Parlamento europeo
2019-2024

TESTI APPROVATI

P9_TA(2023)0461

Ridefinizione del futuro quadro dei fondi strutturali dell'UE per sostenere le regioni particolarmente colpite dalle sfide legate alle transizioni automobilistica, verde e digitale

Risoluzione del Parlamento europeo del 12 dicembre 2023 sulla ridefinizione del futuro quadro dei fondi strutturali dell'UE per sostenere le regioni particolarmente colpite dalle sfide legate alle transizioni automobilistica, verde e digitale (2023/2061(INI))

Il Parlamento europeo,

– visti gli articoli 2 e 3 del trattato sull'Unione europea,

– visti gli articoli da 174 a 178 e l'articolo 349 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

– visto il regolamento (UE) 2021/1060 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021, recante le disposizioni comuni applicabili al Fondo europeo di sviluppo regionale, al Fondo sociale europeo Plus, al Fondo di coesione, al Fondo per una transizione giusta, al Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura, e le regole finanziarie applicabili a tali fondi e al Fondo Asilo, migrazione e integrazione, al Fondo Sicurezza interna e allo Strumento di sostegno finanziario per la gestione delle frontiere e la politica dei visti[1] (regolamento recante disposizioni comuni),

– visto il regolamento (UE) 2021/1058 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021, relativo al Fondo europeo di sviluppo regionale e al Fondo di coesione[2],

– visto il regolamento (UE) 2021/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021, che istituisce il Fondo per una transizione giusta[3],

---

1 GU L 231 del 30.6.2021, pag. 159.
2 GU L 231 del 30.6.2021, pag. 60.
3 GU L 231 del 30.6.2021, pag. 1.

– visto il regolamento (UE) 2021/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021, che istituisce il Fondo sociale europeo Plus (FSE+) e che abroga il regolamento (UE) n. 1296/2013[1],

– visto il regolamento (UE) 2020/460 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 marzo 2020, che modifica i regolamenti (UE) n. 1303/2013, (UE) n. 1301/2013 e (UE) n. 508/2014 per quanto riguarda misure specifiche volte a mobilitare gli investimenti nei sistemi sanitari degli Stati membri e in altri settori delle loro economie in risposta all'epidemia di COVID-19 (Iniziativa di investimento in risposta al coronavirus)[2],

– visto il pacchetto "Pronti per il 55 %" adottato dalla Commissione il 14 luglio 2021,

– visto il regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("normativa europea sul clima")[3],

– visto il regolamento (UE) 2023/851 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 aprile 2023, che modifica il regolamento (UE) 2019/631 per quanto riguarda il rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, in linea con la maggiore ambizione dell'Unione in materia di clima[4],

– visto il regolamento (UE) 2023/435 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 febbraio 2023, che modifica il regolamento (UE) 2021/241 per quanto riguarda l'inserimento di capitoli dedicati al piano REPowerEU nei piani per la ripresa e la resilienza e che modifica i regolamenti (UE) n. 1303/2013, (UE) 2021/1060 e (UE) 2021/1755, e la direttiva 2003/87/CE[5],

– vista la proposta di regolamento che modifica il regolamento (UE) 2019/1242 per rafforzare i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti nuovi e integrare gli obblighi di comunicazione, e abroga il regolamento (UE) 2018/956 (COM(2023)0088), presentata dalla Commissione,

– vista la proposta di regolamento sull'omologazione di veicoli a motore e motori, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, per quanto riguarda le relative emissioni e la durabilità delle batterie (Euro 7), che abroga i

---

1 GU L 231 del 30.6.2021, pag. 21.
2 GU L 99 del 31.3.2020, pag. 5.
3 GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1.
4 GU L 110 del 25.4.2023, pag. 5.
5 GU L 63 del 28.2.2023, pag. 1.

regolamenti (CE) n. 715/2007 e n. 595/2009 (COM(2022)0586), presentata dalla Commissione,

– vista la proposta di regolamento che istituisce un quadro atto a garantire un approvvigionamento sicuro e sostenibile dfi materie prime critiche e che modifica i regolamenti (UE) n. 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 e (UE) 2019/1020 (COM(2023)0160), presentata dalla Commissione,

– vista la comunicazione della Commissione, del 1º febbraio 2023, dal titolo "Un piano industriale del Green Deal per l'era a zero emissioni nette" (COM(2023)0062),

