

**Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla comunicazione della Commissione Far  
fronte alla crisi dell'industria automobilistica europea**

**COM(2009) 104 def.**

(2009/C 277/20)

Relatore generale: **ZÖHRER**

La Commissione europea, in data 25 febbraio 2009, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 262 del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale europeo in merito alla:

*Comunicazione della Commissione - Far fronte alla crisi dell'industria automobilistica europea*

COM(2009) 104 def.

L'Ufficio di presidenza del Comitato economico e sociale europeo ha incaricato, in data 23 marzo 2009, la commissione consultiva per le trasformazioni industriali di preparare i lavori del Comitato in materia (relatore: ZÖHRER, correlatore: GLAHE).

Vista l'urgenza dei lavori, il Comitato economico e sociale europeo, nel corso della sessione plenaria del 13-14 maggio 2009 (seduta del 13 maggio), ha nominato relatore generale ZÖHRER e ha adottato il seguente parere con 141 voti favorevoli, 2 voti contrari e 5 astensioni.

## 1. Contesto e sintesi del documento della Commissione

1.1. L'industria automobilistica è stata colpita dalla crisi più rapidamente e più duramente degli altri settori industriali. Per tale motivo, la Commissione e gli Stati membri hanno intrapreso, negli ultimi mesi, una serie di iniziative per sostenere il settore in questa difficile situazione. Nella sua comunicazione del 25 febbraio 2009, la Commissione fa riferimento all'importanza di un'industria automobilistica dinamica e competitiva. Oltre al calo della domanda di autovetture e di veicoli commerciali e alle difficoltà di accesso al credito, la Commissione evoca anche i problemi strutturali a lungo termine antecedenti alla crisi.

1.1.1. Attraverso il gruppo di alto livello CARS 21, il forum sulle ristrutturazioni dell'ottobre 2007 e numerosi altri gruppi di lavoro, la Commissione si occupa già da diverso tempo delle sfide del settore automobilistico. Il Comitato ha già fornito un valido contributo a questo dibattito adottando, nel dicembre 2007, una relazione informativa sulla situazione e le prospettive dell'industria automobilistica europea (CCMI/046 - Relazione informativa sul tema *L'industria automobilistica in Europa: situazione attuale e prospettive* (CESE 1065/2007 fin riv.)). Il CESE sta attualmente elaborando un parere sui mercati dei componenti e sui mercati a valle del settore automobilistico (CCMI/059 - Parere sul tema  *Mercati dei componenti e mercati a valle del settore automobilistico*).

1.2. Nella seconda parte della sua comunicazione, la Commissione descrive le misure già adottate e quelle semplicemente previste a livello comunitario o dei singoli Stati membri nel quadro del piano di ripresa economica in generale e a favore del settore automobilistico in particolare.

## 2. Osservazioni e conclusioni

2.1. Il Comitato accoglie favorevolmente la comunicazione all'esame, in cui la Commissione si dichiara disposta, insieme agli Stati membri, a sostenere l'industria automobilistica in questa situazione drammatica. Sottolinea inoltre la necessità di un

quadro coerente e concordato volto da un lato ad impedire tendenze protezionistiche e dall'altro a formulare obiettivi comuni.

2.2. Nella crisi attuale è opportuno agire rapidamente. Alcune misure devono essere attuate quanto prima al fine di proteggere dal fallimento soprattutto le PMI subfornitrici e di consentire con urgenza la realizzazione dei necessari investimenti.

2.2.1. È importante innanzi tutto assicurare un accesso rapido a risorse finanziarie sufficienti e mirate attraverso le banche, la BEI, oppure mediante aiuti quali garanzie e sovvenzioni degli Stati membri.

2.2.2. Non è tuttavia da escludere il rischio fallimento. Il Comitato chiede pertanto alla Commissione e agli Stati membri di esaminare le disposizioni del diritto fallimentare valutando fino a che punto contribuiscono alla sopravvivenza delle imprese.

2.3. Ma la sfida più grande della crisi consiste nel garantire l'occupazione. Si tratta, in tale contesto, di scongiurare la disoccupazione e di salvaguardare le competenze nell'industria. Gli Stati membri dispongono di diverse misure per superare un calo temporaneo degli ordinativi (ad esempio il lavoro a tempo parziale). In alcuni paesi queste possibilità tuttavia non esistono, il che provoca una diminuzione massiccia dei posti di lavoro. Il Comitato chiede pertanto di intensificare lo scambio di buone pratiche e gli aiuti mirati al fine di mantenere l'occupazione. I periodi di rallentamento dell'attività devono essere utilizzati per attuare misure di perfezionamento professionale destinate ai lavoratori.

2.3.1. Il Comitato accoglie con favore gli sforzi condotti nel quadro del FSE per consentire il finanziamento di misure a favore dell'occupazione. Appoggia la proposta di adattare il Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione tenendo conto della crisi attuale. Dato che gli stanziamenti previsti (pari a 500 milioni di euro) potrebbero non essere sufficienti, propone di aumentarli a 1 miliardo di euro (cfr. il parere CCMI/063).

2.3.2. I gruppi maggiormente colpiti dalla crisi e dalla conseguente perdita di posti di lavoro sono quelli dei lavoratori a tempo determinato e dei lavoratori temporanei. Il Comitato chiede dunque di adottare misure specifiche a loro favore e di adeguare rapidamente il quadro giuridico, soprattutto per quanto concerne i lavoratori temporanei.

