

**Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões: A indústria aeroespacial europeia — Fazer face ao desafio mundial»**

(98/C 95/04)

Em 30 de Setembro de 1997, a Comissão decidiu, nos termos do artigo 198º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a comunicação supramencionada.

Foi encarregada da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção de Indústria, Comércio, Artesanato e Serviços, que emitiu parecer em 7 de Janeiro de 1998. Foi relator M. Sepi.

Na 351ª reunião plenária (sessão de 28 de Janeiro de 1998), o Comité Económico e Social adoptou, por 112 votos a favor, com 4 abstenções o seguinte parecer.

## 1. Introdução

1.1. A Comissão abre, com esta discussão, um amplo debate sobre a indústria aeroespacial europeia a fim de definir uma política industrial que lhe aumente a competitividade e a importância a nível mundial.

1.2. A importância deste sector é manifesta, como também o é a necessidade de um empenho político dos Estados-Membros, mercê do papel determinante que é chamado a desempenhar no quadro da política industrial da União Europeia.

1.3. A comunicação chega num momento muito oportuno, inscrevendo-se, coerentemente, na linha das comunicações referentes à indústria relacionada com a defesa e à indústria aeroespacial.

1.4. A indústria aeroespacial está, de facto, confrontada com profundas mutações internas e internacionais quanto a financiamento, reestruturações das empresas, estruturas de produção e inovação tecnológica<sup>(1)</sup>.

1.5. O CES, que já emitiu pareceres sobre os desafios que enfrenta a indústria relacionada com a defesa<sup>(2)</sup> e com o espaço<sup>(3)</sup>, limitar-se-á, neste parecer, a tratar dos problemas da indústria aeronáutica<sup>(4)</sup>, embora os três

sectores estejam estreitamente interligados, não só porque as empresas e o desenvolvimento tecnológico são semelhantes nas suas grandes linhas, como pelo facto de os três atravessarem profundas mutações.

1.6. A Comissão vinca, com toda a pertinência, este contexto mundial que é cada vez mais inquietante no sector da aeronáutica devido à:

- a) maior concorrência mundial;
- b) diminuição dos financiamentos públicos;
- c) inovação tecnológica e ao dinamismo dos mercados.

1.7. Os Estados-Membros e a União Europeia devem dar uma resposta institucional capaz de facultar às empresas meios para poderem superar as actuais dificuldades e de permitir que o sector continue a ser o motor económico que foi nas décadas anteriores.

1.8. Neste contexto, o CES acolhe muito favoravelmente a declaração de Dezembro de 1997, que exige que a indústria europeia de Airbus apresente, até Abril de 1998, um projecto claro de reorganização. O CES considera que se trata da primeira expressão da vontade política dos governos que há que estender a outras indústrias e a outros sectores.

<sup>(1)</sup> Refira-se, a este propósito, que a Comissão aprovou, em 12.11.1997, um plano de acção para a indústria de defesa que também terá repercussões neste sector.

<sup>(2)</sup> Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Comunicação da Comissão: Os desafios que enfrentam as indústrias europeias relacionadas com a defesa» (JO C 158 de 26.5.1997, p. 32).

<sup>(3)</sup> Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Comunicação da Comissão: A União Europeia e o espaço: Promoção de aplicações, de mercados e da competitividade industrial».

<sup>(4)</sup> Por indústria aeronáutica entende-se a indústria aeronáutica e a de produção de helicópteros.

## 2. A comunicação da Comissão

2.1. A Comissão começa por constatar que, com a actual estrutura dos mercados, só um pequeno número de empresas de primeiro plano e de nível internacional poderá manter a competitividade e o êxito comercial.

2.2. Hoje em dia, a divisão do mercado mundial das grandes aeronaves comerciais traduz-se numa espécie de duopólio, com uma quota de mercado de 70 % para a Boeing-McDonnell Douglas e de 30 % para a Airbus.

2.3. A comunicação sublinha a complexidade crescente dos produtos aeronáuticos e o consequente aumento dos custos e do investimento financeiro que restringem consideravelmente o número de empresas capazes de enfrentá-los com a necessária credibilidade. Daí que nenhum Estado-Membro possa, isoladamente, responder a este desafio.

2.4. Baseando-se numa análise semelhante, os Estados Unidos estão a proceder a grandes fusões de empresas que concentram a indústria americana em três grandes pólos: Lockheed Martin, Boeing-McDonnell Douglas e Raytheon.

2.5. Estas concentrações, além de contribuírem para a necessária simplificação das opções de gestão e uma situação financeira mais sólida, permitem que as empresas respondam aos movimentos cíclicos que caracterizam o mercado civil e maximizem as sinergias entre vários sectores.

2.6. Neste contexto, e ainda segundo a análise comparativa da situação dos Estados Unidos e da Europa, a Comissão enumera as vantagens de que goza a indústria americana:

- a) a utilização das despesas militares para fins civis, essencialmente para os produtos «duais» e para a I&D;
- b) um quadro regulamentar unitário e um mercado único totalmente concretizado;
- c) o apoio político-comercial no mercado mundial.

