Parlamento Europeu
2019-2024

TEXTOS APROVADOS

P9_TA(2023)0461

Reconfiguração do futuro regime dos fundos estruturais da UE para apoiar as regiões particularmente afetadas pelos desafios relacionados com a transição do setor automóvel, a transição ecológica e a transição digital

Resolução do Parlamento Europeu, de 12 de dezembro de 2023, sobre a reconfiguração do futuro quadro dos fundos estruturais da UE para apoiar as regiões particularmente afetadas pelos desafios relacionados com a transição do setor automóvel, a transição ecológica e a transição digital (2023/2061(INI))

O Parlamento Europeu,

– Tendo em conta os artigos 2.º e 3.º do Tratado da União Europeia,

– Tendo em conta os artigos 174.º a 178.º e 349.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

– Tendo em conta o Regulamento (UE) 2021/1060 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de junho de 2021, que estabelece disposições comuns relativas ao Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, ao Fundo Social Europeu Mais, ao Fundo de Coesão, ao Fundo para uma Transição Justa e ao Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos, das Pescas e da Aquicultura e regras financeiras aplicáveis a esses fundos e ao Fundo para o Asilo, a Migração e a Integração, ao Fundo para a Segurança Interna e ao Instrumento de Apoio Financeiro à Gestão das Fronteiras e à Política de Vistos[1] (Regulamento Disposições Comuns),

– Tendo em conta o Regulamento (UE) 2021/1058 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de junho de 2021, relativo ao Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional e ao Fundo de Coesão[2],

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

– Tendo em conta o Regulamento (UE) 2021/1056 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de junho de 2021, que cria o Fundo para uma Transição Justa[1],

– Tendo em conta o Regulamento (UE) 2021/1057 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de junho de 2021, que cria o Fundo Social Europeu Mais (FSE+) e que revoga o Regulamento (UE) n.º 1296/2013[2],

– Tendo em conta o Regulamento (UE) 2020/460 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de março de 2020, que altera o Regulamento (UE) n.º 1303/2013, o Regulamento (UE) n.º 1301/2013 e o Regulamento (UE) n.º 508/2014 no respeitante a medidas específicas para mobilizar investimentos nos sistemas de saúde dos Estados-Membros e noutros setores das suas economias em resposta ao surto de COVID-19 (Iniciativa de Investimento Resposta ao Coronavírus)[3],

– Tendo em conta o pacote «Objetivo 55», adotado pela Comissão em 14 de julho de 2021,

– Tendo em conta o Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de junho de 2021, que cria o regime para alcançar a neutralidade climática e que altera os Regulamentos (CE) n.º 401/2009 e (UE) 2018/1999 («Lei Europeia em matéria de clima»)[4],

– Tendo em conta o Regulamento (UE) 2023/851 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de abril de 2023, que altera o Regulamento (UE) 2019/631 no que diz respeito ao reforço das normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2 dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos em consonância com o aumento da ambição da União em matéria de clima[5],

– Tendo em conta o Regulamento (UE) 2023/435 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de fevereiro de 2023, que altera o Regulamento (UE) 2021/241 no que diz respeito aos capítulos REPowerEU dos planos de recuperação e resiliência e que altera os Regulamentos (UE) n.º 1303/2013, (UE) 2021/1060 e (UE) 2021/1755 e a Diretiva 2003/87/CE[6],

– Tendo em conta a proposta, apresentada pela Comissão, de alteração do Regulamento (UE) 2019/1242 no respeitante ao reforço das

---

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

normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2 dos veículos pesados novos e à inclusão de obrigações de comunicação de informações e revogação do Regulamento (UE) 2018/956 (COM(2023)0088),

– Tendo em conta a proposta, apresentada pela Comissão, de Regulamento relativo à homologação de veículos a motor e motores e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que respeita às suas emissões e à durabilidade da bateria (Euro 7) e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009,