– vista la relazione della Commissione, del 30 gennaio 2023, dal titolo "Fondi strutturali e d'investimento europei – Relazione di sintesi 2022 sulle relazioni annuali di attuazione dei programmi riguardanti l'attuazione nel periodo 2014-2020" (COM(2023)0039),

– vista la comunicazione della Commissione, del 4 febbraio 2022, sull'ottava relazione sulla coesione: la coesione in Europa in vista del 2050 (COM(2022)0034),

– vista l'edizione 2022 dell'annuario regionale di Eurostat,

– vista la comunicazione della Commissione dal titolo "Revisione intermedia del quadro finanziario pluriennale 2021-2027" (COM(2023)0336),

– visto l'indice di digitalizzazione dell'economia e della società (DESI) 2022, calcolato dalla Commissione,

– visto il documento di lavoro dei servizi della Commissione sui piani territoriali per una transizione giusta (SWD(2021)0275),

– vista la relazione dell'OCSE, del febbraio 2023, dal titolo "Regional Industrial Transitions to Climate Neutrality" (Transizioni industriali regionali verso la neutralità climatica)[1],

– visto il parere del Comitato europeo delle regioni, del 13 luglio 2022, dal titolo "Verso trasporti su strada a emissioni zero: realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi e rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO_2"[2],

– visto il parere del Comitato europeo delle regioni, del 12 ottobre 2022, dal titolo "Transizione giusta e sostenibile nel contesto delle regioni carbonifere e ad alta intensità energetica"[3],

---

1 https://doi.org/10.1787/35247cc7-en.
2 GU C 270 del 13.7.2022, pag. 38.
3 GU C 498 del 30.12.2022, pag. 36.

– visto il parere del Comitato europeo delle regioni, del 12 ottobre 2022, dal titolo "Coesione digitale"[1],

– visto il parere del Comitato europeo delle regioni, del 10 ottobre 2023, dal titolo "Una transizione giusta e sostenibile delle regioni automotive"[2];

– vista la relazione annuale dell'UE sullo stato delle regioni e dei comuni, pubblicata l'11 ottobre 2022 dal Comitato europeo delle regioni,

– vista la sua risoluzione del 15 settembre 2022 sulla coesione economica, sociale e territoriale nell'Unione europea: ottava relazione sulla coesione[3],

– visto lo studio dal titolo "Cohesion Policy in EU Coal Regions" (Politica di coesione nelle regioni carbonifere dell'UE), pubblicato dalla Direzione generale delle Politiche interne dell'Unione il 31 gennaio 2023,

– visto lo studio dal titolo "The Future of the EU Automotive Sector" (Il futuro del settore automobilistico dell'UE), pubblicato dalla Direzione generale delle Politiche interne dell'Unione il 30 settembre 2021,

– visto lo studio dal titolo "Il Fondo "Just Transition" – Come il bilancio UE può contribuire al meglio alla necessaria transizione dai combustibili fossili all'energia sostenibile", pubblicato dalla Direzione generale delle Politiche interne dell'Unione il 15 aprile 2020;

– visto l'articolo 54 del suo regolamento,

– vista la relazione della commissione per lo sviluppo regionale (A9-0326/2023),

A. considerando che le transizioni verde e digitale, compresa la diversificazione dell'approvvigionamento di energia e di materie prime, nonché gli sviluppi della tecnologia, fanno emergere nuove sfide e nuove opportunità per la coesione economica, sociale, ambientale e territoriale dell'Unione europea;

B. considerando che le politiche dell'UE in materia di clima possono contribuire allo sviluppo economico e sociale dell'Unione e dovrebbero essere corredate di valutazioni d'impatto territoriale globali al fine di individuare le ripercussioni che tali misure possono avere sulle regioni in transizione, in modo da promuovere la resilienza, la convergenza sociale verso l'alto, la giustizia sociale, la sostenibilità e la coesione, affrontare gli effetti distributivi negativi e

---

1 GU C 498 del 30.12.2022, pag. 39.
2 CDR 1449/2023.
3 GU C 125 del 5.4.2023, pag. 100.

ridurre le disparità mediante un sostegno mirato alle persone e alle industrie, come pure tramite strategie mirate;

