

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la estrategia de movilidad de la UE y las cadenas de valor industrial de la UE: enfoque de ecosistemas de automoción**(Dictamen de iniciativa)**

(2022/C 105/05)

Ponente: **Arnaud SCHWARTZ**Coponente: **Monika SITÁROVÁ**

Decisión del Pleno	25.3.2021
Fundamento jurídico	Artículo 32, apartado 2, del Reglamento interno Dictamen de iniciativa
Sección competente	Comisión Consultiva de las Transformaciones Industriales (CCMI)
Aprobado en la sección	29.9.2021
Aprobado en el pleno	20.10.2021
Pleno n.º	564
Resultado de la votación (a favor/en contra/abstenciones)	235/1/5

1. Conclusiones y recomendaciones

1.1. El CESE considera que el ecosistema de automoción europeo puede ser pionero en el desarrollo y el despliegue de soluciones de movilidad sostenible. Por lo tanto, tiene que desarrollar de manera activa estrategias destinadas a configurar la disrupción y las megatendencias actuales en el paisaje automovilístico europeo.

1.2. Con el fin de reducir las emisiones del transporte en un 90 % de aquí a 2050, el CESE desea que la UE se esfuerce por lograr que todos los modos de transporte sean sostenibles, al tiempo que se ponen a disposición de los ciudadanos de la UE alternativas sostenibles de forma generalizada y accesible. Este objetivo puede alcanzarse con una combinación inteligente de sistemas de propulsión que logre un equilibrio entre la protección del medio ambiente, el uso eficiente de las energías renovables, la viabilidad económica y la aceptación de los consumidores, respetando al mismo tiempo el principio de neutralidad tecnológica.

1.3. El CESE subraya firmemente que la movilidad individual debe seguir siendo accesible y asequible para todos, especialmente las personas que se desplazan a diario sin acceso a un transporte público de calidad u otras soluciones de movilidad. Debe evitarse a toda costa una polarización social entre quienes pueden permitirse comprar un coche ecológico y los que no pueden. A este respecto, el CESE advierte de que la creación de un régimen de comercio de derechos de emisión adyacente para el sector del transporte podría socavar el apoyo público a la desfosilización del transporte por carretera si los grupos de renta más baja y los que dependen del transporte por carretera para su subsistencia no reciben una compensación adecuada.

1.4. El CESE señala que la industria automovilística europea siempre ha sido un líder mundial y un motor de crecimiento y empleo. En la transición hacia el paradigma de un sistema de transporte por carretera digitalizado y descarbonizado, debe mantener esta posición y desarrollar vías de transformación que le permitan abordar las tendencias disruptivas a las que se enfrenta la industria en la actualidad. Debe hacerlo aprovechando sus puntos fuertes en la tecnología, su mano de obra cualificada, la ingeniería de categoría mundial, los consumidores exigentes, las cadenas de suministro sofisticadas, una sólida cultura de las pymes y unas relaciones laborales constructivas.

1.5. El éxito de la puesta en marcha del «proyecto importante de interés común europeo» (PIICE) sobre las baterías ha demostrado que la puesta en común de recursos públicos y privados contribuye claramente a reforzar la cadena de suministro del sector de la automoción. Por consiguiente, el CESE está convencido de que hay que considerar más PIICE en este sector, por ejemplo, en lo que se refiere al hidrógeno (en preparación), los vehículos automatizados y conectados, la

economía circular, las materias primas, etc. Es necesaria una acción audaz para afrontar los cuellos de botella en el suministro de semiconductores; asimismo, establecer un segundo PIICE para semiconductores ayudaría a abordar esta cuestión.

1.6. El CESE desea que la UE apoye unas condiciones de competencia equitativas a escala mundial. Europa debe aspirar a mantener su sólida posición exportadora en la industria automovilística. Por lo tanto, deben tomarse medidas para:

- esforzarse por lograr la reciprocidad en las relaciones comerciales (acceso al mercado, contratación pública, inversiones, respeto de los derechos de propiedad intelectual y subvenciones);
- celebrar acuerdos bilaterales de libre comercio (incluido un capítulo sobre el sector de la automoción y el transporte por carretera);
- luchar contra las prácticas comerciales desleales (subvenciones, acuerdos bilaterales de libre comercio, diferencias de precio del carbono, *dumping* social y medioambiental);
- promover la cooperación internacional en materia de vehículos limpios y tecnologías de combustibles hipocarbónicos.

