Parlamento Europeo
2019-2024

TEXTOS APROBADOS

P9_TA(2023)0461

Remodelación del futuro marco de los Fondos Estructurales de la UE para apoyar a las regiones especialmente afectadas por los retos relacionados con las transiciones automovilística, ecológica y digital

Resolución del Parlamento Europeo, de 12 de diciembre de 2023, sobre la remodelación del futuro marco de los Fondos Estructurales de la UE para apoyar a las regiones especialmente afectadas por los retos relacionados con las transiciones automovilística, ecológica y digital (2023/2061(INI))

El Parlamento Europeo,

– Vistos los artículos 2 y 3 del Tratado de la Unión Europea,

– Vistos los artículos 174 a 178 y 349 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

– Visto el Reglamento (UE) 2021/1060 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de junio de 2021, por el que se establecen las disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo Plus, al Fondo de Cohesión, al Fondo de Transición Justa y al Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura, así como las normas financieras para dichos Fondos y para el Fondo de Asilo, Migración e Integración, el Fondo de Seguridad Interior y el Instrumento de Apoyo Financiero a la Gestión de Fronteras y la Política de Visados[1] (en lo sucesivo, «Reglamento sobre Disposiciones Comunes»),

– Visto el Reglamento (UE) 2021/1058 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de junio de 2021, relativo al Fondo Europeo de Desarrollo Regional y al Fondo de Cohesión[2],

[1] DO L 231 de 30.6.2021, p. 159.
[2] DO L 231 de 30.6.2021, p. 60.

– Visto el Reglamento (UE) 2021/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de junio de 2021, por el que se establece el Fondo de Transición Justa[1],

– Visto el Reglamento (UE) 2021/1057 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de junio de 2021, por el que se establece el Fondo Social Europeo Plus (FSE+) y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 1296/2013[2],

– Visto el Reglamento (UE) 2020/460 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de marzo de 2020, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1303/2013, (UE) n.º 1301/2013 y (UE) n.º 508/2014, en lo relativo a medidas específicas para movilizar inversiones en los sistemas de salud de los Estados miembros y en otros sectores de sus economías, en respuesta al brote de COVID-19 (Iniciativa de Inversión en Respuesta al Coronavirus)[3],

– Visto el paquete de medidas «Objetivo 55», adoptado por la Comisión el 14 de julio de 2021,

– Visto el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 (en lo sucesivo, «Legislación europea sobre el clima»)[4],

– Visto el Reglamento (UE) 2023/851 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de abril de 2023, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO2 de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, en consonancia con la mayor ambición climática de la Unión[5],

– Visto el Reglamento (UE) 2023/435 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de febrero de 2023, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2021/241 en lo relativo a los capítulos de REPowerEU en los planes de recuperación y resiliencia y se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1303/2013, (UE) 2021/1060 y (UE) 2021/1755, y la Directiva 2003/87/CE[6],

– Vista la propuesta de la Comisión de Reglamento por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/1242 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 para vehículos pesados nuevos y a la integración de las

---

1 DO L 231 de 30.6.2021, p. 1.
2 DO L 231 de 30.6.2021, p. 21.
3 DO L 99 de 31.3.2020, p. 5.
4 DO L 243 de 9.7.2021, p. 1.
5 DO L 110 de 25.4.2023, p. 5.
6 DO L 63 de 28.2.2023, p. 1.

obligaciones de comunicación, y se deroga el Reglamento (UE) 2018/956 (COM(2023)0088),

– Vista la propuesta de la Comisión de Reglamento relativo a la homologación de tipo de los vehículos de motor y los motores y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos en lo que respecta a sus emisiones y a la durabilidad de las baterías (Euro 7), y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 (COM(2022)0586),

– Vista la propuesta de la Comisión de Reglamento por el que se establece un marco para garantizar el suministro seguro y sostenible de materias primas fundamentales y se modifican los Reglamentos (UE) 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 y (UE) 2019/1020 (COM(2023)0160).

