Parlamentul European
2019-2024

TEXTE ADOPTATE

P9_TA(2023)0461

Remodelarea viitorului cadru al fondurilor structurale ale UE pentru a sprijini regiunile afectate în mod deosebit de dificultățile legate de tranziția în sectorul auto, tranziția verde și tranziția digitală

Rezoluția Parlamentului European din 12 decembrie 2023 referitoare la remodelarea viitorului cadru al fondurilor structurale ale UE pentru a sprijini regiunile afectate în mod deosebit de dificultățile legate de tranziția în sectorul auto, tranziția verde și tranziția digitală (2023/2061(INI))

Parlamentul European,

– având în vedere articolul 2 și articolul 3 din Tratatul privind Uniunea Europeană,

– având în vedere articolele 174-178 și 349 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

– având în vedere Regulamentul (UE) 2021/1060 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 iunie 2021 de stabilire a dispozițiilor comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european Plus, Fondul de coeziune, Fondul pentru o tranziție justă și Fondul european pentru afaceri maritime, pescuit și acvacultură și de stabilire a normelor financiare aplicabile acestor fonduri, precum și Fondului pentru azil, migrație și integrare, Fondului pentru securitate internă și Instrumentului de sprijin financiar pentru managementul frontierelor și politica de vize[1] (Regulamentul privind dispozițiile comune),

– având în vedere Regulamentul (UE) 2021/1058 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 iunie 2021 privind Fondul european de dezvoltare regională și Fondul de coeziune[2],

1 JO L 231, 30.6.2021, p. 159.
2 JO L 231, 30.6.2021, p. 60.

– având în vedere Regulamentul (UE) 2021/1056 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 iunie 2021 de instituire a Fondului pentru o tranziție justă[1],

– având în vedere Regulamentul (UE) 2021/1057 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 iunie 2021 de instituire a Fondului social european Plus (FSE+) și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1296/2013[2],

– având în vedere Regulamentul (UE) 2020/460 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 martie 2020 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1303/2013, a Regulamentului (UE) nr. 1301/2013 și a Regulamentului (UE) nr. 508/2014 în ceea ce privește anumite măsuri specifice menite să mobilizeze investiții în sistemele de sănătate ale statelor membre și în alte sectoare ale economiilor acestora ca răspuns la epidemia de COVID-19 (Inițiativa pentru investiții în răspunsul la coronavirus)[3],

– având în vedere pachetul legislativ „Pregătiți pentru 55”, adoptat de către Comisie la 14 iulie 2021,

– având în vedere Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 („Legea europeană a climei”)[4],

– având în vedere Regulamentul (UE) 2023/851 al Parlamentului European și al Consiliului din 19 aprilie 2023 de modificare a Regulamentului (UE) 2019/631 în ceea ce privește consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO2 pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi, în conformitate cu obiectivele climatice mai ambițioase ale Uniunii[5],

– având în vedere Regulamentul (UE) 2023/435 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 februarie 2023 de modificare a Regulamentului (UE) 2021/241 în ceea ce privește capitolele privind REPowerEU din planurile de redresare și reziliență și de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1303/2013, (UE) 2021/1060 și (UE) 2021/1755 și a Directivei 2003/87/CE[6],

– având în vedere propunerea Comisiei de regulament de modificare a Regulamentului (UE) 2019/1242 în ceea ce privește consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO_2 pentru

---

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

vehiculele grele noi și integrarea obligațiilor de raportare, și de abrogare a Regulamentului (UE) 2018/956 (COM(2023)0088),

– având în vedere propunerea Comisiei de regulament privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, în ceea ce privește emisiile și durabilitatea bateriilor (Euro 7) și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 (COM(2022)0586),

– având în vedere propunerea Comisiei de regulament de instituire a unui cadru pentru asigurarea aprovizionării sigure și durabile cu materii prime critice și de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 și (UE) 2019/1020 (COM(2023)0160),

– având în vedere comunicarea Comisiei din 1 februarie 2023 intitulată „Un Plan industrial al Pactului verde pentru era cu zero emisii nete” (COM(2023)0062),