1.7. La transformación de la industria automovilística tendrá un impacto radical en la cantidad y calidad de los puestos de trabajo necesarios. Por lo tanto, se requieren políticas activas del mercado laboral para mantener la empleabilidad de la mano de obra mediante iniciativas de mejora de las capacidades y reciclaje profesional (como la Alianza de capacidades del sector automovilístico), con el fin de dotar a los trabajadores con las capacidades del futuro. Para los trabajadores que tienen que abandonar el sector, debe garantizarse una transición fluida a otro puesto de trabajo (además de los regímenes de jubilación anticipada).

1.8. El CESE pide que se haga un inventario claro del impacto de la transición digital y ecológica del sector a fin de determinar las regiones y partes de la cadena de suministro que están más en peligro. Asimismo, debe supervisarse la evolución de la huella medioambiental del sector debido a la descarbonización y la digitalización, teniendo en cuenta todas las fases de los respectivos ciclos de vida. Dados los enormes retos a los que se enfrenta la cadena de suministro del sector de la automoción, el CESE considera imperativo establecer un mecanismo de transición justa para el sector con el fin de tomar las medidas de acompañamiento necesarias para evitar perturbaciones sociales y garantizar una transición socialmente responsable.

2. Observaciones generales

Situación actual

2.1. La industria automovilística siempre ha sido una **pedra angular de la industria de la Unión Europea** y tiene vínculos importantes con las industrias proveedoras, como la siderúrgica, la química y la textil, y con las industrias transformadoras, como las TIC, las reparaciones, los combustibles, los lubricantes y los servicios de movilidad. El sector representa más del 8 % del PIB de la UE, así como el 28 % de su gasto total en I+D, y sus exportaciones generan un gran excedente comercial. Sin embargo, el futuro de la industria automovilística europea dependerá de cómo pueda realizar los ajustes fundamentales necesarios para abordar los retos sin precedentes que afronta en la actualidad.

2.2. La industria automovilística europea se encuentra **en la encrucijada de un nuevo paradigma radical** resultante de la compleja transición hacia una economía digital y ecológica. El 28 de noviembre de 2018, la Comisión adoptó una visión a largo plazo para una economía climáticamente neutra de aquí a 2050. Se consideró que el sector del transporte desempeña un papel importante en esta transición. El Pacto Verde Europeo de diciembre de 2019 establece un marco estratégico para lograr la neutralidad climática. En él se pide reducir en un 90 % las emisiones del transporte de aquí a 2050. En este contexto, la UE ha decidido revisar su objetivo de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero para 2030 en al menos un 55 %. Para alcanzar este objetivo, la Comisión presentó el 14 de julio de 2021 su paquete de medidas «Objetivo 55», en el que se revisan el Reglamento de reparto del esfuerzo, la Directiva sobre la infraestructura para los combustibles alternativos y el Reglamento por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂.

2.3. El paso de los combustibles fósiles a una energía con bajas emisiones de carbono, así como el paso de la creación de valor añadido en la producción a gran escala de automóviles a la prestación de servicios de movilidad, crearán **profundas turbulencias para la industria**, las numerosas pymes de sus complejas cadenas de suministro y los 13,8 millones de trabajadores del sector. Por lo tanto, el reto consistirá en gestionar esta transición hacia un nivel de cero emisiones netas de una manera socialmente aceptable.

Megatendencias disruptivas

2.4. **Globalización.** A medida que se ralentizan en mercados maduros, las ventas de automóviles crecen en los mercados emergentes. Por consiguiente, el centro económico de gravedad se está desplazando de la UE y los Estados Unidos a Asia. China produce actualmente veintiséis millones de coches al año, frente a los veintidós millones de la UE. China también ha sido uno de los primeros en empezar a fabricar vehículos eléctricos y cuenta con una industria de baterías madura. Asimismo, Japón y Corea ocupan una posición de liderazgo en el sector de las baterías y son especialmente potentes en el sector de los semiconductores. Europa también tiene dificultades para acceder a un suministro ético de materias primas como el litio y el cobalto ⁽¹⁾. Además, el sector del automóvil debe tener en cuenta las crecientes tensiones geopolíticas.

