

I

(Risoluzioni, raccomandazioni e pareri)

PARERI

COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO

538^A SESSIONE PLENARIA DEL CESE, 17.10.2018 – 18.10.2018

Parere del Comitato economico e sociale europeo su «Sfide future e trasformazioni industriali nel settore aerospaziale dell'UE»

(2019/C 62/01)

Relatore: **Thomas KROPP**

Correlatore: **Enrico GIBELLIERI**

Decisione dell'Assemblea plenaria	15.2.2018
Base giuridica	Articolo 304 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea
Organo competente	Commissione consultiva per le trasformazioni industriali (CCMI)
Adozione in CCMI	25.9.2018
Adozione in sessione plenaria	17.10.2018
Sessione plenaria n.	538
Esito della votazione (favorevoli/contrari/astenuti)	184/1/3

1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1. Occorre sviluppare una **politica industriale per il settore aeronautico dell'Unione europea** per consentire all'industria UE del settore di competere in condizioni di parità nel contesto della forte concorrenza esercitata da operatori consolidati (in particolare gli Stati Uniti) e della crescente concorrenza di soggetti emergenti (in particolare la Cina). In tale contesto, sarà necessario istituire una **sentinella dell'aeronautica** a livello UE per fare di questo settore un elemento chiave della diplomazia economica e della politica commerciale dell'UE.

1.2. Non bisogna trascurare le sfide in materia di **competenze**, tra le quali la necessità di garantire che una forza lavoro altamente specializzata ma in fase di invecchiamento abbia l'opportunità di condividere le sue esperienze e competenze con i lavoratori più giovani, la necessità di attrarre nel settore un maggior numero di giovani lavoratori dotati di competenze sempre più richieste sia nel campo dell'ingegneria che nelle TIC, e l'urgente necessità di accrescere le competenze dei lavoratori esistenti nel settore della **digitalizzazione**.

1.3. La **ricerca nel settore dell'aviazione civile** deve restare una priorità assoluta del programma Orizzonte Europa, con un incremento del bilancio rispetto al programma Orizzonte 2020. In tale contesto, bisogna assicurare la prosecuzione delle iniziative tecnologiche più riuscite al fine di ridurre l'impatto ambientale delle emissioni con il lancio di Clean Sky 3 e SESAR 3.

1.4. Occorre al più presto diffondere le soluzioni SESAR e istituire il **Cielo unico europeo (CUE) dopo decenni di discussioni**. È necessario investire nella capacità efficiente sia in volo che a terra al fine di agevolare la crescita dell'aviazione, riducendone al contempo l'impatto ambientale e incrementando i livelli di sicurezza.

1.5. Va rafforzato il ruolo internazionale dell'**Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA)** e sono necessarie norme AESA maggiormente basate sulle prestazioni, per una diffusione più efficiente delle nuove tecnologie secondo modalità sicure e in condizioni di concorrenza eque per gli esportatori dell'UE.

1.6. Vanno individuate soluzioni per un **accordo efficace post Brexit** che comprenda: disposizioni doganali, quadri regolamentari, cooperazione nelle attività di ricerca e diffusione e nella mobilità dei lavoratori. Occorre avviare in via prioritaria discussioni tecniche riguardanti la regolamentazione al fine di garantire l'applicazione di misure di mitigazione.

1.7. È necessario compiere progressi in materia di **controllo degli investimenti esteri diretti (IED)** nell'UE al fine di proteggere le tecnologie critiche per l'industria aeronautica e il settore della manutenzione, riparazione e revisione (MRO) dell'UE.

1.8. Occorre garantire la continuità del dialogo sociale tra i datori di lavoro, i lavoratori e la società civile, nonché avviare un **dialogo sociale settoriale** per l'industria aeronautica ai sensi della decisione n. 98/500/CE della Commissione.

2. Osservazioni generali

L'industria aeronautica rappresenta uno dei **principali settori ad alta tecnologia dell'UE sul mercato mondiale**. Essa impiega in via diretta **500 000 persone per mansioni di elevata qualità** ⁽¹⁾ (a cui si aggiunge 1 milione di posti di lavoro indiretti) ed è costituita da un ecosistema di grandi e piccole imprese che coprono l'intero spettro dell'aeronautica.

L'industria aeronautica dell'UE è uno dei leader tecnologici nel suo campo, detiene attualmente una quota di mercato pari a circa un terzo del mercato mondiale e fornisce un contributo positivo alla bilancia commerciale dell'UE (**46 miliardi di euro di esportazioni**) ⁽²⁾.

