

**Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema «Transformaciones industriales y perspectivas para el sector de la motocicleta en Europa» (Dictamen de iniciativa)**

(2010/C 354/05)

Ponente: **Virgilio RANOCCHIARI**

Coponente: **Patrizio PESCI**

El 16 de julio de 2009, 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:

*«Transformaciones industriales y perspectivas para el sector de la motocicleta en Europa».*

La Comisión Consultiva de las Transformaciones Industriales (CCMI), encargada de preparar los trabajos del Comité en este asunto, aprobó su Dictamen el 4 de febrero de 2010.

En su 461º Pleno de los días 17 y 18 de marzo de 2010 (sesión del 18 de marzo de 2010), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 140 votos a favor y 2 abstenciones el presente Dictamen.

## 1. Conclusiones y recomendaciones

1.1 El sector de la motocicleta reviste una importancia considerable en la UE, tanto en términos económicos como de empleo. Los fabricantes representan realidades muy diferentes, desde los operadores a nivel mundial, activos en todos los segmentos o en segmentos muy especializados, hasta los operadores nacionales, o incluso locales, cuyo trabajo se asemeja a veces más a la artesanía. Lo mismo sucede con los sectores derivados, que se caracterizan por una fuerte presencia de pymes <sup>(1)</sup>.

1.2 Gravemente afectado por la crisis en el último trimestre de 2008, la reducción de la demanda ha provocado en todo el sector una serie de efectos negativos con graves consecuencias en términos estructurales y de empleo (reducción de la demanda en un 31 %, con la consiguiente contracción en un 35 % del volumen de negocios y de pedidos, y un impacto negativo en el empleo). Los datos provisionales correspondientes a 2009 confirman la evolución negativa del mercado, con una contracción del 21 % con respecto a 2008 y del 25 % con respecto a 2007.

1.3 El CESE teme que si no se desarrollan cuanto antes unas políticas específicas de ayuda al sector, a lo largo de 2010 se registrarán más pérdidas sustanciales de puestos de trabajo.

1.4 El CESE organizó una audiencia pública en el marco del 67º Salón Internacional de la Motocicleta (Milán, 12 de noviembre de 2009), al objeto de recabar un mayor número de testimonios de los constructores, proveedores de componentes, sindicatos, usuarios, ONG y universidades. Básicamente, la audiencia confirmó las convicciones que ya se habían ido forjando en el grupo de trabajo.

1.5 En este contexto, el CESE:

a) considera necesario adoptar medidas adecuadas de apoyo a la demanda de motocicletas en los Estados miembros, y pide

a la Comisión Europea y a los Estados miembros que fomenten la aplicación o renovación de dichas medidas, a largo plazo, especialmente para los vehículos con menor impacto medioambiental y requisitos de seguridad avanzados;

b) espera que la Comisión, al preparar la inminente propuesta de reglamento sobre el sector de la motocicleta, esté dispuesta a proponer unos objetivos realizables por el sector, graduales, en línea con el diseño, la producción y comercialización, garantizando asimismo la flexibilidad en las soluciones que pueda adoptar la industria, con el menor coste añadido para los consumidores y teniendo en cuenta la coyuntura y la gran diversidad de productos;

c) considera que, para garantizar una competencia leal, es necesario llevar a cabo una mayor supervisión en el ámbito de la homologación y comercialización, y asegurar la reciprocidad en los acuerdos de libre comercio entre la UE y los países del sudeste asiático;

d) invita a la Comisión a que desarrolle en el sector de la motocicleta un enfoque similar al de CARS 21 <sup>(2)</sup> para reforzar la asociación en este sector, la competitividad y el empleo;

e) considera que el Séptimo Programa Marco podría contribuir al logro de estos objetivos y espera que se cree una plataforma dedicada al sector de la motocicleta, que apoye las empresas que fabrican sus productos en Europa y recurran al sector europeo;

f) pide a la industria que continúe en la vía de las reestructuraciones, fusiones y adquisiciones y desarrolle más cooperaciones, en particular con los proveedores de componentes, a fin de maximizar todas las posibles sinergias;