– Tendo em conta a proposta, apresentada pela Comissão, de Regulamento que estabelece um quadro para garantir um aprovisionamento seguro e sustentável de matérias-primas críticas e que altera os Regulamentos (UE) 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 e (UE) 2019/1020 (COM(2023)0160),

– Tendo em conta a comunicação da Comissão, de 1 de fevereiro de 2023, intitulada «Um Plano Industrial do Pacto Ecológico para a Era do Impacto Zero» (COM(2023)0062),

– Tendo em conta o relatório da Comissão, de 30 de janeiro de 2023, intitulado «Relatório de síntese de 2022 dos Fundos Europeus Estruturais e de Investimento sobre os relatórios anuais de execução do programa relativos à execução em 2014-2020» (COM(2023)0039),

– Tendo em conta a Comunicação da Comissão, de 4 de fevereiro de 2022, relativa ao oitavo relatório sobre a coesão: a coesão na Europa no horizonte de 2050 (COM(2022)0034),

– Tendo em conta o Anuário regional do Eurostat – edição de 2022,

– Tendo em conta a Comunicação da Comissão intitulada «Revisão Intercalar do Quadro Financeiro Plurianual 2021-2027» (COM(2023)0336),

– Tendo em conta o Índice de Digitalidade da Economia e da Sociedade (IDES) da Comissão, relativos a 2022,

– Tendo em conta o documento de trabalho dos serviços da Comissão sobre os planos territoriais de transição justa (SWD(2021)0275),

– Tendo em conta o relatório da OCDE, de fevereiro de 2023, intitulado «Regional Industrial Transitions to Climate Neutrality»[1] (Transições industriais regionais para a neutralidade climática),

– Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões Europeu, de 13 de julho de 2022, intitulado «Rumo a transportes rodoviários sem

---

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

emissões: criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e reforço das normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2»[1],

– Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões Europeu, de 12 de outubro de 2022, intitulado «Transição justa e sustentável no contexto das regiões carboníferas e com utilização intensiva de energia»[2],

– Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões Europeu de 12 de outubro de 2022 intitulado «Coesão Digital»[3],

– Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões Europeu, de 10 de outubro de 2023, intitulado «Uma transição justa e sustentável para as regiões do setor automóvel»[4],

– Tendo em conta o relatório anual da UE sobre o estado das regiões e dos municípios, publicado em 11 de outubro de 2022, pelo Comité das Regiões,

– Tendo em conta a sua resolução, de 15 de setembro de 2022, intitulada «Coesão económica, social e territorial na União Europeia: oitavo relatório sobre a coesão»[5],

– Tendo em conta o estudo intitulado «Cohesion Policy in EU Coal Regions» (A política de coesão nas regiões carboníferas da UE), publicado pela Direção-Geral das Políticas Internas, em 31 de janeiro de 2023,

– Tendo em conta o estudo intitulado «The Future of the EU Automotive Sector» (O futuro do setor automóvel da UE), publicado pela sua Direção-Geral das Políticas Internas, em 30 de setembro de 2021,

– Tendo em conta o estudo intitulado «A Just Transition Fund – How the EU budget can best assist in the necessary transition from fossil fuels to sustainable energy» (Um Fundo para uma Transição Justa – Como o orçamento da UE pode ajudar da melhor forma na transição necessária dos combustíveis fósseis para a energia sustentável), publicado pela Direção-Geral das Políticas Internas, em 15 de abril de 2020,

– Tendo em conta o artigo 54.º do seu Regimento,

---

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

– Tendo em conta o relatório da Comissão do Desenvolvimento Regional (A9-0326/2023),

A. Considerando que as transições ecológica e digital, nomeadamente a diversificação do aprovisionamento energético e de matérias-primas e os desenvolvimentos tecnológicos, deram origem a novos desafios, bem como a novas oportunidades, para a coesão económica, social e territorial da União Europeia;