2.5. **El reto del desarrollo sostenible.** Según la visión expuesta en la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de la UE, «de aquí a 2030, al menos treinta millones de vehículos de emisión cero circularán por las carreteras europeas». El 14 de julio, la Comisión Europea propuso que a partir de 2035 solo se permitirá la comercialización de vehículos de cero emisiones. Esto requerirá un fuerte aumento de la proporción de vehículos de emisión cero en el parque automovilístico (del 0,2 % actual al 11-14 % en 2030) ⁽²⁾. La consecución de los objetivos del Pacto Verde generará las ventajas reservadas a los pioneros y respaldará el liderazgo de Europa en tecnologías hipocarbónicas y su competitividad mundial. Esto también implica inversiones masivas en el desarrollo de sistemas de propulsión alternativos (con baterías eléctricas, híbridos, de hidrógeno) y combustibles desfosilizados para los sistemas de propulsión convencionales que seguirán existiendo en la flota durante mucho tiempo. El ritmo de adopción de estos sistemas de propulsión y combustibles depende del marco reglamentario propicio y de los períodos de amortización de estas inversiones. La Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de la UE reconoce la necesidad de «hacer que todos los modos de transporte sean más sostenibles». Este enfoque requiere la adopción de vehículos de bajas o nulas emisiones y de combustibles renovables e hipocarbónicos para el transporte por carretera, por vías navegables y por vía aérea.

2.6. **Evolución de la mentalidad de los consumidores.** El comportamiento en materia de movilidad está cambiando. Hay una nueva generación de consumidores menos interesada en poseer un coche, ya que muchos de ellos viven en zonas urbanas con sistemas de transporte colectivo bien consolidados. En lugar de poseer un coche, buscan otras soluciones de movilidad (coches compartidos, servicios de vehículos con conductor, micromovilidad). Otras tendencias que ya eran visibles se han visto reforzadas por la pandemia, como las compras en línea, el trabajo a distancia, la videoconferencia y los servicios de entrega. Ello se traducirá en una reducción de la movilidad mediante vehículos personales, al tiempo que aumentará el uso de furgonetas comerciales.

2.7. **Aumento de la conectividad.** El objetivo de las tecnologías digitales es permitir que los automóviles estén conectados de forma casi permanente, lo que podría crear un potencial considerable para nuevos modelos empresariales basados en los datos. Los coches inteligentes estarían equipados con dispositivos activos de seguridad, entretenimiento, servicios de información sobre el tráfico, comunicación entre los vehículos y la infraestructura, etc.

2.8. **Automatización progresiva de los vehículos.** El trayecto hacia los vehículos autónomos dará lugar a niveles cada vez mayores de funcionalidades autónomas a bordo de los vehículos. La conducción automatizada requerirá enormes inversiones en programas informáticos, redes de comunicación y equipos (radares, sensores y transpondedores). También plantea muchos retos sobre fiabilidad, marco jurídico, precio, equipamiento vial y responsabilidades.

2.9. **Digitalización de la producción.** La industria automovilística inventó la línea de montaje (Ford), los principios de producción ajustada (Toyota) y las plataformas de producción globalizada (VW). En la actualidad está adoptando los principios de la industria 4.0 con la robotización avanzada, las cadenas de suministro integradas digitalmente, los sistemas de fabricación avanzados y la fabricación aditiva.

Consecuencias de la transformación ecológica y digital

2.10. Una industria automovilística más pequeña, digitalizada y descarbonizada planteará **enormes retos en materia de empleo**. Los vehículos eléctricos con batería tienen menos componentes y son más fáciles de producir, mientras que al menos el 36 % de su valor añadido reside en las baterías. Según una extrapolación de un estudio reciente del Instituto alemán IFO, 620 000 puestos de trabajo de la cadena de valor de la UE de los sistemas de propulsión convencionales estarán en peligro. Pueden hallarse soluciones en parte mediante la jubilación (anticipada) ⁽³⁾, por ejemplo, o más ampliamente en la revolución del futuro del trabajo ⁽⁴⁾. Por lo demás, la transición también generará nuevos puestos de trabajo en industrias adyacentes como la electrónica de potencia, las redes inteligentes, las infraestructuras viarias y de recarga, las baterías, los nuevos materiales y los sistemas de propulsión con combustibles alternativos.

⁽¹⁾ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/ip_20_2312

⁽²⁾ Documento de trabajo de los servicios de la Comisión, Estrategia de movilidad sostenible e inteligente, SWD(2020) 331, p. 248.