<sup>(1)</sup> Lista de fabricantes e información sobre el sector de la motocicleta en la página web de la CCMI: [http://www.eesc.europa.eu/sections/ccmi/opinions\\_reports/total\\_list/index\\_fr.asp#PTW](http://www.eesc.europa.eu/sections/ccmi/opinions_reports/total_list/index_fr.asp#PTW)

<sup>(2)</sup> Un marco normativo competitivo para el sector europeo del automóvil en el siglo XXI (grupo de alto nivel CARS 21 en 2007).

- g) considera necesario desarrollar el «diálogo social» para favorecer el empleo en este sector, creando unas normas europeas en el ámbito de la formación permanente y la especialización de los trabajadores y, al mismo tiempo, apoyar una reducción del trabajo precario;
- h) invita a la Comisión a que dedique un amplio espacio a las motocicletas en el marco de las medidas previstas en el plan de acción para la movilidad urbana, dada la innegable contribución que pueden aportar al logro de una movilidad más sostenible.

## 2. El sector de la motocicleta en Europa

2.1 El sector de la motocicleta reviste una importancia considerable en la UE, tanto en términos económicos como de empleo. Si se compara con el sector automovilístico <sup>(3)</sup>, el sector de la motocicleta presenta algunas similitudes, pero, sobre todo, una serie de características específicas, como el tamaño más reducido del sector, una estructura más fragmentada y la mayor diversificación de la producción.

2.2 En las últimas décadas, este sector ha registrado una evolución importante, dado que las marcas europeas tradicionales se han visto sometidas a una creciente competencia japonesa. Los fabricantes japoneses, que se encuentran actualmente entre los principales agentes del sector, han desarrollado actividades de producción directamente en la UE. Con el paso del tiempo, el sector europeo se ha reorganizado a través de reestructuraciones, fusiones y adquisiciones, y se han creado grupos industriales de tamaño mediano a grande, que coexisten con fabricantes en determinados segmentos o nichos de mercado y un número importante de pymes.

Actualmente, los fabricantes «tradicionales» europeos, japoneses y estadounidenses siguen ocupando una posición de liderazgo en el mercado europeo, pero desde los años noventa afrontan una creciente competencia de las economías emergentes. En términos de vehículos fabricados, la UE tiene un peso relativo (1,4 millones) con respecto, en particular, a China (más de 20 millones), India (más de 8 millones) y Taiwán (1,5 millones), aunque su producción se caracteriza por un mayor valor añadido y su superioridad en el plano de la innovación, la calidad y la seguridad.

2.3 El código Eurostat correspondiente al sector de la motocicleta es NACE 35.41. Los datos disponibles más recientes, correspondientes al año 2006, indican que ese año en la UE 27 el sector de la fabricación de motocicletas estaba constituido por 870 empresas, un 80 % de las cuales estaban situadas en seis Estados miembros (Italia, Reino Unido, Alemania, Francia, España y Austria). El volumen de negocios medio de ocho millones de euros refleja el gran número de pymes, estimado en 650, es decir, un 75 % del total.

2.4 El 90 % de la producción europea proviene de un centenar de constructores de tamaño mediano a grande y mediano a pequeño, que operan en varios países de la UE (junto a los ya citados, República Checa, Países Bajos, Portugal, Eslovenia y

Suecia), además de Noruega y Suiza. El 10 % restante de la producción se divide entre pequeños y muy pequeños constructores.

2.5 Los constructores representan realidades muy diferentes, desde los operadores a nivel mundial, activos en todos los segmentos (motocicletas destinadas a distintos usos, de diferentes cilindradas; *scooter* de distintas cilindradas; ciclomotores; triciclos y cuatriciclos) o en segmentos muy especializados, hasta los operadores a nivel nacional, o incluso local, cuyo trabajo a veces se asemeja más a la artesanía por sus dimensiones y su proceso de fabricación.

