C/2025/3166

20.6.2025

Resolución — El refuerzo de la dimensión territorial en la aplicación del Plan de Acción Industrial para el Sector Europeo del Automóvil

(C/2025/3166)

EL COMITÉ EUROPEO DE LAS REGIONES (CDR),

VISTA:

- la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones sobre el Plan de Acción Industrial para el Sector Europeo del Automóvil ([1]);

1. acoge con satisfacción los esfuerzos de la Comisión Europea para apoyar la transición del sector del automóvil hacia una movilidad limpia, la digitalización y una mayor competitividad mediante la publicación del Plan de Acción Industrial para el Sector Europeo del Automóvil (en lo sucesivo, el «Plan de Acción»);

2. a pesar de la atención prestada al Comité Europeo de las Regiones en el proceso de consultas, lamenta la falta de consideración hacia la dimensión territorial en el Plan de Acción y la ausencia de soluciones locales entre las medidas propuestas;

3. toma nota de que la revisión del Reglamento por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 de turismos y furgonetas se va a efectuar ya en 2025; reconoce que la modificación específica del Reglamento podría aportar flexibilidad a las industrias de la automoción manteniendo los objetivos generales de la UE en materia de clima de forma pragmática, combinados con una política industrial sólida; no obstante, considera que esta modificación será insuficiente para abordar la crisis del sector y crear seguridad normativa;

4. advierte contra las frecuentes modificaciones legislativas que comprometen la previsibilidad de la industria de la UE, impiden la transición industrial y amenazan con socavar la ventaja competitiva de la industria de la automoción europea en el mercado mundial. En particular, teme que estos cambios pongan en peligro nuestra apuesta por la electrificación del sector de la automoción y el objetivo de cero emisiones en los turismos y furgonetas nuevos antes de 2035. Para afrontar con eficacia los retos futuros, hay que defender con firmeza los objetivos acordados y reforzar la dimensión regional del plan;

5. insta a la Comisión a que adopte un enfoque más gradual con la plena neutralidad tecnológica como principio básico en la revisión del Reglamento por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2, tal como ha destacado la presidenta Von der Leyen, y a que adelante la revisión del Reglamento tan pronto como sea posible;

6. toma nota asimismo de las limitaciones tecnológicas y de mercado para la comercialización de vehículos pesados de emisión cero y de baja emisión, e insta a la Comisión a que considere, al igual que en el caso de los turismos y las furgonetas, una revisión anticipada del Reglamento sobre normas en materia de emisiones de CO_2 para vehículos pesados y la introducción de medidas de flexibilidad;

7. advierte de que los cambios normativos crearán inestabilidad, dificultarán la previsibilidad y el progreso industrial y, por tanto, situarán al sector europeo de la automoción en desventaja competitiva;

8. señala la ausencia de una política industrial coherente de la UE para el sector del automóvil, como se destaca en el informe Draghi ([2]); pide una estrategia europea de transición de carácter global para la industria de la automoción, que preserve este sector económico vital para la prosperidad y el crecimiento de la UE;

9. pide que se promuevan de forma sistemática los modos de propulsión de bajas emisiones, que guardan relación con diferentes enfoques tecnológicos. Además de la movilidad eléctrica, deben tenerse también en cuenta otras opciones de reducción de CO_2 igualmente válidas como, por ejemplo, los impulsores de hidrógeno, los combustibles sintéticos y los vehículos híbridos enchufables. Una regulación favorable a la innovación debe garantizar que todas las tecnologías puedan seguir desarrollándose en condiciones justas;

([1]) COM(2025) 95 final.
([2]) https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report_en#paragraph_47059.

10. subraya que la competencia internacional ejerce una presión cada vez mayor sobre la UE para que redoble sus esfuerzos por desarrollar soluciones sostenibles en el sector del automóvil; en el contexto de los actuales cambios geopolíticos y comerciales, sobre todo en lo que se refiere a las relaciones transatlánticas, destaca la necesidad de adoptar medidas adicionales y urgentes, en particular el uso de combustibles alternativos como los electrocombustibles y los biocombustibles, lo que permitirá llevar a buen puerto esta transición sin comprometer la competitividad del sector;

11. acoge con satisfacción que se reconozcan los múltiples retos a los que se enfrentan las regiones dependientes de la industria de la automoción, tal como se establece en la Comunicación relativa a la publicación de la revisión intermedia de la política de cohesión ([3]);

12. hace hincapié en que la electrificación de turismos y furgonetas sigue siendo la vía más eficaz hacia la neutralidad en carbono en el sector de la automoción y un factor determinante de la competitividad mundial;

destaca la necesidad de ampliar y mejorar las infraestructuras de recarga para garantizar una amplia cobertura, que sea accesible y fiable y satisfaga la creciente demanda; subraya la importancia de lograr que la recarga sea más asequible a largo plazo para apoyar esta transición;

13. señala que, como muestra un estudio reciente del CDR sobre la situación actual y los retos futuros de las regiones con industria de automoción ([4]), el éxito de la transición de la industria de la automoción será decisivo para garantizar el atractivo a largo plazo de las regiones;

14. subraya la importancia de implicar a los entes locales y regionales en la planificación y aplicación de infraestructuras de recarga y repostaje a escala de la UE como elemento clave para la competitividad del sector de la automoción europeo; alienta, por consiguiente, las asociaciones entre los sectores público y privado para acelerar el desarrollo de dichas infraestructuras mediante la simplificación de los trámites de concesión de permisos y la oferta de incentivos financieros, velando así por un acceso equitativo y asequible;

15. destaca que, para lograr una transición justa, es importante hacer partícipes a las regiones con industria de automoción y a las agrupaciones regionales del sector y tener en cuenta sus opiniones y las soluciones que proponen, y subraya que el CDR ha creado la Alianza de Regiones con Industria de Automoción para promover sus opiniones a escala de la UE;

