

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema «La aeronáutica europea: situación y perspectivas»

(2009/C 175/09)

El 27 de septiembre de 2007, de conformidad con el apartado 2 del artículo 29 de su Reglamento Interno, el Comité Económico y Social Europeo decidió elaborar un dictamen de iniciativa sobre el tema

«La aeronáutica europea: situación y perspectivas».

La Comisión Consultiva de las Transformaciones Industriales, encargada de preparar los trabajos del Comité en este asunto, aprobó su dictamen el 18 de noviembre de 2008 (ponente: Sr. OPRAN; coponente: Sr. BAUDOUIN).

En su 449º Pleno de los días 3 y 4 de diciembre de 2008 (sesión del 3 de diciembre de 2008), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 110 votos a favor, 9 en contra y 5 abstenciones el presente Dictamen.

PREFACIO

El presente dictamen trata del sector de la industria aeronáutica civil europea de aeronaves de ala fija dirigido al mercado del transporte de pasajeros y carga. Todos los demás sectores (aeronáutica militar, helicópteros, mantenimiento, etc.) quedan explícitamente excluidos del dictamen.

Primera Parte — Conclusiones y recomendaciones

Objetivo: Mantener la posición de liderazgo mundial de la industria aeronáutica civil europea en el sector de las aeronaves de ala fija: identificar las amenazas, definir las prioridades y las propuestas para una estrategia de éxito en 2008-2012.

1. El informe «STAR 21» pone de relieve el papel crucial que ha desempeñado la industria a la hora de desarrollar asociaciones con el mundo de la investigación (universidades, centros de enseñanza superior, laboratorios públicos, etc.). El sector aeronáutico es un crisol de competencias y tecnologías fundamentales, y constituye una palanca esencial para la innovación. Esta industria opera en los sectores civil y de la defensa, ambos interdependientes y basados en la aplicación de tecnología punta.

1.1 La industria aeronáutica, tanto civil como militar, constituye un elemento determinante de una base industrial sólida, así como del desarrollo tecnológico y el crecimiento económico. También es determinante para tener peso en la escena mundial e influir en las decisiones económicas o políticas.

1.2 Contribuye también a crear empleo cualificado en Europa y a proporcionar salarios relativamente más elevados en relación con otros sectores.

1.3 En resumidas cuentas, hoy en día son más actuales que nunca la Estrategia de Lisboa (2000) y las conclusiones del Consejo Europeo de Barcelona (2002) ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ «Para acortar las distancias entre la UE y sus principales competidores, se debe mejorar de modo significativo el esfuerzo general en I + D e innovación en la Unión, haciendo especial hincapié en las tecnologías de vanguardia.»

2. El Comité considera que hay cinco factores esenciales que representan una verdadera amenaza para la industria aeronáutica europea si los responsables de la toma de decisiones políticas e industriales no se anticipan a ellos:

2.1 El crecimiento exponencial de los costes de desarrollo de los aviones, unido a la imposibilidad de que los fabricantes financien ellos mismos el desarrollo total de nuevos modelos en sus estrategias industriales a escala europea, ocasiona que la financiación del riesgo se transfiera a los fabricantes de equipos y subcontratistas, que los plazos para rentabilizar las inversiones sean cada vez más largos y que se incremente el endeudamiento y la inseguridad de los fabricantes de equipos y subcontratistas.

2.2 La debilidad del dólar, que se manifestó desde 2005 hasta el comienzo de la crisis mundial actual y se ha convertido actualmente en una fluctuación errática de esta divisa que se caracteriza, frente al euro, por una tendencia general al alza sin justificación económica de ningún tipo, tiene como efecto

- pérdida de competitividad de la industria europea ⁽²⁾;
- intento constante de minimizar los costes fijos (salariales);
- incentivo de las deslocalizaciones hacia la zona del dólar;
- reducción del número de subcontratistas en Europa; y
- fomento del desarrollo de asociaciones en otras zonas fuera de Europa.

⁽²⁾ Entre 2000 y 2007 el euro se apreció un 48 % (un 66 % si se tiene en cuenta la media de los tipos de cambio de los ocho primeros meses de 2008) con relación al dólar americano; si este fenómeno, actualmente interrumpido, llegase a reproducirse o incluso intensificarse, podría obligar a la sociedad Airbus a cancelar el plan de reestructuración denominado «Power 8» (establecido sobre una paridad máxima €/€ de 1,37) y a introducir otras medidas de ahorro, lo que tendría consecuencias sociales y políticas desastrosas.