2.6 La reglamentación técnica (homologación europea) define varias categorías de motocicletas, con características diferentes (cilindrada, utilización). A su vez, la Directiva europea sobre el permiso de conducción establece una serie de condiciones de acceso a las motocicletas (ciclomotor AM; motocicleta A1; motocicleta A2 y motocicleta A). Esta complejidad favorece la fragmentación de la producción y reduce las posibilidades de realizar economías de escala.

2.7 La fragmentación de la industria de la motocicleta tiene, en parte, orígenes históricos, pero se debe principalmente a la propia naturaleza del mercado de la motocicleta. Aunque los segmentos ligados más estrechamente a la movilidad utilitaria (en particular, urbana), como los *scooter* permiten mayores sinergias productivas, especialmente para los motores, los segmentos vinculados a las motocicletas se prestan menos a sinergias como la utilización de motores y componentes comunes en modelos de marcas diferentes. En primer lugar, las características dinámicas son muy diferentes según el tamaño de los vehículos, a lo que se añaden las diferencias debidas a los usos especializados a que se destinan los vehículos y, por último, las distintas expectativas de los usuarios. En muchos casos, existe una fuerte identificación de las distintas marcas con determinadas configuraciones de motores (por ejemplo, el motor «boxer» de BMW, la distribución desmodrómica de Ducati, el V-twin de Moto Guzzi y el motor tricilíndrico de Triumph) o de modelos, en función de la demanda procedente de un mercado esencialmente constituido por apasionados, a nivel europeo y en los mercados de exportación.

2.8 Los vehículos se fabrican en series pequeñas y en números limitados, con lo que el rendimiento del capital invertido es menor con respecto al del sector automovilístico. Esta característica también se observa parcialmente en el sector de los componentes y de la distribución.

2.9 Sostenido por un mercado comunitario en expansión desde el año 2002 (+22 % para el período 2002-2007), el volumen de negocios correspondiente a la fabricación de motocicletas en la UE representaba 7 000 millones de euros en 2006, de un volumen de negocios total de 34 000 millones para el sector de la motocicleta en la Unión Europea. Es interesante señalar que en la UE, durante el período 2004-2006, el sector registró una progresión del 12 %, superior en términos porcentuales a la del sector manufacturero en general y a la del sector automovilístico (+8 % para ambos), con el consiguiente impacto positivo para el empleo.

<sup>(3)</sup> Véase el documento informativo de la CCMI sobre el tema «El sector del automóvil en Europa: situación actual y perspectivas», aprobado por la CCMI el 13 de noviembre de 2007.

### 3. El papel de los sectores derivados: componentes, distribución y asistencia posventa

3.1 La gran fragmentación también es una característica que distingue a los sectores de los componentes y la distribución.

3.2 Parte de los componentes provienen de proveedores del sector del automóvil, que también operan marginalmente en el sector de la motocicleta (sistema de alimentación); pero la mayoría proceden de proveedores específicos (ruedas, tubos de escape, embragues, etc.), debido a la especialización requerida. El número de proveedores del sector se estima en torno a 500. Tradicionalmente, estos proveedores son europeos (y se concentran en Italia, España, Francia, Reino Unido, Alemania y Países Bajos), pero en los últimos años, se ha agudizado la competencia de los proveedores asiáticos. Para afrontar esta competencia, algunos proveedores europeos han deslocalizado a Asia parte de su actividad. Sin embargo, los proveedores de componentes europeos dependen exclusivamente de los pedidos de los productores europeos.

3.3 La red de distribución y asistencia responde a una exigencia de proximidad propia al sector de la motocicletas (en particular, los ciclomotores y *scooter*): en la UE, hay unos 37 000 puntos de venta y asistencia posventa, que suelen gestionar empresas familiares. Italia, Francia, Reino Unido, Alemania, España, Países Bajos, Grecia y Suecia representan el 91 % del volumen de negocios del sector de la distribución y asistencia; este volumen de negocios ha aumentado en un 5 % en el período 2004-2006.

