



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 8.11.2017
COM(2017) 675 final

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO,
AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E
AL COMITATO DELLE REGIONI**

Mobilità a basse emissioni: manteniamo gli impegni

**Un'Unione europea che protegge il pianeta, dà forza ai suoi consumatori e difende la sua
industria e i suoi lavoratori**

*"Voglio che l'Europa si ponga alla guida della lotta contro i
cambiamenti climatici*

La Commissione vuole rendere la nostra industria più forte e più competitiva

*Esorto l'industria automobilistica a gettare la maschera e a raddrizzare la rotta.
Invece di cercare espedienti, dovrebbe investire nelle automobili pulite del
futuro*

*Tra breve la Commissione presenterà proposte per ridurre le emissioni di
carbonio nel settore dei trasporti"*

Presidente Jean-Claude Juncker,
Discorso sullo stato dell'Unione, 13 settembre 2017

1. Introduzione

Il **cambiamento climatico** è una delle più grandi sfide cui l'umanità deve oggi far fronte. È in gioco il futuro del nostro pianeta. La comunità internazionale l'ha riconosciuto a Parigi, nel dicembre 2015, quando è stato concluso un accordo di portata storica sui cambiamenti climatici. L'accordo di Parigi ha dimostrato che il passaggio a una società moderna e a basse emissioni non è solo indispensabile, ma ormai anche possibile.

L'Unione europea sta dando il buon esempio. La sua azione di guida della lotta mondiale contro i cambiamenti climatici è al centro del programma positivo "*per contribuire a realizzare un'Europa che protegge, che dà forza e che difende*"¹. La **transizione verso un'economia moderna e a basse emissioni di carbonio** è una delle massime priorità politiche della Commissione europea che si concretizza nello sviluppo, altrettanto prioritario, di un'**Unione dell'energia resiliente corredata di una politica lungimirante in materia di cambiamenti climatici**. L'obiettivo è di rafforzare la capacità dell'Europa di affrontare la sfida posta dai cambiamenti climatici e migliorare la qualità della vita dei cittadini, mantenendo e ampliando al tempo stesso il vantaggio competitivo delle nostre industrie in modo da creare posti di lavoro, generare una crescita economica sostenibile e stimolare l'innovazione tecnologica nel settore delle energie rinnovabili. Ciò significa che l'Europa deve adoperarsi per essere all'avanguardia nel campo dell'innovazione, della digitalizzazione e della decarbonizzazione². Questi sviluppi possono anche avere risvolti destabilizzanti: si creano nuovi posti di lavoro ma ne spariscono altri divenuti obsoleti, rendendo necessarie nuove competenze e una riqualificazione professionale.. La transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio pertanto costituisce contemporaneamente un'opportunità e una sfida per l'industria dell'Unione.

Il settore dei trasporti contribuisce cospicuamente all'economia, all'occupazione e alla mobilità dei cittadini dell'Unione: insieme al settore dello stoccaggio, impiega oltre 11 milioni di persone e rappresenta così più del 5% degli occupati³ e quasi il 5% del prodotto interno lordo dell'Unione⁴. Rappresenta il 20% circa delle esportazioni verso i principali partner commerciali dell'Unione.

Al tempo stesso, però, questo settore contribuisce pesantemente alle emissioni di gas serra in Europa, secondo solo all'energia, ed è responsabile del peggioramento della qualità dell'aria delle nostre aree urbane. Tutte le proiezioni indicano che le attività di trasporto in Europa continueranno a crescere: si stima che tra il 2010 e il 2050 il trasporto passeggeri aumenterà del 42% circa, e quello merci del 60%⁵. Questa tendenza rende ancora più difficile la realizzazione di un sistema di mobilità sostenibile.

¹ Discorso sullo stato dell'Unione europea (2016), pronunciato dal Presidente Juncker il 14 settembre 2016; conclusioni del Consiglio europeo, 24 ottobre 2014.

² COM(2017) 479.

³ Eurostat, Indagine sulla forza lavoro, dati del 2016, sezione H della NACE: "Trasporto e stoccaggio".

⁴ Eurostat, Conti nazionali, dati del 2014, sezione H della NACE: "Trasporto e stoccaggio".

⁵ Le fonti di questi dati sono citate nel documento di lavoro dei servizi della Commissione [SWD(2017) 177].

I trasporti rappresentano in Europa quasi un quarto delle emissioni di gas serra e la prima causa di deterioramento della qualità dell'aria nei centri urbani, con gravi conseguenze per la sanità pubblica. Il trasporto su strada da solo è responsabile di quasi un quinto delle emissioni rilasciate complessivamente nell'Unione e del 73% delle emissioni rilasciate dai trasporti⁶.