2.3 El efecto llamado en francés «*papy boom*», que llegará a su cúspide en 2015 ⁽³⁾, causará la pérdida de numerosos empleos altamente cualificados (la mitad del personal empleado en el sector del transporte aéreo europeo se jubilará de aquí al año 2015), lo que puede entrañar la pérdida definitiva de competencias estratégicas.

2.4 El aumento de la competencia, con la aparición de nuevos agentes muy agresivos en el sector de los aviones regionales (de India y Brasil), incita a los industriales a reducir costes para aumentar su competitividad y su rentabilidad y a establecer asociaciones con países emergentes como China, a pesar de los riesgos que entraña la transferencia de tecnología y la implantación local para captar esos nuevos mercados. Esta competencia provoca también que los fabricantes vuelvan a centrarse en la actividad principal de los contratistas.

2.5 El nivel ventajoso actual del precio del petróleo no puede ocultar la incertidumbre persistente sobre su evolución a corto y medio plazo en el contexto de una crisis económica mundial cuya magnitud y duración todavía no se pueden determinar. Estos factores influyen en la demanda, fragilizan a las compañías aéreas y obligan a los constructores aeronáuticos a reflexionar sobre los medios necesarios para reducir los costes de utilización de los aviones, especialmente recurriendo a carburantes alternativos y a las tecnologías correspondientes.

3. El Comité considera que las bazas fundamentales de este sector radican en mantener la competitividad, en su utilidad para los ciudadanos y en su proyección en la escena internacional.

4. En este contexto, propone varias **recomendaciones** y pide a la Comisión y a los Estados miembros que destaquen el papel primordial desempeñado por la industria aeronáutica en la Unión Europea, así como la importancia que reviste para los ciudadanos debido a su impacto en muchas otras industrias de todo el territorio europeo.

4.1 En el ámbito del desarrollo tecnológico, el crecimiento y la cooperación, sería necesario prever la creación de un nuevo marco que permita y anime a las empresas de los diferentes países de la UE a trabajar juntas con mayor eficacia para fijar y llevar a cabo sus prioridades industriales. Eso reforzará la competitividad y mejorará la respuesta a las fluctuaciones del mercado. Es urgente elaborar nuevas normas de calidad y eficacia, maximizando la eficiencia de la financiación de la I+D.

(3) El efecto «*papy boom*» hace referencia al gran número de jubilaciones que se producirán entre los años 2000 y 2020 en los países desarrollados. Este fenómeno es una consecuencia lógica y previsible del «*baby boom*» de la posguerra y de la disminución de la tasa de natalidad que entraña un envejecimiento demográfico. Este proceso tendrá una influencia decisiva en la economía y provocará un aumento de los gastos en sanidad y del coste de las jubilaciones, así como una disminución de la población activa.

4.1.1 Debe reforzarse la coordinación entre la Comisión Europea y la Agencia Europea de Defensa (AED) para promover el desarrollo de nuevas tecnologías híbridas que sirvan, a la vez, en los sectores militar y civil de la industria aeronáutica. Al mismo tiempo, es preciso garantizar que la Comisión Europea y la Agencia Europea de Defensa controlen toda difusión posterior de las tecnologías que pudieran ser explotadas tanto por el sector militar como por el sector civil de la industria aeronáutica.

4.1.2 Debe prestarse apoyo a los industriales —teniendo especialmente en cuenta el desarrollo de las PYME del sector de fabricantes de equipos en la cadena de suministro— para la aplicación rápida y completa de la iniciativa tecnológica conjunta «Cielo limpio» (*Clean Sky*), con el fin, por una parte, de cumplir los objetivos medioambientales que Europa se ha fijado y, por otra, para permitir que la industria desempeñe un papel importante en la instauración de un **sistema de nueva generación para la gestión del tránsito aéreo** (SESAR-GTA) con el fin de apoyar el programa «Cielo único europeo» (CUE) ⁽⁴⁾.

4.2 El Comité propone que se promueva la participación activa directa de los países de la UE que tienen una tradición reconocida en el sector de la aeronáutica para crear una red europea de subcontratistas capaces de respaldar con eficacia a los fabricantes de aeronaves como Airbus, Saab, Alenia, ATR, etc. Es importante mantener y aumentar sus competencias, centrándose, en particular, en las nuevas tecnologías.