### 4. Empleo y aspectos sociales

4.1 En los años 2002-2007, la tasa de empleo en el sector de la motocicleta no ha parado de crecer, y en 2007 se alcanzaron los 150 000 puestos de trabajo en la UE. Es interesante señalar que en la UE, durante el período 2004-2006, el sector registró una progresión del 4 %, comparada con una disminución del 3 % en el sector manufacturero en general y del 5 % en el sector automovilístico. Esta progresión refleja el dinamismo y la innovación que caracterizan a este sector, apoyados por la creciente demanda de vehículos vinculados a la movilidad urbana o al ocio.

4.2 Del número total de empleos, 25 000 están directamente relacionados con la fabricación de motocicletas, situándose esencialmente en Italia, España, Francia, Reino Unido, Alemania, Austria y los Países Bajos. La estacionalidad del mercado de la motocicleta (que se concentra sobre todo en primavera y verano) conduce a unos picos de producción en determinados períodos del año, durante los cuales los fabricantes recurren a trabajadores de temporada. Existe una demanda a este respecto, en favor de una mayor flexibilidad para afrontar las exigencias temporales del mercado.

4.3 Guardan relación con los componentes 20 000 empleos del sector, que se concentran esencialmente en Italia, España, Francia, Reino Unido, Alemania, Países Bajos y Hungría.

4.4 Están relacionados con la venta y la asistencia posventa 105 000 empleos. Por su naturaleza, están presentes en toda la UE, aunque el 92 % de esta mano de obra se concentra en Italia, Alemania, Francia, Reino Unido, España, Países Bajos, Grecia, Bélgica y Suecia.

### 5. El contexto económico actual y las tendencias internacionales

5.1 Los datos mencionados muestran que en los últimos años el sector de la motocicleta se ha caracterizado por un gran dinamismo, con un mercado europeo en crecimiento que, en 2007, representaba más de 2,7 millones de vehículos (se estima que el parque de vehículos de la UE ronda los 34 millones). Sin embargo, la crisis que ha golpeado a la UE en los dos últimos años se saldó en 2008 con una reducción del mercado comunitario del 7,4 % con respecto al año 2007. En particular, se ha registrado una reducción significativa del 34 % en el último trimestre de 2008 con respecto al mismo período de 2007. Esta tendencia negativa se ha consolidado en el primer trimestre de 2009, durante el cual las ventas de motocicletas registraron una reducción del 37 % con respecto al mismo período de 2008. En cuanto a los datos, aún provisionales, para 2009, confirman la evolución negativa del mercado, con una reducción global del 21 % con respecto a 2008 y del 25 % con respecto a 2007.

5.2 Los efectos de la crisis se hacen sentir en todo el sector. Para los constructores, la bajada de las ventas, amén de repercutir gravemente en los ingresos, ha provocado una reducción de la producción, destinada a gestionar los excedentes. A su vez, esta reducción ha provocado una contracción de las horas trabajadas, paros en la producción y un menor recurso al trabajo estacional, con la consiguiente revisión de los planes industriales a corto y medio plazo. En algunos casos, ha sido necesario reducir los efectivos de manera permanente, hasta en un 25 %. Algunos constructores medianos o pequeños han pasado a encontrarse bajo administración judicial y han puesto en venta su negocio, mientras que otros incluso han abandonado su actividad. Esta evolución prefigura otras reestructuraciones, aunque resulta difícil prever sus efectos en el tejido económico y social respecto de las posibles deslocalizaciones fuera de Europa.