Se non s'interviene, i trasporti rischiano di divenire il settore che produce più emissioni, neutralizzando i progressi compiuti in altri settori e mettendo a repentaglio la capacità dell'Unione di conseguire i propri obiettivi generali di riduzione. **È pertanto essenziale agire con determinazione per ridurre le emissioni dei trasporti.**

L'ambizione di una mobilità a basse emissioni è al centro delle strategie fondamentali dell'Unione in questo settore, in particolare la strategia per l'Unione dell'energia, del febbraio 2015, che ha assegnato un'importanza fondamentale alla transizione verso un settore dei trasporti decarbonizzato e meno energivoro⁷. Hanno poi fatto seguito delle misure concrete, delineate nella strategia europea per una mobilità a basse emissioni adottata nel luglio 2016 e attualmente in corso di attuazione⁸. All'inizio di quest'anno, in risposta alle profonde trasformazioni in atto nel settore dei trasporti, con l'iniziativa "L'Europa in movimento" la Commissione ha presentato un'agenda per una transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti, accompagnata da un primo pacchetto di proposte legislative⁹. Più di recente ha presentato una nuova strategia per la politica industriale dell'UE, che mira a dotare le industrie europee dei mezzi per continuare a generare occupazione e crescita sostenibile in un contesto difficile e in trasformazione come quello attuale¹⁰.

Con il pacchetto odierno di proposte nell'ambito dell'iniziativa "L'Europa in movimento"¹¹ ci si prefigge di aiutare l'industria automobilistica e il settore della mobilità a prepararsi per il futuro attraverso la definizione delle giuste condizioni e dei giusti incentivi che consentano **all'industria di essere competitiva a livello mondiale, nonché di generare innovazione, crescita e posti di lavoro**. Al tempo stesso, le misure proposte sono intese a garantire che in futuro la mobilità sia **pulita, accessibile e alla portata di tutti**, e che possa essere ripristinata la fiducia dei consumatori; è quest'ultimo un elemento fondamentale in seguito alla perdita di credibilità dell'industria automobilistica a causa della vicenda delle emissioni delle automobili diesel. Le norme devono essere solide e applicate correttamente, i cittadini europei devono disporre di alternative di trasporto ai veicoli alimentati a combustibili fossili che siano accessibili e abbordabili, e gli investimenti nelle infrastrutture per i carburanti alternativi devono essere mirati e coordinati di conseguenza.

Questo pacchetto di misure introdurrà norme chiare, realistiche e attuabili che concorreranno a garantire pari condizioni di concorrenza per gli operatori del settore che operano in Europa e ad accrescere la loro credibilità. Tracerà anche con chiarezza il percorso da seguire per tener fede agli impegni presi nell'ambito dell'accordo di Parigi e stimolerà sia l'innovazione tecnologica e aziendale sia un uso più efficiente di tutti i modi di trasporto delle merci.

⁶ Le morti premature nell'Unione dovute all'inquinamento provocato dai trasporti sono quasi tre volte superiori a quelle causate dagli incidenti stradali; inoltre, milioni di europei soffrono di malattie respiratorie e cardiovascolari croniche.

<https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2016>; http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_en

⁷ COM(2015) 80 final.

⁸ COM(2016) 501.

⁹ COM(2017) 283.

¹⁰ COM(2017) 479.

¹¹ Il presente pacchetto si basa su molti altri assi d'intervento della Commissione europea, tra cui il piano di investimenti, l'Unione dei mercati dei capitali, il mercato unico digitale, il pilastro europeo dei diritti sociali e l'agenda per le competenze, l'azione per il clima e l'economia circolare.

Inoltre, le misure di facilitazione che sono oggi presentate contribuiranno a spianare la strada della transizione e a renderla più prevedibile. I consumatori passeranno a usare veicoli puliti e altre soluzioni di mobilità pulita solo nel momento in cui esiste un'infrastruttura per i combustibili alternativi e la possibilità di fare scelte informate, sulla base del costo dei diversi carburanti offerti sul mercato e il conseguente costo totale della proprietà del veicolo nel suo intero ciclo di vita. Infine, queste misure mirano anche a rendere accessibili i nuovi servizi di mobilità a tutti gli europei e a offrire nuove prospettive ai lavoratori, alle collettività, ai soggetti della catena di valore dell'industria automobilistica, nonché ad altri che possono essere pregiudicati da questa transizione.