Portata del parere

Sebbene i settori della **difesa e dello spazio** non siano specificamente oggetto del presente parere, è importante prendere atto del contributo che l'industria aeronautica civile fornisce a tali settori, tra cui l'autonomia strategica dell'Europa attraverso le sinergie nel campo delle tecnologie e i centri decisionali comuni con le attività della difesa.

La forza e la leadership mondiale dell'industria aeronautica dell'UE sono il risultato di strategie solide e di attività produttive. Tale posizione di leadership non deve essere data per scontata, in quanto il settore deve far fronte a numerose sfide:

- 1) l'**accanita concorrenza** sia degli operatori consolidati che di quelli emergenti, che beneficiano di un notevole sostegno da parte dei rispettivi governi;
- 2) uno **spostamento della crescita e del potere economici** verso oriente, che costituisce al tempo stesso un'opportunità e una minaccia;
- 3) le **sfide operative** a breve termine come la Brexit, i vincoli di bilancio dell'UE e le misure protezionistiche nei paesi terzi;
- 4) la necessità che l'industria aeronautica dell'UE **mantenga la leadership tecnologica**, soprattutto in materia di riduzione dell'impatto ambientale delle emissioni;
- 5) la mancanza di una **politica industriale dell'UE** che sia coerente;
- 6) la necessità di una strategia coerente dell'UE in materia di **controllo degli investimenti esteri diretti**;
- 7) la necessità di una maggiore presenza internazionale dell'**Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA)**;

⁽¹⁾ Fonte: dati e cifre dell'Associazione europea delle industrie aerospaziali e della difesa (ASD).

⁽²⁾ Fonte: dati e cifre dell'Associazione europea delle industrie aerospaziali e della difesa (ASD).

- 8) il **rafforzamento della competitività del settore della manutenzione, riparazione e revisione (MRO) dell'UE**;
- 9) l'importanza di assicurare che la futura forza lavoro possieda le **competenze specialistiche** necessarie per il settore, soprattutto nel campo della digitalizzazione.

Osservazioni particolari

3. Le sfide del mercato mondiale

3.1. L'attuale posizione di leadership dell'industria aeronautica dell'UE non andrebbe data per scontata. Il PIL dell'UE, in percentuale del PIL globale, subirà una riduzione del 30 %, passando dall'attuale 17 % al 12 %⁽³⁾.

3.2. Numerosi paesi hanno elaborato e attuato strategie di vasta portata su come posizionarsi sulla scena mondiale, impiegare i propri cittadini e garantirsi un posto di primo piano nella catena del valore globale nel contesto della robotica e dello spostamento del potere economico verso oriente.

3.3. L'Europa dovrà far fronte ad una situazione totalmente diversa in termini di concorrenza, che sarà ricca di opportunità se riusciremo a massimizzare tutti i nostri sforzi e a prendere decisioni coraggiose. Sarà invece piena di rischi se ci limiteremo a dare per scontata la nostra posizione di leadership.

4. Sostegno all'industria di paesi terzi da parte di governi stranieri

4.1. L'**industria degli Stati Uniti** (che comprende i principali concorrenti di quella europea) continua a beneficiare di un forte sostegno pubblico da parte del governo federale, ivi compresi 34 agenzie/dipartimenti diversi. Nel corso degli anni, le amministrazioni statunitensi hanno messo a punto una vasta gamma di regolamenti, politiche e strumenti a sostegno della loro industria aeronautica civile che sfrutta in modo molto efficace l'effetto leva del settore della difesa, soprattutto in termini di ricerca, tecnologia e sviluppo (compresi gli stanziamenti del bilancio federale per i programmi di ricerca). Anche altri soggetti consolidati (Canada e Brasile) continuano a ricevere un forte sostegno dai rispettivi governi nel quadro di una strategia industriale globale.

4.2. Oltre ai soggetti ben consolidati nel settore dell'aeronautica civile, anche diversi paesi emergenti (Cina, Indonesia, India, Corea del Sud, Filippine e altri) stanno rafforzando il loro impegno per sostenere lo sviluppo di **industrie aeronautiche nazionali competitive** nei prossimi anni.