2.4. Risultano necessari incentivi per stimolare la domanda. In tale contesto, è opportuno assicurare che tutte le iniziative di carattere finanziario o fiscale (ad esempio i premi alla rottamazione) siano tali da sostenere e accelerare la conversione tecnologica del settore (efficienza energetica dei macchinari, riduzione delle emissioni). Il Comitato chiede inoltre agli Stati membri, alla Commissione, alla BCE e infine alle parti sociali di creare condizioni macroeconomiche generali volte a garantire il reddito e quindi a rafforzare la domanda interna.

2.5. Per quanto concerne i problemi strutturali di lungo periodo, il CESE rimanda alla relazione informativa elaborata dalla commissione consultiva per le trasformazioni industriali (CCMI) nel novembre 2007 sulla situazione e le prospettive dell'industria automobilistica in Europa, in cui ha descritto chiaramente le sfide davanti alle quali si trova il settore e ha sottolineato la possibilità di una sua profonda trasformazione, processo che sarà accelerato dalla crisi attuale.

2.5.1. In primo luogo, la crisi e le misure nazionali di sostegno determineranno soprattutto uno spostamento del mercato verso modelli più piccoli, più ecologici e meno costosi. Questo fenomeno avrà notevoli ripercussioni sulla creazione di valore aggiunto da parte dei produttori e dei fornitori ed è destinato ad influire a lungo sul settore.

2.5.2. Per far sì che il settore esca rafforzato dalla crisi, è necessario fin da adesso intensificare gli sforzi nel campo della ricerca e sviluppo, dell'innovazione e della qualificazione dei lavoratori. Questo compito rientra tra le responsabilità non solo delle imprese, ma anche degli Stati membri e della Comunità. Il Comitato pertanto approva le iniziative descritte dalla Commissione.

2.5.3. È necessario agire con prudenza nel ridurre i problemi strutturali alla questione di un eccesso di capacità. Negli ultimi anni l'Europa ha vissuto una notevole riduzione delle capacità (soprattutto in Spagna, Portogallo e Regno Unito). In tale contesto, esistono grosse differenze tra i singoli costruttori e diversi approcci in materia. L'eccesso di capacità è in parte inerente al sistema (ad es. cambio di modello, concorrenza interna). Attualmente però c'è il rischio che la crisi comporti un «taglio netto» della produzione che più tardi, quando la domanda ricomincerà a salire, potrebbe essere all'origine di una scarsa capacità e dunque

di un aumento delle importazioni. Il Comitato pertanto raccomanda di discutere questo aspetto nel quadro del gruppo ad alto livello CARS 21.

2.5.4. Sono soprattutto i produttori americani a subire una profonda crisi strutturale. Il Comitato approva gli sforzi intrapresi dalla Commissione per dare una risposta politica efficace alle difficoltà della General Motors Europa e dei suoi fornitori, coordinando le attività degli Stati membri interessati. L'UE deve insistere espressamente presso gli Stati Uniti e la General Motors affinché la parte europea di questa impresa (OPEL/Vauxhall/SAAB) abbia una chance di sopravvivere.

2.5.5. Per far fronte alle sfide in gioco, il CESE è del parere che non saranno solo le imprese ma anche gli Stati membri e l'Unione europea nel suo complesso a dover portare avanti ulteriori sforzi. Il Comitato approva dunque le proposte della Commissione volte a mettere in pratica i risultati della consultazione condotta nell'ambito dell'iniziativa CARS 21 e a definire l'approccio da seguire successivamente. Si dichiara a favore di un proseguimento del processo volto a sostenere, conformemente alla strategia di Lisbona, una politica industriale europea a lungo termine.

2.5.6. Il Comitato desidera inoltre fare riferimento all'importanza dei mercati a valle del settore automobilistico (un tema in merito al quale è in corso di elaborazione un parere che sarà adottato prossimamente). Chiede pertanto di istituire, sulla base delle esperienze condotte nell'ambito del CARS 21, un gruppo di alto livello che si occupi delle sfide specifiche cui dovranno far fronte gli operatori di questi mercati.

2.5.7. Il partenariato avviato dalla Commissione per anticipare i cambiamenti nell'industria automobilistica è un passo importante per far fronte anche alle conseguenze sociali delle ristrutturazioni. Il Comitato, alla luce di questa situazione drammatica, chiede alle parti sociali interessate e alla Commissione di istituire un vero e proprio dialogo sociale efficace.

2.6. Un accesso libero ai mercati mondiali e un'equa concorrenza sono i presupposti per continuare a garantire il successo dell'industria automobilistica europea. Il Comitato accoglie pertanto favorevolmente l'intenzione della Commissione di approfondire il dialogo con i partner commerciali. In particolare occorre seguire gli sviluppi negli Stati Uniti e in Asia per assicurare parità di condizioni, per scongiurare misure protezionistiche e discriminatorie e per proteggere in modo concreto la proprietà intellettuale. Il CESE sottolinea che nel contesto attuale della firma di un accordo di libero scambio con la Corea del Sud, è opportuno insistere sulla creazione di un quadro equilibrato per l'industria automobilistica europea. L'attuale stato dei negoziati non tiene conto dell'obiettivo di una rimozione delle barriere commerciali non tariffarie a favore dei produttori europei.

Bruxelles, 13 maggio 2009

*Il Presidente*  
*del Comitato economico e sociale europeo*  
Mario SEPI