⁽³⁾ Dr. Oliver Falck, Dr. Nina Czernich, Auswirkungen der vermehrten Produktion elektrisch betriebener Pkw auf die Beschäftigung in Deutschland, Mai 2021, ifo Institut: https://www.ifo.de/DocDL/ifoStudie-2021_Elektromobilitaet-Beschaeftigung.pdf

⁽⁴⁾ <https://eeb.org/library/escaping-the-growth-and-jobs-treadmill/>

2.11. **Una tendencia hacia la consolidación y alianzas estratégicas** (por ejemplo, Stellantis, alianzas entre BMW y Mercedes y entre VW y Ford) con el fin de poner en común la I+D sobre nuevos sistemas de propulsión y agrupar la compra de componentes. Estas fusiones y alianzas siempre darán lugar a nuevas estrategias empresariales, a la revisión de la huella medioambiental del sector, a la externalización hacia regiones con menores costes laborales, a planes de reducción del empleo y a una mayor presión sobre los proveedores. Además, la escisión de actividades maduras permite a las empresas concentrar sus recursos en los nuevos sistemas de propulsión.

2.12. **Difuminación de los límites entre la industria automovilística y el sector de las tecnologías de la información.** Las tecnologías de la información se introducirán en todas las fases de la cadena de suministro. Los datos se convertirán en una nueva materia prima y una fuente de ingresos. Se está llevando a cabo una reorganización de la industria a escala mundial, con la incorporación de nuevos operadores: proveedores de movilidad (Uber), gigantes informáticos (Google, Apple, Baidu), fabricantes de chips (Intel, NXP, STM), fabricantes de baterías (Panasonic, CATL, LG), fabricantes de equipo original («OEM», por sus siglas en inglés) emergentes (Tesla).

2.13. **El valor añadido podría desplazarse del núcleo de la industria automovilística (OEM)** a otras partes de la cadena de suministro, ya que la proporción de las tecnologías de la información como porcentaje del valor añadido no dejará de aumentar en detrimento de los componentes mecánicos.

2.14. Es probable que se **genere cada vez más valor añadido en los servicios de movilidad**, como los servicios de vehículos con conductor, los recorridos compartidos, los coches compartidos y la gran cantidad de servicios digitales, como las aplicaciones de navegación, servicios de ocio e información, publicidad y sistemas avanzados de asistencia al conductor. Esto creará nuevos modelos de negocio: mientras que los OEM consideran que la industria automovilística es un mercado de cien millones de vehículos, las plataformas digitales ven un mercado en el que pueden venderse diez billones de kilómetros cada año.

2.15. **La estructura de empleo del sector se remodelará por completo.** Se necesitarán nuevas capacidades y experiencia (electrónica, electroquímica, nuevos materiales, tecnologías de la información), mientras que, en paralelo, se reducirá la demanda de capacidades mecánicas tradicionales. Dotar a la mano de obra de estas capacidades será un reto importante para la industria automovilística.

2.16. Todas las megatendencias mencionadas se reforzarán mutuamente. Si bien existe un consenso generalizado sobre el inicio de una disrupción decisiva, hacer que la transición social hacia un transporte descarbonizado sea más gradual, mediante la organización de una transición justa, debe convertirse en una prioridad para todas las partes interesadas. Con el fin de que sea aceptada, la movilidad sostenible debe ser asequible para todos.

3. Dominar la transformación

Medio ambiente: cambiar de marcha en favor de la sostenibilidad

3.1. **Para reducir las emisiones del transporte en un 90 % de aquí a 2050, la UE debe esforzarse por conseguir que todos los modos de transporte sean sostenibles, al tiempo que se ponen a disposición de los ciudadanos de la UE de forma generalizada alternativas sostenibles y accesibles. Este objetivo puede alcanzarse mediante una combinación inteligente de sistemas de propulsión que logre un equilibrio entre la protección del medio ambiente, el uso eficiente de las energías renovables, la viabilidad económica y la aceptación de los consumidores, respetando al mismo tiempo el principio de neutralidad tecnológica.** Ello requiere una combinación de diferentes estrategias:

- reducción de las emisiones de CO₂ «de depósito a rueda» (48V, híbridos, electricidad, hidrógeno, motores de combustión interna más eficientes, etc.);
- reducción de las emisiones de CO₂ «del pozo a rueda». Debe apoyarse el desarrollo de electrocombustibles y biocarburantes que estén en consonancia con los ODS de las Naciones Unidas y los criterios de sostenibilidad establecidos en la Directiva relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables⁽⁵⁾, para evitar las repercusiones en el uso del suelo, la biodiversidad y los bosques;
- una estrategia coordinada para contar con ciudades limpias (por ejemplo, mediante la descarbonización del transporte hasta el último tramo, soluciones innovadoras de micromovilidad, viajes intermodales);

