



**2020/2131(INI)**

13.10.2020

# **OPINIÓN**

de la Comisión de Transportes y Turismo

para la Comisión de Industria, Investigación y Energía

sobre una nueva estrategia para las pymes europeas  
(2020/2131(INI))

Ponente de opinión: João Ferreira

PA\_NonLeg

## SUGERENCIAS

La Comisión de Transportes y Turismo pide a la Comisión de Industria, Investigación y Energía, competente para el fondo, que incorpore las siguientes sugerencias en la propuesta de Resolución que apruebe:

- A. Considerando que las microempresas, las pequeñas y medianas empresas (pymes) y las empresas emergentes de los sectores del transporte y el turismo están siendo las más afectadas por el brote de COVID-19, y que un número considerable de estas empresas está al borde de la insolvencia, debido a la aplicación de las restricciones de movilidad, los protocolos sanitarios en los establecimientos de hostelería y la consiguiente caída de la demanda de transporte de viajeros; que el contexto actual también justifica una política turística europea, apoyada por una línea presupuestaria en el próximo marco financiero plurianual, así como medidas urgentes e innovadoras que sitúen al transporte en el centro de un rápido relanzamiento de la recuperación económica; que los transportes y el turismo son sectores que afectan al estado del medio ambiente; que las pymes y las empresas emergentes desempeñarán un papel crucial en la transición hacia los transportes y el turismo sostenibles;
- B. Considerando que las microempresas y las pymes, tanto a escala nacional como de la Unión, son al mismo tiempo muy complejas y heterogéneas dado su tamaño y los diversos sectores de actividad que abarcan, cada uno con su propia dinámica (a veces muy diferentes entre sí), en particular, la dinámica económica, financiera, social o incluso política que las caracteriza; que deben mantenerse unas condiciones equitativas para las pymes en los sectores del transporte y del turismo;
- C. Considerando que el número de pymes que operan en los sectores de los transportes y del turismo ha aumentado hasta uno y dos millones respectivamente, y que son directamente responsables de un total de más de dieciséis millones de empleos; que las pymes constituyen la gran mayoría de empresas del sector del transporte y, por tanto, poseen el mayor potencial de creación y estímulo del empleo y el progreso económico;
- D. Considerando que el sector del transporte es estratégico para el desarrollo de los Estados miembros y la Unión, su cohesión económica, social y territorial, el funcionamiento de su economía y la movilidad de sus ciudadanos; que las pymes de estos sectores se enfrentan a varias limitaciones para su funcionamiento, que van desde los peajes a la falta de infraestructuras de apoyo, entre otros aspectos; que sería importante garantizar la reducción de la burocracia para las microempresas y las pymes y la evaluación de la aplicación de toda aquella nueva legislación de la Unión que tenga un efecto negativo sobre los operadores de microempresas y pymes o que los lastren de forma desproporcionada en el mercado interno de los transportes;
- E. Considerando que el sector del turismo es esencial para la economía de varios Estados miembros; que este sector tiene un perfil estacional y podría beneficiarse de un enfoque y una política comunes de la Unión;
- F. Considerando que, a raíz del brote de COVID-19, los Estados miembros deben facilitar el apoyo necesario que puedan ofrecer a sus pymes, especialmente aprovechando la flexibilidad de las normas sobre ayudas estatales, sin exacerbar las distorsiones de la

competencia existentes entre las pymes de los diferentes países en el mercado único; que la complejidad de los procedimientos administrativos y el exceso de regulación podrían suponer una rémora para las pymes;