4.3 El sector aeronáutico regional de la UE está experimentando una renovación significativa, impulsada por los aviones de ATR ⁽⁵⁾ y el ahorro de combustible que ofrecen. El mercado aeronáutico evoluciona también hacia aviones de tipo RJ (*Regional Jets*, reactores regionales) ⁽⁶⁾. El Comité destaca la importancia del tipo «*Open Innovation*», cuyo *SuperJet International* probablemente es el mejor ejemplo en la actualidad.

4.4 El Comité estima esencial que los Estados miembros favorezcan la reducción de la dependencia de los subcontratistas frente a los actuales contratistas principales (con ayudas a la diversificación de los mercados y a la internacionalización) y que contratistas principales y subcontratistas redacten una Carta de compromisos mutuos a largo plazo.

(4) Iniciativa comunitaria cuyo fin es estructurar el espacio aéreo y los servicios de navegación aérea a nivel paneuropeo con el fin de administrar mejor el tráfico aéreo y garantizar un nivel de seguridad elevado y homogéneo en los cielos europeos.

(5) ATR, que había registrado doce pedidos en 2004, registró 113 pedidos firmes en 2007 (fuente: ATR).

(6) *Regional Jet* (reactor regional): aeronave de transporte civil de pasajeros de menos de 100 plazas (que, a largo plazo, invadirá el segmento de los aviones de un pasillo (líneas de corto recorrido o «*courts courriers*»).

4.5 El Comité está convencido de que es urgente prestar apoyo a los subcontratistas para que desarrollen estrategias de innovación que les permitan ofrecer de manera sostenible nuevos productos y servicios de mayor valor añadido, facilitándoles al mismo tiempo las posibilidades de alcanzar una masa crítica.

4.6 A pesar del contencioso entre la UE y los Estados Unidos ante la OMC, el Comité sugiere a la Comisión y a los Estados miembros que reflexionen sobre un procedimiento de financiación que pueda garantizar la continuidad del proceso de fabricación. Este procedimiento podría adoptar la forma de una «mutualización» de los subcontratistas del sector. Podría también tomar la forma de, o bien una garantía sobre los préstamos, basada en anticipos reembolsables, o bien préstamos a tipos preferenciales del BEI (Banco Europeo de Inversiones). También sería conveniente prever mecanismos de cobertura de los riesgos financieros como los que se derivan de las fluctuaciones monetarias.

4.7 Además del aspecto industrial, el Comité considera que es necesario anticipar la evolución y las transformaciones de los puestos de trabajo instaurando una «gestión de previsión de los empleos y competencias» en los distintos niveles que constituyen el sector profesional, las instancias europeas, nacionales, regionales y locales. La creación de observatorios de las profesiones del sector de la aeronáutica permitiría definir las profesiones del futuro y las necesidades de formación, en colaboración con las autoridades académicas.

4.8 El Comité destaca la importancia de crear herramientas de supervisión económica con el fin de seguir la evolución de los resultados de las empresas y detectar cuanto antes los riesgos. Estas herramientas, por una parte, deben ser innovadoras en materia de formación y, por otra, deben estrechar los vínculos entre la investigación-universidad-industria para preparar mejor a los jóvenes, al igual que a los trabajadores, tanto a las profesiones del futuro como a los cambios tecnológicos que se avecinan.

4.9 El desarrollo de los intercambios entre los distintos polos de competitividad con el fin de cumplir los objetivos medioambientales y tecnológicos fijados por la UE debe permitir una conexión en red que suponga una mejor distribución de las funciones y los fondos europeos, lo que evitaría la competencia entre las regiones europeas aumentando al mismo tiempo la sinergia entre ellas.

4.10 La participación financiera de la UE debe inscribirse en el marco de los polos de competitividad, creados con el fin de que la UE permanezca a la cabeza de las tecnologías punta y posea una industria competitiva, innovadora y que responda a las normas de alta calidad medioambiental (*Haute Qualité Environnementale*, HEQ). Por ejemplo, la utilización de materiales compuestos (*composite*) debido a su resistencia y ligereza no debe hacer que pasemos por alto si son susceptibles o no de reciclarse o destruirse.

4.11 El Comité destaca la importancia de adoptar rápidamente un conjunto de medidas destinadas a:

- hacer más ecológico el transporte aéreo;
- garantizar la satisfacción y seguridad de los pasajeros;

- reducir las emisiones de CO₂ del sector del transporte aéreo (conforme a la política europea de reducción general de las emisiones de CO₂ en Europa), la contaminación acústica y el consumo de carburantes;

- desarrollar ideas que faciliten el desmantelamiento de materiales viejos (utilización de materiales reciclables, etc.).