– Vista la Comunicación de la Comisión, de 1 de febrero de 2023, titulada «Un Plan Industrial del Pacto Verde para la era de cero emisiones netas» (COM(2023)0062),

– Visto el informe de la Comisión, de 30 de enero de 2023, titulado «Informe de síntesis correspondiente a 2022 de los informes anuales de ejecución de los programas, por lo que se refiere a la ejecución en el período 2014-2020» (COM(2023)0039),

– Vista la Comunicación de la Comisión, de 4 de febrero de 2022, titulada «Octavo informe sobre la cohesión: la cohesión en Europa en el horizonte de 2050» (COM(2022)0034),

– Visto el anuario regional de Eurostat, edición de 2022,

– Vista la Comunicación de la Comisión titulada «Revisión intermedia del marco financiero plurianual 2021-2027», COM(2023)0336,

– Visto el Índice de la Economía y la Sociedad Digitales de 2022, elaborado por la Comisión,

– Visto el documento de trabajo de los servicios de la Comisión sobre los planes territoriales de transición justa (SWD(2021)0275),

– Visto el informe de la OCDE, de febrero de 2023, titulado «Regional Industrial Transitions to Climate Neutrality» (Transiciones industriales regionales hacia la neutralidad climática)[1],

– Visto el dictamen del Comité de las Regiones, de 13 de julio de 2022, titulado «Hacia un transporte por carretera sin emisiones: implantación de una infraestructura para los combustibles

---

1 https://doi.org/10.1787/35247cc7-en.

alternativos y refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2»[1],

– Visto el Dictamen del Comité de las Regiones, de 12 de octubre de 2022, titulado «Transición justa y sostenible en el contexto de las regiones con un uso intensivo de carbón y energía»[2],

– Visto el dictamen del Comité de las Regiones, de 12 de octubre de 2022, titulado «Cohesión digital»[3],

– Visto el Dictamen del Comité de las Regiones, de 10 de octubre de 2023, titulado «Una transición justa y sostenible de las regiones con industria de automoción»[4],

– Visto el Informe anual de la UE sobre el estado de las regiones y las ciudades, publicado el 11 de octubre de 2022 por el Comité Europeo de las Regiones,

– Vista su Resolución, de 15 de septiembre de 2022, sobre la cohesión económica, social y territorial en la UE: octavo informe sobre la cohesión[5],

– Visto el estudio titulado «La política de cohesión en las regiones carboníferas de la UE», publicado por su Dirección General de Políticas Interiores de la Unión el 31 de enero de 2023,

– Visto el estudio titulado «El futuro del sector de la automoción de la UE», publicado por su Dirección General de Políticas Interiores el 30 de septiembre de 2021,

– Visto el estudio titulado «Un Fondo de Transición Justa - Cómo puede el presupuesto de la UE ayudar mejor en la necesaria transición desde los combustibles fósiles a la energía sostenible», publicado por su Dirección General de Políticas Interiores el 15 de abril de 2020,

– Visto el artículo 54 de su Reglamento interno,

– Visto el informe de la Comisión de Desarrollo Regional (A9-0326/2023),

A. Considerando que las transiciones ecológica y digital, incluida la diversificación del suministro de la energía y las materias primas, así como los avances tecnológicos dan lugar a nuevos retos, así como a nuevas oportunidades para la cohesión económica, social, medioambiental y territorial de la Unión;

---

1 DO C 270 de 13.7.2022, p. 38.
2 DO C 498 de 30.12.2022, p. 36.
3 DO C 498 de 30.12.2022, p. 39.
4 CDR 1449/2023.
5 DO C 125 de 5.4.2023, p. 100.