5.3 Frente a la contracción de la demanda por parte de los constructores, los proveedores de componentes también se ven obligados a reducir la producción, con las consiguientes repercusiones para el empleo. Algunos han tenido que dejar el negocio, y en la situación actual se estima que cerca del 10 % de los proveedores corren el riesgo de quiebra. Esta situación también genera costes adicionales para los constructores, que tienen que afrontar inversiones imprevistas para apoyar a los proveedores de componentes o buscar a otros proveedores, incluso desarrollando nuevos moldes para piezas de aluminio o de plástico, destinadas a sustituir las piezas no disponibles. En la actualidad, los pedidos y el volumen de negocios registran una contracción del orden del 40 %. No es infrecuente que, para seguir siendo competitivos, muchos constructores se dirijan a proveedores del sudeste asiático.

5.4 El sector de la distribución y de la asistencia posventa, debido, en particular, a las dimensiones reducidas de las empresas (pymes y empresas familiares) se ve duramente afectado por la crisis y la reducción de la actividad. En España, por ejemplo, se registró en 2008 una reducción del 25 % de los puntos de venta, con el consiguiente despido de más de 6 000 personas. Si no cambia la tendencia, se prevé que entre 2009 y 2010 cerca del 25 % de las empresas y concesionarios y el 60 % de los agentes dejarán el negocio en ese país. Los efectos de la crisis en la red de distribución generan unos costes adicionales incluso para los constructores, que deben apoyar la red a fin de mantener las salidas para sus productos y poder disfrutar de la recuperación económica, cuando se produzca.

5.5 El CESE teme que, si no se desarrollan cuanto antes unas políticas específicas de ayuda al sector, se registren más pérdidas sustanciales de puestos en trabajo en 2010. Por otra parte, para contribuir al mantenimiento del empleo en este sector, es necesario desarrollar el «diálogo social», favoreciendo la formación permanente y la especialización de los trabajadores, en particular a nivel universitario, y al mismo tiempo apoyar una reducción del trabajo precario.

5.6 Por ahora, las medidas de apoyo a largo plazo de la demanda de motocicletas han sido aisladas e insuficientes. Al contrario de lo que sucede en el sector automovilístico, en Europa sólo Italia ha adoptado rápidamente una medida de fomento del desguace, cuyos efectos en el mercado italiano y, por tanto, europeo, han sido positivos, además de favorecer la retirada de la circulación de los vehículos más contaminantes. En Italia, se ha pasado de la situación inicial de los dos primeros meses de 2009 en la que la contracción del mercado en torno al 35 % daba lugar a una situación positiva para los *scooter* de baja cilindrada, que se han beneficiado de una contribución de 500 euro por el desguace de vehículos obsoletos. Sin embargo, las motocicletas y los ciclomotores siguen encontrándose en situación negativa, con una reducción global superior al 20 %. En España, se aprobó en el mes de julio un incentivo al desguace de motocicletas, que se había anunciado desde hace varios meses, pero aún no se ha procedido a su aplicación, lo que incita a los consumidores a esperar y retrasar la compra de un vehículo (entre enero y agosto de 2009, se registró una disminución del 52 % para los ciclomotores y del 43 % para las motocicletas, con respecto al mismo período de 2008). Se desprende claramente de este ejemplo la necesidad de un marco normativo europeo que favorezca la estabilidad en los mercados nacionales, contribuyendo a la confianza de los consumidores.

5.7 Sin lugar a dudas, las medidas de apoyo a la demanda benefician a los usuarios, pero no resuelven necesariamente el problema de los proveedores de componentes ni del sector europeo de la motocicleta. En Italia, por ejemplo, la contribución fija de 500 euro ha favorecido de manera exponencial la venta de pequeños *scooter* de 125 y 150 cc importados de Taiwán y vendidos entre 1 500 y 2 000 euro, y, en menor medida, la producción europea de precios más altos, pero no ha contribuido a sostener la demanda de motos intermedias cuyo precio oscila entre 6 000 y 8 000 euro. Los proveedores de componentes europeos no han obtenido ningún beneficio de esta medida, dado que no abastecen a los fabricantes asiáticos.

