

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la Comunicación de la Comisión

«Responder a la crisis de la industria automovilística europea»

COM(2009) 104 final

(2009/C 277/20)

Ponente general: **Gustav ZÖHRER**

El 25 de febrero de 2009, de conformidad con el artículo 262 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, la Comisión Europea decidió consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la

«Comunicación de la Comisión - Responder a la crisis de la industria automovilística europea»

COM(2009) 104 final.

El 23 de marzo de 2009 la Mesa del Comité encargó a la Comisión Consultiva de las Transformaciones Industriales que preparara los trabajos en este asunto (ponente: Gustav Zöhrer; coponente: Manfred Glahe).

Habida cuenta de la urgencia de los trabajos, en su 453^o Pleno de los días 13 y 14 de mayo de 2009 (sesión del 13 de mayo de 2009) el Comité Económico y Social Europeo decidió nombrar al Sr. ZÖHRER ponente general y aprobó por 141 votos a favor, 2 votos en contra y 5 abstenciones el presente Dictamen.

1. Antecedentes y síntesis del documento de la Comisión

1.1. La industria del automóvil ha sufrido los efectos de la crisis de manera más rápida y grave que la mayor parte de los demás sectores industriales. Por esta razón, la Comisión y los Estados miembros han adoptado en los últimos meses varias iniciativas destinadas a ayudar al sector en esta difícil situación. En su Comunicación de 25 de febrero de 2009 la Comisión destaca la importancia de contar con una industria del automóvil dinámica y competitiva. Además de la caída de la demanda de automóviles particulares y de vehículos industriales y las dificultades actuales para acceder a la financiación, la Comisión menciona también los problemas estructurales a largo plazo, cuyo origen es anterior a la crisis.

1.1.1. Junto con el Grupo de alto nivel CARS 21, el foro de reestructuración de octubre de 2007 y numerosos grupos de trabajo de menor tamaño, la Comisión viene ocupándose desde hace algún tiempo de los retos que tiene planteados el sector de la automoción. Con el documento informativo que aprobó en diciembre de 2007 sobre la situación y las perspectivas del sector del automóvil (CCMI/046, Dictamen sobre el tema «El sector del automóvil en Europa: situación actual y perspectivas», CESE 1065/2007 fin rev.), el Comité ha aportado ya una contribución importante a este debate y en la actualidad está elaborando un dictamen sobre los componentes y los mercados descendentes del sector del automóvil (CCMI/059, Dictamen sobre el tema «Los componentes y mercados descendentes del sector del automóvil»).

1.2. En la segunda parte de la Comunicación la Comisión describe las medidas adoptadas y las medidas previstas a escala comunitaria y en los Estados miembros en el marco del Plan Europeo de Recuperación Económica, centrándose en particular en el sector del automóvil.

2. Observaciones y conclusiones

2.1. El CESE valora positivamente esta Comunicación, que demuestra que tanto la Comisión como los Estados miembros están dispuestos a apoyar a la industria automovilística en esta situación dramática. Subraya la necesidad de un marco coherente

y concertado, con el fin de, por un lado, contrarrestar las tendencias proteccionistas y, por otro, fijar objetivos comunes.

2.2. La crisis actual requiere actuar con rapidez. Es preciso acelerar la aplicación de determinadas medidas, en particular para proteger de la quiebra a las PYME del sector de los suministros y permitir que se lleven a cabo las inversiones urgentes.

2.2.1. Lo primero que hay que hacer es garantizar un acceso rápido, suficiente y con objetivos específicos a la financiación a través de los bancos, del BEI o de garantías y subvenciones de los Estados miembros.

2.2.2. Con todo, dado que probablemente no se puede descartar el riesgo de insolvencia, el Comité pide a la Comisión y a los Estados miembros que examinen la legislación sobre quiebras a fin de valorar hasta qué punto contribuye a la supervivencia de las empresas.

2.3. El mayor reto, no obstante, que plantea esta crisis es garantizar el empleo. Se trata de evitar el desempleo y de conservar al mismo tiempo los conocimientos técnicos del sector. Los Estados miembros disponen de diferentes medidas para mitigar situaciones transitorias de reducción de la demanda, como, por ejemplo, el paro técnico. No obstante, en algunos Estados miembros no existen estas posibilidades, lo que se traduce en una supresión masiva de puestos de trabajo. Por lo tanto, el Comité propone que se mantengan los empleos mediante el intercambio de buenas prácticas y ayudas orientadas hacia este objetivo. Los períodos de menor utilización de las capacidades deben ahora aprovecharse para aplicar medidas de perfeccionamiento profesional para los trabajadores.

2.3.1. El Comité se congratula de los esfuerzos realizados en el marco del Fondo Social Europeo destinados a permitir la financiación de medidas de mantenimiento del empleo. Apoya la propuesta de introducir cambios en el Fondo Europeo de Adaptación a la Globalización en consonancia con la crisis actual. Dado que el importe de 500 millones de euros asignado al Fondo podría resultar insuficiente, el Comité propone que éste aumente a mil millones de euros (véase el dictamen CCMI/063).

2.3.2. Los trabajadores con contratos de duración determinada y los trabajadores de las agencias de trabajo temporal son los grupos más afectados por la crisis y los despidos derivados de ella. El Comité recomienda que se adopten medidas específicas para estos grupos de trabajadores y que el marco jurídico se adapte rápidamente, sobre todo en el caso de los trabajadores de las agencias de trabajo temporal.