C. considerando che il Fondo per una transizione giusta è stato espressamente concepito per far sì che nessuno sia lasciato indietro man mano che l'UE progredisce verso la neutralità climatica; che ciò comprende la messa a disposizione di un sostegno mirato alle regioni più colpite da tale transizione onde evitare un aumento delle disuguaglianze regionali in tutta l'Unione;

D. considerando che la politica di coesione nel periodo 2014-2020 ha già spianato la strada alla transizione delle regioni carbonifere mediante l'inserimento nei loro programmi di numerosi obiettivi specifici e pertinenti alla transizione e, in ultima analisi, anche tramite l'investimento di ingenti fondi in settori correlati; che anche altre regioni in transizione necessitano del medesimo livello di sostegno per ridurre gli impatti economici negativi del profondo processo di transizione che stanno affrontando;

E. considerando che vi sono profonde divergenze tra le caratteristiche socioeconomiche e demografiche delle varie regioni e che tali regioni devono far fronte a sfide diverse, il che significa che non esiste dunque una soluzione universale per tutte le esigenze territoriali e socioeconomiche; che i Fondi strutturali e d'investimento europei (Fondi SIE) possono diventare uno strumento dell'UE in grado di attenuare meglio gli effetti negativi derivanti dalla duplice transizione verde e digitale, anche nelle regioni interessate da transizioni fondamentali del settore automobilistico o delle industrie e dei settori connessi;

F. considerando che l'uso combinato delle risorse di bilancio dell'UE a titolo del quadro finanziario pluriennale (QFP) e del dispositivo per la ripresa e la resilienza, sebbene abbia consentito l'attuazione di riforme ambiziose e di ingenti investimenti, ha altresì creato difficoltà notevoli per le regioni e le autorità locali in termini di frammentazione delle politiche, capacità amministrativa e complessità della pianificazione ed esecuzione dei fondi previsti per il periodo 2021-2027; che occorre accelerare il tasso di assorbimento della politica di coesione e la realizzazione dei progetti in loco;

G. considerando che il trasporto su strada è responsabile della percentuale più elevata delle emissioni complessive del settore dei trasporti; che, con il progredire della duplice transizione verde e digitale, è probabile che essa comporti delle sfide per tale settore; che per sostenere la competitività dell'economia dell'UE e preservare la produzione e l'occupazione europea occorre monitorare l'impatto delle politiche dell'UE sui settori chiave e disporre di strumenti per reagire tempestivamente alle nuove sfide poste dalle transizioni verde e digitale;

H. considerando che l'industria automobilistica sta attraversando un'importante trasformazione dovuta ai cambiamenti in corso nel sistema dei trasporti indotti dall'emergere di modi di trasporto alternativi e rispettosi dell'ambiente e dall'applicazione di tecnologie a zero e a basse emissioni, alla digitalizzazione e all'automazione;

I. considerando che, di conseguenza, l'industria automobilistica dovrebbe diventare parte di una "trasformazione della mobilità" su larga scala, che ridarà forma ai modelli commerciali e alle catene del valore all'interno del settore e comporterà notevoli cambiamenti occupazionali e sociali, con modelli diversi a seconda degli Stati membri e delle regioni; che sono necessari investimenti sostanziali in tutti i settori della catena del valore, compresa la produzione, al fine di adeguare il settore ai nuovi livelli di prestazione in materia di emissioni di CO_2 e alla graduale eliminazione dei veicoli che emettono CO_2 nell'UE;

J. considerando che l'UE è uno dei maggiori produttori mondiali di veicoli a motore; che l'industria automobilistica è uno dei principali settori europei che genera un fatturato pari a oltre il 7 % del prodotto interno lordo (PIL) dell'UE e, in alcune regioni, rappresenta fino al 25 % del PIL regionale, il che rende il settore il principale investitore privato in ricerca e sviluppo nell'UE;

K. considerando che il settore automobilistico europeo resta un volano per l'occupazione industriale, in quanto rappresenta oltre il 6 % dell'occupazione europea nel complesso, che fornisce posti di lavoro diretti e indiretti a 13,8 milioni di europei e rappresenta l'8,5 % dei posti di lavoro europei nel settore manifatturiero;