Le **nuove norme in materia di emissioni di CO₂** aiuteranno i fabbricanti a innovare e a proporre sul mercato veicoli a basse emissioni; la **direttiva sui veicoli puliti** promuoverà soluzioni per la mobilità pulita negli appalti pubblici, offrendo così una solida base per stimolare la domanda e l'ulteriore diffusione di soluzioni di mobilità pulita. Il pacchetto include anche una serie di misure di sostegno alla **diffusione a livello transeuropeo di un'infrastruttura per i combustibili alternativi** e di norme comuni. Una **metodologia di raffronto dei prezzi del carburante, a uso dei consumatori**, è in fase di preparazione. La revisione della **direttiva sui trasporti combinati**, che promuove l'uso combinato di diversi modi di trasporto merci (ad esempio autocarri e treni) e della **direttiva sui servizi di trasporto in autobus**, che stimolerà lo sviluppo di collegamenti effettuati in autobus su lunghe distanze attraverso l'Europa e offrirà alternative all'uso delle auto private, contribuirà ulteriormente a ridurre le emissioni dovute ai trasporti e le congestioni stradali. Queste iniziative concorreranno anche alla politica industriale integrata dell'Unione¹² per far sì che i veicoli e le altre soluzioni di mobilità di domani, e i loro componenti, siano inventati e prodotti nell'Unione; riveste particolare importanza in questo contesto l'**iniziativa sulle batterie**. Si tratta di iniziative concepite in modo da essere efficaci sotto il profilo dei costi, tecnologicamente neutrali e socialmente inclusive.

Questo secondo pacchetto a titolo dell'«Europa in movimento» affronta pertanto **tre grandi priorità politiche**:

- un'Europa che protegge il pianeta,
- un'Europa che dà forza ai suoi cittadini,
- un'Europa che difende la sua industria e i suoi lavoratori.

2. Un'Europa che protegge: il ruolo fondamentale dell'Unione nel quadro di Parigi e nella definizione di norme internazionali

La sfida rappresentata dalla sostenibilità dei modi di trasporto è di livello planetario, comune a un numero sempre più alto di paesi e città in tutto il mondo, che stimola una forte domanda di prodotti, tecnologie e modelli aziendali puliti e offre enormi opportunità commerciali per un'industria europea competitiva in questo settore.

È di fondamentale importanza che l'Unione promuova la prossima generazione di norme in materia di riduzione delle emissioni di CO₂ per il settore dei trasporti: ciò facendo l'Unione invierà un chiaro segnale al mercato e si manterrà alla testa della lotta ai cambiamenti climatici, rafforzando nel contempo la competitività della propria industria e preservando il ruolo di primo normatore mondiale nell'industria automobilistica. La proposta di **nuove norme per le emissioni di CO₂ di autovetture e furgoni post 2020** è pertanto un elemento

¹² COM(2017) 479.

chiave di questo pacchetto. Tali norme aiuteranno gli Stati membri a raggiungere gli obiettivi climatici che si sono posti per il 2030 e consentiranno alle città di migliorare la qualità di vita e la salute dei cittadini¹³. Si stima che il calo delle emissioni delle autovetture registrato dal 2009 sia ascrivibile per il 65%-85% all'attuale regolamento sulle emissioni di CO₂ delle autovetture, introdotto in quell'anno¹⁴. Al tempo stesso, tali norme serviranno a collegare l'attuazione del quadro di Parigi al programma dell'Europa per il commercio mondiale, dando alle nostre industrie un vantaggio competitivo, consentendo di esportare i loro prodotti e di sfruttare i mercati di crescita in parallelo alla crescita della domanda mondiale di veicoli puliti. La revisione della **direttiva Veicoli puliti** contribuirà a stimolare la domanda di tali veicoli nell'Unione. La solidità del mercato e della base industriale dell'Unione è un elemento determinante per rafforzare il potenziale di esportazione.

E' altrettanto determinante, per ridurre le emissioni, promuovere la multimodalità e combinare in modo efficiente i diversi tipi di trasporto. La revisione della legislazione sui **trasporti combinati** stimolerà l'uso combinato di autocarri e treni, chiatte o navi per il trasporto delle merci, rendendolo più competitivo rispetto al solo trasporto su strada. Un minor numero di autocarri sulle strade si tradurrà in una riduzione delle emissioni di CO₂ e dell'inquinamento atmosferico causati dal trasporto merci, nonché delle congestioni e degli incidenti stradali¹⁵.

Analogamente, la proposta della Commissione di revisione della direttiva sui **servizi di trasporto in autobus** migliorerà la mobilità dei cittadini favorendo lo sviluppo di collegamenti effettuati in autobus per offrire alternative alle automobili private e aumentare l'uso di modi di trasporto pubblici sostenibili¹⁶. Tali servizi apporteranno anche benefici economici e sociali, in quanto soluzioni concrete più rispondenti ai bisogni dei consumatori, in particolare quelli a basso reddito.

Queste proposte legislative saranno sostenute e rafforzate dall'ampia serie di misure previste a tal fine nel presente pacchetto.

3. Un'Europa che dà forza: nessuna discriminazione tra consumatori e tra regioni

La libertà di cui godono i cittadini di circolare liberamente sul territorio dell'Unione è uno dei grandi risultati dell'Unione europea: grazie a essa le persone possono viaggiare agevolmente, per affari o per piacere, da uno Stato membro all'altro. L'Unione ha il dovere di favorire la libera circolazione dei suoi cittadini attraverso le frontiere e di renderla più agevole. Il settore dei trasporti continuerà a crescere, ma deve farlo in modo sostenibile¹⁷. Di fronte agli ingorghi stradali quotidiani e alla crisi delle emissioni delle auto diesel è comprensibile che si chieda al settore dei trasporti di fare la propria parte per migliorare la salute e la qualità dell'aria: in alcuni casi la risposta è stata l'adozione di misure a livello locale che, volte a scoraggiare l'uso delle auto nelle zone urbane, stanno già influenzando le scelte di mobilità dei consumatori.