B. Considerando que las políticas de la Unión relacionadas con el clima pueden contribuir al desarrollo económico y social de la Unión y deben ir acompañadas de evaluaciones de impacto territorial exhaustivas para determinar las repercusiones que estas medidas pueden tener en las regiones en transición, a fin de promover la resiliencia, la convergencia social al alza, la justicia social, la sostenibilidad y la cohesión, de abordar los efectos distributivos negativos y de reducir las disparidades mediante estrategias adaptadas y un apoyo específico a las personas y a las industrias;

C. Considerando que el Fondo de Transición Justa ha sido específicamente diseñado para garantizar que nadie se quede atrás a medida que la Unión avance hacia la neutralidad climática; que esto incluye ofrecer apoyo específico a las regiones más afectadas por esta transición a fin de evitar un aumento de las desigualdades regionales en la Unión;

D. Considerando que la política de cohesión en el período 2014-2020 ya allanó el camino a la transición de las regiones carboníferas al incorporar en sus programas una multitud de objetivos específicos y pertinentes para la transición y, en última instancia, también al invertir fondos considerables en ámbitos conexos; que otras regiones en transición también requieren el mismo nivel de apoyo para reducir las repercusiones económicas negativas del profundo proceso de transición que están experimentando;

E. Considerando que existen profundas diferencias entre las características socioeconómicas y demográficas de las distintas regiones de la Unión, y que estas se enfrentan a diferentes desafíos, lo que, por consiguiente, implica que no existe una solución única para todas las necesidades territoriales y socioeconómicas; que los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos (Fondos EIE) tienen potencial para convertirse en un mejor instrumento de la Unión para aliviar cualquier impacto negativo resultante de la doble transición ecológica y digital, inclusive en las regiones que se enfrentan a transiciones fundamentales en el sector de la automoción o de las industrias o servicios relacionados con el mismo;

F. Considerando que, a pesar de que el uso combinado de los recursos del presupuesto de la Unión procedentes del marco financiero plurianual y del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia permite la aplicación de reformas ambiciosas e inversiones sustanciales, este también ha creado grandes dificultades para las regiones y las autoridades locales en términos de fragmentación de las políticas, capacidad administrativa y complejidad de la planificación y ejecución de los fondos programados para el período 2021-2027; que es necesario para acelerar la tasa de absorción de la política de cohesión y la aplicación de los proyectos sobre el terreno;

G. Considerando que el transporte por carretera constituye la mayor proporción de emisiones globales procedentes del transporte; que a medida que avance la doble transición ecológica y digital, es posible que planteen desafíos para este sector; que, a fin de defender la competitividad de la economía de la Unión y preservar la producción y los empleos europeos, necesitamos supervisar el impacto de las políticas de la Unión en sectores clave y contar con herramientas a nuestra disposición para reaccionar de forma oportuna ante los nuevos desafíos que plantean las transiciones ecológica y digital;

H. Considerando que la industria del automóvil está experimentando actualmente una importante transformación debido a la evolución en el transporte inducida por la aparición de modos de transporte alternativos y respetuosos con el medio ambiente así como por la implantación de tecnologías de emisión cero y de bajas emisiones, la digitalización y la automatización;

I. Considerando, por consiguiente, que la industria automovilística debe formar parte de una «transformación de la movilidad» a mayor escala, que reconfigurará los modelos de negocio y las cadenas de valor dentro del sector y llevará aparejados cambios sociales y de empleo significativos, con patrones variables en función de los Estados miembros y las regiones; que se necesitan inversiones sustanciales en todos los ámbitos de la cadena de valor, incluida la producción, para adaptar el sector a las nuevas normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 y a una eliminación gradual de los vehículos emisores de CO_2 en la Unión;

J. Considerando que la UE es uno de los mayores productores mundiales de vehículos de motor y que la industria automovilística es una de las industrias europeas clave al generar un volumen de negocio de más del 7 % del producto interior bruto (PIB) de la UE, lo que en determinadas regiones representa hasta el 25 % del PIB regional, convirtiendo de este modo al sector en el mayor inversor privado en investigación y desarrollo (I+D) de la UE;