L. considerando che il settore automobilistico è composto da circa 3 000 imprese, di cui 2 500 sono piccole e medie imprese (PMI), che sono fornitori indipendenti delle case automobilistiche e che devono affrontare ulteriori ostacoli nelle transizioni verde e digitale; che, onde far fronte a tali sfide, le regioni e il settore automobilistico dovranno investire fortemente in tecnologie, ricerca e sviluppo, nonché nella riorganizzazione delle catene di approvvigionamento, nella formazione dei dipendenti e nell'adattamento a nuovi modelli commerciali;

M. considerando che il futuro valore aggiunto potenziale dell'UE nei settori automobilistici è tuttavia limitato dalla forte dipendenza dell'UE dalle importazioni dall'estero di industrie ausiliari e di materie prime fondamentali per i veicoli del futuro, nonché dalla mancanza di un settore TIC forte e di grandi operatori digitali europei che creino valore mediante l'accesso ai dati, agli ecosistemi digitali e alle tecnologie di connettività;

N. considerando che i finanziamenti della politica di coesione offrono opportunità per investire in un'Europa più verde, nonché per

sostenere le regioni e i settori in transizione; che l'attuale quadro normativo non prevede misure di sostegno o finanziamenti specifici per le regioni europee il cui PIL è in gran parte generato dal settore automobilistico e, di conseguenza, gli Stati membri applicano strategie diverse in materia di aiuti di Stato destinati a tale settore, il che incide sulla coesione territoriale dell'UE;

O. considerando che in Europa le autovetture e i furgoni rappresentano da soli il 15 % delle emissioni totali di gas a effetto serra e che il settore dei trasporti è l'unico in cui non si è registrata alcuna diminuzione del livello di tali emissioni rispetto ai livelli del 1990;

P. considerando che la rapida attuazione del regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi dovrebbe garantire la sostenibilità della transizione verso sistemi di trasporto decarbonizzati; che esistono notevoli disparità sul piano nazionale e regionale in termini di preparazione alla transizione verso la decarbonizzazione del settore dei trasporti; che la percentuale di autovetture con più di 20 anni di vita varia da oltre il 40 % in Polonia a meno del 5 % in Lussemburgo e che la quota di immatricolazioni di nuovi veicoli elettrici varia dal 46 % in Svezia all'1 % in Repubblica ceca e in Slovacchia; che esistono disparità analoghe per quanto riguarda il numero di stazioni di ricarica per veicoli elettrici e che i Paesi Bassi dispongono di quasi 1 600 punti di ricarica in più rispetto a Cipro;

Q. considerando che le politiche dell'UE non devono ignorare le specificità territoriali onde evitare di aggravare il fenomeno della "geografia del malcontento" e far sì che l'industria, gli enti locali e le persone interessate accettino i principali obiettivi comuni in materia di decarbonizzazione dell'economia; che è fondamentale adattare le politiche alla situazione delle singole regioni postindustriali al fine di renderle nuovamente attrattive, in particolare tenendo conto del fatto che le regioni maggiormente colpite tendono a essere soggette a spopolamento, fuga di cervelli e stagnazione economica; che tra le strategie efficaci per rafforzare l'attrattiva delle regioni postindustriali figurano il miglioramento della qualità della vita, gli investimenti nell'istruzione, nell'assistenza sanitaria, nelle infrastrutture e nell'imprenditoria locale, la facilitazione dell'accesso ad alloggi a prezzi accessibili e l'introduzione di incentivi volti a far sì che i giovani professionisti e le famiglie rimangano o si trasferiscano in queste zone;

R. considerando che, malgrado l'attuale dipendenza dell'UE dalle importazioni di materia prime dall'estero, il settore automobilistico rappresenta l'ecosistema più integrato nelle catene del valore intra-UE e che oltre il 45 % della sua produzione dipende da catene del valore transfrontaliere; che tale catena del valore intra-UE riunisce i produttori di veicoli, i fornitori del settore automobilistico, i produttori di batterie per veicoli, di apparecchiature elettriche e di

pneumatici, i fornitori di materie prime e di servizi legati all'uso delle automobili; che tali catene del valore costituiscono di per sé una base per la dipendenza e la cooperazione tra le regioni;

S. considerando che l'obiettivo dell'Unione di investire il 3 % del PIL dell'UE nella ricerca e nello sviluppo non è stato ancora raggiunto;