Sulla scia della disastrosa vicenda delle emissioni delle auto diesel e della grave crisi di fiducia dei consumatori che ne è seguita, la Commissione ha adottato misure per assicurare ai consumatori maggiori vantaggi e ripristinare la fiducia nell'approccio seguito dall'Unione. Stiamo predisponendo un **solido quadro di prove per l'omologazione** sulla base di nuove procedure

¹³ COM(2016) 482.

¹⁴ Ricardo-AEA and TEPR (2015), *Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011*: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

¹⁵ COM(2017) 648.

¹⁶ COM(2017) 647.

¹⁷ COM(2016) 501.

di prova che, oltre a garantire l'effettivo rispetto delle norme¹⁸, costituirà una valida piattaforma per l'applicazione delle nuove norme sulle emissioni di CO₂ dopo il 2020.

Occorre inoltre far sì che le nuove forme di mobilità pulita siano di **facile accesso e a prezzi abbordabili per i consumatori**, assicurandosi che tutti possano beneficiarne in egual misura e in qualsiasi parte del territorio dell'Unione. Posto che le nuove tecnologie e i modelli innovativi d'economia collaborativa rendono più sostenibile il nostro sistema di mobilità, occorre tuttavia evitare che essi creino un divario digitale, causando nuove disparità o privando alcune regioni o zone dei benefici derivanti dalle innovazioni.

Le **soluzioni a basse e zero emissioni** non diverranno una realtà diffusa sulle strade d'Europa senza **infrastrutture adeguate per i combustibili alternativi**. L'industria sta annunciando ingenti investimenti, in particolare nella produzione di veicoli elettrici. L'esistenza di un'infrastruttura di sufficiente capacità sarà fondamentale se si vogliono offrire ai consumatori delle valide alternative ai veicoli alimentati con carburanti convenzionali. Il periodo 2020-2025 sarà determinante per l'Europa: le proiezioni attuali indicano che nel 2025 i veicoli a basse e zero emissioni rappresenteranno fino al 7% del parco veicoli europeo¹⁹. Occorrerà mobilitare rapidamente gli investimenti per evitare che l'assenza di infrastrutture adeguate diventi l'ostacolo di domani.

L'Unione ha già un quadro strategico chiaro in materia di infrastrutture per i combustibili alternativi e spetta in primis agli Stati membri applicarlo sul loro territorio²⁰. Tuttavia, **il livello di ambizione delle strategie nazionali non è sufficiente a soddisfare la domanda futura**. E' inoltre importante che infrastrutture e servizi siano interoperabili oltrefrontiera. Per i consumatori la mobilità a basse emissioni deve essere sinonimo di mobilità senza problemi²¹. Le autorità pubbliche e gli attori del mercato devono assicurare che i servizi infrastrutturali siano interoperabili.

Occorre accelerare la realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi e colmare le lacune²². Ecco dove l'Unione può e deve fare la differenza. Il sostegno finanziario dell'Unione sarà fondamentale per coprire in parte il fabbisogno di investimenti nelle aree in cui l'azione del mercato da sola continua a non essere sufficiente, ad esempio per la rete centrale transeuropea dei trasporti. Il sostegno pubblico va visto come mezzo per attrarre volumi importanti di investimenti privati, anche attraverso nuove modalità di finanziamento come la combinazione di sovvenzioni e prestiti promossa dal piano di investimenti per l'Europa²³. Il pacchetto comprende un **piano d'azione volto a incentivare gli investimenti nell'infrastruttura per i combustibili alternativi** e sviluppare una rete di stazioni di ricarica e rifornimento veloci e interoperabili in tutta l'Unione²⁴.

¹⁸ COM(2016) 31. Inoltre, sono state introdotte a livello di Unione nuove procedure di prova per verificare le emissioni delle autovetture sia in condizioni di guida reali sia in laboratorio, che si applicano ai nuovi tipi di veicoli dal settembre 2017.

¹⁹ SWD(2017) 650.

²⁰ Direttiva 2014/94.

²¹ "[P]enso al pendolare [...] che potrà ricaricare la sua auto elettrica in un'aera di servizio in autostrada così come oggi facciamo il pieno di benzina", discorso del presidente Juncker al Parlamento europeo, novembre 2014.

²² Sono necessari 1,5 miliardi di EUR solo per dotare, entro il 2025, i corridoi della rete centrale transeuropea dei trasporti dell'infrastruttura di base per tutti i combustibili alternativi. Il fabbisogno di investimenti è ben maggiore se si considera l'intera rete dei trasporti.