K. Considerando que el sector automovilístico europeo sigue siendo un motor para el empleo industrial, ya que representa más del 6 % del empleo europeo global, proporcionando puestos de trabajo directos e indirectos a 13,8 millones de europeos y representando el 8,5 % de los puestos de trabajo de la industria manufacturera europea;

L. Considerando que el sector de la automoción está compuesto por unas tres mil empresas, de las que dos mil quinientas son pymes, son proveedores independientes de los fabricantes de automóviles y afrontan obstáculos adicionales en la transformación ecológica y digital; que para afrontar estos desafíos, tanto las regiones como la industria del automóvil deberán hacer fuertes inversiones en tecnología, investigación y desarrollo, así como en la reorganización

de las cadenas de suministro, la formación de los empleados y la adaptación a los nuevos modelos de negocio;

M. Considerando que el potencial de valor añadido futuro de la Unión en el sector de la automoción está, sin embargo, limitado por la fuerte dependencia de esta respecto a las importaciones extranjeras de industrias secundarias clave y materias primas para los vehículos del futuro, así como por la falta de un sólido sector de las TIC y de unos agentes digitales europeos importantes que creen valor a través del acceso a datos, ecosistemas digitales y tecnologías de conectividad;

N. Considerando que la financiación de la política de cohesión ofrece oportunidades para invertir en una Europa más ecológica y apoyar a las regiones y sectores en transición; que el marco normativo actual no prevé medidas específicas de apoyo ni financiación para las regiones europeas cuyo PIB es generado en gran medida por el sector automovilístico, por lo que los Estados miembros aplican diferentes estrategias de ayuda estatal a este sector, lo que afecta a la cohesión territorial de la UE;

O. Considerando que los turismos y furgonetas por sí solos representan el 15 % del total de las emisiones de gases de efecto invernadero en Europa y que el transporte es el único sector en el que el nivel de este tipo de gases no ha disminuido en comparación con los niveles de 1990;

P. Considerando que la rápida aplicación del Reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos debe garantizar la viabilidad de la transición hacia sistemas de transporte descarbonizados; que existen importantes disparidades nacionales y regionales en términos de preparación para la transición hacia un transporte descarbonizado; que el porcentaje de turismos con más de veinte años oscila entre más del 40 % en Polonia y menos del 5 % en Luxemburgo y el de nuevas matriculaciones de vehículos eléctricos oscila entre el 46 % en Suecia y el 1 % en Chequia y Eslovaquia; que existen diferencias similares en cuanto al número de estaciones de recarga de vehículos eléctricos, teniendo Países Bajos casi mil seiscientas veces más puntos de recarga que Chipre;

Q. Considerando que las políticas de la Unión no deben ser territorialmente ciegas para evitar agravar el fenómeno de la «geografía del descontento» y generar aceptación entre la industria, las autoridades locales y las personas afectadas por los principales objetivos comunes en materia de descarbonización de la economía; que es fundamental adaptar las políticas a las distintas situaciones de las regiones posindustriales para devolverles su atractivo, especialmente considerando la tendencia de las regiones más afectadas a sufrir despoblación, fuga de cerebros y estancamiento económico; que algunas de las estrategias para potenciar el atractivo

de las regiones posindustriales incluyen mejorar la calidad de vida, invertir en educación, sanidad, infraestructuras y emprendimiento local, facilitar el acceso a viviendas asequibles y crear incentivos para que los jóvenes profesionales y las familias permanezcan en estas zonas o se trasladen a ellas;

R. Considerando que, pese a la actual dependencia de la UE de las importaciones de materias primas, el sector de la automoción es el ecosistema más integrado en las cadenas de valor intra-UE, con más del 45 % de su producción dependiendo de cadenas de valor transfronterizas; que estas cadenas de valor intra-UE reúnen a los fabricantes de vehículos, los proveedores del sector de la automoción, los fabricantes de baterías de motores, material eléctrico y neumáticos, los proveedores de materias primas y los servicios de uso de vehículos; que estas cadenas de valor constituyen naturalmente una base para la confianza y la cooperación entre las regiones;