Riplasmare il futuro quadro dei fondi strutturali e d'investimento dell'UE

1. ribadisce che la politica di coesione non dovrebbe compensare la mancanza di flessibilità di bilancio né dovrebbe subire tagli dovuti alle crisi e che, in quanto strategia di investimento nel lungo termine, dovrebbe dotare le regioni dei mezzi necessari per affrontare e creare assieme le transizioni industriale, tecnologica, ecologica, energetica, digitale, sociale e demografica; sottolinea che la politica di coesione può adempiere a tali compiti solo se integrata in un solido programma di finanziamenti e sostiene pertanto che nel QFP successivo al 2027 dovrebbe essere garantita una politica di coesione forte accompagnata da finanziamenti più cospicui;

2. rammenta che le regioni ultraperiferiche, a causa della loro lontananza dalla rete continentale, devono far fronte a sfide specifiche nel quadro della transizione verso un'Unione più verde, più digitalizzata e meno dipendente dai trasporti con motore a combustione;

3. prende atto del fatto che le transizioni verde e digitale pongono notevoli sfide per l'obiettivo della coesione economica, sociale e territoriale, che è sancita nei trattati; è consapevole dei rischi derivanti dall'ampliamento delle disparità regionali, dall'inasprimento delle disuguaglianze sociali e da una crescente "geografia del malcontento", in quanto gli adeguamenti necessari ai fini della duplice transizione e i relativi vantaggi potenziali variano notevolmente da una regione europea all'altra e aggraveranno le disparità regionali nei prossimi anni; ritiene che, se l'Unione intende mantenere l'obiettivo di coesione economica, sociale e territoriale sancito dai trattati, la politica di coesione debba superare le forze economiche che favoriscono una crescente agglomerazione di attività economiche di alto valore nei centri urbani e industriali;

4. sottolinea che i piani volti a ridurre le emissioni di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030 e a conseguire la totale neutralità climatica entro il 2050 avranno un impatto considerevole sulla coesione economica, sociale e territoriale dell'UE;

5. sottolinea l'importanza di prestare ulteriore attenzione ai territori che presentano specificità geografiche, come le regioni rurali, le isole, le regioni ultraperiferiche, le regioni montuose e le regioni scarsamente popolate, in particolare quelle isolate e fortemente

dipendenti dai combustibili fossili o da industrie specifiche in via di dismissione;

6. raccomanda vivamente l'inclusione di un obiettivo strategico specifico relativo alla transizione industriale nell'ambito della politica di coesione oltre il 2027; sottolinea che tale obiettivo dovrebbe promuovere l'autonomia strategica europea e far fronte ai complessi effetti secondari delle transizioni verde e digitale e che dovrebbe essere conseguito a una velocità ancora maggiore in stretta cooperazione con gli enti locali e regionali, al fine di stimolare l'occupazione grazie a posti di lavoro di qualità, di promuovere la riqualificazione e il miglioramento delle competenze dei lavoratori, in particolare di quelli socialmente svantaggiati e dei disoccupati di lunga durata, nonché di attenuare le ripercussioni negative sull'occupazione e sul benessere sociale sostenendo e diversificando le economie locali, regionali e nazionali;

7. ritiene che la politica di coesione dell'UE post-2027 dovrebbe seguire un approccio più mirato e differenziato, che integri l'impiego di criteri relativi al reddito per determinare il livello di sostegno con criteri supplementari che tengano conto anche delle caratteristiche delle regioni, delle sfide specifiche cui esse devono far fronte in relazione al futuro potenziale di crescita, quali il tasso di disoccupazione giovanile, il tasso di disoccupazione di lunga durata, i livelli di povertà, la dipendenza dei posti di lavoro dai settori di transizione e dagli investimenti nella ricerca e nello sviluppo, nonché lo spopolamento, l'invecchiamento della popolazione, la fuga di cervelli e il divario di competenze esistente;