2.7. Face a esta situação e à emergência de novos concorrentes nos países terceiros (Brasil, China, Japão, etc.), a indústria europeia apresenta-se ainda fragmentada e dispersa, com estruturas nitidamente mais reduzidas, incapazes de responder às racionalizações e concentrações levadas a cabo sobretudo nos Estados Unidos.

2.8. Depois de salientar a importância desta indústria para a economia, a tecnologia e o emprego no continente, a Comissão propõe algumas medidas reputadas necessárias para responder a esta situação.

2.9. A Comissão frisa que as soluções de colaboração até agora adoptadas, ou as que poderão vir a sê-lo a nível internacional, são insuficientes para insuflar competitividade e autonomia e conferir um papel mundial à indústria europeia neste novo contexto, além de que não são credíveis as soluções nacionais.

2.10. Por isso propõe a constituição de agrupamentos europeus que, como revela a experiência da Airbus, é a única via para atingir um certo grau de competitividade. Mas a Comissão interroga-se sobre qual a solução mais realista e prometedora no quadro de uma concentração global de todos os grupos multisectoriais.

2.11. A Comissão parece inclinar-se para a solução de concentrações por sectores tecnológicos, não por não se dar conta das vantagens de uma solução global, mas porque, na situação actual, esta solução é mais realista e eficaz.

2.12. Esta solução exige, é certo, um enorme esforço de reestruturação ao qual os Estados-Membros deverão dar o máximo apoio em termos de financiamento de I&D, criando um enquadramento interinstitucional e regulamentar favorável.

2.13. É preciso uma acção especial a nível europeu para apoiar a acção comercial da indústria europeia em todo o mundo.

### 3. Observações na generalidade

3.1. O CES congratula-se com este documento, que chega num momento muito sensível para o sector aeronáutico, e é da opinião de que, em geral, as indústrias nacionais não são capazes de, sozinhas, fazer frente à concorrência mundial.

3.2. Todavia, não pode deixar de salientar que, já antes da fusão entre Boeing e McDonnell Douglas, a indústria europeia precisava de superar a fragmentação entre os Estados, e no interior de cada Estado, entre empresas.

3.3. Trata-se, pela primeira vez, de uma comunicação sintética e corajosa, que indica escolhas precisas de política industrial com uma clareza que é raro encontrar noutros documentos da Comissão.

3.4. A presente comunicação enquadra-se nas prece-dentes relativas à indústria da defesa e à indústria espacial em sentido restrito, chamando a atenção para as ligações estreitas entre todos eles.

3.5. O CES deseja sublinhar esta ligação, que deve ser mantida para apoiar a indústria aeronáutica, caracterizada por um mercado comercial sujeito a grandes flutuações cíclicas.

3.6. Todavia, o Comité faz questão de salientar que a produção de aviões de combate não poderá, a longo prazo, desempenhar a fundo o papel tradicional, e que o sector espacial, dadas as suas dimensões, poderá

difficilmente substituí-lo. Por isso, é importante criar estruturas industriais com dimensões que permitam amortecer as oscilações dos ciclos de produção.

3.7. O CES concorda com a necessidade de concentrar e de fomentar a criação de uma indústria aeroespacial europeia, por todas as razões expostas na comunicação, mas também porque este sector tem um importante papel a desempenhar no que toca a manutenção e o crescimento de níveis de emprego qualitativamente elevados e, por isso, fundamentais para o equilíbrio da sociedade e para a competitividade da economia europeia.

3.8. A comunicação da Comissão não tem em conta a necessidade de acompanhar os projectos industriais com uma forte acção de formação profissional homogénea a nível europeu. Os fundos estruturais deveriam favorecer uma vasta actividade de formação não só para os jovens que encontrarão emprego na indústria aeronáutica, mas também para a reciclagem do pessoal que já trabalha neste sector.

3.9. Igualmente importante será harmonizar, à escala europeia, o nível das licenciaturas em engenharia aeronáutica, podendo utilizar-se também neste domínio, as «redes temáticas», como já aconteceu para outros sectores.

3.10. O processo de reestruturação terá certamente consequências sociais importantes, talvez mesmo nalgumas regiões desfavorecidas. A União Europeia deve estar preparada para utilizar os seus fundos estruturais para favorecer a reciclagem e a reinserção profissional dos trabalhadores.

3.11. O financiamento dos processos de reestruturação através dos actuais ou de novos instrumentos comunitários pode ter um efeito decisivo nesta fase, sobretudo se considerarmos o apoio análogo que as empresas deste sector recebem noutros países (tais como os Estados Unidos, onde se estima que só 20% das acções de reestruturação não terão beneficiado de ajudas estatais, e o Japão).

3.12. A Comissão é chamada a dar um impulso crescente à definição de requisitos técnicos comuns e de normas de gestão e de segurança da navegação aérea. Também terá que haver uma atempada harmonização das normas internacionais vigentes (Europa/Estados Unidos/Países Terceiros). O desenvolvimento recíproco de normas técnicas entre a Europa e o Estados Unidos permitiria, além disso, uma diminuição dos encargos laborais e evitaria duplicações desnecessárias.