– având în vedere raportul Comisiei din 30 ianuarie 2023 intitulat „Fondurile structurale și de investiții europene – Raportul din 2022 de sintetizare a rapoartelor anuale de implementare a programelor, care vizează implementarea în perioada 2014-2020” (COM(2023)0039),

– având în vedere Comunicarea Comisiei din 4 februarie 2022 cu privire la cel de-al 8-lea raport privind coeziunea: Coeziunea în Europa în perspectiva anului 2050 (COM(2022)0034),

– având în vedere anuarul regional al Eurostat – ediția din 2022,

– având în vedere comunicarea Comisiei intitulată „Revizuire la jumătatea perioadei a cadrului financiar multianual 2021-2027” (COM(2023)0336),

– având în vedere indicele economiei și societății digitale (DESI) 2022, publicat de Comisie,

– având în vedere Documentul de lucru al serviciilor Comisiei privind planurile teritoriale pentru o tranziție justă (SWD(2021)0275),

– având în vedere raportul OCDE din februarie 2023 intitulat „Regional Industrial Transitions to Climate Neutrality” (Tranzițiile industriale regionale către neutralitatea climatică)[1],

– având în vedere avizul Comitetului European al Regiunilor din 13 iulie 2022 intitulat „Către un transport rutier cu emisii zero:

---

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

instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și consolidarea standardelor de performanță privind emisiile de CO_2”[1],

– având în vedere avizul Comitetului European al Regiunilor din 12 octombrie 2022 intitulat „O tranziție justă și durabilă în contextul regiunilor mari consumatoare de cărbune și de energie”[2],

– având în vedere avizul Comitetului European al Regiunilor din 12 octombrie 2022 intitulat „Coeziunea digitală”[3],

– având în vedere avizul Comitetului European al Regiunilor din 10 octombrie 2023 intitulat „O tranziție justă și durabilă în regiunile producătoare de autovehicule”[4],

– având în vedere raportul anual al UE privind starea regiunilor și orașelor, publicat la 11 octombrie 2022 de Comitetul Regiunilor,

– având în vedere rezoluția sa din 15 septembrie 2022 referitoare la coeziunea economică, socială și teritorială în UE: al 8-lea raport privind coeziunea[5],

– având în vedere studiul intitulat „Cohesion Policy in EU Coal Regions” (Politica de coeziune în regiunile carbonifere din UE), publicat de Direcția Generală Politici Interne la 31 ianuarie 2023,

– având în vedere studiul intitulat „The Future of the EU Automotive Sector” (Viitorul sectorului auto din UE), publicat de Direcția Generală Politici Interne la 30 septembrie 2021,

– având în vedere studiul intitulat „A Just Transition Fund – How the EU budget can best assist in the necessary transition from fossil fuels to sustainable energy” (Un Fond pentru o tranziție justă – Cum poate contribui bugetul UE în mod optim la tranziția necesară de la combustibilii fosili la energia sustenabilă), publicat de Direcția Generală Politici Interne la 15 aprilie 2020,

– având în vedere articolul 54 din Regulamentul său de procedură,

– având în vedere raportul Comisiei pentru dezvoltare regională (A9-0326/2023),

A. întrucât tranziția verde și cea digitală, inclusiv diversificarea aprovizionării cu energie și cu materii prime, precum și evoluțiile tehnologice generează noi provocări, precum și noi oportunități

---

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

pentru coeziunea economică, socială și teritorială a Uniunii Europene;

B. întrucât politicile UE legate de climă pot contribui la dezvoltarea economică și socială a Uniunii și ar trebui să fie însoțite de evaluări cuprinzătoare ale impactului teritorial pentru a identifica repercusiunile pe care aceste măsuri le pot avea asupra regiunilor în tranziție, astfel încât să se promoveze reziliența, convergența socială ascendentă, justiția socială, sustenabilitatea și coeziunea, să se abordeze efectele distributive negative și să se reducă disparitățile printr-un sprijin specific acordat persoanelor și industriilor și prin strategii adaptate;

C. întrucât Fondul pentru o tranziție justă a fost conceput special pentru a se asigura că nimeni nu este lăsat în urmă pe măsură ce UE avansează către neutralitatea climatică; întrucât aceasta include acordarea de sprijin specific regiunilor celor mai afectate de această tranziție, pentru a evita o creștere a inegalităților regionale în întreaga Uniune;