8. chiede che nel periodo di programmazione successivo al 2027 sia prorogato il Fondo per una transizione giusta (JTF), che dovrebbe essere dotato di risorse finanziarie supplementari al fine di sostenere le regioni fortemente dipendenti da settori che stanno attraversando una profonda trasformazione, come quello automobilistico, tenendo conto della perdita netta di posti di lavoro stimata che dovrebbe derivare dalla transizione del settore automobilistico; ritiene che tale proroga del JTF dovrebbe essere incentrata sul livello adeguato della classificazione comune delle unità territoriali per la statistica (NUTS), tenere conto delle specificità regionali, avere un ambito di applicazione più ampio rispetto all'attuale JTF, essere concepita in modo da consentire di far fronte tempestivamente alle nuove sfide in vari settori e in varie industrie, nonché essere pienamente integrata nel regolamento recante disposizioni comuni sulla base dei principi di partenariato, governance multilivello e approccio basato sul territorio; invita inoltre Eurostat a stimare la perdita netta di posti di lavoro nel settore automobilistico derivante dalle transizioni verde e digitale;

9. ritiene che, per determinare se una regione debba essere considerata altamente dipendente dal settore automobilistico, sia

necessario prendere in considerazione i seguenti indicatori: il contributo del settore automobilistico al PIL regionale; la percentuale dei prodotti automobilistici nelle esportazioni regionali; il contributo del settore automobilistico all'occupazione regionale; e il contributo del settore automobilistico agli investimenti regionali totali nella ricerca e nello sviluppo;

10. invita la Commissione a semplificare gli esercizi di rendicontazione, ad esempio ampliando l'approccio del "finanziamento non collegato ai costi", ove opportuno, e trovando un equilibrio tra l'attenzione ai risultati e agli impatti e l'attenzione alla spesa, al fine di conseguire un'attuazione più efficiente, mantenendo nel contempo un solido monitoraggio dell'utilizzo dei fondi; ritiene che le opzioni semplificate in materia di costi si siano dimostrate una misura decisamente positiva e invita la Commissione e le autorità di gestione a estenderne l'applicazione ai progetti industriali, verdi e digitali;

11. sottolinea la necessità di garantire un equo trattamento delle micro, piccole e medie imprese (MPMI) e delle piccole imprese a media capitalizzazione nella distribuzione dei Fondi SIE, semplificando le procedure amministrative necessarie per avere accesso a tali fondi e compiendo progressi verso la piena attuazione del principio "una tantum", in base al quale i cittadini e le aziende sono tenuti a fornire determinare informazioni standard alle autorità una sola volta; riconosce inoltre il ruolo fondamentale svolto dalle MPMI nella transizione industriale e sottolinea l'importanza di garantirne la partecipazione attiva ai progetti, nonché di garantire che ricevano finanziamenti adeguati tramite meccanismi quali i consorzi o strumenti alternativi;

Creare regioni resilienti: una politica di coesione per un futuro più verde e pronto per l'era digitale

12. prende atto del fatto che, sebbene la digitalizzazione apporti tuttora benefici economici a tutte le regioni, la transizione digitale sta creando gravi difficoltà per le regioni meno sviluppate; sottolinea l'importanza di investire nelle infrastrutture digitali e di sviluppare competenze digitali tra la popolazione in generale e la forza lavoro, al fine di consentire il passaggio da tecnologie ad alta intensità di manodopera a tecnologie ad alta intensità di capitale e di evitare il fenomeno della fuga di cervelli; sottolinea a tal riguardo il ruolo centrale svolto dagli istituti di istruzione e di ricerca locali, regionali e nazionali nel guidare i poli dell'innovazione digitale e constata lo spreco di competenze dovuto a politiche regionali non coordinate;

13. sottolinea che occorre un notevole sostegno per assistere le regioni nel loro percorso verso la digitalizzazione e nel conseguimento degli obiettivi digitali fissati nel programma strategico per il decennio digitale 2030; ritiene, in tale contesto, che i partenariati pubblico-

privati siano un possibile mezzo per sostenere lo sviluppo delle competenze critiche, il miglioramento delle prospettive di lavoro e l'adattabilità dei mercati del lavoro, nonché le loro prestazioni in termini di produttività ed efficienza, rendendoli elementi chiave per il successo di qualsiasi transizione digitale; ritiene che nessuno, indipendentemente dal settore di lavoro, dal tipo di contratto, dal genere o dall'ubicazione geografica, debba essere lasciato indietro nel percorso verso le transizioni verde e digitale dell'UE;