4.3. Tra questi, la Cina dispone della più ampia strategia di sostegno all'aeronautica civile, che combina una programmazione centralizzata con alcune imprese di proprietà statale. Il governo cinese ha indicato in diversi documenti ufficiali (della massima autorevolezza), tra cui l'iniziativa «Made in China 2025», che lo sviluppo di un'industria aeronautica civile nazionale costituisce una priorità fondamentale. L'attuale piano quinquennale cinese prevede importanti progressi in materia di motori per l'aviazione civile e un'accelerazione della ricerca riguardante gli aeromobili a fusoliera larga, gli elicotteri, i jet regionali e l'aviazione generale. È anche importante notare che l'industria dell'aviazione cinese è di proprietà dello Stato e che la Commissione nazionale cinese per lo sviluppo e le riforme (NDRC) ha il potere di approvare tutti gli acquisti di aeromobili da parte delle compagnie aeree, e ciò viene utilizzato per incoraggiare l'acquisto di aviogetti di produzione nazionale, come il COMAC C919⁽⁴⁾. Infine, il piano «Internet Plus» istituisce un partenariato tra i giganti cinesi della tecnologia e le industrie tradizionali, compresa quella aeronautica.

5. Strategia industriale dell'UE

5.1. La **mancanza di una politica industriale dell'UE** tesa a sostenere l'industria aeronautica, combinata con un approccio frammentato tra le istituzioni dell'UE e i governi nazionali, costituisce una sfida fondamentale nel contesto di un panorama concorrenziale in fase di cambiamento. È necessario mettere a punto una strategia industriale dell'UE per l'industria aeronautica al fine di garantirne la competitività e di conservarne la leadership sul mercato mondiale dell'aviazione civile.

5.2. A tal fine si rendono necessari **una strategia e un impegno su scala UE** in cui tutti i soggetti coinvolti a livello UE, nazionale e intergovernativo (ivi compresi la Commissione europea, il Servizio europeo per l'azione esterna, le agenzie competenti come l'AESA ed Eurocontrol, e le iniziative tecnologiche congiunte come Clean Sky e SESAR) lavorino assieme per conseguire l'obiettivo comune di sostenere la competitività dell'industria dell'UE sul mercato mondiale dell'aviazione civile.

⁽³⁾ Fonte: PWC.

⁽⁴⁾ Fonte: RAND, *Chinese Investment in U.S. Aviation* («Investimenti cinesi nell'aviazione civile»), 2017.

5.3. È necessario un impegno da parte dell'UE per fornire un **sostegno finanziario pubblico continuo** a questo settore cruciale, in particolare nel campo della ricerca e dell'innovazione, sulla base di una tabella di marcia a lungo termine.

5.4. Sarà opportuno istituire una **sentinella dell'aeronautica** a livello della Commissione per controllare le barriere non tariffarie nelle principali regioni aeronautiche e valutare la competitività relativa dell'industria aeronautica dell'UE.

5.5. L'aeronautica dovrebbe anche diventare un settore chiave per la **diplomazia economica e la politica commerciale dell'UE**, che dovrebbe far maggiormente sentire la propria voce a livello internazionale, ad esempio in seno all'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO).

6. Attività di ricerca e sviluppo per un miglioramento dell'efficienza e una riduzione delle emissioni

6.1. I due principali programmi di ricerca europei nel settore dell'aviazione, **Clean Sky** (tecnologie più ecologiche ed efficienti per il trasporto aereo) e **SESAR** (attività di ricerca e innovazione per la gestione del traffico aereo e diffusione dei risultati), fungono da catalizzatori per l'intera catena dell'innovazione in Europa.

6.2. Grazie alla loro tabella di marcia a lungo termine per la tecnologia e al loro impegno finanziario, tali programmi hanno dimostrato la loro **efficienza** e il loro **valore aggiunto** sia per le autorità pubbliche che per la catena dell'innovazione, soprattutto per quanto riguarda: 1) la progettazione, lo sviluppo, la fabbricazione e il funzionamento di aeromobili e sistemi di gestione del traffico aereo più competitivi, sicuri e sostenibili sul piano ambientale; 2) la creazione di una vasta ed efficiente comunità scientifica e tecnologica formata dai professionisti della ricerca accademica e dalle industrie, dalle grandi imprese alle PMI, in tutti i paesi dell'UE a 28; e 3) la realizzazione di eccellenti dimostratori con un impatto reale sul mercato degli aeromobili e sui relativi programmi.

6.3. Le storie di successo di **Clean Sky** comprendono, tra l'altro, le prove di volo dell'ala a profilo laminare BLADE (che consente una riduzione del 50 % dell'attrito alare e una riduzione fino al 5 % delle emissioni di CO₂) e il rotore aperto controrotante (che riduce il consumo di carburante e le emissioni di CO₂ del 30 % circa).