²³ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan-europe-juncker-plan_en

²⁴ COM(2017) 652.

Con uno stanziamento di 800 milioni di EUR, la Commissione si appresta a potenziare il sostegno finanziario allo scopo di stimolare gli investimenti pubblici e privati nell'infrastruttura per i combustibili alternativi²⁵. Questo importo va ad aggiungersi ai cospicui fondi già destinati a questo settore nel quadro del meccanismo per collegare l'Europa e dei fondi strutturali e d'investimento europei²⁶. La politica di coesione può sostenere la realizzazione delle infrastrutture per i combustibili alternativi, per tutti i modi di trasporto e tutti i combustibili, come le stazioni di ricarica nelle città o nelle comunità più piccole, ma anche contribuire a finanziare l'acquisto di veicoli alimentati a carburanti alternativi, come gli autobus urbani puliti²⁷.

Sono necessari una cooperazione e un coordinamento stretti tra la Commissione, gli Stati membri e gli enti locali per assicurare che le eventuali lacune siano colmate e che i consumatori e i loro veicoli puliti non siano lasciati senza tutela. I conducenti devono poter guidare in tutta l'Unione sapendo di avere facile accesso a punti di ricarica dove e quando serve. **Nessuna regione e nessun consumatore dell'Unione deve essere lasciato indietro.**

Il presente pacchetto aiuta gli Stati membri, le regioni e le città ad aumentare l'offerta di trasporti puliti ai cittadini. A ciò si aggiunge un più consistente contributo degli **appalti pubblici** che, **promuovendo i veicoli puliti**, ne aumentano la diffusione sul mercato²⁸. Le città svolgono un ruolo essenziale nell'attuazione dell'accordo di Parigi, in particolare attraverso le politiche di mobilità pulita. La cerimonia del Patto dei sindaci, che si terrà a febbraio 2018, riunirà oltre 700 sindaci europei con lo scopo di incoraggiare ulteriormente tale azione a livello locale.

Inoltre, il pacchetto sarà integrato dai lavori in corso intesi a migliorare la capacità dei consumatori di compiere scelte più consapevoli al momento dell'acquisto di un veicolo, grazie a una **metodologia di raffronto dei costi dei diversi tipi di carburante** che mostri loro i vantaggi della scelta di soluzioni di mobilità più pulita. A tal fine la Commissione, insieme agli Stati membri, sta elaborando una **metodologia europea di raffronto dei prezzi del carburante** e ha già messo a disposizione del pubblico uno **strumento di guida ecocompatibile** che consente ai consumatori di confrontare l'impatto delle varie tecnologie sul consumo di carburante e sulle emissioni di CO₂²⁹.

²⁵ La Commissione sblocca oggi 350 milioni di EUR dal bilancio del meccanismo per collegare l'Europa per i trasporti, che potrebbe generare fino a 1,7 miliardi di EUR di investimenti globali provenienti da altre fonti, tra le quali il fondo europeo per gli investimenti strategici, la Banca europea per gli investimenti, nonché banche pubbliche e private a titolo dell'invito misto del meccanismo per collegare l'Europa. Attingendo dagli importi non versati del programma NER300, fino a 450 milioni di EUR saranno stanziati a titolo dello strumento di debito del meccanismo per collegare l'Europa gestito dalla Banca europea per gli investimenti. Per maggiori informazioni: https://ec.europa.eu/clima/policies/lowcarbon/ner300_en

²⁶ Sono stati programmati investimenti per circa 70 miliardi di EUR dei fondi di coesione e dei fondi regionali e strutturali europei al fine di rendere il sistema dei trasporti dell'Unione più efficiente, più ecocompatibile e a bassa intensità di carbonio.

²⁷ Le soluzioni energetiche alternative pulite potrebbero essere sperimentate nelle regioni ultraperiferiche. Cfr. COM(2017) 623.

²⁸ COM(2017) 653.

²⁹ <https://green-driving.jrc.ec.europa.eu/>

Il meccanismo europeo per i trasporti puliti è stato varato dalla Commissione europea e dalla Banca europea per gli investimenti per finanziare i progetti in trasporti puliti, con un'attenzione particolare ai trasporti pubblici, utilizzando il meccanismo per collegare l'Europa e/o il fondo europeo per gli investimenti strategici. Nell'ambito del **fondo europeo di sviluppo regionale**, a titolo del quale sono stati stanziati 35 miliardi di EUR per sostenere gli interventi di efficienza energetica e decarbonizzazione nei trasporti, 12,4 miliardi sono destinati ai trasporti urbani puliti. Le infrastrutture per i combustibili alternativi possono essere realizzate in modo coerente a livello regionale e locale, grazie in particolare alla cooperazione territoriale europea ("Interreg"). Vari Stati membri hanno già colto questa opportunità e hanno programmato la realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi o l'acquisto di materiale rotabile per i trasporti pubblici (ad esempio, autobus elettrici): ad esempio, in Repubblica ceca il programma Trasporti sostiene (con circa 30 milioni di EUR), la realizzazione di punti di ricarica dei veicoli elettrici. L'acquisto di autobus elettrici con il sostegno dei fondi strutturali e di investimento europei è previsto da vari Stati membri, tra cui Polonia, Slovacchia, Repubblica ceca, Slovenia e Spagna.