14. osserva che i settori manifatturieri esposti alla concorrenza globale, e le regioni specializzate in tali settori, possono trovarsi ad affrontare sfide durante la transizione verde, in particolare se i concorrenti internazionali beneficiano di prezzi dell'energia inferiori e utilizzano meno energia rinnovabile; sottolinea che anche i costi delle energie rinnovabili svolgeranno un ruolo significativo all'interno di tali dinamiche;

15. rammenta che le regioni meno sviluppate dovranno probabilmente far fronte a un impatto sproporzionato durante la transizione verde, soprattutto per quanto concerne la transizione del settore dei trasporti verso soluzioni decarbonizzate; ritiene che sia necessario istituire strumenti specifici a sostegno della catena del valore nel contesto della transizione ecologica dei veicoli e, più specificamente, dei settori dei semiconduttori, delle batterie e dei componenti necessari per la produzione di motori elettrici, la guida autonoma, la digitalizzazione e la connettività;

Una transizione giusta per le regioni automobilistiche

16. ritiene che la decarbonizzazione del trasporto stradale, che implica la trasformazione dell'intera catena del valore del settore automobilistico con l'eliminazione graduale dei motori a combustione entro il 2035, debba seguire una strategia ben pianificata di "transizione delle mobilità" e che tale strategia debba attuare i cambiamenti necessari lungo tutta la catena del valore, come anche nei processi produttivi, al fine di evitare la delocalizzazione della produzione fuori dall'UE; sottolinea inoltre che tale strategia dovrebbe garantire una transizione agevole e socialmente accettabile per le imprese e i lavoratori interessati, in particolare per coloro che operano nelle regioni meno sviluppate e nelle regioni che affrontano sfide demografiche e territoriali; è del parere che in futuro il trasporto ferroviario e mediante autobus decarbonizzato svolgerà un ruolo nel settore dei trasporti a zero emissioni nette e dovrebbe essere sostenuto da una pianificazione pubblica a lungo termine mediante l'espansione delle infrastrutture ferroviarie e di trasporto pubblico;

17. ritiene che tale strategia di transizione della mobilità dovrebbe altresì prevedere un piano dettagliato per la riqualificazione e il miglioramento delle competenze dei lavoratori o, se necessario,

fornire opzioni alternative di occupazione per le persone attualmente impiegate nel settore automobilistico; ritiene che tale piano dovrebbe prevedere anche misure volte a rafforzare la presenza delle donne in questo settore a prevalenza maschile, nonché a promuovere l'integrazione delle persone con disabilità sul luogo di lavoro; ritiene inoltre che tale piano dovrebbe fornire incentivi e sostegno per garantire che i nuovi impianti industriali derivanti dalla transizione rimangano all'interno delle regioni interessate, garantendone i benefici produttivi e mantenendo in tal modo gli effetti di ricaduta nelle stesse zone; raccomanda la creazione di progetti industriali sostenibili che completino l'intera catena di approvvigionamento in tali territori;

18. invita la Commissione a presentare la proposta necessaria per garantire la continuità del meccanismo per una transizione giusta e a provvedere affinché quest'ultimo sia dotato di fondi sufficienti e supplementari al fine di includere il sostegno a favore delle regioni che dipendono dall'industria automobilistica e dei pezzi di ricambio e dai relativi servizi, in particolare nell'ambito del Fondo per una transizione giusta integrato nella politica di coesione, in modo tale che le sinergie e gli effetti di ricaduta possano essere promossi con diversi fondi e programmi europei volti ad affrontare il processo di trasformazione regionale;

19. ricorda che spesso gli enti locali e regionali sono ampiamente responsabili dell'attuazione delle politiche in materia formazione e che la dimensione territoriale di tali politiche riveste pertanto un'importanza fondamentale; rammenta, a tal fine, l'importanza della parità in termini di capacità amministrativa e accesso ai finanziamenti e alle informazioni in tutte le regioni dell'UE;

20. ritiene che i piani per una transizione giusta destinati alle regioni dipendenti dal settore automobilistico dovrebbero seguire con coerenza un approccio locale e dovrebbero essere gestiti dalle autorità competenti, sulla base dei principi di partenariato e di governance multilivello, nonché incentivare la cooperazione interregionale e transfrontaliera tra le regione in transizione; sottolinea inoltre la necessità di attribuire priorità agli investimenti per la necessaria trasformazione del settore, affinché possa allinearsi ai nuovi livelli di prestazione in materia di emissioni di CO_2, agli investimenti nei programmi di formazione, riqualificazione e miglioramento delle competenze, nonché nelle strategie di diversificazione economica sostenibile lungo l'intera catena del valore, al fine di garantire una transizione agevole e inclusiva per i lavoratori e le economie locali e regionali;