4.12 El Comité considera que la Comisión y los Estados miembros deben responder con rapidez a la necesidad de adoptar una política estratégica en el sector aeronáutico. Tal política incluiría la aplicación de medidas concretas en Europa y en los territorios de tradición aeronáutica para anticipar mejor los cambios futuros y minimizar su impacto social. Sería conveniente que la Comisión y los Estados miembros favorecieran la creación de un Comité de diálogo social en el sector aeronáutico europeo, tal como recomiendan los interlocutores sociales.

Segunda parte — Exposición de motivos

5. Contexto y antecedentes

5.1 Los analistas preveían en 2007 que el tráfico aéreo llegaría a ser más del doble en los próximos veinte años, con un crecimiento medio anual del orden de un 6 % (5000 millones de pasajeros previstos para 2025 comparados con los cerca de 2 000 millones en 2006). Para responder a este incremento estimado de tráfico, las previsiones de pedidos de nuevos aviones (de más de 90 plazas) en los próximos veinte años son optimistas y oscilan entre 22 600 (fuente: Airbus) y 23 600 (fuente: Boeing).

5.2 La liberalización creciente del transporte aéreo, la explosión de la demanda en los países emergentes (Asia-Pacífico y Oriente Medio) y la buena situación financiera de las compañías aéreas en 2007 debían, en principio, sostener el proceso.

5.3 El 27 de septiembre de 2007, la Asamblea del CESE autorizó la elaboración, a cargo de la Comisión Consultiva de las Transformaciones Industriales (CCMI), de un dictamen de iniciativa sobre el futuro de la industria aeronáutica en Europa (excluyendo los sectores de la aeronáutica militar, helicópteros, mantenimiento, etc.).

5.3.1 El Comité decidió elaborar este documento dada la gran importancia que tiene este sector para toda la industria europea por su relevancia en términos de producción, exportaciones, empleo e inversión en I+D. Además, funciona como motor de una serie de industrias (subcontratistas y sectores al final de la cadena, como el del mantenimiento de las aeronaves) y como elemento dinamizador de regiones enteras. Igualmente importante, se trata de un estandarte del valor añadido europeo y constituye la prueba de que la unión de fuerzas permitirá a Europa posicionarse frente a otros competidores mundiales como, en particular, Estados Unidos.

5.3.2 La experiencia adquirida por la CCMI con la elaboración de su Dictamen «El desarrollo de la cadena de valor y abastecimiento en los contextos europeo y mundial» (7) puede ser de utilidad para proceder a un análisis de la industria aeronáutica, sector sumamente complejo a este respecto.

5.4 Por otra parte, hay una nueva serie de **riesgos** que amenazan el crecimiento y pueden generar nuevos problemas:

5.4.1 La fuerte dependencia de los fabricantes respecto de los mercados emergentes puede conducir a que un freno inesperado del crecimiento asiático (y no solamente de China y la India) tenga un impacto inmediato y muy perjudicial en todo el sector.

5.4.2 La modificación profunda de las relaciones entre los contratistas principales y los fabricantes de equipos, así como las reestructuraciones permanentes realizadas por los contratistas, han desestabilizado el equilibrio del sector. Hoy en día es difícil calibrar las consecuencias del aumento de los riesgos financieros asumidos por los fabricantes de equipos de primer nivel (*tier 1*), que están sometidos a las presiones de los contratistas principales a través de acuerdos de reparto de los riesgos.

5.4.3 No hay suficiente financiación, tanto a nivel nacional como europeo, para el desarrollo de nuevas tecnologías. Sería útil asignar fondos también a la investigación fundamental en las estrategias empresariales y en las estrategias de innovación.

5.4.4 La orientación hacia los materiales compuestos impone una reorganización completa de la cadena (venta de instalaciones de Airbus, etc.) incluso antes de que esta tecnología haya podido ser validada; véase, por ejemplo, la utilización masiva de materiales compuestos en el B787, para el que hay más de 800 pedidos, aunque el avión aún no está certificado.

5.4.5 Entre 2000 y 2007 el euro se apreció un 48 % (un 66 % si se tiene en cuenta la media de los tipos de cambio de los ocho primeros meses de 2008) con relación al dólar; si el fenómeno, actualmente interrumpido, llegase a reproducirse o incluso intensificarse, podría obligar a Airbus a lanzar un nuevo plan de ahorro (10 centavos de depreciación del dólar cuestan 1 000 millones de euros al constructor aeronáutico, como ha señalado en diversas ocasiones el presidente de Airbus), lo que tendría consecuencias graves para los subcontratistas, muchos de los cuales no tienen los medios de costearse una cobertura, produciendo más deslocalizaciones con un impacto social y político desastroso.

