

**EIS DEL ACUERDO DE ASOCIACIÓN EN CURSO DE NEGOCIACIÓN
ENTRE LA COMUNIDAD EUROPEA Y EL MERCOSUR**

ESTUDIO DEL SECTOR AUTOMOTOR

INFORME DE MITAD DE CICLO

Abril de 2007

RESUMEN

Este documento presenta los resultados interinos, en la mitad del ciclo, de un proyecto destinado a la Comisión Europea y encaminado a efectuar una evaluación de impacto sobre la sustentabilidad (EIS) del sector automotor, en tanto parte del Acuerdo de Asociación actualmente en curso de negociación entre la Unión Europea y los países del Mercosur. Esta EIS del sector automotor se lleva a cabo paralelamente a otras dos dedicadas respectivamente a la agricultura y al sector forestal. Los resultados interinos de estas EIS sectoriales se incorporan en una EIS global del Acuerdo de Asociación UE – Mercosur, conjuntamente con un análisis más amplio de otros componentes del acuerdo comercial propuesto.

La metodología utilizada es la descrita en el informe inicial. El informe actual contiene los resultados de la evaluación de impacto sobre la sustentabilidad e incorpora los comentarios relativos a un proyecto de informe anterior, ampliamente difundido a las partes interesadas y examinado en una reunión de consulta con la sociedad civil en Bruselas. Evalúa también de forma preliminar posibles medidas de acompañamiento. El informe final actualizará estos resultados y realizará una evaluación más detallada de medidas alternativas de acompañamiento destinadas a prevenir o mitigar efectos potenciales negativos y a potenciar los efectos beneficiosos.

Principales resultados

La EIS analiza los impactos de una hipótesis postulada de liberalización del comercio en el sector del automóvil en la UE y el Mercosur, comparada con una situación de base sin dicho acuerdo. El análisis se basa en un escenario de liberalización en que las barreras arancelarias y no arancelarias relacionadas con el sector automotor en el Mercosur y en la UE se suprimen gradualmente durante un período de transición de hasta diez años.

Impactos dentro de la UE

Se estima que los impactos económicos para la UE deberían ser beneficiosos por lo que hace a la producción y al empleo. Los flujos de inversión extranjera desde Europa hacia el sector automotor del Mercosur se verán fomentados por la liberalización del comercio y las inversiones, y por toda reducción concomitante en los costes de facilitación del comercio. La distribución de los beneficios derivados del desarrollo de la producción y del empleo favorecerá probablemente a los países de la UE10 con capacidad de producción automotriz. Las inversiones beneficiarán a los países de la UE15 que han realizado inversiones importantes en el sector automotor del Mercosur desde hace varios decenios.

Los beneficios económicos pueden acrecentarse con el tiempo, a medida que la liberalización del comercio estimula la competitividad y el potencial exportador del sector automotor del Mercosur e incrementa la rentabilidad de las inversiones europeas. Con el tiempo, las exportaciones de vehículos más caros y especializados desde Europa pueden aumentar, al mismo tiempo que las preferencias de los consumidores del Mercosur se orientan hacia modelos más elaborados.

No se considera que la liberalización del comercio del sector del automóvil acarree impactos sociales significativos en los países de la UE 15 y de la UE 10.

Los impactos ambientales potenciales en la UE estarían relacionados con posibles cambios en la producción derivados de la liberalización del comercio con el Mercosur, pero dado el cumplimiento de la normativa y controles ambientales en la UE, las presiones ambientales resultantes tienen pocas probabilidades de ser significativas.

Impactos dentro del Mercosur

Se estima que los impactos económicos de la liberalización del comercio del sector automotor serán positivos, puesto que la mayor apertura mejorará la competitividad internacional de la fabricación de automotores y piezas en Brasil y Argentina. Puede haber una presión temporaria sobre los productores nacionales, sobre todo en el sector de autopartes, mientras éstos reajustan el diseño de sus productos y la productividad afin de poder competir con piezas importadas a utilizar en plantas de ensamble nacionales. No obstante, con un flujo continuo de inversión extranjera directa, el porcentaje de exportaciones aumentará dentro de la producción total. El crecimiento de las exportaciones y del mercado interno deberían favorecer la expansión continua de la producción y del empleo, aun si ello depende en parte de la perduración de un entorno macroeconómico y de una clima de inversión previsible y estables.