6.4. Le storie di successo di **SESAR** emergono al meglio dai suoi risultati di notevole impatto: se attuate, le 63 soluzioni SESAR dovrebbero offrire un aumento del 34 % della capacità dello spazio aereo e una diminuzione del 30 % della varianza del tempo di volo, che si tradurrebbe in una riduzione dei ritardi su tutti i voli UE e consentirebbe al 95 % dei voli dell'UE di rispettare gli orari previsti, nonché di ridurre del 2,3 % il consumo di carburante e le emissioni di ciascun volo.

6.5. Nel contesto di **Orizzonte Europa**, l'aviazione civile deve rimanere una priorità assoluta, con una dotazione finanziaria superiore rispetto ai livelli di finanziamento previsti attualmente nell'ambito di Orizzonte 2020. La ricerca e l'innovazione costituiscono la linfa vitale dell'industria aeronautica dell'UE e i lunghi cicli di ricerca dell'industria aeronautica richiedono una condivisione dei rischi tra il settore pubblico e quello privato mediante un finanziamento basato su sovvenzioni e fondato su un impegno di lungo periodo per lo sviluppo dei programmi di ricerca. Ciò è essenziale per la competitività dell'industria aeronautica dell'UE. Le due iniziative tecnologiche congiunte (Clean Sky e SESAR) dovrebbero pertanto essere mantenute. Nell'ambito del meccanismo per collegare l'Europa (MCE), i finanziamenti dovrebbero rimanere una priorità assoluta al fine di accelerare e incoraggiare la diffusione delle tecnologie sviluppate nel contesto delle attività di ricerca e innovazione collegate a Clean Sky e SESAR.

6.6. L'aviazione civile ha dimostrato di avere la capacità di **ridurre il proprio impatto ambientale**. Ogni nuova generazione di aeromobili in genere riduce le emissioni del 15-20 %. Il settore dell'aviazione civile è stato il primo al mondo a concordare un approccio globale per ridurre le emissioni, basato sulla «strategia a quattro pilastri»: tecnologia, operazioni, infrastrutture e una misura globale basata sul mercato.

6.7. La prosecuzione del **sostegno dell'UE alla ricerca e all'innovazione** è essenziale per garantire ulteriori progressi in materia di riduzione dell'impronta ambientale dell'aviazione civile (pilastro tecnologico), dato che oltre il 70 % di tutte le attività di ricerca è connesso ad obiettivi ambientali.

6.8. Secondo gli obiettivi del programma *Flightpath 2050* del **Consiglio consultivo per la ricerca aeronautica in Europa**, le tecnologie e le procedure attuate dovrebbero consentire, entro il 2050, una riduzione del 75 % delle emissioni di CO₂ per passeggero/chilometro, del 90 % delle emissioni di NO_x e del 65 % delle emissioni acustiche percepite degli aeromobili in volo (rispetto alle capacità dei nuovi modelli standard di aeromobili nel 2000).

6.9. Inoltre, i **movimenti di aeromobili dovrebbero diventare a emissioni zero durante il rullaggio** e i velivoli dovrebbero essere progettati e fabbricati in modo da essere riciclabili. L'Europa dovrebbe peraltro diventare un centro di eccellenza per i carburanti alternativi sostenibili, compresi quelli per l'aviazione, sulla base di una forte politica europea in materia di energia.

6.10. L'Europa dovrebbe essere all'avanguardia della **ricerca atmosferica** e svolgere un ruolo guida nell'elaborazione di un piano d'azione in materia di ambiente che stabilisca delle priorità e nella definizione di norme ambientali su scala mondiale. Benché siano stati compiuti notevoli progressi nel quadro di Orizzonte 2020, il ritmo delle attività di ricerca e di innovazione dovrebbe essere aumentato con Orizzonte Europa, anche per quanto riguarda l'elettrificazione e l'ibridazione degli aeromobili.

7. Digitalizzazione

7.1. Anche la digitalizzazione (compresa l'infrastruttura digitale necessaria per tenere conto delle nuove piattaforme volanti automatizzate), la robotica e le tecnologie per la realtà virtuale e aumentata costituiranno una priorità fondamentale per la ricerca nel settore aeronautico. Insieme alla necessità di continuare a migliorare il livello di sicurezza dell'aviazione e a lavorare per la riduzione dell'impronta ambientale del settore, esse determineranno la tabella di marcia in materia di ricerca e innovazione per SESAR 3 e Clean Sky 3.