⁽⁵⁾ Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

- reducción de las emisiones a lo largo del ciclo de vida (fabricación y reciclado);
- reducción de la intensidad de las emisiones del sector del transporte (soluciones de transporte inteligente, movilidad compartida). Para cada necesidad de transporte, debe disponerse de una solución de movilidad sostenible (transporte de mercancías a larga distancia mediante biocombustibles y combustibles sintéticos/hidrógeno, sistemas de propulsión eléctricos de baterías para la entrega en «el último kilómetro» de las zonas urbanas), respetando el principio de neutralidad tecnológica;
- fomento de la readaptación mediante la sustitución de los motores de combustión interna por motores eléctricos o completados (híbridos) con motores integrados en las ruedas;
- reducción del peso de los vehículos de nueva comercialización ⁽⁶⁾.

3.2. La Comisión quiere establecer un régimen de comercio de derechos de emisión adyacente para el transporte por carretera y los edificios. Fijar un precio para las emisiones del transporte por carretera equivaldrá a gravar el combustible (con la diferencia de que se hará por mayoría cualificada). Los ingresos se utilizarán para compensar a aquellos que dependen de un vehículo de motor de combustión interna, ya sea por trabajo o debido a la falta de opciones de transporte alternativas. Dado que el diseño de este mecanismo de compensación será extremadamente complejo y que el aumento de los precios de los combustibles perjudicará de manera desproporcionada a los grupos de ingresos más bajos, el CESE no está convencido de que sea el camino que hay que seguir, ya que socavaría el apoyo público a la acción por el clima. Por el contrario, los esfuerzos por reducir el coste del ciclo de vida de los sistemas de propulsión alternativos y el coste de los combustibles de bajas o nulas emisiones de carbono parecen ser una mejor manera de lograr un transporte hipocarbónico al alcance de todos los bolsillos.

3.3. **Debe darse prioridad a los denominados «desiertos de carga».** En la actualidad hay 213 000 estaciones de recarga disponibles y el 70 % de todas las estaciones de recarga de la UE se concentran en tres países (Países Bajos, Alemania y Francia). Con el objetivo de un millón de cargadores públicos de aquí a 2025 y de tres millones en 2030, **la brecha que debe colmarse en cuanto a desarrollo de infraestructuras es enorme** (la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de la UE estima que las inversiones adicionales necesarias en infraestructuras de recarga y repostaje de combustibles hipocarbónicos ascienden a 130 000 millones EUR al año durante la próxima década). Por consiguiente, el CESE apoya la introducción de objetivos obligatorios. Como parte del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, el proyecto emblemático «Recarga y repostaje» solo anima a los Estados miembros a acelerar el despliegue de estaciones de recarga y repostaje dentro de sus planes de recuperación. También hay que prestar especial atención a las viviendas, a la preparación de redes para una mayor integración de los vehículos eléctricos, a la interoperabilidad de las infraestructuras de recarga, al desarrollo de servicios de recarga inteligentes (por ejemplo, mediante el equilibrio de la carga) y al suministro de combustibles renovables e hipocarbónicos. Ahora que los vehículos pesados totalmente eléctricos se están haciendo realidad, también merecen un enfoque específico.

3.4. Mientras no se alcance la paridad de precios entre los vehículos convencionales y los eléctricos (prevista para 2025-2027), **serán necesarios incentivos financieros** para apoyar la comercialización de vehículos con bajas emisiones de carbono. Pueden ser financieros (subvenciones, desgravaciones fiscales y sistemas de desguace) o no financieros (carriles prioritarios, exenciones de peajes, plazas de aparcamiento reservadas), incluido un marco regulador coherente para fomentar las inversiones en combustibles hipocarbónicos. Debe prestarse especial atención a la ecologización del parque automovilístico, ya que podría ser un instrumento importante para acelerar la transición, y también porque esto contribuirá a crear un mercado de segunda mano para vehículos con cero y con bajas emisiones de carbono.

3.5. **Apoyo al desarrollo de la economía circular en el ecosistema de automoción:** reciclado, reutilización y remanufactura de automóviles y piezas. Los principios de la economía circular también deben aplicarse para aumentar la cantidad de materias primas secundarias a disposición de la industria y reducir la dependencia de las importaciones. Sin embargo, estudios recientes indican que los materiales reciclados solo alcanzarán un volumen adecuado para su explotación comercial en una década, cuando se complete la vida útil de los vehículos eléctricos. Por lo tanto, hay que ser realistas y comprender que la extracción primaria es esencial al menos en la presente década. En consecuencia, la diversificación de las cadenas de suministro, así como una estrategia de minería ecológica y ética, deben garantizar la seguridad del suministro. Además, la próxima revisión de la Directiva 2000/53/CE ⁽⁷⁾ relativa a los vehículos al final de su vida útil debe tener en cuenta la electrificación de los vehículos y la necesidad de desarrollar mercados de materiales secundarios.