B. Considerando que as políticas da UE relacionadas com o clima podem contribuir para o desenvolvimento económico e social da União e devem ser acompanhadas de avaliações de impacto territorial abrangentes, a fim de identificar as repercussões que estas medidas podem ter nas regiões em transição, de modo a promover a resiliência, a convergência social ascendente, a justiça social, a sustentabilidade e a coesão, abordar os efeitos distributivos negativos e reduzir as disparidades através de um apoio específico e de estratégias adaptadas às pessoas e às indústrias;

C. Considerando que o Fundo para uma Transição Justa foi especificamente concebido para garantir que ninguém seja deixado para trás à medida que a UE avança rumo à neutralidade climática; considerando que tal inclui a prestação de um apoio específico para as regiões mais afetadas por esta transição, a fim de evitar um aumento das desigualdades regionais em toda a União;

D. Considerando que a política de coesão no período de 2014-2020 já abriu caminho à transição das regiões carboníferas, ao incorporar uma multiplicidade de objetivos específicos e pertinentes para a transição nos seus programas e, posteriormente, também ao investir fundos consideráveis em domínios conexos; considerando que outras regiões em transição necessitam igualmente do mesmo nível de apoio para reduzir os impactos económicos negativos do profundo processo de transição que estão a atravessar;

E. Considerando que existem diferenças significativas entre as características socioeconómicas e demográficas das várias regiões da UE e que estas enfrentam desafios distintos, o que, por conseguinte, significa que não existe uma solução única para todas as necessidades territoriais e socioeconómicas; considerando que os Fundos Europeus Estruturais e de Investimento (FEEI) têm potencial para se tornarem um melhor instrumento da UE para atenuar eventuais impactos negativos decorrentes da dupla transição ecológica e digital, nomeadamente nas regiões que enfrentam transições fundamentais no setor automóvel ou nas indústrias e nos serviços relacionados com o setor automóvel;

F. Considerando que apesar da utilização combinada dos recursos orçamentais da UE provenientes do quadro financeiro plurianual (QFP)e do Mecanismo de Recuperação e Resiliência permitir a

execução de reformas ambiciosas e de investimentos substanciais, tal criou igualmente grandes dificuldades às regiões e aos órgãos de poder local em termos de fragmentação das políticas, capacidade administrativa e complexidade do planeamento e da execução dos fundos programados para o período de 2021-2027; considerando que é necessário acelerar a taxa de absorção da política de coesão e a execução dos projetos no terreno;

G. Considerando que o transporte rodoviário é responsável pela percentagem mais elevada das emissões globais dos transportes; considerando que, à medida que a dupla transição ecológica e digital avança, é provável que coloque desafios a este setor; considerando que, para defender a competitividade da economia da UE e preservar a produção e o emprego europeus, precisamos de acompanhar o impacto das políticas da UE em setores-chave e de dispor de instrumentos para reagir atempadamente aos novos desafios colocados pelas transições ecológica e digital;

H. Considerando que a indústria automóvel está atualmente a sofrer uma grande transformação devido à evolução do sistema de transportes instigada pelo surgimento de modos de transporte alternativos e respeitadores do ambiente e à aplicação de tecnologias com nível nulo ou baixo de emissões, à digitalização e à automatização;

I. Considerando que, por conseguinte, a indústria automóvel deve tornar-se parte de uma «transformação da mobilidade» em maior escala, que reconfigurará os modelos empresariais e as cadeias de valor no setor e implicará mudanças sociais e laborais significativas, com padrões variáveis consoante os Estados-Membros e as regiões; considerando que são necessários investimentos substanciais em todos os domínios da cadeia de valor, nomeadamente a produção, para adaptar o setor às novas normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2 e para a eliminação progressiva dos veículos emissores de CO_2 na UE;

J. Considerando que a UE se encontra entre os maiores produtores mundiais de veículos a motor e que a indústria automóvel é uma das principais indústrias europeias, gerando um volume de negócios superior a 7 % do produto interno bruto (PIB) da UE que, em determinadas regiões, representa até 25 % do PIB regional, o que torna o setor o maior investidor privado em investigação e desenvolvimento (I&D) na UE;