S. Considerando que aún no se ha alcanzado el objetivo de la Unión de invertir el 3 % de su PIB en I+D;

Reconfigurar el futuro marco de los Fondos Estructurales y de Inversión de la UE

1. Reafirma que la política de cohesión no debe compensar la rigidez presupuestaria ni sufrir recortes por las crisis y que, como estrategia de inversión a largo plazo, debe equipar a las regiones para hacer frente a las transiciones industrial, tecnológica, ecológica, digital, energética, social y demográfica, y crearlas conjuntamente; subraya que la política de cohesión solo puede cumplir todas estas tareas si se integra en un programa de financiación sólido, por lo que mantiene que debe garantizarse en el MFP posterior a 2027 una firme política de cohesión con una mayor financiación;

2. Recuerda que las regiones ultraperiféricas afrontan retos específicos en la transición hacia una Unión más ecológica, más digitalizada y menos dependiente del transporte mediante motores de combustión, debido a su lejanía de la red continental;

3. Reconoce que las transiciones ecológica y digital plantean retos significativos para el objetivo de cohesión económica, social y territorial consagrado en los Tratados; es consciente del riesgo de que se amplíen las disparidades regionales, de que se ahonde en las desigualdades sociales y de que aumente la «geografía del descontento», ya que los ajustes necesarios y los potenciales beneficios de la doble transición varían en gran medida de una región europea a otra e intensificarán dichas disparidades en los próximos años; considera que la política de cohesión debe superar las fuerzas económicas que favorecen una creciente aglomeración de actividades económicas de gran valor en centros urbanos e

industriales si la Unión desea mantener su objetivo de cohesión económica, social y territorial consagrado en los Tratados;

4. Subraya que los planes para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en al menos un 55 % de aquí a 2030 y el logro de la neutralidad climática completa de aquí a 2050 tendrán efectos importantes en la cohesión económica, social y territorial de la Unión;

5. Subraya la importancia de prestar una atención adicional a los territorios con particularidades territoriales, como las regiones rurales, las islas, las regiones ultraperiféricas, las regiones montañosas y las regiones menos densamente pobladas, especialmente aquellas que se encuentran aisladas y que dependen en gran medida de los combustibles fósiles o de industrias concretas que están desapareciendo gradualmente;

6. Recomienda encarecidamente la inclusión de un objetivo político específico sobre la transición industrial en la política de cohesión de la Unión después de 2027; destaca que este objetivo debe promover la autonomía estratégica europea y abordar los problemáticos efectos secundarios de las transiciones ecológica y digital, y que ello debe lograrse a una velocidad aún mayor en estrecha cooperación con las autoridades locales y regionales con vistas a impulsar el empleo con puestos de trabajo de calidad, promover el reciclaje y la mejora de las capacidades de los trabajadores —especialmente de los trabajadores socialmente desfavorecidos y desempleados de larga duración— y mitigar las repercusiones negativas en el empleo y el bienestar social, mediante el apoyo y la diversificación de las economías locales, regionales y nacionales;

7. Considera que la política de cohesión de la UE después de 2027 debe seguir un enfoque más diferenciado y específico, complementando el uso de criterios relacionados con la renta para determinar el nivel de apoyo con criterios adicionales que también tengan en cuenta las características de las regiones, los retos específicos que afrontan en relación con el potencial de crecimiento futuro, como por ejemplo la tasa de desempleo juvenil, la tasa de paro de larga duración, los niveles de pobreza, la dependencia laboral de los sectores en transición y la inversión en investigación y desarrollo, así como la despoblación, el envejecimiento demográfico, la fuga de cerebros y el déficit de competencias existente;