Para que los beneficios se extiendan a todo el sector, es necesario adoptar medidas de apoyo a la demanda dirigidas a garantizar una contribución que crezca paralelamente al aumento de los precios de estos vehículos, especialmente para los que ofrecen soluciones avanzadas en términos de reducción del impacto medioambiental y sistemas avanzados de seguridad.

5.8 Es urgente agilizar el acceso a la financiación para las empresas de la UE que operan en este sector, a fin de que puedan soportar los gastos adicionales generados por la crisis y continuar invirtiendo en investigación, desarrollo e innovación (fabricantes junto con proveedores de componentes), para seguir siendo competitivas, centrándose en la calidad y la innovación, y producir unos vehículos cada vez más ecológicos y seguros.

## 6. Perspectivas futuras para el sector: desafíos y oportunidades

6.1 En caso de que los resultados negativos del primer semestre se confirmen para todo el año 2009, el conjunto del sector padecerá en 2010 una reducción de su capacidad crediticia. Incluso en el supuesto de una recuperación inminente, la capacidad de inversión y de investigación y desarrollo se verán reducidas, con efectos negativos a medio plazo y, por tanto, una mayor fragilidad de las empresas y posibles repercusiones ulteriores en el empleo.

6.2 En la última década, desde que se introdujo la norma Euro 1 en 1999 hasta las normas actuales, el sector ha conseguido una reducción significativa de las emisiones de agentes contaminantes, del orden del 90 % para el CO y HC, y del 50 % para el NO<sub>x</sub>. En cuanto a la reducción de la contaminación acústica, se han obtenido resultados alentadores. Todo el sector (incluidas las asociaciones de consumidores) sigue comprometido con el objetivo de continuar las mejoras, que se conseguirán esencialmente en carretera gracias al uso exclusivo de tubos de escape homologados y a una conducción más ecológica. En lo que respecta a la seguridad, el sector ha demostrado su capacidad de innovación introduciendo una serie de sistemas avanzados de frenado que está instalando progresivamente en los distintos tipos de motocicletas, así como en los nuevos vehículos, como los triciclos y cuatriciclos de motor.

6.3 La Comisión está preparando una propuesta de Reglamento sobre las motocicletas, prevista para los primeros meses de 2010. Aunque es necesario seguir progresando en el ámbito medioambiental y de seguridad, en el contexto económico actual es fundamental evitar cambios mayores y tener en cuenta la capacidad real del sector y el tamaño de sus agentes. Por lo que se refiere a las nuevas normas Euro, es necesario proponer objetivos factibles, con una aplicación gradual que respete los plazos impuestos por el diseño, la producción y la comercialización. El Reglamento debería privilegiar un planteamiento que permita al sector aprovechar su propia capacidad de innovación, garantizándole un grado de flexibilidad que tenga en cuenta la coyuntura económica y la amplia gama de productos (en cuanto a características técnicas y mercado), en particular por lo que se refiere a los sistemas de frenado avanzados. La industria ya ha presentado a la Comisión propuestas en este sentido para la protección del medio ambiente y la seguridad vial.

6.4 Los constructores «tradicionales» están expuestos, y lo estarán cada vez más –sobre todo en el contexto económico actual– a una competencia procedente, en particular, del sudeste asiático, caracterizada por una producción de bajo coste/baja calidad, especialmente en lo referente a las motocicletas de pequeña y mediana cilindrada, en las que los márgenes son reducidos. Los estudios realizados muestran que, a menudo, estos productos importados no se ajustan a las normas de homologación europea y presentan riesgos para la seguridad de los consumidores y para el medio ambiente. Las pruebas realizadas con motocicletas chinas importadas en la UE han dado como resultado casos de no conformidad con la UE como consecuencia de distancias de frenado hasta un 35 % superiores a la de la normativa de homologación europea y emisiones contaminantes hasta 20 veces superiores. También se plantean problemas de falsificación de los vehículos o de piezas de los vehículos de producción europea por parte de los constructores de las economías emergentes, así como de falsificación de certificados de conformidad por parte de empresas comerciales que importan en la UE vehículos no conformes. En un segmento del mercado comunitario que es muy sensible a los precios, es necesario, en aras de una competencia leal, intensificar la supervisión llevada a cabo en el marco de la homologación y comercialización, con controles minuciosos, a cargo de las autoridades o los servicios de control técnico competentes, de la «conformidad de la producción» de los vehículos comercializados para comprobar su conformidad con el tipo homologado y el respeto del derecho de propiedad intelectual.