K. Considerando que o setor automóvel europeu continua a ser um motor para o emprego industrial, uma vez que representa mais de 6 % do emprego europeu global, proporcionando postos de trabalho diretos e indiretos a 13,8 milhões de europeus e representando 8,5 % dos postos de trabalho na indústria transformadora europeia;

L. Considerando que o setor automóvel é composto por cerca de 3 000 empresas, das quais 2 500 são pequenas e médias empresas (PME), que são fornecedoras independentes dos fabricantes de automóveis e enfrentam obstáculos adicionais na transformação ecológica e digital; considerando que, para enfrentar estes desafios, as regiões e a indústria automóvel terão de investir fortemente na tecnologia, na investigação e no desenvolvimento, bem como na reorganização das cadeias de abastecimento, na formação dos trabalhadores e na adaptação a novos modelos empresariais;

M. Considerando que o potencial futuro de valor acrescentado da UE nos setores automóveis é, no entanto, limitado pela forte dependência da UE face às importações estrangeiras de indústrias essenciais de apoio e de matérias-primas para os automóveis do futuro, bem como pela falta de um setor das tecnologias da informação e comunicação forte e de grandes intervenientes digitais europeus que criem valor através do acesso a dados, ecossistemas digitais e tecnologias de conectividade;

N. Considerando que o financiamento da política de coesão oferece oportunidades para investir numa Europa mais ecológica e apoiar as regiões e os setores em transição; considerando que o atual regime regulamentar não prevê medidas específicas de apoio nem de financiamento para as regiões europeias cujo PIB é, em grande medida, gerado pelo setor automóvel, pelo que os Estados-Membros aplicam estratégias diferentes em matéria de auxílios estatais a este setor, o que afeta a coesão territorial da UE;

O. Considerando que os automóveis de passageiros e os veículos comerciais ligeiros representam, por si só, 15 % do total das emissões de gases com efeito de estufa (GEE) na Europa e que os transportes são o único setor em que o nível de GEE não diminuiu em comparação com os níveis de 1990;

P. Considerando que a rápida aplicação do regulamento relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos deve assegurar a viabilidade da transição para sistemas de transporte descarbonizados; considerando que existem disparidades nacionais e regionais consideráveis em termos de preparação para a transição para um setor de transportes descarbonizado; considerando que a percentagem de automóveis de passageiros com mais de 20 anos oscila entre mais de 40 % na Polónia e menos de 5 % no Luxemburgo e a percentagem de novas matrículas de veículos elétricos varia entre 46 % na Suécia e 1 % na Chéquia e na Eslováquia; considerando que existem disparidades semelhantes quanto ao número de estações de carregamento de veículos elétricos, tendo os Países Baixos quase 1 600 vezes mais pontos de carregamento do que Chipre;

Q. Considerando que as políticas da UE não devem ignorar a dimensão territorial, a fim de evitar agravar o fenómeno da «geografia do descontentamento» e gerar aceitação, por parte da indústria, das autoridades locais e das pessoas afetadas, dos principais objetivos comuns em matéria de descarbonização da economia; considerando que é fundamental adaptar as políticas às situações individuais das regiões pós-industriais, a fim de as tornar novamente atrativas, especialmente tendo em conta a tendência das regiões fortemente afetadas para sofrerem de despovoamento, fuga de cérebros e estagnação económica; considerando que as estratégias eficazes para aumentar a atratividade das regiões pós-industriais incluem a melhoria da qualidade de vida, o investimento na educação, nos cuidados de saúde, nas infraestruturas e no empreendedorismo local, a facilitação do acesso à habitação a preços acessíveis e a criação de incentivos para que jovens profissionais e famílias permaneçam nessas zonas ou se mudem para elas;

R. Considerando que, apesar da atual dependência da UE de importações estrangeiras de matérias-primas, o setor automóvel é o ecossistema mais integrado nas cadeias de valor intra-UE, em que mais de 45 % da sua produção depende de cadeias de valor transfronteiriças; considerando que esta cadeia de valor intra-UE reúne os fabricantes de veículos, os fabricantes de componentes para automóveis, os fabricantes de baterias para motores, equipamento elétrico e pneus, os fornecedores de matérias-primas e os serviços de utilização de automóveis; considerando que estas cadeias de valor constituem, naturalmente, uma base para a confiança e a cooperação entre as regiões;