4. Un'Europa che difende: promuovere la competitività industriale dell'Unione per favorire l'occupazione, la crescita e gli investimenti

Il confronto con le sfide poste dall'energia e dal clima dischiude importanti opportunità per l'industria dell'Unione, che, mediante l'innovazione, può aumentare la competitività e rafforzare il proprio primato mondiale. I nostri principali partner commerciali si stanno già muovendo in questa direzione, con la Cina che per il 2019 e 2020 ha fissato obiettivi ambiziosi di produzione e importazione di veicoli puliti (ossia, elettrici e a pile a combustibile), che ammontano a circa il 5% di tutte le nuove vendite nel 2019. L'automobile è stata inventata in Europa ed è l'Europa che deve guidarne la reinvenzione.

Oggi più che mai, l'industria dell'Unione in generale, e quella automobilistica e della mobilità in particolare, deve far fronte a una profonda trasformazione delle sue attività, prodotti e processi: la riduzione delle emissioni, l'innovazione dei sistemi di propulsione elettrica, la guida autonoma e i veicoli connessi sono tra gli sviluppi più eclatanti, accompagnati dalla digitalizzazione e dall'automazione che stanno mutando profondamente i processi tradizionali di produzione. Le catene del valore nel settore automobilistico, ivi compresi i componenti, sono in rapida evoluzione con l'ingresso sul mercato di nuovi operatori. Al tempo stesso, l'industria automobilistica europea ha oggi l'importante compito di riconquistare la fiducia dei consumatori.

Il settore automobilistico, che dà lavoro a 12 milioni di persone in attività di fabbricazione, vendita, manutenzione e trasporto e che rappresenta il 4% del prodotto interno lordo dell'Unione, è essenziale per la prosperità del nostro continente. Il settore automobilistico dell'Unione è tra i principali produttori mondiali di veicoli a motore. Con oltre 50 miliardi di EUR di investimenti annui, è la maggiore fonte europea di capitali privati investiti in ricerca e sviluppo³⁰.

³⁰ Cfr. relazione GEAR2030: http://ec.europa.eu/growth/content/high-level-group-gear-2030-report-on-automotive-competitiveness-and-sustainability_en

Coltiviamo l'ambizione di rendere l'industria europea più forte e più competitiva a lungo termine. **L'innovazione, la digitalizzazione e la decarbonizzazione sono i fattori chiave che consentiranno all'Europa di mantenersi alla testa del settore automobilistico del futuro.** Si tratta di un pilastro centrale della politica industriale dell'Unione³¹.

Le trasformazioni industriali in atto stanno anche esercitando una notevole pressione sui lavoratori, chiamandoli ad adattarsi; devono quindi essere accompagnate da misure volte a garantire una transizione fluida e ad aumentare la resilienza, in modo che **i singoli e le collettività siano in grado di cogliere le nuove opportunità.** Tali misure devono rispondere ai nuovi bisogni emersi nel campo dell'occupazione, sostenere l'apprendimento permanente e sostenere i lavoratori nella transizione tra due posti di lavoro, fornendo un aiuto attivo a quelli dei settori in sofferenza che potrebbero essere costretti ad abbandonare il loro settore, riqualificarsi e trovare un nuovo posto di lavoro. La Commissione, in partenariato con gli Stati membri e i portatori d'interesse, quali i datori di lavoro, i rappresentanti dei lavoratori e gli erogatori d'istruzione e formazione, sostiene la resilienza e la competitività dei mercati del lavoro, affronta la carenza di competenze e gli squilibri tra domanda e offerta, e sostiene lo sviluppo di nuove competenze attraverso programmi di apprendimento all'estero. Tra le iniziative principali su questo fronte rientrano l'agenda europea per le competenze³² e il piano per la cooperazione settoriale sulle competenze³³, il fondo sociale europeo e il programma Erasmus+³⁴. La Commissione ha altresì definito i modi per sfruttare al massimo il potenziale di innovazione dell'Europa attraverso la "specializzazione intelligente" a livello regionale, che consistono in particolare nella creazione di resilienza sociale all'interno delle collettività generando in concomitanza attività economica e posti di lavoro, e nel fornire sostegno alle regioni in fase di transizione³⁵. Saranno inoltre messi a punto alcuni strumenti, a uso dell'industria e degli erogatori d'istruzione e formazione, per sostenere l'analisi del fabbisogno di competenze e attività di previsione³⁶.