D. întrucât politica de coeziune din perioada 2014-2020 a pregătit deja terenul pentru tranziția regiunilor carbonifere prin includerea în programele lor a numeroase obiective specifice și relevante pentru tranziție și, în cele din urmă, prin investirea unor fonduri considerabile în domenii conexe; întrucât și alte regiuni în tranziție necesită același nivel de sprijin pentru a reduce impactul economic negativ al procesului de tranziție profundă prin care trec;

E. întrucât sunt diferențe semnificative între caracteristicile socioeconomice și demografice ale diverselor regiuni din EU, iar acestea se confruntă cu provocări diferite, ceea ce înseamnă, prin urmare, că nu există o soluție universală pentru toate nevoile teritoriale și socioeconomice; întrucât fondurile structurale și de investiții europene (fondurile ESI) au potențialul de a deveni un instrument mai bun al UE pentru a atenua orice impact negativ care rezultă în urma dublei tranziții verzi și digitale, inclusiv în regiunile care se confruntă cu tranziții fundamentale în sectorul auto sau în industriile și serviciile conexe;

F. întrucât, în ciuda faptului că utilizarea combinată a resurselor bugetare ale UE din cadrul financiar multianual (CFM) și din Mecanismul de redresare și reziliență permite punerea în aplicare a unor reforme ambițioase și a unor investiții substanțiale, aceasta a creat, de asemenea, dificultăți majore pentru regiuni și autoritățile locale în ceea ce privește fragmentarea politicilor, capacitatea administrativă și complexitatea planificării și execuției fondurilor programate pentru perioada 2021-2027; întrucât este necesar să se accelereze rata de absorbție a politicii de coeziune și realizarea proiectelor pe teren;

G. întrucât transportul rutier are cea mai mare pondere în totalul emisiilor generate de transporturi; întrucât, pe măsură ce dubla tranziție verde și digitală progresează, este probabil să genereze provocări pentru acest sector; întrucât, pentru a susține competitivitatea economiei UE și a menține producția și locurile de muncă europene, trebuie să monitorizăm impactul politicilor UE asupra sectoarelor-cheie și să dispunem de instrumente pentru a reacționa în timp util la noile provocări generate de tranziția verde și cea digitală;

H. întrucât industria autovehiculelor trece în prezent printr-o transformare majoră ca urmare a schimbărilor din sistemul de transport provocate de apariția unor moduri de transport alternative și ecologice și de punerea în aplicare a tehnologiilor cu emisii zero și cu emisii scăzute, de digitalizare și de automatizare;

I. întrucât, prin urmare, industria autovehiculelor ar trebui să devină parte a unei „transformări a mobilității” pe scară mai largă, care va remodela modelele de afaceri și lanțurile valorice din cadrul sectorului și va implica schimbări sociale și pe piața muncii semnificative, tiparele variind de la un stat membru la altul și de la o regiune la alta; întrucât sunt necesare investiții substanțiale în toate domeniile lanțului valoric, inclusiv în producție, pentru a adapta sectorul la noile standarde de performanță privind emisiile de CO_2 și pentru a elimina treptat vehiculele cu emisii de CO_2 în UE;

J. întrucât UE se numără printre cei mai mari producători de autovehicule din lume, iar industria autovehiculelor este una dintre principalele industrii europene, generând o cifră de afaceri de peste 7 % din produsul intern brut (PIB) al UE, care, în anumite regiuni, reprezintă până la 25 % din PIB-ul regional, acest sector fiind cel mai mare investitor privat în cercetare și dezvoltare (C&D) din UE;

K. întrucât sectorul auto din Europa rămâne un motor pentru ocuparea forței de muncă în industrie, deoarece reprezintă peste 6 % din totalul locurilor de muncă din Europa, oferind locuri de muncă directe și indirecte pentru 13,8 milioane de europeni și fiind responsabil pentru 8,5 % din locurile de muncă din industria prelucrătoare europeană;