⁽⁶⁾ Los vehículos de menos de 1 000 kg y de más de 1 500 kg fueron, respectivamente, el 36 % y el 7 % de los vehículos vendidos en Francia en 1998, y el 15 % y el 16 % en 2019 (Eurostat).

⁽⁷⁾ Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000, relativa a los vehículos al final de su vida útil (DO L 269 de 21.10.2000, p. 34).

Economía: mantenimiento y desarrollo de toda la cadena de suministro del sector de la automoción dentro de la UE

3.6. Promover la colaboración industrial. Los enormes presupuestos de I+D (60 000 millones EUR al año) que se invierten en la actualidad para desarrollar una movilidad descarbonizada, conectada, automatizada y compartida requieren colaboración industrial y asociaciones público-privadas. A este respecto, merece pleno apoyo el despliegue de asociaciones para la innovación en el marco del clúster 5 (clima, energía, movilidad) de Horizonte Europa (hidrógeno limpio, baterías, movilidad conectada y automatizada, transporte por carretera sin emisiones y fomento de la transición urbana). Además, las alianzas industriales bajo los auspicios de la Comisión Europea (como en el caso de las baterías, el hidrógeno, las materias primas y la alianza anunciada para la cadena de valor de los combustibles renovables e hipocarbónicos) proporcionan una plataforma amplia y abierta para establecer hojas de ruta estratégicas y coordinar la I+D, las inversiones y la comercialización de nuevas innovaciones. Por último, la puesta en común de recursos públicos y privados en el marco de los PIICE reforzará de forma clara la cadena de suministro del sector europeo de la automoción, reducirá las dependencias estratégicas y fomentará la doble transición ecológica y digital. Deben considerarse nuevos PIICE: automóviles conectados y automatizados, economía circular, integración de los sistemas energéticos, suministro de materias primas, economía de los datos y semiconductores.

3.7. **Retos que plantea el desarrollo de una cadena de valor sostenible y circular de las baterías⁽⁸⁾ dentro de la UE.** Implantar la fabricación local de baterías y pilas de combustible debe ser un objetivo fundamental de la UE. Las alianzas dentro de la UE respecto de las baterías y el hidrógeno merecen apoyo, por lo que deben disponer de recursos suficientes. Estas alianzas industriales deben generar inversiones masivas en instalaciones de producción y crear miles de puestos de trabajo en Europa. Habrá que evitar la aparición de fracturas entre las regiones de Europa como las que se observan en la actualidad.

3.8. La megatendencia de los vehículos conectados y automatizados podría dar lugar a un desplazamiento en el valor añadido desde la venta y el mantenimiento de vehículos hacia nuevos modelos de negocio disruptivos a partir de servicios basados en datos y en la movilidad como servicio. El ecosistema de la automoción debe estar preparado para entrar y garantizar su presencia en estos nuevos modelos de negocio. Esto requerirá normas tecnológicas y reglamentarias para ofrecer nuevos servicios de movilidad innovadores, como el pago por uso, la publicidad basada en la ubicación y la actualización o el mantenimiento a distancia de los vehículos. La creación de un espacio europeo de datos sobre movilidad también será clave para garantizar el liderazgo europeo en los servicios de movilidad digital. Asimismo, será necesario desplegar la infraestructura de comunicaciones digitales requerida y diseñar hojas de ruta para aumentar los niveles de automatización (incluidos un marco para los ensayos a gran escala, el acceso a los datos y un nuevo enfoque para la homologación de tipo de los vehículos). Además, debe evaluarse el impacto a largo plazo de unos vehículos cada vez más automatizados, en particular respecto del empleo y las cuestiones éticas, ya que será un aspecto importante para garantizar la aceptación social. Por último, dado que el transporte de mercancías puede intensificarse en el futuro (comercio electrónico), hay que desarrollar soluciones inteligentes de movilidad basadas en la organización multimodal del transporte, la rentabilidad (combinaciones de vehículos de gran capacidad) y modos de transporte sostenibles, utilizando soluciones de automatización y conectividad en la cadena logística.