S. Considerando que o objetivo da UE de investir 3 % do PIB da União em I&D ainda não foi alcançado;

Reformulação do futuro regime relativo aos fundos estruturais e de investimento da UE

1. Reafirma que a política de coesão não deve compensar a inflexibilidade orçamental nem sofrer cortes devido a crises e que, enquanto estratégia de investimento a longo prazo, deve equipar as regiões para cocriar e fazer face às transições industrial, tecnológica, ecológica, energética, digital, social e demográfica; sublinha que a política de coesão só pode ser plenamente cumprida se estiver integrada num programa de financiamento sólido e, por conseguinte, defende que deve ser assegurada uma política de coesão forte com um aumento do financiamento no QFP pós-2027;

2. Recorda que as regiões ultraperiféricas enfrentam desafios específicos na transição para uma União mais ecológica, mais digitalizada e menos dependente de transportes equipados com motores de combustão, devido ao seu afastamento da rede continental;

3. Reconhece que as transições ecológica e digital colocam desafios significativos no atinente ao objetivo de coesão económica, social e territorial, consagrado nos Tratados; está ciente do risco de um agravamento das disparidades regionais, de um aprofundamento das desigualdades sociais e de uma crescente «geografia do descontentamento», uma vez que os ajustamentos necessários e os potenciais benefícios da dupla transição variam consideravelmente de uma região europeia para outra e aumentarão as disparidades regionais nos próximos anos; considera que a política de coesão deve sobrepor-se às forças económicas que favorecem uma aglomeração cada vez maior de atividades económicas de elevado valor nos centros urbanos e industriais, para que a União mantenha o seu objetivo de alcançar a coesão económica, social e territorial, tal como consagrado nos Tratados;

4. Sublinha que os planos para reduzir as emissões de GEE em, pelo menos, 55 % até 2030 e a consecução da plena neutralidade climática até 2050 terão impactos consideráveis na coesão económica, social e territorial da UE;

5. Sublinha a importância de prestar uma atenção suplementar aos territórios com especificidades geográficas, como as regiões rurais, as ilhas, as regiões ultraperiféricas, as regiões montanhosas e as regiões menos densamente povoadas, em especial as regiões isoladas e altamente dependentes dos combustíveis fósseis ou indústrias específicas que estão a ser progressivamente eliminadas;

6. Recomenda vivamente a inclusão de um objetivo político específico em matéria de transição industrial na política de coesão da UE após 2027; salienta que este objetivo deve promover a autonomia estratégica europeia e abordar os efeitos secundários problemáticos das transições ecológica e digital e que tal deve ser alcançado a um ritmo ainda mais acelerado, em estreita cooperação com os órgãos de poder local e regional, de modo a impulsionar o emprego com postos de trabalho de qualidade, promover a requalificação e a melhoria das competências dos trabalhadores, sobretudo dos trabalhadores socialmente desfavorecidos e dos desempregados de longa duração, e atenuar as repercussões negativas no emprego e no bem-estar social, através da diversificação das economias locais, regionais e nacionais e do apoio às mesmas;

7. Considera que a política de coesão da UE após 2027 deve seguir uma abordagem mais diferenciada e direcionada, complementando a utilização de critérios relacionados com o rendimento para determinar o nível de apoio com critérios adicionais que também tenham em conta as características das regiões, os desafios específicos que enfrentam em matéria de potencial de crescimento futuro, como a taxa de desemprego dos jovens, a taxa de desemprego de longa duração, os níveis de pobreza, a dependência do emprego de setores em transição e o investimento em investigação e

desenvolvimento, bem como o despovoamento, o envelhecimento populacional, a fuga de cérebros e o défice de competências existente;