- G. Considerando que la inmensa mayoría de las pymes dependen del sector bancario para su financiación; que en el sector bancario es necesario simplificar los requisitos para los clientes de forma que las pymes puedan tener un acceso más fácil a la financiación; que, a pesar de las diferencias entre los Estados miembros, en general, la competitividad europea va retrasada con respecto a otras economías desarrolladas, lo que representa una amenaza para el potencial europeo de generar riqueza y prosperidad; que la mayoría de las pymes vive de y para los mercados nacionales;
- H. Considerando que muchas pymes de los sectores del transporte, como las que ofrecen movilidad urbana activa, transporte de viajeros y servicios turísticos, se han visto gravemente afectadas por un número limitado de plataformas digitales que dominan el mercado; considerando que la digitalización y las plataformas en línea representan tanto un gran reto como una oportunidad para las pymes europeas, y son pertinentes para su éxito comercial al crear oportunidades de empleo y crecimiento, mejorar la eficiencia operativa, garantizar la seguridad de los datos y llegar mejor a los consumidores;
1. Señala que la crisis del COVID-19 ha demostrado la importancia de las pymes que operan en el sector de los transportes para la economía y para las empresas, ya que la continuidad del transporte de mercancías ha sido esencial para garantizar el funcionamiento rápido y fluido de las cadenas de suministro de diversos tipos de mercancías, así como el transporte de los trabajadores de sectores esenciales; subraya que las pymes del sector del turismo se enfrentan a dificultades sin precedentes, entre ellas una grave crisis de liquidez debido a una situación insostenible de flujo de tesorería e ingresos y la reacción de los viajeros provocada por el brote de COVID-19; pide a la Comisión que adopte una estrategia revisada para las pymes europeas, teniendo en cuenta el impacto de la COVID-19, la constante evolución de los requisitos en materia de salud y seguridad, el funcionamiento del mercado interior y las necesidades locales, regionales y nacionales, reforzando e incentivando al mismo tiempo a las empresas; reconoce la contribución de una nueva política industrial a la reindustrialización de los Estados miembros; acoge con satisfacción el compromiso de la Comisión de introducir el principio de compensación de cargas administrativas como primer paso para detener el afán regulador, pero recuerda que este solo mantiene el *statu quo*, lo cual no es suficiente;
2. Destaca la importancia del apoyo de los Estados miembros y de la Unión para apoyar a las pymes en dificultades, garantizando la continuación de su actividad, el mantenimiento y la creación de empleo y la protección de los ingresos, respetando al mismo tiempo los derechos de los trabajadores; pide una hoja de ruta hacia la reducción de los costes y cargas administrativas, en al menos un 30 %, y la facilitación de su acceso a la financiación, fomentando las inversiones en cadenas de valor estratégicas; pide a la Comisión, a los Estados miembros y a los Gobiernos locales que establezcan el clima empresarial y la competitividad como prioridades principales de sus programas políticos; subraya la necesidad de intensificar el apoyo a las pymes en estos sectores a escala de la Unión; pide a la Comisión que presente iniciativas concretas para la recuperación; anima además a la Comisión a que considere la cofinanciación de

programas junto a Estados miembros, ciudades o autoridades regionales como, por ejemplo, ofrecer cupones o descuentos para turistas con la finalidad de aumentar el gasto de estos en pequeñas empresas locales de regiones que dependen del turismo; pide a la Comisión que haga un seguimiento de la evolución de la situación y estudie la posibilidad de una ayuda de emergencia y sectorial reforzada, además de los instrumentos ya anunciados, incluida la financiación y la capitalización, hasta que los flujos de turismo y de transporte hayan vuelto a sus niveles anteriores a la pandemia; considera que este apoyo también debe centrarse en la modernización a medio plazo de sus actividades y fomentarla, con la finalidad de adaptar dichas actividades a los objetivos europeos más recientes en materia de clima y medio ambiente entre otras normas, como las relativas a las condiciones laborales; pide el establecimiento de un plan de acción para garantizar el funcionamiento de las actividades de transporte centrado en responder a futuras crisis que puedan afectar a los sectores del transporte y el turismo, crear seguridad jurídica para las empresas y los ciudadanos, aumentar la sostenibilidad y la competitividad y tener en cuenta el valor añadido que aportan a la economía de la Unión;