5.4.6 Los problemas técnicos del A380 y el A400M, así como del B787, y sus consecuencias inmediatas demuestran claramente la dificultad de los fabricantes para controlar la complejidad creciente de los nuevos aviones.

5.4.7 Es difícil por el momento prever los efectos de la crisis internacional actual. La reducción del precio del petróleo puede ser beneficiosa para las compañías aéreas, en todo caso a corto plazo. En cambio, esta crisis puede tener una incidencia negativa en el turismo internacional y, por consiguiente, en la demanda de viajes.

5.5 Cualesquiera que sean las posibles evoluciones del transporte aéreo y a pesar de su crecimiento actual, el impacto económico y social de la reorganización actual y futura de este sector en Europa es real y hay un grave riesgo de que aumente la desindustrialización del sector del transporte aéreo europeo.

5.6 Esta desindustrialización puede implicar riesgos graves como la desaparición de competencias clave, la pérdida del liderazgo de Europa en la escena mundial debido a su incapacidad de realizar las inversiones necesarias para el desarrollo de nuevas tecnologías clave, la desaparición en la cadena de suministro de un gran número de subcontratistas europeos y la pérdida masiva de empleos.

6. Principales objetivos y retos de la industria aeronáutica de la UE

6.1 El Comité considera que las principales cuestiones inherentes al sector pasan por el mantenimiento de la competitividad y la mejora de la percepción que el público tiene de este sector.

6.2 Es difícil que surjan nuevos agentes que pasen a formar parte del sector industrial aeronáutico, y acceder a la primera línea resulta imposible. A escala mundial sólo subsisten dos fabricantes de aviones de más de 100 plazas: Airbus y Boeing. Las tecnologías, las competencias o las infraestructuras que se erosionan constantemente o desaparecen por completo son extremadamente difíciles de reconstruir.

6.3 Así pues, Europa debe velar por que los países de tradición aeronáutica reconocida:

6.3.1 mantengan y amplíen sus competencias, en particular centrándose en la alta tecnología, y participen en la construcción de una red europea de subcontratistas que pueda respaldar con eficacia a los grandes contratistas como Airbus, Saab, ATR, etc.;

6.3.2 desempeñen un papel más importante en el desarrollo de asociaciones con el mundo de la investigación (universidades, centros de enseñanza superior, laboratorios públicos, etc.) en el ámbito de la investigación fundamental.

6.4 Europa no puede ignorar los estrechos vínculos que existen en los Estados Unidos entre la investigación militar y civil. Aunque el programa B787 acusa cierto retraso, Boeing recibió ayudas financieras de la NASA y la DARPA para dar el salto tecnológico que supone pasar a las estructuras de materiales compuestos. Por esta razón, el Comité considera que es necesario reforzar la coordinación entre la Comisión Europea y la Agencia Europea de Defensa (AED) con el fin de promover el desarrollo de nuevas tecnologías de doble uso (civil y militar) en la industria aeronáutica.

(7) Dictamen CESE, DO C 168 de 20.7.2007, p. 1.

6.5 La industria aeronáutica no puede pasar por alto el Reglamento sobre el programa Reach, (CE) n° 1907/2006, que fue aprobado por el Parlamento Europeo y el Consejo el 18 de diciembre de 2006 y entró en vigor el 1 de junio de 2007. En principio estaba previsto que se llevase a cabo la evaluación, la autorización y, eventualmente, la restricción de cerca de 30 000 sustancias presentes en el mercado europeo en cantidades sustanciales. No obstante, en las últimas semanas se ha notificado el preregistro de las 100 000 «sustancias existentes». Esto incrementará el riesgo de que se produzcan alteraciones en el suministro, en particular cuando se evalúen las sustancias utilizadas en materiales complejos o compuestos. Es, pues, imprescindible que la UE preste apoyo a las empresas situadas en los polos de competitividad que desarrollen una intensa actividad en materiales compuestos cuando evalúen los riesgos de las sustancias componentes individuales. En este sentido, la Comisión y los Estados miembros pueden ayudar a la industria europea del transporte aéreo a cumplir los objetivos medioambientales.