8. Solicita a prorrogação do Fundo para uma Transição Justa (FTJ) no período de programação pós-2027, que deve ser dotado de meios financeiros adicionais para apoiar as regiões altamente dependentes de setores que estejam a sofrer transformações profundas, como o setor automóvel, tendo em conta a perda líquida de emprego prevista que deverá resultar da transição deste setor; considera que esta prorrogação do FTJ deve centrar-se no nível adequado da Nomenclatura Comum das Unidades Territoriais Estatísticas (NUTS), ter em conta as especificidades regionais, ter um âmbito de aplicação mais vasto do que o atual FTJ, ser concebida de forma a permitir respostas rápidas aos novos desafios que surjam em vários setores e indústrias e ser plenamente integrada no Regulamento Disposições Comuns, com base nos princípios da parceria, da governação a vários níveis e da abordagem de base local; solicita ainda que o Eurostat estime a perda líquida de emprego no setor automóvel que resultará das transições ecológica e digital;

9. Entende que, para determinar se uma região deve ser considerada altamente dependente da indústria automóvel, devem ser tidos em conta os seguintes indicadores: o contributo da indústria automóvel para o PIB regional, a percentagem de produtos automóveis nas exportações regionais, o contributo da indústria automóvel para o emprego regional e o contributo da indústria automóvel para o investimento total em I&D na região;

10. Insta a Comissão a simplificar os exercícios de comunicação de informações, por exemplo, alargando a abordagem de «financiamento não associado aos custos», se adequado, e procurando alcançar um equilíbrio entre a ênfase nos resultados e impactos e a ênfase nas despesas, a fim de alcançar uma execução mais eficiente, mantendo simultaneamente um acompanhamento sólido da utilização dos fundos; considera que a «opção de custos simplificados» demonstrou ser uma medida muito positiva e insta a Comissão e as autoridades de gestão a alargarem a sua aplicação a projetos industriais, ecológicos e digitais;

11. Salienta a necessidade de assegurar o tratamento equitativo das micro, pequenas e médias empresas (MPME) e das pequenas empresas de média capitalização na distribuição dos FEEI, simplificando as medidas administrativas necessárias para aceder a estes fundos e avançando no sentido da plena aplicação do «princípio da declaração única», o que significa que os cidadãos e as empresas só são obrigados a fornecer uma vez determinadas informações normalizadas às autoridades; reconhece, além disso, o papel fundamental das MPME na transição industrial e destaca a importância de assegurar a sua participação ativa em projetos e de

lhes garantir um financiamento adequado através de mecanismos como consórcios ou instrumentos alternativos;

Desenvolver regiões resilientes: política de coesão para um futuro mais ecológico e adaptado às tecnologias digitais

12. Reconhece que, apesar de a digitalização continuar a proporcionar benefícios económicos a todas as regiões, a transição digital está a criar graves dificuldades para as regiões menos desenvolvidas; sublinha a importância de investir em infraestruturas digitais e de desenvolver competências digitais entre a população em geral e a mão de obra, a fim de passar de tecnologias com grande intensidade de mão de obra para tecnologias com utilização intensiva de capital e evitar o fenómeno da fuga de cérebros; frisa, a este respeito, o papel fundamental desempenhado pelas instituições de ensino e investigação locais, regionais e nacionais na liderança dos polos de inovação digital, salientando o desperdício de conhecimentos especializados resultante da falta de coordenação das políticas regionais;

13. Salienta que é necessário um apoio significativo para ajudar as regiões no seu caminho para a digitalização e a consecução dos objetivos digitais estabelecidos no programa estratégico para 2030 intitulado «Programa Década Digital para 2030»; neste contexto, considera que as parcerias público-privadas são uma forma possível de apoiar o desenvolvimento de competências essenciais, de melhorar as perspetivas de emprego e a capacidade de adaptação dos mercados de trabalho, bem como o seu desempenho em termos de produtividade e eficiência, tornando-as fatores-chave para o êxito da transição digital; considera que ninguém, independentemente do seu setor de atividade, tipo de contrato, género, idade ou localização geográfica, deve ser esquecido no caminho rumo à transição ecológica e digital da UE;