6.5 En cambio, los consumidores aprecian a los constructores «tradicionales» por el diseño y la calidad de sus productos, así como su grado de innovación y seguridad. Esto se aplica a los vehículos de gama alta de pequeña y mediana cilindrada, y particularmente a los vehículos de gran cilindrada, con alto valor añadido, que se distinguen por las soluciones técnicas adoptadas, y en los que la marca es importante. Estos productos son los que más sufren las consecuencias del contexto económico actual. La mayor difusión de vehículos tecnológicamente avanzados, como los vehículos híbridos o eléctricos que empiezan a aparecer en el mercado, dependerá en gran medida del apoyo que les brinde el sector público y, por ende, de la capacidad de superación de la crisis actual.

6.6 Conviene prestar especial atención a los acuerdos de libre comercio, para garantizar que la liberalización de los derechos de aduana entre la UE y los países del sudeste asiático redunde en beneficio de ambas partes, eliminando asimismo las barreras no arancelarias (como la prohibición de circulación en China de motocicletas con cilindrada superior a los 250 cc), que constituyen graves problemas para los exportadores europeos.

6.7 Para afrontar los desafíos actuales, como ha sido ya el caso en el pasado, los constructores europeos deben continuar en la vía de las reestructuraciones, fusiones y adquisiciones, y desarrollar un mayor número de cooperaciones, a fin de maximizar las posibles sinergias.

6.8 La supervivencia de los proveedores europeos de componentes es fundamental para mantener la especificidad de la producción europea, que los usuarios reconocen como exclusiva. Por tanto, hay que evitar que se repita, por ejemplo, lo ocurrido en el sector de la bicicleta, en el que se ha observado la desaparición de proveedores de componentes importantes, como los chasis, por lo que hoy día Europa depende de China para ensamblar bicicletas.

6.9 Los proveedores europeos de componentes no pueden afrontar una competencia a nivel de precios, y deben apostar por la innovación, el desarrollo de proyectos conjuntos con los constructores para realizar economías de escala –cuando sea posible– y una asociación efectiva que garantice el flujo de pedidos entre constructores y proveedores de productos de gama alta.

6.10 Conviendría adoptar un enfoque similar al de CARS 21, específico para el sector de la motocicleta en su conjunto, a fin de afrontar estos desafíos de la mejor manera posible, y de reforzar la competitividad del sector y el empleo.

6.11 Los fondos para la investigación en el marco del Séptimo Programa Marco podrían contribuir al logro de estos objetivos, al privilegiar las empresas que fabrican sus productos en Europa y recurren al sector europeo. A tal fin, una plataforma de investigación dedicada al sector de la motocicleta podría constituir una contribución esencial –en particular para las pymes– mediante la participación en consorcios, a fin de establecer prioridades de investigación, como es el caso en el sector automovilístico.

6.12 La Comisión ha presentado recientemente un plan de acción para la movilidad urbana, entre cuyos objetivos figura el de dar mayor fluidez al tráfico, que es una de las características de la motocicleta. El sector de la motocicleta se ha visto fragilizado por la crisis pero, a largo plazo, se beneficiará de la creciente necesidad de vehículos alternativos con bajos niveles de emisiones para una movilidad más sostenible, en particular en las ciudades, siempre y cuando las actuales dificultades económicas puedan resolverse a medio plazo sin causar daños irreparables.

Bruselas, 18 de marzo de 2010.

*El Presidente*  
*del Comité Económico y Social Europeo*  
Mario SEPI