6.6 La UE ha asumido el compromiso de reducir las emisiones de CO₂, la contaminación acústica y el consumo de combustible (así como el fomento de los biocarburantes). Conviene, pues, que la Comisión proporcione a la industria, incluidas las PYME, el marco necesario para una aplicación rápida y sin trabas de la iniciativa tecnológica conjunta «Cielo limpio» (*Clean Sky*).

6.7 En el ámbito de las aeronaves de corto recorrido («*courts courriers*»), Europa debe prever la oportuna elaboración de un programa de I+D centrado en los aviones de este tipo, para facilitar la sustitución del A320 por el NSR⁽⁸⁾, ayudando a la industria europea a no repetir los errores del A350. Esta medida se impone urgentemente, ya que se avecina una transformación fundamental del paisaje industrial en el segmento de los aviones de un pasillo de más de 100 plazas.

6.7.1 En efecto, en los diez próximos años quizá asistamos al final del duopolio Boeing-Airbus en este segmento estratégico, que en principio representa el 65 % de los 29 400 nuevos aviones que deben construirse de aquí a 2027 (aproximadamente 19 160 aviones)⁽⁹⁾, pero solamente el 40 % en valor, señal de que hay una competencia creciente y una fuerte presión sobre el nivel de precios de este tipo de aeronaves.

6.7.2 Habrá nuevas empresas, que probablemente serán operativas en 2015-2020, como Avic 1+2 (de reciente fusión) en China, Sukhoi en Rusia, así como Bombardier en Canadá o Embraer en Brasil. Europa no tiene garantías de ganar la guerra de precios en este segmento, pero puede salir bien librada y mantener su ventaja tecnológica gracias a la innovación.

6.8 El tráfico aéreo regional aumenta a un ritmo anual del 8 %; los pedidos alcanzaron un pico en 2007, tanto de reactores regionales (RJ) como de turbopropulsores (cuyos pedidos se duplicaron). Habida cuenta del contexto (subida del fuel y crisis financiera), es posible que el éxito de los turbopropulsores se mantenga y se produzca una transferencia probable del mercado de los reactores regionales hacia el de los turbopropulsores. A pesar de todo, el mercado de los reactores regionales probablemente continuará creciendo, ya que hay una gran demanda en esta categoría, y es previsible que invada el ámbito de los dos constructores aeronáuticos Boeing y Airbus, con la aparición de nuevas gamas de aviones como la «serie C» de Bombardier y nuevas empresas como Sukhoi o Avic.

6.8.1 El sector europeo de la aeronáutica regional está experimentando una renovación significativa, impulsada por los aviones de ATR y el ahorro de combustible que permiten. El mercado aeronáutico evoluciona también hacia aviones de tipo RJ, segmento que, contrariamente a la competencia limitada en el sector de las grandes aeronaves civiles (duopolio Airbus- Boeing), experimenta una fuerte competencia entre los grandes contratistas Bombardier (Canadá) y Embraer (Brasil), seguidos de lejos por ATR y otros países (por ejemplo, Japón, Rusia y China).

6.8.2 En el sector de los reactores regionales, el predominio europeo, que ha desaparecido casi por completo, podría volver de nuevo con la aparición de SuperJet International. La sociedad mixta, propiedad en un 51/49 % de Alenia Aeronautica (Italia) y Sukhoi Aircraft (Rusia), que desarrolla un programa industrial de reactores regionales con una capacidad de 75 a 100 plazas, es un ejemplo concreto de buenas prácticas para relanzar la producción europea de reactores regionales, bien adaptada a un contexto económico de fluctuaciones del precio del petróleo.

6.8.3 Este programa se basa en los mejores conocimientos especializados a nivel europeo y mundial, en particular gracias a asociaciones con los grandes proveedores franceses (Thales y Safran proporcionan más del 30 % del valor de la aeronave) y también con otros proveedores europeos como Liebherr (Alemania) e Intertechnique (Francia), proveedores extranjeros como Honeywell (Estados Unidos) y centros de excelencia internacionales como los situados en la India.

6.9 La industria aeronáutica es un motivo de fricción entre Europa y Estados Unidos. Sin embargo, la financiación de las actividades de la industria aeronáutica civil americana mediante contratos militares puede considerarse como una subvención pública encubierta que, en realidad, supone una distorsión de la competencia. Hasta hace algunos meses esta situación se veía aún más amplificada por la debilidad del dólar. Las ayudas de las instituciones europeas y nacionales en forma de anticipos reembolsables, u otras similares, no solamente se ajustan al pacto entre la Unión Europea y los Estados Unidos en materia de grandes aeronaves civiles (*Large Civil Aircraft*, LCA), sino que, además, constituyen un instrumento transparente –y compatible con las normas del mercado– para financiar el desarrollo de los nuevos programas.

