen feina des de la facultat: només el 0,2% dels aturats està buscant la seva primera feina. Tot i això, el nivell d'ocupació, corrobora Grinyó, depèn de l'edat. "Hi ha professionals més grans de 45 anys que s'han quedat una mica obsolets i no troben feina estable" reconeix.

L'edat també té un gran impacte en el salari: els professionals de 55 a

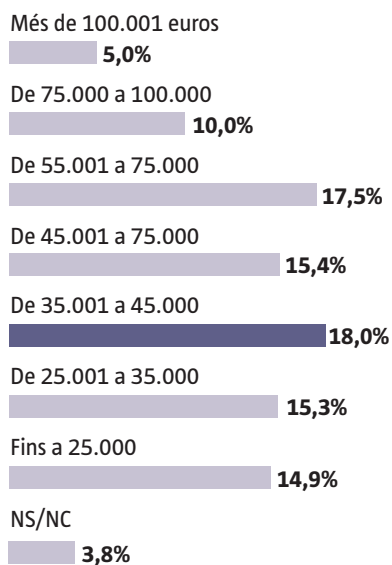


ANA JIMÉNEZ / ARXIU

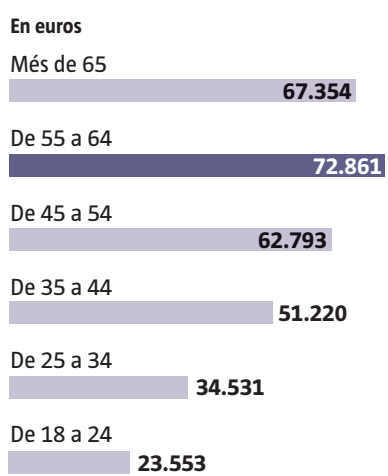
El centre tecnològic de la multinacional francesa Atos a Barcelona

El 18% dels enginyers guanyen entre 35.001 i 45.000 euros a l'any

Retribució econòmica en l'àrea de telecomunicacions per tots els conceptes



SALARI MITJÀ PER EDAT



FONT: IDC

LA VANGUARDIA

64 anys que han mantingut l'ocupació malgrat la crisi, en molts casos assalariats en grans companyies o amb càrrecs directius en empreses del sector o de consultoria, tenen els salaris més elevats: una mitjana de 72.860 euros, respecte als 34.531 dels més joves, d'entre 25 i 34 anys.

L'escassetat d'enginyers, explica Grinyó, està portant moltes empreses a buscar altres professionals per cobrir tasques per a les quals inicialment buscaven un enginyer, i explica l'èxit de projectes com les *code academies*, que formen programadors de manera accelerada. Així, segons l'estudi del COIT, el 58% dels professionals considera que les tasques que està realitzant les podria fer un altre titulat superior, i un altre 18% que les podria fer fins i tot un persona amb menys formació.

L'enginyeria, assenyala l'estudi, va incorporant més dones: el col·legi estatal assenyala que ara només el 17% dels professionals són dones, però entre les estudiants de les escoles el percentatge de dones puja el 25%. Elles, en general més joves, tenen també un sou menor al de la mitjana dels homes, i el 67% guanyen menys de 45.000 euros anuals.

Amb la sortida de la crisi, la jornada d'aquests professionals s'ha reduït: el 87% treballava més de 40 hores setmanals el 2013, un percentatge que ara és de "només" el 58,8%. El desig de millorar les condicions laborals (17%) i el salari (16%) són els principals motius que addueixen els enginyers que volen canviar de feina. I l'alta rotació (ara al 30%) s'ha convertit en el principal motor dels augments salarials. "Com que no hi ha atur, l'empresa que perd un enginyer i necessita substituir-lo, l'ha de fixar d'altres empreses pagant-li més", resumeix Grinyó.