3. Llama la atención sobre la inaccesibilidad del nuevo plan de recuperación de la Unión para muchas pymes que sufren las consecuencias de la pandemia; pide que la Unión desempeñe un papel más importante en términos de financiación para apoyar la solvencia de las pymes, así como el empleo, los salarios y los derechos de los trabajadores, y limitar los efectos perjudiciales del endeudamiento excesivo; considera que los Estados miembros deben estudiar posibles medidas, como la desgravación fiscal, el aplazamiento temporal de los reembolsos de préstamos bancarios y soluciones para cubrir los riesgos asumidos por los proveedores de servicios hasta que se reanuden los flujos turísticos y de transporte;
4. Considera que la reconversión y el buen funcionamiento de las pymes y las empresas emergentes en los sectores del transporte sostenible y del turismo sostenible representarán un impulso a la recuperación y la resiliencia en los tiempos posteriores a la COVID-19, en particular mediante la creación de puestos de trabajo permanentes de calidad y el intercambio y la coordinación de las mejores prácticas de los Estados miembros; pide que esta transición se lleve a cabo en consonancia con los objetivos climáticos y ambientales de la Unión;
5. Considera que los objetivos de la Estrategia para las Pymes en pro de una Europa Sostenible y Digital no solo deben centrarse en la participación de las pymes en «proyectos importantes de interés común europeo», sino que también deben considerar la posibilidad de cofinanciar los regímenes locales o regionales en el proceso de elaboración de políticas aplicando el principio de «pensar primero a pequeña escala» y con la plena aplicación de la «prueba de las pymes» en las evaluaciones de impacto, señalando también cuándo las propuestas políticas podrían dar lugar a la externalización de la producción, reconociendo al mismo tiempo la autonomía nacional; considera además que los objetivos deben alcanzarse mediante políticas a largo plazo y orientadas al crecimiento que promuevan la competitividad de las pymes europeas y deben corresponderse plenamente con el apoyo financiero directo y otros recursos para permitir a los Estados miembros promover la transición de las pymes hacia la sostenibilidad y la digitalización, lo que reviste especial importancia para los países y regiones menos desarrollados, incluidas las regiones ultraperiféricas, las islas y las

zonas alejadas, en el contexto del nuevo marco financiero plurianual y, en particular, de la política de cohesión; insiste en la importancia de prestar apoyo a las pymes para mejorar las capacidades de la mano de obra del sector, prestando especial atención a las capacidades digitales, la educación financiera y las tecnologías innovadoras, así como para abordar la brecha a la que se enfrentan las mujeres en este ámbito; subraya la necesidad de garantizar un mejor acceso a la contratación pública mediante la simplificación de los procedimientos; expresa su preocupación por las dificultades para acceder a las líneas de financiación del Banco Europeo de Inversiones (BEI) que afrontan la mayoría de las pymes, en particular aquellas con una capitalización limitada, y pide una adaptación de las condiciones de acceso a la financiación del BEI a la realidad de las pymes en los diferentes Estados miembros; destaca además la importancia de garantizar sinergias y aspectos complementarios entre las soluciones de financiación existentes, y subraya la necesidad de simplificar los procedimientos y de reducir la carga administrativa y los costes para los beneficiarios;