7.2. La diffusione delle **soluzioni SESAR** dovrebbe essere intensificata e, per assicurarne un dispiegamento efficace all'interno dell'UE, è fondamentale istituire il **CUE**.

8. Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA)

8.1. Un **ruolo internazionale più convinto per l'AESA** è di fondamentale importanza per l'industria aeronautica dell'UE (compreso il settore MRO) per controbilanciare il forte ruolo internazionale che continua a svolgere l'Amministrazione federale dell'aviazione degli Stati Uniti (FAA) nel promuovere l'industria dell'aviazione americana sui mercati dei paesi terzi.

8.2. Si dovrebbe consentire all'AESA di aprire un **numero maggiore di uffici in paesi terzi** con un ruolo chiave al fine di promuovere le regole di sicurezza, le politiche e le norme di certificazione europee, e di garantire che l'industria europea possa competere su un livello di parità nei principali mercati di esportazione — mediante contatti quotidiani con le autorità dell'aviazione civile di tali paesi terzi e sforzi volti ad eliminare ostacoli tecnici all'accettazione dei prodotti europei su questi mercati di esportazione.

8.3. Gli **accordi bilaterali per la sicurezza aerea** con i paesi terzi dovrebbero essere ampliati al fine di ridurre la duplicazione dei controlli di sicurezza sia per l'omologazione e l'aeronavigabilità iniziale che per il mantenimento dell'aeronavigabilità e la manutenzione.

8.4. Da ultimo, ma non meno importante, le **regole** dettagliate dell'AESA **dovrebbero basarsi maggiormente sulle prestazioni** e fare affidamento su norme industriali, in modo da consentire la diffusione di nuove tecnologie in condizioni di sicurezza e secondo modalità più efficienti e più rapide. In questo contesto va accolta favorevolmente la revisione del regolamento di base dell'AESA (regolamento 216/2008) concordata di recente.

9. Infrastrutture

9.1. L'industria aeronautica dell'UE trae anche vantaggio dallo stato di salute del **settore UE dell'aviazione civile inteso in senso più generale** (ad esempio le compagnie aeree, gli operatori di elicotteri e jet commerciali e gli altri utilizzatori dello spazio aereo), dato che un'ulteriore crescita degli utilizzatori dello spazio aereo implica la necessità di acquisire più aeromobili e la corrispondente tecnologia.

9.2. Al riguardo, è quindi essenziale continuare ad **investire in infrastrutture sicure ed efficienti sotto il profilo dei costi** sia a terra che nell'aria, evitando nel contempo un'imposizione fiscale eccessiva del settore dell'aviazione.

9.3. La **strategia dell'UE per il settore dell'aviazione** va pertanto accolta con favore, in quanto prevede una serie di strumenti volti a migliorare la competitività dell'industria dell'aviazione civile dell'UE in senso più generale, compresa una revisione del regolamento di base dell'AESA, una strategia per garantire la leadership dell'UE nei mercati emergenti dei sistemi aerei civili a pilotaggio remoto e dei sistemi di gestione del traffico di aeromobili non presidiati, nonché altre proposte che incidono sulla competitività del settore del trasporto aereo (revisione del regolamento (CE) n. 868/2004 ed eventuale revisione della direttiva UE concernente i diritti aeroportuali).

9.4. A questo proposito andrebbe considerata anche la revisione del **regolamento (CE) n. 1008/2008** sulle norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità, che dovrebbe garantire che il mercato unico si mantenga al passo dell'evoluzione futura. Inoltre, vista la riconosciuta necessità di un ulteriore consolidamento del settore del trasporto aereo dell'UE, occorre trovare un equilibrio tra tale obiettivo e i vantaggi per i consumatori dell'UE derivanti dalla possibilità di scegliere tra le diverse compagnie aeree e un'efficace concorrenza.

10. Servizi di manutenzione, riparazione e revisione (MRO)

10.1. Anche i servizi di MRO rappresentano un segmento importante dell'industria aeronautica dell'UE, e contribuiscono sia alla creazione di posti di lavoro che alle esportazioni di tali servizi da parte dell'UE. Rilanciare la **competitività del settore MRO dell'UE** (servizi per le compagnie aeree, i soggetti indipendenti e i costruttori di apparecchiature originali) è quindi essenziale anche al fine di consentire all'industria di continuare a creare posti di lavoro e di conquistare nuovi mercati.

10.2. Anche il ricorso ai **big data** e alle **nuove tecnologie** per il settore MRO sarà un elemento importante da affrontare nell'ambito dei programmi di ricerca e innovazione.