⁽⁸⁾ New Short Range.

⁽⁹⁾ Fuente: Boeing Forecast 2008-2027.

6.10 Ante la situación de las fluctuaciones euro/dólar, resulta anómalo que los grandes contratistas (Airbus) repercutan en sus subcontratistas el riesgo inherente al tipo de cambio al pagarles en dólares, cuando EADS, casa matriz de Airbus, posee una capacidad de cobertura que no es comparable con la cobertura a la que pueden acceder sus subcontratistas. Estos mismos contratistas intentan hacer asumir los riesgos financieros y tecnológicos de los nuevos programas a los subcontratistas de primer y segundo nivel.

6.10.1 En este contexto, ¿se puede considerar la posibilidad de crear asociaciones activas entre contratistas y subcontratistas? Éstas podrían adoptar formas distintas y variadas. Para ello hay que considerar la distribución de riesgos («Risk Sharing») y de tareas («Work Package»). La asociación debería también incluir el ámbito de la I+D. El contratista debería garantizar la totalidad del coste de la investigación aplicada al más alto nivel, mientras que las PYME subcontratistas contribuirían a la investigación en el «proceso» industrial.

6.10.2 Otra forma de participación activa puede referirse al suministro de materias primas a las empresas. Sabemos que Airbus compra el titanio y lo revende a precio de coste a sus subcontratistas. Sin duda sería conveniente que los contratistas principales participasen en la «mutualización» de la adquisición de materias primas. ¿Es impensable acaso que las PYME subcontratistas y los contratistas principales establezcan un dispositivo que permita poner en común los suministros de materias primas, cuya consecuencia sería reducir los costes de suministro?

6.11 Hoy en día se constata que las PYME son muy dependientes de un único gran contratista aeronáutico (Airbus, por ejemplo). En muchos casos, esta dependencia se sitúa en torno a un 70 % en los sectores de mecánica general, metalurgia y componentes electrónicos, y se aproxima a un 67 % en el sector de los servicios ⁽¹⁰⁾.

6.11.1 Así pues, es muy importante, en particular para paliar los efectos cíclicos del sector aeronáutico, que las PYME subcontratistas diversifiquen sus actividades hacia otros sectores, basándose en los puntos fuertes que caracterizan a Europa. No obstante, estas empresas necesitan una gran capacidad de adaptación para introducirse en ámbitos de actividad que en principio no son los suyos. También deberán ser capaces de gestionar varios tipos de actividades proporcionando los medios financieros y humanos. Eso implica, por una parte, que las PYME tengan acceso a la financiación regional, nacional o europea para desarrollar, gestionar e industrializar una actividad diversificada; e implica, por otra, que el contratista participe en los intentos de diversificación y aporte las competencias necesarias en los distintos ámbitos.

6.11.2 Esto, por supuesto, plantea el problema de las empresas derivadas (*spin-out*) de una forma u otra. Un ejemplo lo constituye la región de Aquitania, donde una empresa de la antigua Aérospatiale desarrolló una tecnología de linterna de plasma que comercializa la sociedad Europlasma.

6.12 Todas las transformaciones industriales requieren una importante dotación financiera. Ésta es la razón por la que las empresas necesitan apoyo de las autoridades públicas, sean nacionales o europeas. En este espíritu, y respetando al mismo tiempo las normas fijadas por la OMC, la UE debe tomar en consideración el fenómeno de las fluctuaciones del dólar. ¿Cómo puede contribuir la UE a reducir el riesgo financiero que corre el sector aeronáutico en conexión con el tipo de cambio euro/dólar? Repercutir en los subcontratistas el riesgo inherente al tipo de cambio no puede considerarse, en general, una solución satisfactoria, ya que la paridad euro/dólar seguirá siendo una desventaja, en particular frente a la competencia de Estados Unidos.

6.12.1 Una experiencia interesante es la de la región de Mediodía-Pirineos. En efecto, desde el año 2000, y con motivo del lanzamiento del A380, la región aplicó el plan ADER como apoyo para las PYME subcontratadas por las empresas aeronáuticas. Esta experiencia produjo resultados interesantes y debe continuarse para ayudar a las PYME a adaptarse al plan «Power8» establecido por Airbus.