2.4. Es necesario ofrecer incentivos que permitan estimular la demanda. En este orden de cosas, es conveniente velar por que todos los incentivos financieros o fiscales (por ejemplo, los «planes de desguace») apoyen y aceleren la reconversión tecnológica del sector (eficiencia energética de la maquinaria, reducción de las emisiones). Además, el Comité exhorta a los Estados miembros, a la Comisión, al Banco Central Europeo y también a los interlocutores sociales a que establezcan condiciones generales macroeconómicas que favorezcan el sostenimiento de las rentas para reforzar de este modo la demanda interna.

2.5. Por lo que se refiere a los problemas estructurales a largo plazo, el Comité se remite al documento informativo que su Comisión Consultiva de las Transformaciones Industriales (CCMI) aprobó en noviembre de 2007 sobre «El sector del automóvil en Europa: situación actual y perspectivas». En él se describen claramente los retos a que debe hacer frente esta industria y se señala que es probable que tenga lugar una transformación profunda del sector, cuyo ritmo debería acelerarse con la crisis actual.

2.5.1. En primer lugar, a corto plazo, la crisis y las medidas de apoyo públicas traerán consigo sobre todo un desplazamiento de las cuotas de mercado hacia modelos más pequeños, más respetuosos del medio ambiente y menos costosos. Este cambio tendrá repercusiones considerables en la creación de valor añadido de los fabricantes y los proveedores de componentes, y ejercerá una influencia duradera sobre el sector.

2.5.2. Si el sector quiere salir reforzado finalmente de la crisis, es necesario intensificar desde ahora los esfuerzos desplegados en el ámbito de la investigación y el desarrollo, la innovación y la cualificación de la mano de obra. Ello es incumbencia no sólo de las empresas, sino también de los Estados miembros y de la Comunidad. Por consiguiente, el Comité apoya las iniciativas presentadas por la Comisión.

2.5.3. Debe extremarse la prudencia cuando los problemas estructurales se pretenden reducir a la cuestión del exceso de capacidad. En estos últimos años Europa ha experimentado una reducción considerable de su capacidad, sobre todo en España, Portugal y Reino Unido. A este respecto, existen grandes diferencias entre los distintos fabricantes y distintas filosofías. El exceso de capacidad es en parte inherente al sistema (por ejemplo, el cambio de modelo, la competencia interna). Sin embargo, hoy en día el riesgo es precisamente que la crisis dé lugar a una reducción de la capacidad excesiva, que, más tarde, cuando la demanda vuelva a

recuperarse, podría tener como consecuencia una escasez de capacidad y, por consiguiente, un aumento de las importaciones. Por ello, el Comité propone que esta cuestión se examine en el marco del Grupo de alto nivel CARS 21.

2.5.4. Los fabricantes estadounidenses, en particular, atraviesan una grave crisis estructural. El Comité valora positivamente los esfuerzos desplegados por la Comisión para dar una respuesta política eficaz a las dificultades de este cariz a las que deben hacer frente el fabricante GM Europa y sus proveedores mediante la coordinación de la actuación de los Estados miembros afectados. La Unión Europea debe insistir expresamente ante los Estados Unidos y la General Motors para que se ofrezca una oportunidad de supervivencia a la filial europea de la empresa (Opel/Vauxhall/Saab).

2.5.5. A juicio del Comité, para afrontar los retos actuales serán necesarios esfuerzos suplementarios no sólo por parte de las empresas, sino también por parte de los Estados miembros y la Unión Europea. El Comité, por tanto, apoya las propuestas de la Comisión encaminadas a poner en práctica los resultados de la consulta realizada en el marco de CARS 21 y a definir la manera de proceder en el futuro. Se pronuncia a favor de continuar el proceso de apoyo a una política industrial europea a largo plazo en el sentido de la Estrategia de Lisboa.

2.5.6. El Comité, por otro lado, destaca la importancia de los mercados de proveedores de componentes del sector del automóvil (tema sobre el que se está elaborando un dictamen que será aprobado en breve). Propugna la instauración, sobre la base de la experiencia adquirida con CARS 21, de un grupo de alto nivel que aborde los retos específicos de los operadores del sector de los proveedores de componentes.

2.5.7. La colaboración europea para anticipar el cambio en el sector de la automoción puesta en marcha por la Comisión constituye un paso importante para abordar también el impacto social de las reestructuraciones. Ante las dificultades de la situación, el Comité pide a los interlocutores sociales interesados y a la Comisión que entablen un diálogo social verdadero y eficaz.

2.6. Los fundamentos del éxito futuro de la industria del automóvil europea son un libre acceso a los mercados mundiales y una competencia leal. Por consiguiente, el Comité acoge favorablemente la intención de la Comisión de profundizar el diálogo con los interlocutores sociales. Es necesario, en particular, seguir los acontecimientos en los Estados Unidos y Asia, a fin de garantizar la igualdad de condiciones para todos y renunciar a las medidas proteccionistas y discriminatorias, así como establecer una protección eficaz de la propiedad intelectual. En la actualidad, el Comité señala que, precisamente en el contexto de la firma de un acuerdo de libre comercio con Corea del Sur, es urgente crear un marco equilibrado para la industria europea del automóvil. El estado actual de las negociaciones refleja el objetivo de eliminar las barreras comerciales de carácter no arancelario para los productores europeos.

Bruselas, 13 de mayo de 2009.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Mario SEPI