8. Pide la ampliación del Fondo de Transición Justa (FTJ) en el período de programación posterior a 2027, al que debe dotarse de recursos financieros adicionales para apoyar a las regiones que dependen en gran medida de sectores que están experimentando una profunda transformación, como el sector del automóvil, teniendo en cuenta la pérdida neta de empleo que se espera se derive de la transición en este sector; considera que esta ampliación del FTJ debe centrarse en

el nivel apropiado de las NUTS (nomenclatura de unidades territoriales para estadísticas), tener en cuenta las especificidades regionales, tener un ámbito de aplicación más amplio que el actual FTJ, diseñarse de manera que permita responder rápidamente a los nuevos retos que surjan en diversos sectores e industrias e integrarse plenamente en el Reglamento sobre disposiciones comunes, sobre la base de los principios de asociación y gobernanza multinivel y el enfoque de base local; asimismo, pide a Eurostat que estime la pérdida neta de empleo en el sector de la automoción que se derivará de las transiciones ecológica y digital;

9. Entiende que, a fin de determinar si debe considerarse que una región depende en gran medida de la industria del automóvil, deben tenerse en cuenta los siguientes indicadores: la contribución de la industria del automóvil al PIB regional; la parte de los productos de automoción en las exportaciones regionales; la contribución de la industria del automóvil al empleo regional; y la contribución de la industria del automóvil a la inversión total en I+D en la región;

10. Pide a la Comisión que simplifique los ejercicios de presentación de informes, por ejemplo ampliando el enfoque de «financiación no vinculada a los costes», cuando proceda, y buscando un equilibrio entre la atención prestada a los resultados y las repercusiones y la atención al gasto, con el fin de lograr una aplicación más eficiente, manteniendo al mismo tiempo un seguimiento sólido del uso de los fondos; considera que la «opción de costes simplificados» ha demostrado ser una medida muy positiva, y pide a la Comisión y a las autoridades de gestión que amplíen su aplicación a los proyectos industriales, ecológicos y digitales;

11. Subraya la necesidad de garantizar un trato justo a las microempresas, las pymes y pequeñas empresas de mediana capitalización en la distribución de los Fondos EIE simplificando los trámites administrativos necesarios para acceder a estos fondos y avanzando hacia la plena aplicación del principio de «solo una vez», que significa que los ciudadanos y las empresas solo están obligados a proporcionar cierta información normalizada a las autoridades una vez; reconoce además el papel fundamental de las microempresas y las pymes en la transición industrial y destaca la importancia de garantizar su participación activa en los proyectos y de asegurarles una financiación adecuada a través de mecanismos como los consorcios o los instrumentos alternativos;

Construir regiones resilientes: una política de cohesión para un futuro más ecológico y adaptado a las tecnologías digitales

12. Reconoce que, a pesar de que la digitalización sigue aportando actualmente beneficios económicos a todas las regiones, la transición digital está creando graves dificultades para las regiones menos desarrolladas; hace hincapié en la importancia de invertir en

infraestructuras digitales y de desarrollar competencias digitales entre la población general y la mano de obra, con el fin de pasar de tecnologías intensivas en mano de obra a tecnologías intensivas en capital y evitar el fenómeno de la fuga de cerebros; destaca, a este respecto, el papel clave que desempeñan las instituciones educativas y de investigación locales, regionales y nacionales en el liderazgo de los centros de innovación digital, señalando el desperdicio de conocimientos especializados que se deriva de la falta de coordinación de las políticas regionales;

13. Destaca que es necesario un apoyo significativo para asistir a las regiones en su camino a la digitalización y el cumplimiento de los objetivos digitales fijados en el programa estratégico para 2030 denominado «Itinerario hacia la Década Digital»; considera, en este sentido, que las asociaciones público-privadas representan una forma posible de apoyar el desarrollo de competencias esenciales y de mejorar las perspectivas laborales y la adaptabilidad de los mercados laborales, así como su comportamiento en términos de productividad y eficiencia, convirtiéndolos en factores clave para el éxito de la transición digital; considera que nadie debe quedar relegado en el camino hacia la transición ecológica y digital de la Unión, sea cual sea su sector laboral, su tipo de contrato, su género, su edad o su ubicación geográfica;