L. întrucât sectorul auto este alcătuit din aproximativ 3 000 de întreprinderi, dintre care 2 500 sunt întreprinderi mici și mijlocii (IMM-uri), sunt furnizori independenți pentru producătorii de automobile și se confruntă cu obstacole suplimentare în transformarea verde și digitală; întrucât, pentru a face față acestor provocări, regiunile și industria autovehiculelor vor trebui să investească masiv în tehnologie, cercetare și dezvoltare, precum și în reorganizarea lanțurilor de aprovizionare, în formarea angajaților și în adaptarea la noi modele de afaceri;

M. întrucât potențialul viitor de valoare adăugată europeană în sectoarele auto este totuși limitat de dependența puternică a UE de importurile din străinătate ale industriilor furnizoare esențiale și de materii prime pentru autovehiculele viitorului, precum și de absența unui sector TIC puternic și a unor actori digitali europeni importanți care să creeze valoare prin accesul la date, ecosisteme digitale și tehnologii de conectivitate;

N. întrucât finanțarea politicii de coeziune oferă oportunități de a investi într-o Europă mai ecologică și de a sprijini regiunile și sectoarele în tranziție; întrucât cadrul de reglementare actual nu prevede măsuri specifice de sprijin sau finanțare pentru regiunile europene al căror PIB este generat în mare parte de sectorul auto, astfel încât statele membre aplică strategii diferite în materie de ajutoare de stat pentru această industrie, ceea ce afectează coeziunea teritorială a UE;

O. întrucât numai autoturismele și camionetele reprezintă 15 % din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) din Europa, iar transportul este singurul sector în care nivelul GES nu a scăzut în comparație cu nivelurile din 1990;

P. întrucât punerea rapidă în aplicare a regulamentului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi ar trebui să asigure viabilitatea tranziției către sisteme de transport decarbonizate; întrucât există disparități naționale și regionale considerabile în ceea ce privește pregătirea pentru tranziția către un transport decarbonizat; întrucât ponderea autoturismelor mai vechi de 20 de ani variază de la peste 40 % în Polonia la mai puțin de 5 % în Luxemburg, iar cota înmatriculărilor de vehicule electrice noi variază de la 46 % în Suedia la 1 % în Republica Cehă și în Slovacia; întrucât există disparități similare în ceea ce privește numărul de stații de încărcare a vehiculelor electrice, Țările de Jos având de aproape 1 600 de ori mai multe puncte de încărcare decât Cipru;

Q. întrucât politicile UE trebuie să nu ignore aspectele teritoriale pentru a evita agravarea fenomenului „geografiei nemulțumirii” și pentru a genera acceptarea de către industrie, autoritățile locale și persoanele afectate a principalelor obiective comune privind decarbonizarea economiei; întrucât este esențial ca politicile să fie adaptate la situațiile individuale ale regiunilor post-industriale pentru a le face din nou atractive, în special având în vedere tendința regiunilor puternic afectate de a face obiectul depopulării, al exodului creierelor și al stagnării economice; întrucât strategiile eficace de creștere a atractivității regiunilor postindustriale includ îmbunătățirea calității vieții, investiții în educație, asistență medicală, infrastructură și antreprenoriat local, precum și facilitarea accesului la locuințe la prețuri accesibile și crearea de stimulente pentru ca tinerii profesioniști și familiile să rămână sau să se mute în aceste zone;

R. întrucât, în pofida dependenței actuale a UE de importurile din străinătate de materii prime, sectorul auto este ecosistemul cel mai integrat în lanțurile valorice din interiorul UE, peste 45 % din producția sa depinzând de lanțurile valorice transfrontaliere; întrucât acest lanț valoric intra-UE reunește producătorii de vehicule, furnizorii de componente, producătorii de baterii pentru motoare, de echipamente electrice și de pneuri, furnizorii de materii prime și servicii de utilizare a autovehiculelor; întrucât aceste lanțuri valorice constituie, în mod firesc, o bază pentru încredere și cooperare între regiuni;

S. întrucât obiectivul UE de a investi 3 % din PIB-ul UE în C&D nu a fost încă atins,

Remodelarea viitorului cadru al fondurilor structurale și de investiții ale UE

1. reafirmă că politica de coeziune nu ar trebui nici să compenseze inflexibilitatea bugetară, nici să sufere reduceri din cauza crizelor și că, fiind o strategie de investiții pe termen lung, ar trebui să ofere regiunilor mijloacele necesare pentru a aborda și a modela tranzițiile în domeniul industrial, tehnologic, ecologic, energetic, digital, social și demografic; subliniază că politica de coeziune poate îndeplini toate aceste sarcini numai dacă este sprijinită printr-un program robust de finanțare și, prin urmare, susține că în CFM post-2027 ar trebui să se asigure o politică de coeziune puternică, cu o finanțare sporită;