11. Gli investimenti esteri diretti (IED)

11.1. La **proposta della Commissione per il controllo degli investimenti esteri diretti nell'UE** [COM(2017) 487 final] migliorerà lo scambio di informazioni e la valutazione di impatto, e rafforzerà la trasparenza transnazionale, ma lascerà la decisione finale al livello nazionale. La proposta prevede inoltre che la Commissione abbia poteri di controllo per motivi di sicurezza o di ordine pubblico nei casi in cui gli IED negli Stati membri possano influire su progetti o programmi di interesse unionale.

11.2. La proposta della Commissione **va accolta con favore come un primo passo**, poiché è di fondamentale importanza rispetto non soltanto agli IED nell'industria aeronautica europea e alla sua catena di approvvigionamento, ma anche a tecnologie critiche per l'industria manifatturiera dell'UE (la robotica, l'intelligenza virtuale, i big data e l'informatica).

12. Brexit

Il settore europeo dell'aviazione è **pienamente integrato**, nel senso che numerosi suoi componenti attraversano più volte le frontiere nazionali prima dell'assemblaggio finale. La catena di approvvigionamento è composta da numerose imprese di grandi, medie e piccole dimensioni che operano secondo il principio del *«just in time»*.

Il **mercato unico** e l'**unione doganale** sono di importanza cruciale, in quanto riducono gli oneri amministrativi e burocratici a carico dell'industria, con conseguente riduzione dei costi.

L'UE 27 e il Parlamento europeo hanno indicato a chiare lettere che **proteggeranno l'integrità del mercato unico**, ivi comprese le quattro libertà e le competenze della Corte di giustizia dell'UE, e non saranno privilegiati alcuni settori industriali a scapito di altri.

Il governo del Regno Unito ha precisato che in data **29 marzo 2019** diventerà un paese terzo.

12.1. Occorre evitare lo scenario di una Brexit senza accordo, che sarebbe particolarmente dannoso per la competitività dell'industria aeronautica europea su scala mondiale e metterebbe a rischio migliaia di posti di lavoro su entrambe le sponde della Manica. È necessario trovare soluzioni per un accordo post-Brexit in materia di:

- accordi doganali senza attriti, compreso il controllo delle esportazioni di beni a duplice uso;
- prosecuzione della permanenza in seno all'AESA e all'Agenzia europea delle sostanze chimiche ECHA (REACH);
- ricerca in materia di aeronautica civile: prosecuzione della collaborazione alle iniziative tecnologiche congiunte;
- possibilità di mobilità dei lavoratori altamente qualificati attraverso le frontiere.

Occorre avviare in via prioritaria discussioni tecniche riguardanti la regolamentazione in materia di AESA ed ECHA al fine di garantire l'applicazione di misure di mitigazione per ridurre al minimo eventuali perturbazioni.

I governi nazionali devono formulare chiari orientamenti per aiutare le loro imprese a prepararsi a tutti i possibili cambiamenti causati dalla Brexit, al fine di ridurre al minimo le perturbazioni.

13. Competenze

13.1. Il futuro successo dell'industria aeronautica dell'UE dipenderà in larga misura anche dalla sua capacità di **attrarre manodopera qualificata**. Nel contesto dell'**invecchiamento della forza lavoro** e delle **nuove sfide tecnologiche** (digitalizzazione, robotica, cibersicurezza, industria 4.0), si rende necessaria una strategia globale dell'UE per mettere a punto programmi UE di istruzione e formazione, che sia incentrata sulle possibilità di apprendimento permanente e sull'offerta formativa di elevata qualità.

13.2. A livello nazionale, gli Stati membri sono incoraggiati a promuovere la scelta delle **materie STEM** (scienza, tecnologia, ingegneria e matematica), soprattutto tra le ragazze, sin dalla più tenera età, nonché la partecipazione ai programmi **Erasmus+**.

13.3. Occorre tracciare **percorsi flessibili** tra il mondo del lavoro e quello dell'istruzione (apprendimento basato sul lavoro, apprendistati di qualità e iniziative di formazione settoriale) e le PMI dovrebbero ricevere un sostegno supplementare, se necessario.

13.4. Di fronte a queste sfide sociali sostanziali e specifiche, l'industria aeronautica dell'UE potrebbe avvalersi del **dialogo sociale settoriale a livello dell'UE** (decisione 98/500/CE) per permettere alle parti sociali di discutere questioni specifiche.

Bruxelles, 17 ottobre 2018

Il presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Luca JAHIER