14. Señala que los sectores manufactureros expuestos a la competencia global, y las regiones especializadas en ellos, pueden afrontar desafíos durante la transición ecológica, en particular si los competidores internacionales se benefician de unos precios más baratos de la energía y utilizan menos energía renovable; destaca que los costes de la energía renovable también desempeñarán un papel importante en estas dinámicas;

15. Recuerda que es probable que las regiones menos desarrolladas afronten un incidencia desproporcionada durante la transición ecológica, especialmente en lo relativo al paso del sector del transporte a soluciones descarbonizadas; considera necesario crear instrumentos específicos para apoyar la cadena de valor en el contexto de la transición ecológica de los vehículos y, más concretamente, de los sectores de semiconductores, baterías y componentes necesarios para los motores eléctricos, la conducción autónoma, la digitalización y la conectividad;

Una transición justa para las regiones del sector de la automoción

16. Considera que la descarbonización del transporte por carretera, que exige la transformación de toda la cadena de valor de la industria de la automoción con la eliminación gradual del motor de combustión de aquí a 2035, debe seguir una estrategia bien planificada de «transición de movilidad» y que esta estrategia debe implementar los cambios necesarios en toda la cadena da valor, inclusive en los

procesos de producción, para evitar la deslocalización de la producción fuera de la Unión; subraya asimismo que esta estrategia debe garantizar una transición fluida y socialmente aceptable para los trabajadores y las empresas afectados, especialmente en las regiones menos desarrolladas y las regiones que se enfrentan a retos demográficos o territoriales; considera que el transporte ferroviario y de autobuses descarbonizado desempeñará en el futuro un papel en el transporte de cero emisiones netas y debe contar con el apoyo de una planificación pública a largo plazo a través de la expansión de las infraestructuras ferroviarias y de transporte público;

17. Considera que esta estrategia de transición de movilidad también debe incluir un plan detallado para el reciclaje y la mejora de las capacidades de los trabajadores o, en caso necesario, ofrecer opciones de empleo alternativas a las personas actualmente empleadas en el sector del automóvil; considera que este plan también debe incluir medidas para reforzar la presencia de las mujeres en este sector dominado por hombres y promover la integración de las personas con discapacidad en el lugar de trabajo; opina asimismo que este plan debe ofrecer incentivos y apoyo para garantizar que las nuevas instalaciones industriales resultantes de la transición permanezcan en las regiones de que se trate, garantizando sus beneficios productivos y manteniendo así los efectos indirectos en dichas zonas; recomienda la creación de proyectos industriales sostenibles que completen todas las cadenas de suministro en esos territorios;

18. Pide a la Comisión que presente la propuesta necesaria para garantizar la continuidad del Mecanismo para una Transición Justa y su dotación con fondos suficientes y adicionales para incluir el apoyo a las regiones que dependen directa o indirectamente del sector y los servicios de la automoción y de la industrias proveedoras y sus servicios, en particular en el correspondiente Fondo de Transición Justa integrado en la política de cohesión, de modo que puedan promoverse sinergias y efectos indirectos con diversos fondos y programas europeos para abordar el proceso de transformación regional;

19. Recuerda que las autoridades locales y regionales son a menudo en gran medida responsables de la aplicación de las políticas relativas a la formación, y que la dimensión territorial de estas políticas reviste, por tanto, una importancia vital; recuerda, a tal fin, la importancia de la igualdad de capacidad administrativa y de acceso a la financiación y a la información en todas las regiones de la Unión;

20. Considera que los planes de transición justa para las regiones dependientes del sector de la automoción deben seguir sistemáticamente un enfoque de base local y ser gestionados por las autoridades competentes sobre la base de los principios de asociación y gobernanza multinivel, así como incentivar la

cooperación interregional y transfronteriza entre las regiones en transición; hace hincapié, además, en la necesidad de dar prioridad a las inversiones en la transformación necesaria del sector que le permitirá adaptarse a las nuevas normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2, así como en programas de formación, reciclaje profesional y mejora de capacidades, y a las estrategias de diversificación económica sostenible a lo largo de toda la cadena de valor, para garantizar una transición fluida e inclusiva para los trabajadores y las economías regionales y locales;