Pedro Nuño



Passant

Vaig passar per davant d'un gran concessionari d'automòbils i entre els molts rètols que tenia, un hi deia "vehICLES D'OCASIÓ". Quan vaig arribar al meu despatx tenia la revista *Automotive News*, que es publica a Detroit, EUA, bressol dels automòbils, i que ofereix una excel·lent cobertura global del sector. Però veig un titular: "Improvement of the used car market" (Millora del mercat de cotxes utilitzats). No havia pensat mai en el fet que als Estats Units, que són gent clara i directa, diuen cotxes utilitzats als que ja han circulat. Quan jo era petit els anomenaven cotxes de segona mà, però ara ho hem passat a denominar cotxes d'ocasió.

No està malament. Si estic pensant a canviar-me el cotxe (molta gent ho està pensant ara) i fa sis anys que el tinc i a més no tinc gaires diners perquè m'he canviat de casa, la idea de comprar-me un cotxe d'ocasió sona millor que la de comprar-me'n un d'utilitzat i molt millor que un de segona mà. Una ocasió és una situació especial. S'associa a sorpresa, oportunitat, avantatges, cosa única i és un concepte atractiu. Sona com a "o ho fa ara o serà més complicat en el futur".

Per cert, hi està havent una notable diferència entre el que passa al sector de l'automòbil i el que es diu que passa. A gairebé tot el món es publica que el sector no va bé però el sector va molt bé. Es diu que els joves no es compren cotxes però és que molts no poden i alguns se'ls compren d'ocasió. Però la gent de més edat es compren més cotxes i fins i tot amb edats a les quals fa uns anys ja no se'ls compraven. Així que el resultat final és que es venen més cotxes.

Molts governs incentiven la venda de cotxes elèctrics, híbrids, fins i tot fan grans anuncis de petits trossos d'autopistes on han col·locat el suport perquè puguin circular cotxes autoconduïts. Diuen que donen suport a l'emissió zero de carboni, que donen suport a la reducció d'accidents, però que de sobte treuen la subvenció i continuen collant amb impostos. Malgrat tot això, una gran part dels consumidors es compra cotxes convencionals, de gasolina o gasoil, perquè això els ha funcionat durant molts anys, ho entenen bé i ja fins i tot els coneixen a la gasolinera que tenen a prop de casa. A més, al concessionari els han dit que el cotxe no contamina gairebé gens i que fabricar o reciclar una bateria contamina un munt. A més que part de l'energia elèctrica amb què recarreguen la bateria, en alguns llocs, es produeix cremant carbó.

Cada vegada es parla més de Tesla. A un emprene-

En un moment d'abundància de diners, l'emprenedor Elon Musk mou milers de milions de dòlars i es posa a fabricar Teslas

dor se li acut emprendre al sector de l'automòbil. Al final acaba dissenyant un cotxe molt normal. Amb l'etiqueta d'emprenedor, en un moment del cicle dels diners en què hi ha abundància (no durarà gaire aquesta situació), Elon Musk mou milers de milions de dòlars i es posa a fabricar Teslas. A poc a poc les notícies sobre el seu projecte van canviant. Es pot emprendre traient mercat a Ford, General Motors, Toyota, però fent el mateix i a un preu més alt? Per facilitar la mobilitat al seu dia es va llançar l'Smart (que en català seria *intel·ligent*). És un cotxe fenomenal amb poc espai necessari per circular i per aparcar és la solució ideal. Però les vendes no pugen i el 2016, amb l'economia bastant recuperada, es van vendre menys que el 2008 quan la crisi trepitjava fort.

Qui entén aquest sector? Doncs el que entén el consumidor. El consumidor vol una oferta enorme, cotxes grans, petits, elèctrics, híbrids, autoconduïts, però només es llança al màxim amb alguna cosa quan veu que molts s'estan llançant. El consumidor de cotxes, el consumidor mitjà, no vol ser ni el primer ni l'últim a comprar-se una cosa innovadora. I naturalment, qui està limitat i vol alguna cosa d'ocasió, es trobarà els cotxes de sempre. Als EUA es venen a l'any 40 milions de cotxes d'ocasió. Així que tenim gasolinera per a anys.