6.12.2 El nuevo dispositivo, denominado ADER II, se destina a apoyar, caso por caso, las reagrupaciones de empresas, a aumentar las capacidades tecnológicas, a respaldar a las empresas en los nuevos mercados, a poner en común los recursos para la adquisición de materias primas, etc.

6.13 La globalización de la actividad aeronáutica tiene un impacto sumamente fuerte en los trabajadores y el empleo. Para hacerle frente, las medidas de investigación y formación deben recibir refuerzo y apoyo, a fin de liberar todo su potencial de creación de empleo. Una de las posibilidades puede ser la «gestión de previsión de empleos y competencias» (GPEC).

6.13.1 La GPEC debe anticiparse a los cambios futuros. Debe permitir a los trabajadores controlar mejor las incertidumbres ante el futuro, desarrollar proyectos a largo plazo, dar sentido a su trabajo y permitir que desarrollen su carrera y su dedicación a la empresa teniendo en cuenta a la vez sus necesidades y sus deseos. Debe permitir a la empresa adaptarse a los cambios y a la competencia.

6.13.2 La GPEC debe formar parte de una verdadera prospección de profesiones y cualificaciones con objetivos a muy largo plazo (30 años). Hay que aspirar a definir las necesidades de formación y desarrollo de competencias que sería deseable aplicar a medio plazo en la oferta de formación inicial y continua desde el punto de vista de la industria, al igual que de los formadores y de los representantes de los trabajadores. Puede inscribirse en una reflexión en torno al mercado del empleo.

⁽¹⁰⁾ Fuente: INSEE, expediente n° 138, marzo de 2007.

6.14 Mantener un sector aeronáutico de alto nivel de tecnología y conocimientos implica que esta industria pueda contratar personal que tenga una formación inicial de elevado nivel en sectores en fase de desarrollo, como los materiales compuestos o el medio ambiente. Del mismo modo, deben desarrollarse otros sectores, como los que controlan los riesgos industriales, los nuevos materiales, los combustibles limpios, etc.

6.14.1 Los sistemas de formación no deben dirigirse solamente a los trabajadores «de cuello blanco», sino también crear o reforzar los sectores de trabajadores «de cuello azul», que durante mucho tiempo han sufrido la mala imagen y la falta de consideración en la mayoría de los sistemas educativos europeos. Sin embargo, los trabajadores «de cuello azul» desempeñan un papel importante en la competitividad de la industria aeronáutica europea.

6.14.2 La formación inicial debe también basarse en el aprendizaje, estableciendo convenios entre las escuelas, los centros de formación profesional y las empresas. En cuanto a la formación profesional continua, debe permitir las reconversiones difíciles y las de las poblaciones muy poco cualificadas. Pero ante todo es una herramienta esencial y concreta, en el marco de la aplicación de un plan estratégico, para reducir las divergencias que puedan existir entre los recursos actuales y las necesidades futuras. Más en general, cada trabajador europeo debe poder beneficiarse de un nivel mínimo de formación durante toda la vida.

6.15 Todas las medidas, cualesquiera que sean, requieren la concertación más amplia posible entre las direcciones de las empresas y los representantes de los trabajadores. Esta concertación existe a menudo a nivel nacional, pero debe ampliarse al nivel europeo. Se ha dado un primer paso con la aplicación de la Directiva 94/45/CE, que regula los comités de empresa europeos. Al

establecer la dirección de una empresa su estrategia a nivel europeo, los comités de empresa europeos son el único foro adecuado para recabar la información económica en el nivel pertinente y realizar un análisis de la situación previo a toda negociación. Es necesario que la Comisión y los Estados miembros favorezcan la creación de un Comité de diálogo social en el sector aeronáutico europeo.

7. *Propuestas para futuros dictámenes*

7.1 El sector aeronáutico se caracteriza por tal grado de complejidad que es imposible examinar todos sus aspectos en este dictamen. Por consiguiente, la CCMI debería examinar lo antes posible la posibilidad de continuar sus trabajos sobre este tema en futuros dictámenes.

7.2 Los futuros dictámenes podrían referirse a los siguientes temas:

- sector aeronáutico militar;
- helicópteros militares y civiles;
- mantenimiento aeronáutico;
- aviónica militar y civil, incluidos los sistemas de armamento avanzados;
- procedimientos, normas y equipamientos nuevos, con tecnologías punta, para el aterrizaje de aeronaves en situación de emergencia.

Bruselas, 3 de diciembre de 2008.

El Presidente del Comité Económico y Social Europeo
Mario SEPI

El Secretario General del Comité Económico y Social Europeo
Martin WESTLAKE