14. Observa que os setores da indústria transformadora expostos à concorrência mundial e as regiões nela especializadas podem enfrentar desafios durante a transição ecológica, em particular se os concorrentes internacionais beneficiarem de preços da energia mais baixos e utilizarem menos energias renováveis; salienta que os custos das energias renováveis desempenharão também um papel significativo nesta dinâmica;

15. Recorda que as regiões menos desenvolvidas são suscetíveis de enfrentar impactos desproporcionados durante a transição ecológica, especialmente no que diz respeito à transição do setor dos transportes para soluções descarbonizadas; considera necessário criar instrumentos específicos para apoiar a cadeia de valor no contexto da transição ecológica dos veículos e, mais especificamente, dos setores dos semicondutores, baterias e componentes necessários

para os motores elétricos, a condução autónoma, a digitalização e a conectividade;

Uma transição justa para as regiões dependentes do setor automóvel

16. Considera que a descarbonização do transporte rodoviário, que exige a transformação de toda a cadeia de valor da indústria automóvel e a eliminação progressiva do motor de combustão até 2035, deve seguir uma estratégia bem planeada de «transição em matéria de mobilidade» e que esta estratégia deve introduzir as mudanças necessárias em toda a cadeia de valor, designadamente nos processos de produção, a fim de evitar deslocalizar a produção para fora da UE; destaca ainda que esta estratégia deve assegurar uma transição harmoniosa e socialmente aceitável para as empresas e os trabalhadores afetados, especialmente das regiões menos desenvolvidas e das regiões que enfrentam desafios demográficos ou territoriais; considera que o transporte ferroviário ou por autocarro descarbonizado desempenhará um papel no transporte com zero emissões líquidas no futuro e deve ser apoiado por um planeamento público a longo prazo através da expansão das infraestruturas ferroviárias e de transportes públicos;

17. Considera que esta estratégia de transição em matéria de mobilidade deve igualmente incluir um plano pormenorizado para a requalificação e a melhoria de competências dos trabalhadores ou, se necessário, proporcionar opções de emprego alternativas para as pessoas atualmente empregadas no setor automóvel; é da opinião de que este plano deve também incluir medidas para reforçar a presença das mulheres neste setor dominado pelos homens e promover a integração de pessoas com deficiência no local de trabalho; considera igualmente que este plano deve prever incentivos e apoios para assegurar que as novas instalações industriais criadas no âmbito da transição permaneçam dentro das regiões em causa, garantindo os seus benefícios produtivos e mantendo, assim, os efeitos indiretos nessas zonas; recomenda a criação de projetos industriais sustentáveis que completem todas as cadeias de abastecimento nesses territórios;

18. Insta a Comissão a apresentar a proposta necessária para assegurar a continuidade do Mecanismo para uma Transição Justa e a velar por que este seja dotado de fundos suficientes e adicionais para incluir apoio às regiões que dependem direta ou indiretamente da indústria automóvel e da indústria de aprovisionamento de peças e dos serviços conexos, em particular no Fundo para uma Transição Justa pertinente integrado na política de coesão, de modo a que possam ser promovidas sinergias e efeitos indiretos com vários fundos e programas europeus para abordar o processo de transformação regional;

19. Recorda que os órgãos de poder local e regional são frequentemente responsáveis, em grande medida, pela aplicação das políticas relativas à formação, pelo que a dimensão territorial destas políticas é de importância vital; recorda, para o efeito, a importância da igualdade das capacidades administrativas e do acesso ao financiamento e à informação em todas as regiões da UE;

20. Considera que os planos de transição justa para as regiões dependentes do setor automóvel devem seguir sistematicamente uma abordagem de base local e ser geridos pelas autoridades competentes com base nos princípios da parceria e da governação a vários níveis, e incentivar a cooperação inter-regional e transfronteiriça entre as regiões em transição; salienta, além disso, a necessidade de dar prioridade aos investimentos na transformação necessária do setor, permitindo a sua adaptação às novas normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2, em programas de formação, requalificação e melhoria de competências e em estratégias sustentáveis de diversificação económica em toda a cadeia de valor, a fim de assegurar uma transição harmoniosa e inclusiva para os trabalhadores e as economias locais e regionais;