El ritmo de avance de la liberalización puede afectar la escala de costes vinculados al ajuste a unas mayores presiones competitivas globales. Si dicho ritmo es más rápido que la capacidad de las empresas nacionales para adaptarse a él, pueden surgir efectos negativos sobre el empleo y la producción, con un reemplazo de la producción nacional por importaciones y la reducción o cierre de empresas no competitivas. Por otra parte, la exposición a la competencia debería suscitar incrementos de productividad y mejorar la eficiencia; las oportunidades de nuevas inversiones y perspectivas de mayor rentabilidad de éstas deberían atraer nuevas inversiones hacia el sector.

En cuanto a los potenciales impactos sociales de la liberalización del sector, no se considera que sean significativos. La desigualdad de género y de ingresos son mayores en el sector del automotor que en otras industrias, pero la liberalización del comercio no debería causar cambios significativos en las desigualdades existentes. La mano de obra empleada en el sector es relativamente calificada; por ende, es improbable que un aumento del empleo cree nuevas fuentes de trabajo para los pobres desempleados. Toda disminución de los ingresos fiscales debida a la reducción de los aranceles puede tener consecuencias presupuestarias y acarrear una reducción de los gastos sociales en materia de educación y salud. Ahora bien, el impacto incremental de la liberalización del sector sobre la totalidad de los ingresos fiscales y tributarios será insignificante. El rediseño y perfeccionamiento de los productos inducido por la liberalización del comercio puede tener efectos positivos al mejorar la calificación general de la mano de obra.

Los impactos medioambientales estarán relacionados con los cambios en el nivel de producción, cambios en la utilización de los vehículos, cambios comerciales y tecnológicos derivados de la liberalización del comercio. La calidad medioambiental puede verse afectada como consecuencia del aumento de la contaminación y de la utilización de vehículos, acrecentándose la contaminación atmosférica. A lo largo del tiempo, se reducirá probablemente la magnitud de este efecto de escala con la adopción de tecnologías menos contaminantes en los métodos de producción y en el diseño de los vehículos, y al aumentar el porcentaje de vehículos importados de Europa. El impacto sobre los recursos naturales, incluyendo el agua y la conversión de los usos de la tierra, podría estar vinculado al

incremento de la producción de soja y de azúcar para la producción de biocombustibles. La biodiversidad podría verse afectada por el cambio de modelos agrícolas derivado de una mayor demanda interna y externa de etanol. Como en el caso de los impactos sociales, se estima que los impactos ambientales incrementales imputables a la liberalización del comercio del sector automotor no serán significativos. No obstante, considerados dentro del contexto más amplio de la liberalización comercial a nivel de la economía, los impactos acumulados ambientales y sociales pueden cobrar mayor significación.

Próximas etapas

El informe final del estudio sobre el sector automotor evaluará posibles medidas políticas destinadas a mitigar los efectos negativos o potenciar los efectos positivos. Basadas en la evaluación de medidas de acompañamiento, se elaborarán recomendaciones acerca de medidas que pueden tomarse en el marco del acuerdo comercial en curso, por los decisores políticos de la UE y del Mercosur, y en el contexto de la asistencia europea al desarrollo de los países del Mercosur.

Los resultados de la EIS del sector automotor contribuirán a afinar la posición de la UE en las negociaciones en curso, así como a elaborar sus programas de asistencia al desarrollo y otras medidas paralelas en materia política. Con el fin de contribuir a este proceso y ayudar a la preparación del informe final, agradeceríamos comentarios y sugerencias acerca de las preguntas que figuran a continuación. La lista no es exhaustiva; acogeremos con gusto observaciones relativas a otros aspectos del estudio.

- ¿Existen indicios o elementos importantes que usted conoce y que no hayan sido tomados en cuenta, de tal manera que la evaluación de impactos puede resultar inexacta, errónea o inducir a error?
- ¿Existen fallas en el análisis que hayan conducido a conclusiones erróneas?
- ¿Tiene usted alguna sugerencia para el análisis de las medidas de prevención y mitigación de efectos negativos y potenciación de efectos positivos?
- ¿Tiene usted alguna sugerencia para un mayor desarrollo de la comunicación con expertos y otras partes interesadas?
- ¿Tiene usted sugerencias adicionales o cuestiones a considerar en el informe final?

Puede enviar sus comentarios y sugerencias a la dirección electrónica del proyecto:

sia-trade@man.ac.uk