2. reamintește că regiunile ultraperiferice se confruntă cu provocări specifice în tranziția către o Uniune mai ecologică, mai digitalizată și mai puțin dependentă de transportul bazat pe motorul cu ardere, din cauza distanței lor față de rețeaua continentală;

3. recunoaște că tranziția verde și cea digitală prezintă provocări semnificative pentru obiectivul coeziunii economice, sociale și teritoriale, consacrat în tratate; este conștient de riscul adâncirii disparităților regionale, al acutizării inegalităților sociale și al accentuării „geografiei nemulțumirii”, deoarece ajustările necesare și beneficiile potențiale ale dublei tranziții variază foarte mult de la o regiune europeană la alta și vor mări disparitățile regionale în anii următori; consideră că politica de coeziune trebuie să depășească forțele economice care favorizează o aglomerare tot mai mare a activităților economice cu valoare ridicată în centrele urbane și industriale, dacă Uniunea dorește să își mențină obiectivul de coeziune economică, socială și teritorială, astfel cum este consacrat în tratate;

4. subliniază că planurile de reducere a emisiilor de GES cu cel puțin 55 % până în 2030 și realizarea neutralității climatice depline până în 2050 vor avea un impact considerabil asupra coeziunii economice, sociale și teritoriale a UE;

5. evidențiază că este important să se acorde o atenție suplimentară teritoriilor cu caracteristici geografice specifice, cum ar fi regiunile rurale, insulele, regiunile ultraperiferice, regiunile montane și regiunile mai puțin populate, în special celor care sunt izolate și foarte dependente de combustibilii fosili sau de industriile specifice care sunt eliminate treptat;

6. recomandă cu fermitate includerea unui obiectiv de politică specific privind tranziția industrială în politica de coeziune a UE de după 2027; subliniază că obiectivul respectiv ar trebui să promoveze autonomia strategică europeană și să abordeze efectele secundare dificile ale tranziției verzi și ale celei digitale și că acest lucru ar trebui realizat într-un ritm și mai alert, în strânsă cooperare cu autoritățile locale și regionale, cu scopul de a stimula crearea de locuri de muncă de calitate, de a promova recalificarea și perfecționarea lucrătorilor, în special a lucrătorilor defavorizați din punct de vedere social și a șomerilor de lungă durată, și de a atenua repercusiunile negative asupra ocupării forței de muncă și a bunăstării sociale, prin sprijinirea și diversificarea economiilor locale, regionale și naționale;

7. consideră că politica de coeziune a UE de după 2027 ar trebui să urmeze o abordare mai diferențiată și mai bine direcționată, completând utilizarea criteriilor legate de venit pentru a determina nivelul sprijinului cu criterii suplimentare care să țină seama, de asemenea, de caracteristicile regiunilor, de provocările specifice cu care se confruntă acestea în ceea ce privește potențialul de creștere viitor, cum ar fi rata șomajului în rândul tinerilor, rata șomajului pe termen lung, nivelurile sărăciei, dependența de sectoarele aflate în tranziție și investițiile în cercetare și dezvoltare, precum și depopularea, îmbătrânirea populației, exodul creierelor și lacunele existente în materie de competențe;

8. cere prelungirea Fondului pentru o tranziție justă (FTJ) în perioada de programare de după 2027, care să fie dotat cu mijloace financiare suplimentare pentru a sprijini regiunile foarte dependente de sectoarele ce trec printr-o transformare profundă, cum ar fi sectorul auto, având în vedere pierderea netă de locuri de muncă estimată ca urmare a tranziției în sectorul auto; consideră că această prelungire a FTJ ar trebui să se concentreze pe nivelul corespunzător al nomenclatorului unităților teritoriale de statistică (NUTS), să țină seama de particularitățile regionale, să aibă un domeniu de aplicare mai larg decât actualul FTJ, să fie concepută astfel încât să permită răspunsuri prompte la noile provocări apărute în diferite sectoare și industrii și să fie pe deplin integrată în Regulamentul privind dispozițiile comune, pe baza principiilor parteneriatului, guvernanței pe mai multe niveluri și abordării bazate pe realitatea zonei; invită, în plus, Eurostat să estimeze pierderea netă de locuri de muncă în sectorul auto care va rezulta din tranziția verde și digitală;