21. Recuerda que cualquier decisión estratégica adoptada por fabricantes de equipo original (OEM) para pasar a una movilidad eléctrica, u otros avances técnicos como la conducción autónoma, la digitalización y las funciones de seguridad adicionales en los vehículos, tendrán inevitablemente un efecto de goteo y un impacto en los niveles inferiores de la cadena de valor local y regional;

22. Sugiere que se estudie la posibilidad de aplicar los planes de transición utilizando un enfoque basado en los resultados, incluyendo un grupo de proyectos que deberá acometer un beneficiario para contribuir a los objetivos de los planes; considera que, a fin de simplificar y reforzar la orientación basada en resultados, la gestión puede basarse exclusivamente en hitos, productos y resultados previamente acordados entre la Comisión Europea y las autoridades de gestión; opina que el control y la auditoría de un plan de transición también debe limitarse a si este logra sus hitos y objetivos;

23. Reconoce la importancia de prestar apoyo a todas las empresas de los sectores en transición, haciendo especial hincapié en las microempresas, las pymes y las pequeñas empresas de mediana capitalización, que posiblemente dispongan de recursos limitados para lograr la transformación necesaria; destaca la importancia de una asistencia específica para ayudar a las microempresas, a las pymes y a las pequeñas empresas de mediana capitalización a adquirir, actualizar y mantener activos físicos e infraestructuras, así como a invertir en investigación y desarrollo; hace hincapié en la necesidad de programas de financiación específicos, iniciativas de desarrollo de capacidades, intercambio de conocimientos y mejores prácticas y asistencia técnica específicamente adaptados a las necesidades de las microempresas, las pymes y las pequeñas empresas de mediana capitalización, a fin de garantizar su integración y participación con éxito en el panorama cambiante del sector;

24. Destaca la necesidad de salvar la brecha de financiación en I+D en la Unión y alcanzar el objetivo de invertir el 3 % de su PIB en I+D;

25. Pide a los Estados miembros que establezcan un ecosistema adecuado y equitativo para el despliegue de la movilidad eléctrica de

conformidad con el Reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos; recuerda que determinados conceptos que funcionan en zonas urbanas son menos viables o insuficientes en el caso de las zonas rurales y destaca la importancia de ofrecer infraestructuras públicas de combustibles alternativos en las regiones rurales, insulares y remotas así como en las regiones con baja densidad de población que no estén adecuadamente cubiertas por los proveedores privados, para satisfacer las necesidades de sus habitantes y visitantes; considera, a este respecto, que el precio de este servicio prestado públicamente debe ser competitivo con el precio medio del servicio ofrecido por los proveedores privados; considera que, para tal fin, debe desarrollarse un marco político y normativo para la movilidad eléctrica sobre la base de un análisis en profundidad de la situación a fin de identificar los principales retos que afronta esta política así como las oportunidades para llevarla a buen término;

26. Pide a la Comisión que amplíe los programas «exchangeEU» y «TARGET» (asistencia técnica para la transición a la energía ecológica) a las regiones del sector de la automoción en transición, a fin de fomentar el intercambio de experiencias y resultados entre las regiones con sectores económicos en declive, como el carbón o la turba, y aquellas con sectores transformadores, como la fabricación y provisión del sector de la automoción; está convencido de que compartir esta experiencia, junto con la aplicación de los planes de transición apoyados por los fondos EIE, puede ayudar a las regiones de los sectores de la automoción y de los proveedores a lograr una transición sin problemas hacia unas actividades climáticamente neutras;

°

° °

27. Encarga a su presidenta que transmita la presente Resolución al Consejo, a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales y regionales de los Estados miembros.