16. hace hincapié en que el Reglamento por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 de turismos y furgonetas reconoce la Alianza como socio de la Comisión Europea para detectar las brechas de financiación a la hora de garantizar una transición justa en las regiones más afectadas por la transición ecológica y digital;

17. acoge con satisfacción el reciente estudio de la OCDE sobre el futuro de las cadenas de valor del automóvil ([5]), en el que se subraya el papel clave de las regiones para atraer inversiones extranjeras directas y los vínculos con las pymes, y señala que las regiones con industria de automoción y las agrupaciones regionales del sector están aportando respuestas que van desde la ayuda social y oportunidades de formación para los trabajadores hasta el apoyo a ecosistemas de innovación y la creación de políticas industriales y de movilidad con visión de futuro;

18. acoge favorablemente el plan de la Comisión Europea de crear una Alianza Europea de Vehículos Conectados y Autónomos que impulse el desarrollo y la producción de componentes de hardware y software compartidos para el sistema de conducción autónoma y conectada y garantice, de este modo, la competitividad y la resiliencia de Europa; pide a la Comisión Europea que, a la hora de desarrollar un marco reglamentario global para los vehículos autónomos, tenga en cuenta las experiencias y preocupaciones a nivel regional;

19. señala que el informe económico de la Comisión titulado *Mapping the impact of industrial decline on European regions* ([6]) reconoce el importante papel de la Alianza de Regiones con Industria de Automoción a la hora de determinar el impacto del declive industrial en todas las regiones con esta industria y su relevancia en la toma de decisiones políticas fundamentadas sobre dónde centrar la asignación de fondos de la UE;

([3]) *A modernised Cohesion policy: The mid-term review* [versión española pendiente de publicación], COM(2025) 163 final.
([4]) *State of play and future challenges of automotive regions*, estudio del CDR.
([5]) OECD: «The future of the automotive value chain — Implications for FDI-SME linkages», *SME and Entrepreneurship Papers*.
([6]) https://single-market-economy.ec.europa.eu/publications/mapping-impact-industrial-decline-european-regions_en.

20. subraya que el sector de la automoción desempeña un papel clave para la industria manufacturera en muchos Estados miembros y que se concentra en varias regiones, donde el ensamblaje de automóviles y toda la cadena de suministro desempeñan un papel clave para el crecimiento económico al generar empleo e inversiones en I+D; destaca que el impacto va más allá de las regiones donde se ensamblan los vehículos y a menudo afecta de forma incluso más importante a las regiones en las que se encuentran las instalaciones de subproducción de la industria de suministros de automoción;

21. pide un aumento de la financiación para una transición justa en el próximo presupuesto a largo plazo de la UE, en particular mediante una política de cohesión reforzada para abordar las disparidades regionales existentes y promover soluciones locales, con el fin de garantizar que la ayuda esté adaptada a las necesidades específicas de cada región, sobre todo las más afectadas por la transición a la neutralidad climática;

22. pide más apoyo a los ecosistemas regionales de innovación, especialmente a través de estrategias de especialización inteligente y acciones específicas para promover la cooperación interregional entre regiones con industria de automoción a lo largo de la cadena de valor;

23. pide que se fomente la adquisición de componentes obtenidos localmente para reducir las emisiones de CO_2 y la huella de carbono, y que se estimule la creación de instrumentos de ayuda económica a las empresas, con criterios de evaluación que promuevan la compra a proveedores dentro de la UE;

24. solicita no solo la simplificación reglamentaria sino el cambio en los requisitos de las ayudas al sector para fomentar e incrementar las inversiones de la industria automovilística europea;

25. considera esencial aplicar programas globales de mejora y reciclaje de cualificaciones para reforzar las competencias y los conocimientos de la mano de obra presente y futura de la industria de la automoción. Estas iniciativas deberían adaptarse para responder a las demandas cambiantes de la industria de la automoción, abordar la escasez de mano de obra y adaptarse a los retos que plantea el envejecimiento de la población activa, también en lo que respecta al sector del mantenimiento y la reparación de vehículos, que, debido a la transición tecnológica, corre el riesgo de sufrir una reducción estructural considerable de su tamaño;

26. subraya la importancia de la investigación y la innovación para la futura competitividad de la industria de la automoción; pide, por tanto, que la UE incremente la financiación que destina a la investigación básica y de vanguardia;

27. pide que se cree un diálogo territorial sobre la transición justa basado en asociaciones fuertes entre los interlocutores sociales y las autoridades públicas de todos los niveles de gobierno, con el objetivo de encontrar soluciones locales;

28. pide que se cree un «diálogo sobre la aplicación» con las regiones con industria de automoción, destinado a crear una plataforma estructurada para que esas regiones y las agrupaciones regionales del sector del automóvil mantengan intercambios con la Comisión sobre buenas prácticas y contribuyan a la aplicación de las medidas del Plan de Acción;

29. subraya que el CDR, con su Alianza de Regiones con Industria de Automoción, su Grupo Interregional del Sector del Automóvil y sus vínculos con el trabajo de la Alianza de Capacidades del Sector Automovilístico y con la Alianza Europea de Regiones de Semiconductores, está dispuesto a facilitar intercambios con la Comisión sobre la aplicación de este Plan de Acción con conocimiento local y regional para garantizar una transición equilibrada e inclusiva del sector del automóvil y para perseguir objetivos conjuntos y crear una apropiación en el marco del diálogo estratégico sobre el futuro de la industria automovilística.

Bruselas, 3 de abril de 2025.

La Presidenta
del Comité Europeo de las Regiones
Kata TÜTTŐ