9. înțelege că, pentru a stabili dacă o regiune ar trebui considerată foarte dependentă de industria autovehiculelor, ar trebui să se țină seama de următorii indicatori: contribuția industriei autovehiculelor la PIB-ul regional; ponderea produselor auto în exporturile regionale; contribuția industriei autovehiculelor la ocuparea regională a forței de muncă; și contribuția industriei autovehiculelor la investițiile regionale totale în C&D;

10. invită Comisia să simplifice exercițiile de raportare, de exemplu prin extinderea abordării privind „finanțarea nelegată de costuri”, după caz, și prin găsirea unui echilibru între accentul pus pe rezultate și impact și accentul pus pe cheltuieli, pentru a obține o aplicare mai eficientă, menținând, în același timp, o monitorizare solidă a utilizării fondurilor; consideră că „opțiunea simplificată în materie de costuri” s-a dovedit a fi o măsură foarte pozitivă și invită Comisia și autoritățile de management să extindă aplicarea sa la proiectele industriale, ecologice și digitale;

11. reliefează nevoia de a asigura tratamentul echitabil al microîntreprinderilor și al întreprinderilor mici și mijlocii (MIMM-uri), precum și al întreprinderilor mici cu capitalizare medie la distribuirea fondurilor ESI prin simplificarea măsurilor administrative necesare pentru accesarea acestor fonduri și prin realizarea de progrese în direcția punerii în aplicare depline a principiului „doar o singură dată”, care înseamnă că întreprinderile și cetățenii sunt obligați să furnizeze autorităților numai o dată anumite informații standard; în plus, recunoaște rolul fundamental al MIMM-urilor în tranziția industrială și subliniază importanța de a asigura implicarea lor activă în proiecte și de a garanta faptul că ele asigură o finanțare adecvată prin mecanisme precum consorțiile sau instrumentele alternative;

Edificarea unor regiuni reziliente: politica de coeziune pentru un viitor mai ecologic și adaptat din punct de vedere digital

12. recunoaște că, deși digitalizarea încă aduce beneficii economice tuturor regiunilor, tranziția digitală creează dificultăți serioase pentru regiunile mai puțin dezvoltate; evidențiază importanța investițiilor în infrastructura digitală și a dezvoltării competențelor digitale în rândul populației generale și al forței de muncă, pentru a trece de la tehnologiile cu utilizare intensivă a forței de muncă la cele cu utilizare intensivă a capitalului și pentru a evita fenomenul exodului creierelor; subliniază, în acest sens, rolul esențial jucat de instituțiile locale, regionale și naționale de învățământ și cercetare în centrele de inovare digitală de vârf, constatând irosirea expertizei din cauza politicilor regionale necoordonate;

13. subliniază că este necesar un sprijin semnificativ pentru a susține regiunile în procesul de digitalizare și de realizare a obiectivelor digitale stabilite în programul de politică pentru 2030 intitulat

„Calea către deceniul digital”; consideră, în acest context, că parteneriatele public-privat reprezintă o posibilă modalitate de a sprijini dezvoltarea competențelor critice și îmbunătățiri ale perspectivelor de angajare, ale adaptabilității piețelor muncii, precum și ale performanței lor în ceea ce privește productivitatea și eficiența, fiind astfel factori-cheie pentru succesul tranziției digitale; consideră că nimeni, indiferent de sectorul de muncă, de tipul de contract, de gen, de vârstă sau de poziția geografică, nu ar trebui să fie uitat pe calea către tranziția verde și digitală a UE;

14. observă că industriile prelucrătoare expuse concurenței globale și regiunile specializate în acestea se pot confrunta cu dificultăți în timpul tranziției verzi, în special în cazul în care concurenții internaționali beneficiază de prețuri mai mici la energie și utilizează mai puțină energie din surse regenerabile; subliniază că și costurile energiei din surse regenerabile vor juca un rol semnificativ în dinamica respectivă;