6. Subraya que los objetivos de la estrategia de la Unión para las pymes deben ser coherentes con su proporción real dentro de las economías y sus debilidades estructurales, así como con un empleo y unas condiciones de trabajo dignas en los distintos sectores de actividad; destaca la necesidad de adoptar medidas para salvaguardar la competitividad en una economía circular y los objetivos ambientales establecidos en el Pacto Verde Europeo y en el Acuerdo de París; pide que se garantice la igualdad de condiciones para las pymes, especialmente en relación con las grandes empresas con una posición de mercado significativa, teniendo también en cuenta el poder de negociación de las grandes empresas como proveedores o clientes de pymes;
7. Pide que se incentive a las instituciones financieras, incluidos los bancos públicos y privados, y que se refuerce la capacidad de las autoridades públicas a nivel local, regional, nacional o de la Unión para apoyar a las pymes; considera, especialmente para las microempresas, que estos organismos públicos deben contribuir, entre otras cuestiones, al diseño y la aplicación de programas de formación para directivos y personal en los ámbitos de la gestión organizativa, tecnológica y comercial; pide que se vele por una representación adecuada de las pymes en el proceso de consulta pública con el fin de asegurar que sus opiniones se recogen, analizan e incluyen en las evaluaciones de impacto de forma adecuada; pide mejoras en la eficacia de las herramientas destinadas a ayudar a las pymes a abordar normas y decisiones injustas o discriminatorias y a aumentar el conocimiento de las pymes de la disponibilidad de dichos mecanismos de resolución de problemas; señala que la concienciación en particular debe mejorar de forma sustancial, ya que en algunos países de la Unión las encuestas muestran que solo el 15 % de las empresas son conscientes de la existencia de Solvit, y muchas menos han decidido utilizarla;
8. Señala que las denominadas plataformas digitales se están regulando a nivel nacional, regional y local; subraya la necesidad de prevenir la competencia desleal y garantizar la seguridad jurídica para empresas y clientes, el respeto de los derechos de los trabajadores y la seguridad de los usuarios; acoge con satisfacción la consulta pública puesta en marcha recientemente por la Comisión sobre la Ley de servicios digitales; espera con interés la publicación del estudio en curso de la Comisión sobre el impacto de los alquileres a corto plazo; subraya la necesidad de medidas específicas para modernizar los servicios de transporte público (por ejemplo, los sectores del taxi o el

autobús) y avanzar hacia una movilidad urbana inteligente y sostenible;

9. Considera que el uso de datos desempeñará un papel importante en el sector del transporte al facilitar el intercambio de datos, mejorar la calidad de los datos y promover la interoperabilidad de los datos, impulsando así la innovación en el sector y mejorando su competitividad a escala mundial; pide una financiación adecuada para responder a las necesidades de inversión de las pymes a este respecto;
10. Señala el potencial de la digitalización y de las plataformas en línea para crear oportunidades mejores y más atractivas para las mujeres; pide un plan de acción para desbloquear todo el potencial del emprendimiento de las mujeres e impulsar el empleo femenino en pymes de los sectores del turismo y de los transportes;
11. Pone de relieve los esfuerzos de algunas ciudades europeas para afrontar los efectos negativos de los alquileres a corto plazo en el contexto del derecho a la vivienda, y espera con impaciencia las conclusiones del estudio que está realizando actualmente la Comisión, con la esperanza de conciliar la actividad empresarial con el interés público, en especial en el caso de las pymes.

**INFORMACIÓN SOBRE LA APROBACIÓN  
EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN**

<b>Fecha de aprobación</b>	12.10.2020
<b>Resultado de la votación final</b>	+: 47 -: 0 0: 0
<b>Miembros presentes en la votación final</b>	Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Johan Danielsson, Andor Deli, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle
<b>Suplentes presentes en la votación final</b>	Angel Dzhabazki, Markus Ferber, Tomasz Frankowski, Roman Haider, Anne-Sophie Pelletier, Markus Pieper, Marianne Vind

**VOTACIÓN FINAL NOMINAL  
EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN**

47	+
PPE	Andor Deli, Gheorghe Falcă, Markus Ferber, Tomasz Frankowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Elissavet Vozemberg-Vrionidi
S&D	Andris Ameriks, Johan Danielsson, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, István Ujhelyi, Marianne Vind, Petar Vitanov
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
ECR	Angel Dzhambazki, Roberts Zile
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz
GUE/NGL	Kateřina Konečná, Elena Kountoura, Anne-Sophie Pelletier
ID	Marco Campomenosi, Roman Haider, Julie Lechanteux, Philippe Olivier, Lucia Vuolo
NI	Mario Furore, Dorien Rookmaker

0	-

0	0

Explicación de los signos utilizados

+ : a favor

- : en contra

0 : abstenciones