21. ricorda che qualsiasi decisione strategica adottata dai produttori di equipaggiamenti di serie di orientarsi verso la mobilità elettrica o altri sviluppi tecnologici come la guida autonoma, la digitalizzazione e le funzioni di sicurezza aggiuntive nelle automobili, avrà

inevitabilmente un effetto di ricaduta e un impatto a valle della catena del valore locale e regionale;

22. propone di ponderare l'opzione di attuare piani di transizione ricorrendo a un approccio basato sui risultati, che comprenda un gruppo di progetti che devono essere svolti da un beneficiario per contribuire agli obiettivi dei piani; ritiene che, onde semplificare e rafforzare l'orientamento basato sui risultati, la gestione potrebbe basarsi esclusivamente su tappe, realizzazioni e risultati concordati in precedenza tra la Commissione e le autorità di gestione; ritiene inoltre che il controllo e l'audit di un piano di transizione debbano essere limitati al conseguimento delle tappe e degli obiettivi prefissati;

23. riconosce l'importanza di fornire sostegno a tutte le imprese nei settori interessati dalla transizione, ponendo in particolare l'accento sulle MPMI e le piccole imprese a media capitalizzazione, le quali potrebbero disporre di risorse limitate per realizzare la trasformazione necessaria; sottolinea l'importanza dell'assistenza mirata per aiutare le MPMI e le piccole imprese a media capitalizzazione ad acquisire, ammodernare e mantenere i beni materiali e le infrastrutture, nonché a investire nella ricerca e nello sviluppo; pone in evidenza la necessità di prevedere programmi di finanziamento dedicati, iniziative intese a sviluppare le capacità, lo scambio di conoscenze e delle migliori pratiche, e assistenza tecnica appositamente adattati alle esigenze delle MPMI e delle piccole imprese a media capitalizzazione, al fine di garantirne l'integrazione e il coinvolgimento nel contesto in continua evoluzione del settore;

24. sottolinea la necessità di colmare il divario di investimenti in nella ricerca e nello sviluppo nell'UE e di conseguire l'obiettivo di investire il 3 % del PIL dell'UE in attività di ricerca e sviluppo;

25. invita gli Stati membri a creare un ecosistema equo e adeguato per la diffusione della mobilità elettrica in conformità del regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi; ritiene che taluni concetti che funzionano per le zone urbane siano meno fattibili o insufficienti per le zone rurali e ribadisce l'importanza di mettere a disposizione infrastrutture pubbliche per i combustibili alternativi nelle regioni rurali e remote, nelle isole e nelle regioni con una bassa densità di popolazione, che non sono adeguatamente coperte da fornitori privati, in modo tale da soddisfare le esigenze della popolazione residente e dei visitatori; ritiene, a tal riguardo, che il prezzo di tale servizio erogato pubblicamente dovrebbe essere competitivo con il prezzo medio del servizio offerto dai fornitori privati; ritiene che, a tal fine, occorra sviluppare un quadro strategico e normativo per la mobilità elettrica basato su un'analisi approfondita della situazione volta a individuare le principali sfide per tale strategia e le opportunità per la relativa riuscita;

26. chiede alla Commissione di estendere i programmi exchangeEU e TARGET (assistenza tecnica per una transizione energetica verde) alle regioni specializzate nel settore automobilistico in transizione, al fine di promuovere lo scambio di esperienze e i risultati tra le regioni con settori economici in declino, come il carbone o il coke petrolifero, e le regioni con settori in trasformazione, come quello dei costruttori e dei fornitori di automobili; è del parere che la condivisione delle esperienze acquisite, oltre all'attuazione dei piani di transizione sostenuti da finanziamenti a titolo dei fondi SIE, possa aiutare le regioni del settore automobilistico e le regioni produttrici a realizzare una transizione agevole verso un'attività neutrale dal punto di vista climatico;

°

° °

27. incarica la sua Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione, nonché ai parlamenti regionali e nazionali degli Stati membri.