15. reamintește că este probabil ca regiunile mai puțin dezvoltate să se confrunte cu un impact disproporționat în timpul tranziției verzi, în special în ceea ce privește trecerea sectorului transporturilor la soluții decarbonizate; consideră că este necesar să se instituie instrumente specifice pentru a sprijini lanțul valoric în contextul tranziției ecologice pentru vehicule și, mai precis, sectoarele semiconductorilor, bateriilor și componentelor necesare pentru motoarele electrice, conducerea autonomă, digitalizare și conectivitate;

O tranziție justă pentru regiunile producătoare de autovehicule

16. consideră că decarbonizarea transportului rutier, care necesită transformarea întregului lanț valoric al industriei autovehiculelor odată cu eliminarea treptată a motorului cu ardere până în 2035, trebuie să urmeze o strategie bine planificată pentru „tranziția în domeniul mobilității”, iar această strategie trebuie să pună în aplicare schimbările necesare de-a lungul întregului lanț valoric, inclusiv în procesele de producție, pentru a evita relocarea producției în afara UE; accentuează, în plus, că strategia respectivă ar trebui să asigure o tranziție ușoară și acceptabilă din punct de vedere social pentru întreprinderile și lucrătorii afectați, în special pentru cei din regiunile mai puțin dezvoltate și regiunile ce se confruntă cu provocări demografice sau teritoriale; consideră că transportul decarbonizat feroviar și cu autobuzul va juca un rol în transportul cu zero emisii nete în viitor și ar trebui sprijinit de planificarea publică pe termen lung prin extinderea infrastructurii feroviare și de transport public;

17. consideră că strategia pentru tranziția în domeniul mobilității ar trebui să includă și un plan detaliat pentru recalificarea și perfecționarea lucrătorilor sau, după caz, să ofere opțiuni alternative

de ocupare a forței de muncă pentru persoanele angajate în prezent în sectorul auto; crede că acest plan ar trebui să conțină, de asemenea, măsuri de consolidare a prezenței femeilor în acest sector dominat de bărbați și de promovare a integrării persoanelor cu dizabilități la locul de muncă; consideră, totodată, că planul ar trebui să ofere stimulente și sprijin pentru a se asigura că noile instalații industriale rezultate în urma tranziției rămân în regiunile în cauză, garantându-le avantajele productive și menținând astfel efectele de propagare în aceste zone; recomandă crearea unor proiecte industriale sustenabile care să completeze toate lanțurile de aprovizionare din aceste teritorii;

18. invită Comisia să prezinte propunerea necesară pentru a asigura continuitatea Mecanismului pentru o tranziție justă și dotarea sa cu fonduri suficiente și suplimentare cu scopul de a include sprijin pentru regiunile care depind direct sau indirect de industriile autovehiculelor și componentelor auto și de serviciile aferente, în special în Fondul pentru o tranziție justă relevant, integrat în politica de coeziune, astfel încât sinergiile și efectele de propagare să poată fi promovate cu diferite fonduri și programe europene pentru a aborda procesul de transformare regională;

19. reamintește că autoritățile locale și regionale sunt adesea responsabile în mare măsură cu punerea în aplicare a politicilor privind formarea și că dimensiunea teritorială a acestor politici are, așadar, o importanță vitală; reamintește, în acest scop, importanța unei capacități administrative egale și a unui acces egal la finanțare și la informații în toate regiunile UE;

20. consideră că planurile pentru o tranziție justă pentru regiunile ce depind de industria autovehiculelor ar trebui să urmeze consecvent o abordare bazată pe realitatea zonei și să fie gestionate de autoritățile competente pe baza principiilor parteneriatului și guvernanței pe mai multe niveluri și să stimuleze cooperarea interregională și transfrontalieră între regiunile în tranziție; evidențiază, de asemenea, necesitatea de a acorda prioritate investițiilor în transformarea necesară a sectorului, care să îi permită să se adapteze la noile standarde de performanță privind emisiile de CO_2, în programe de formare, recalificare și perfecționare și în strategii de diversificare economică sustenabilă de-a lungul întregului lanț valoric, pentru a asigura o tranziție lină și favorabilă incluziunii pentru lucrători și economiile locale și regionale;