La legislazione dell'Unione deve stabilire i giusti incentivi affinché il settore si mantenga sulla via della decarbonizzazione, e non perda il primato tecnologico e industriale a livello mondiale. Ciò significa che gli investimenti nella decarbonizzazione devono andare di pari passo con gli investimenti nella digitalizzazione e nell'automazione, affinché l'Europa possa collocarsi in testa anche in questa importante corsa tecnologica. Nonostante il preannunciato rapido aumento dei veicoli puliti, soprattutto quelli elettrici, si prevede che nel 2030, in assenza di nuove politiche, circa il 90% delle automobili sulle strade europee saranno ancora alimentate unicamente da un motore a combustione³⁷. Un processo di trasformazione equilibrato e sostenibile richiede continui investimenti destinati ad aumentare l'efficienza nel consumo di carburante dei veicoli e a commercializzare con successo più veicoli a basse e zero emissioni. Questo approccio equilibrato consente di continuare a migliorare l'efficienza del motore a combustione e lascia il tempo necessario per realizzare le infrastrutture e per immettere sul mercato veicoli puliti di migliori prestazioni, a prezzi abbordabili e accessibili per tutti gli europei³⁸.

³¹ COM(2017) 479.

³² COM(2016) 381.

³³ Il piano è al momento applicato in sei settori pilota, tra cui quello automobilistico: <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1223&intPageId=4320&langId=en>

³⁴ http://ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus/node_it

³⁵ COM(2017) 376.

³⁶ <http://skillspanorama.cedefop.europa.eu/en>

³⁷ SWD(2017) 650.

³⁸ "Entro il 2024 il costo medio su 4 quattro anni d'uso di un veicolo elettrico dovrebbe essere pari a quello di un'automobile a benzina". Cfr. studio BEUC: http://www.beuc.eu/publications/beuc-x-2016-122_low_carbon_cars_in_the_2020s-brochure.pdf

La proposta della Commissione relativa alle **norme sulle emissioni di CO₂ per le autovetture e i furgoni** post 2020 contiene pertanto obiettivi di riduzione delle emissioni ambiziosi ma al tempo stesso realistici per il 2025 e il 2030. La proposta stabilisce inoltre un sistema di crediti basato su un valore di riferimento per la percentuale di veicoli a basse e a zero emissioni, anziché imporre una tecnologia specifica con quote fisse. In tal modo invia un segnale netto e chiaro agli investitori in sistemi di propulsione alternativi e infrastrutture per combustibili alternativi, nell'intento di incentivare adeguatamente le imprese più dinamiche a continuare a investire nelle tecnologie a basse emissioni di carbonio. Una revisione intermedia della normativa consentirà alla Commissione di valutarne l'efficacia e, se del caso, proporre modifiche.

Allo scopo di favorire la penetrazione sul mercato dei **veicoli a basse e zero emissioni** la Commissione ritiene importante **mantenere una definizione tecnologicamente neutra** di questo tipo di veicoli, ricomprendendovi quelli dotati del massimo potenziale di riduzione di CO₂, ma anche quelli che offrono ingenti benefici collaterali in termini di qualità dell'aria. Tale approccio apporterà all'industria stabilità normativa, dandole il tempo sufficiente per pianificare l'attività futura, accelerando nel contempo la penetrazione dei veicoli a basse e zero emissioni sul mercato dell'Unione, a tutto vantaggio dei consumatori europei e della qualità della vita dei cittadini grazie a una migliore qualità dell'aria nelle nostre città.

I veicoli connessi e automatizzati possiedono notevoli potenzialità in grado di ridurre le congestioni stradali, le emissioni di carbonio, l'inquinamento atmosferico e il numero di incidenti mortali. Questi veicoli, già presenti sul mercato dell'Unione, costituiscono ulteriori sfide e opportunità per la competitività dell'industria. Per trarre i massimi benefici dalla sperimentazione e dalla ricerca condotte su vasta scala in più paesi e dai programmi di finanziamento a livello unionale e nazionale, dobbiamo far sì che la diffusione e l'adozione transfrontaliera e su scala europea di questa tecnologia avvengano in modo coerente e coordinato. Oltre a sostenere la ricerca e l'innovazione in questo settore, la Commissione sta continuando a lavorare su tutte le inerenti questioni di carattere strategico e normativo, anche tenendo conto delle raccomandazioni del gruppo ad alto livello GEAR 2030³⁹.

La diffusione su vasta scala dell'elettromobilità elettrica in tutta Europa comporterà un fabbisogno molto maggiore di **batterie**. Di fatto le batterie sono al centro di questa nuova rivoluzione industriale, in quanto uno dei fattori chiave per la transizione alla mobilità pulita. Il loro sviluppo e la loro produzione svolgono un ruolo strategico nella transizione in corso verso sistemi energetici e di mobilità puliti.

Le previsioni indicano un aumento della domanda di batterie agli ioni di litio nel mercato mondiale, situandola tra 210 e 535 GWh entro il 2025, a fronte degli attuali 78 GWh; in Europa, la domanda è oggi al di sotto dei 10 GWh e nel 2025 dovrebbe essere dell'ordine di 37-117 GWh⁴⁰.