3.9. **Las tecnologías inteligentes y las soluciones digitales basadas en el paradigma de la industria 4.0** deben apoyar la integración de los sistemas de producción y contribuir a su flexibilización. Unos sistemas de producción mejorados (que no se limiten a la integración de los procesos de producción a escala de la empresa) a lo largo de todo el circuito de suministro harán que las cadenas de suministro del sector de la automoción sean más resilientes y sustentarán la competitividad. La digitalización debe apoyarse mediante la creación de un espacio de datos industriales para el sector. Sin embargo, estas tecnologías también conllevan una mayor automatización con un impacto negativo en el empleo, situación que debe abordarse.

3.10. **Apoyar unas condiciones de competencia equitativas a escala mundial.** Europa debe aspirar a mantener su sólida posición exportadora en la industria automovilística. Por lo tanto, deben tomarse medidas para:

- esforzarse por lograr la reciprocidad en las relaciones comerciales (acceso al mercado, contratación pública, inversiones, respeto de los derechos de propiedad intelectual y subvenciones);
- celebrar acuerdos bilaterales de libre comercio (incluido un capítulo sobre el sector de la automoción y el transporte por carretera);
- luchar contra las prácticas comerciales desleales (subvenciones, acuerdos bilaterales de libre comercio, diferencias de precio del carbono, *dumping* social y medioambiental);
- promover la cooperación internacional en materia de vehículos limpios y tecnologías de combustibles hipocarbónicos.

⁽⁸⁾ A este respecto, el papel del Reglamento europeo sobre las baterías se describe con detalle en el Dictamen (DO C 220 de 9.6.2021, p. 128).

3.11. Debe reforzarse el apoyo a la armonización técnica mundial en el marco de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE). Los **cueillos de botella en el suministro de semiconductores para el sector de la automoción** deben resolverse mediante medidas audaces. La demanda de semiconductores seguirá aumentando a medida que los automóviles se conviertan en dispositivos electrónicos. A este respecto, el CESE apoya plenamente la propuesta de la última Comunicación sobre política industrial de desarrollar un conjunto de herramientas para reducir y prevenir las dependencias estratégicas de Europa. Asimismo, merece pleno apoyo el objetivo fijado en la Brújula Digital europea de duplicar la cuota de Europa en el mercado mundial de semiconductores para pasar del 10 % al 20 %. La creación de un segundo PIICE para semiconductores contribuirá sin duda a alcanzar este objetivo. Los Estados miembros de la UE también deben cumplir su promesa de gastar en la transición digital el 20 % de los fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia creado tras la COVID. Otras medidas podrían consistir en atraer inversiones extranjeras directas y establecer una cooperación estratégica entre las empresas del sector de la automoción y los fabricantes de semiconductores. Por último, el Observatorio de Tecnologías Críticas debe seguir de cerca las muchas otras dependencias estratégicas en la industria automovilística: materias primas, hidrógeno, baterías, energías renovables, tecnologías en la nube, etc.

3.12. **Debe abordarse el impacto del nuevo panorama automovilístico en el mercado de servicios posventa.** El mercado de servicios posventa de este sector, que emplea a cuatro millones de personas, afronta un profundo cambio estructural derivado de la reducción de las ventas, la electrificación, el descenso de la demanda de combustibles, las ventas en línea y un menor mantenimiento. El sector tendrá que reinventarse como proveedor de servicios de movilidad: la actualización de los automóviles, el mantenimiento preventivo, los servicios de vehículos con conductor, el uso compartido de vehículos y el desarrollo de modelos de negocio en el ámbito de la micromovilidad. Es preciso conciliar los intereses divergentes respecto del acceso a los datos integrados en los vehículos y crear una plataforma interoperable y normalizada para que el mercado de servicios posventa pueda ofrecer servicios basados en los datos (como diagnósticos a distancia, actualización de los programas y mantenimiento preventivo).

Sociedad: gestionar el cambio y garantizar una transición socialmente justa

3.13. La transformación de la industria automovilística tendrá un impacto radical en la cantidad de puestos de trabajo necesarios para fabricar automóviles y sus componentes, así como en los perfiles laborales necesarios para el nuevo paradigma. Por lo tanto, las políticas del mercado laboral deben centrarse en mantener o aumentar la empleabilidad de la mano de obra mediante el aprendizaje permanente y en crear itinerarios flexibles entre el mundo de la educación y el mundo laboral (por ejemplo, sistemas de formación dual, mercados de aprendizaje eficientes y certificación del aprendizaje no formal). Debe promoverse la movilidad interna de los trabajadores en las empresas mediante la mejora de las capacidades y el reciclaje profesional con el fin de dotarlos de las capacidades necesarias para el futuro (disminución del trabajo manual y fuerte aumento de las competencias digitales, con especial atención en la ingeniería electrónica e informática). Las iniciativas sectoriales europeas como Drives y Albatts y la nueva Alianza de capacidades del sector automovilístico son instrumentos clave que permiten abordar el reto de las capacidades.