3.13. Uma política comercial mais eficaz passa pela afirmação de uma identidade europeia a nível internacional, não só no que respeita a indústria da defesa, mas também a aeronáutica, a espacial, etc.

3.14. O CES apoia totalmente uma nova planificação estratégica, fruto do diálogo com a indústria, dotada de novas funções de gestão a nível europeu no que toca a I&D. Trata-se de uma questão crucial para a indústria aeroespacial (aeronáutica civil, militar e espacial).

3.15. O CES reafirma, como já o fez nos pareceres sobre a indústria da defesa e a indústria espacial, que o relançamento deste sector só será possível se os Estados-Membros se empenharem a fundo numa direcção unívoca, aceitando fixarem objectivos económicos comuns e disponibilizando os seus instrumentos.

3.16. Na perspectiva do alargamento deverão também equacionar-se os problemas e as oportunidades que poderão surgir com a adesão de novos países (Europa Central e Oriental).

#### 4. Observações na especialidade

4.1. O documento da Comissão, a experiência americana e a de Airbus ilustram a necessidade imperiosa de estruturas industriais unificadas, o que implica a fusão como objectivo final. Mas a fusão entre sociedade europeias de diversos países é muito difícil actualmente. Por isso, não obstante as dificuldades, é muito importante para este sector que se crie um estatuto da sociedade europeia.

4.2. Uma estrutura industrial baseada em três grandes agrupamentos (aeronaves, motores e equipamentos) tem muitas vantagens, mas determina, de facto, um «campeão europeu» por reagrupamento, com possíveis efeitos negativos em termos de resistência à mudança e excessiva verticalização. No entanto, parece indispensável criar uma entidade capaz de enfrentar a concorrência no mercado mundial.

4.3. Porém, para flexibilizar o sistema e fomentar o emprego é preciso incrementar uma rede de pequenas e médias empresas europeias capazes de descentralizar uma parte importante da produção, tirando partido noutros sectores dos efeitos indirectos. A necessidade de um adequado apoio ao sector das pequenas e médias empresas depositárias de elevado conteúdo tecnológico foi, de resto, reiterada na recente cimeira sobre o emprego, realizada no Luxemburgo, onde foram previstas adequadas medidas de financiamento.

4.3.1. Nesta óptica, também poderá ser determinante a realização de sinergias entre universidades e centros de investigação.

4.4. Uma preocupação constante neste processo de transição será conseguir elevados níveis de eficiência e de competitividade em relação aos principais concorrentes, através de uma oportuna acção de reestruturação e de definição de objectivos e políticas comerciais comuns.

4.5. As instituições da União Europeia e os Estados-Membros deverão impulsionar a instauração de uma autoridade europeia para a segurança aérea e de um sistema integrado de controlo do tráfego aéreo, bem como a criação de infra-estruturas em terra consentâneas com as exigências futuras.

4.6. Deverá ser reservada especial atenção às acções em matéria de política do ambiente, sobretudo no respeitante aos aeroportos e zonas adjacentes, desenvolvendo tecnologias que permitam reduzir a poluição atmosférica e a poluição sonora.

4.7. Relativamente à I&D será necessário aumentar os recursos disponíveis nos programas específicos, medida que já deveria concretizar-se no quinto programa-quadro. Um aspecto determinante, a este propósito, consistirá em promover a transferência das tecnologias militares para o sector civil e vice-versa, apoiando a investigação sobre produtos duais. Igualmente importante será a execução de programas comuns de investigação coordenados a nível europeu, com o apoio dos recursos dos programas nacionais dos Estados-Membros, e a utilização de outros instrumentos de intervenção da União Europeia.

4.8. Paralelamente ao apoio às indústrias europeias alvo de recentes reestruturações, a União Europeia deveria considerar o financiamento de programas comuns, tais como um sistema de fiscalização/controlo integrado (multidisciplinar mar-céu-terra espaço) para a segurança de todo o continente, um sistema de transporte aéreo militar/civil (FLA) e um sistema de navegação por satélite.

4.9. Considerando os três sectores (defesa, espaço e aeronáutica), o CES entende que, para que a Europa esteja em pé de igualdade com os Estados Unidos relativamente ao sistema de política industrial em sectores que carecem de grandes contribuições institucionais e financeiras, é necessário criar instrumentos de financiamento e de modulação das despesas públicas a nível europeu. O que pressupõe um salto qualitativo no processo político de integração europeia.

4.10. De qualquer modo, é indispensável utilizar melhor a abertura dos contratos de direito público por forma a permitir que a indústria aeroespacial europeia beneficie de novos mercados.

4.11. O CES acolhe favoravelmente o facto de a Comissão ter solicitado um parecer sobre o novo documento relativo à indústria relacionada com a defesa <sup>(1)</sup> e pede para ser consultado sobre os trabalhos de acompanhamento das iniciativas que têm por objectivo apoiar a indústria aeroespacial.

<sup>(1)</sup> Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões sobre a «Execução de uma estratégia da União no domínio da indústria relacionada com a defesa» (doc. COM(97) 583 final).

Bruxelas, 28 de Janeiro de 1998.

*O Presidente*  
*do Comité Económico e Social*  
Tom JENKINS