21. Recorda que quaisquer decisões estratégicas tomadas pelos fabricantes de equipamento de origem no sentido da transição para a mobilidade elétrica ou outros desenvolvimentos técnicos, como a condução autónoma, a digitalização e funções de segurança adicionais nos automóveis, terão inevitavelmente um efeito em cascata e um impacto a jusante na cadeia de valor local e regional;

22. Sugere que se pondere a possibilidade de executar os planos de transição utilizando uma abordagem baseada nos resultados, incluindo um grupo de projetos a realizar por um beneficiário para contribuir para os objetivos dos planos; considera que, para simplificar e reforçar a orientação baseada nos resultados, a gestão poderia basear-se exclusivamente em metas, realizações e resultados previamente acordados entre a Comissão e as autoridades de gestão; é da opinião de que a supervisão e a auditoria dos planos de transição devem igualmente limitar-se à consecução das suas realizações e metas;

23. Reconhece a importância de prestar apoio a todas as empresas dos setores em transição, com especial destaque para as MPME e as pequenas empresas de média capitalização, que podem dispor de recursos limitados para conseguir a transformação necessária; salienta a importância de uma assistência específica para ajudar as MPME e as pequenas empresas de média capitalização a adquirir, atualizar e manter ativos físicos e infraestruturas, bem como a investir na investigação e no desenvolvimento; salienta a necessidade de programas de financiamento específicos, iniciativas de reforço das capacidades, intercâmbios de conhecimentos e de boas práticas e assistência técnica especificamente adaptados às

necessidades das MPME e das pequenas empresas de média capitalização, a fim de assegurar a sua integração e participação bem-sucedidas no panorama evolutivo do setor;

24. Realça a necessidade de colmatar o défice de investimento em I&D na UE e de alcançar o objetivo de investir 3 % do PIB da UE em I&D;

25. Insta os Estados-Membros a estabelecerem um ecossistema adequado e equitativo para a implantação da mobilidade elétrica, em conformidade com o Regulamento relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos; recorda que determinados conceitos que funcionam nas zonas urbanas são menos viáveis ou insuficientes nas zonas rurais e destaca a importância de disponibilizar infraestruturas públicas de combustíveis alternativos nas regiões rurais, insulares e remotas e nas regiões com baixa densidade populacional que não estejam adequadamente cobertas por fornecedores privados, a fim de satisfazer as necessidades da população residente e dos visitantes; considera, a este respeito, que o preço deste serviço prestado enquanto serviço público deve ser competitivo com o preço médio do serviço oferecido por prestadores privados; considera que, para o efeito, é necessário desenvolver um quadro estratégico e regulamentar para a mobilidade elétrica com base numa análise aprofundada da situação, de modo a identificar os principais desafios que esta estratégia enfrenta e as oportunidades para garantir o seu êxito;

26. Solicita à Comissão que alargue os programas exchangeEU e TARGET (assistência técnica à transição para a energia ecológica) às regiões do setor automóvel em transição, a fim de promover o intercâmbio de experiências e resultados entre as regiões com setores económicos em declínio, como o carvão ou a turfa, e as regiões com setores em transformação, como os construtores automóveis e os fabricantes de componentes para automóveis; está convicto de que a partilha desta experiência, juntamente com a execução dos planos de transição apoiada pelo financiamento dos FEEI, poderia ajudar as regiões do setor automóvel e dos fabricantes de componentes para automóveis a alcançar uma transição harmoniosa para uma atividade neutra em matéria de clima;

°

° °

27. Encarrega a sua Presidente de transmitir a presente resolução ao Conselho, à Comissão e aos parlamentos nacionais e regionais dos Estados-Membros.