21. reamintește că orice decizie strategică luată de producătorii de echipamente originale de a trece la mobilitatea electrică sau alte evoluții tehnice, cum ar fi conducerea autonomă, digitalizarea și funcțiile suplimentare de siguranță ale autovehiculelor, vor duce în mod inevitabil la costuri „în cascadă”, având un impact mai jos în cadrul lanțului valoric local și regional;

22. sugerează să se ia în considerare posibilitatea de a pune în aplicare planurile de tranziție utilizând o abordare bazată pe rezultate, care să cuprindă un grup de proiecte ce urmează să fie realizate de un beneficiar pentru a contribui la obiectivele planurilor; consideră că, pentru a simplifica și a consolida orientarea bazată pe rezultate, gestionarea ar putea fi întemeiată exclusiv pe obiective de etapă, realizări și rezultate convenite în prealabil între Comisie și autoritățile de management; este de părere că controlul și auditul unui plan de tranziție ar trebui, de asemenea, să se limiteze la îndeplinirea obiectivelor de etapă și a țintelor;

23. recunoaște importanța acordării de sprijin tuturor întreprinderilor din sectoarele aflate în tranziție, cu un accent special pe MIMM-uri și întreprinderile mici cu capitalizare medie, care pot dispune de resurse limitate pentru a realiza transformarea necesară; subliniază importanța unei asistențe specifice pentru a ajuta MIMM-urile și întreprinderile mici cu capitalizare medie să achiziționeze, să modernizeze și să întrețină active fizice și infrastructuri, precum și să investească în cercetare și dezvoltare; reliefează necesitatea unor programe de finanțare specifice, a unor inițiative ce consolidează capacitățile, a schimbului de cunoștințe și de bune practici, precum și a unei asistențe tehnice adaptate în mod specific nevoilor MIMM-urilor și ale întreprinderilor mici cu capitalizare medie, pentru a asigura integrarea și participarea lor cu succes în peisajul în continuă schimbare al sectorului;

24. subliniază necesitatea de a acoperi deficitul de investiții în C&D din UE și de a atinge obiectivul de a investi 3 % din PIB-ul UE în C&D;

25. invită statele membre să instituie un ecosistem adecvat și echitabil pentru adoptarea mobilității electrice în conformitate cu regulamentul privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi; reamintește că anumite concepte care funcționează pentru zonele urbane sunt mai puțin fezabile sau insuficiente pentru zonele rurale și reliefează importanța furnizării unei infrastructuri publice pentru combustibili alternativi în regiunile rurale, insulare și îndepărtate și în regiunile cu o densitate scăzută a populației care nu sunt acoperite în mod adecvat de furnizori privați, pentru a răspunde nevoilor populației rezidente și ale vizitatorilor; consideră, în acest sens, că prețul acestui serviciu furnizat public ar trebui să fie competitiv cu prețul mediu al serviciului oferit de furnizorii privați; consideră că, în acest scop, trebuie elaborat un cadru de politică și de reglementare pentru mobilitatea electrică, pe baza unei analize aprofundate a situației, cu scopul de a identifica principalele provocări cu care se confruntă această politică și oportunitățile de a o transforma într-o reușită;

26. cere Comisiei să extindă programele „exchangeEU” și „TARGET” (asistență tehnică pentru tranziția către o energie verde) la regiunile producătoare de autovehicule în tranziție, pentru a promova

schimbul de experiență și de rezultate între regiunile cu sectoare economice în declin, cum ar fi sectorul cărbunelui sau al turbei, și regiunile cu sectoare în curs de transformare, cum ar fi sectorul constructorilor de autovehicule și al furnizorilor de componente; este convins că acest schimb de experiență, împreună cu punerea în aplicare a planurilor de tranziție sprijinite de fondurile ESI, ar putea ajuta regiunile producătoare de autovehicule și furnizoare de componente să realizeze o tranziție lină către o activitate neutră din punct de vedere climatic;

°

° °

27. încredințează Președintei sarcina de a transmite prezenta rezoluție Consiliului, Comisiei, precum și parlamentelor naționale și regionale ale statelor membre.