3.14. Para los trabajadores que tienen que abandonar el sector **debe organizarse una transición fluida a otro puesto de trabajo.** Hay que ofrecerles acceso a los nuevos empleos que se crearán en las industrias emergentes, como las tecnologías de la información, las redes 5G, la electrónica de potencia, las infraestructuras de recarga, la producción de energías renovables, las redes inteligentes, las carreteras inteligentes, los servicios de movilidad, las baterías, los combustibles alternativos, el almacenamiento de energía y la producción y distribución de electricidad. No será nada fácil, ya que es probable que estos puestos de trabajo se creen en otras partes, con un desfase temporal y con conjuntos de capacidades distintos de los que tienen los empleos que desaparecerán. Debe garantizarse la seguridad de los ingresos durante la transición. Los despidos masivos también pueden evitarse mediante sistemas de jubilación anticipada y reducción del tiempo de trabajo. Debe garantizarse un diálogo social adecuado para poder anticipar los cambios de manera oportuna y evitar perturbaciones y conflictos sociales.

3.15. Hay que hacer un **inventario claro del impacto de la transición digital y ecológica del sector** a fin de determinar las regiones y las partes de la cadena de suministro que están más en peligro. No deben aparecer nuevas fracturas sociales entre el este y el oeste, ni entre el sur y el norte de Europa. Asimismo, debe supervisarse la evolución de la huella medioambiental del sector debido a la descarbonización y la digitalización. Deben analizarse de forma detenida los posibles avances en el uso de la biomasa sostenible, ya que también ofrece oportunidades para la creación de nuevos puestos de trabajo, teniendo debidamente en cuenta, al mismo tiempo, la necesidad de permanecer dentro de los límites ecológicos.

3.16. Todas las partes interesadas (empresas, sindicatos, organizaciones de clústeres, autoridades, agencias del mercado de trabajo, organismos de desarrollo regional) de las regiones con industria automovilística deben colaborar intensamente en **planes globales de renovación regional.**

3.17. **Deben evitarse los activos varados en las cadenas de suministro del sector de la automoción** garantizando un apoyo oportuno y adecuado a las numerosas pymes que no disponen de los recursos (humanos y financieros) necesarios para remodelar sus actividades y pasar a modelos empresariales más prometedores.

3.18. **La movilidad individual debe seguir siendo accesible y asequible para todos**, especialmente las personas que se desplazan a diario sin acceso a un transporte público de calidad u otras soluciones de movilidad. Ello puede lograrse compensando el precio más elevado de los sistemas de propulsión alternativos y de los combustibles de bajas o nulas emisiones de carbono que pueden utilizarse en un automóvil convencional. Debe evitarse a toda costa una polarización social entre quienes pueden permitirse comprar un coche ecológico y los que no pueden.

3.19. **Conclusión.** La industria automovilística europea siempre ha sido líder mundial y motor de crecimiento y empleo. En la transición hacia el paradigma de un sistema de transporte por carretera digitalizado y descarbonizado, debe mantener esta posición y desarrollar vías de transformación que permitan abordar las tendencias disruptivas a las que se enfrenta la industria en la actualidad. Debe hacerlo aprovechando sus puntos fuertes en la tecnología, su mano de obra cualificada, la ingeniería de categoría mundial, los consumidores exigentes, las cadenas de suministro sofisticadas, una sólida cultura de las pymes y unas relaciones laborales constructivas. El ecosistema de automoción europeo debe ser pionero en el desarrollo y el despliegue de soluciones de movilidad sostenible. Por lo tanto, tiene que desarrollar de manera activa estrategias destinadas a configurar la disrupción y las megatendencias actuales en el paisaje automovilístico europeo. **Dados los enormes retos a los que se enfrenta la cadena de suministro del sector de la automoción, el CESE considera imperativo establecer un mecanismo de transición justa para el sector con el fin de tomar las medidas de acompañamiento necesarias para evitar perturbaciones sociales y garantizar una transición socialmente responsable.**

Bruselas, 20 de octubre de 2021.

La Presidenta
del Comité Económico y Social Europeo
Christa SCHWENG