La proposta relativa alle norme in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture e dei furgoni, compreso il sistema di crediti per i veicoli a basse e zero emissioni, apporterà la chiarezza e la prevedibilità necessarie a individuare la tempistica giusta per introdurre le nuove tecnologie nell'Unione fino al 2030, facilitando nel contempo l'accesso dei consumatori a forme di mobilità più pulita e a prezzi abbordabili. I tempi di commercializzazione e il livello di prestazione dei nuovi modelli elettrici annunciati dai fabbricanti di automobili confermano il

³⁹ Cfr. relazione GEAR2030.

⁴⁰ JRC Science for Policy Support, EU competitiveness in Advanced Li-ion Batteries for E-mobility and Stationary Storage Applications – Opportunities and Actions, September 2017.

previsto aumento della domanda di batterie nei prossimi anni. Da un punto di vista industriale, la crescita della domanda richiederà, da oggi fino al 2025, grandi investimenti nella catena del valore delle batterie, da destinare in special modo a un massiccio ampliamento della capacità di produzione delle celle di batterie: è evidente che ciò rappresenta per l'Europa l'opportunità di attrarre investimenti lungo tutta la catena del valore.

L'Europa deve pertanto muoversi con urgenza e decisione per **istituire una catena del valore completa per lo sviluppo e la fabbricazione di batterie avanzate nel proprio territorio**, che contempli tutte le fasi del ciclo di vita delle batterie, ivi compreso il riutilizzo o il riciclaggio e un uso più efficiente delle risorse e delle materie prime. Sarà inoltre fondamentale che **la fabbricazione delle celle di batterie avanzate passi rapidamente dalla fase della ricerca a quella della sperimentazione e della dimostrazione**. Le imprese europee hanno le competenze e la capacità di fare dell'Europa il continente all'avanguardia per l'elettromobilità e le batterie di prossima generazione: questo obiettivo può essere raggiunto creando un ecosistema paneuropeo e intersettoriale in grado di tradurre il primato tecnologico in sistemi di batterie ad alte prestazioni e su misura del cliente, prodotti in Europa su base competitiva.

Data l'entità e l'urgenza degli investimenti necessari, questo processo non può essere disorganico, ma richiede un **approccio europeo**. Considerata la rapida evoluzione del panorama concorrenziale mondiale, tale approccio non dovrebbe concentrarsi su un unico progetto o una sola tecnologia, bensì puntare a promuovere e coordinare progetti capitanati dall'industria in tutta la catena di approvvigionamento delle batterie, nell'ambito di iniziative comuni che raggruppano le competenze e le risorse finanziarie di questo particolare settore. Qualsiasi strategia europea in materia di batterie non può limitarsi alle sole batterie per veicoli, date le ampie ripercussioni sulla mobilità e i sistemi energetici europei nel loro insieme, e persino al di là di essi, date le evidenti conseguenze per la politica industriale e le strategie di economia circolare dell'Unione, come pure per i partenariati economici con i paesi terzi, in particolare con l'Africa per quanto riguarda le materie prime⁴¹.

Per dare il via a progetti concreti, la Commissione stanzierà 200 milioni di EUR destinati direttamente alla ricerca e all'innovazione sulle batterie nell'ambito di Orizzonte 2020 (programma di lavoro 2018-2020), in aggiunta ai 150 milioni di EUR già stanziati. Inoltre, il fondo europeo per gli investimenti strategici, nonché strumenti finanziari ad hoc come i progetti dimostrativi delle tecnologie energetiche InnovFin possono offrire interessanti condizioni di finanziamento dei progetti industriali tramite la Banca europea per gli investimenti⁴².

La Commissione opera in stretta collaborazione con i principali soggetti industriali interessati dell'Unione, così come con gli Stati membri⁴³ e intende ritornare su questi temi nel contesto delle Giornate dell'industria, che si terranno nel febbraio 2018. L'industria e la comunità dell'innovazione dell'Unione intendono porsi a capo di questo processo, in stretto partenariato con la Commissione, la Banca europea per gli investimenti e gli Stati membri interessati a instaurare una catena di sviluppo e produzione competitiva e redditizia, acquisire mercati di dimensioni importanti e favorire la creazione di posti di lavoro, la crescita e gli investimenti in Europa. Inoltre, la Commissione dispone di vari strumenti per favorire gli investimenti congiunti e

⁴¹ COM(2014) 297.

⁴² <http://www.eib.org/products/blending/innovfin/products/energy-demo-projects.htm>

⁴³ Riunione di alto livello sullo sviluppo e la produzione di batterie in Europa, 11 ottobre 2017, http://europa.eu/rapid/press-release_STATEMENT-17-3861_en.htm

la cooperazione tra gli attori pubblici e privati della catena del valore, ed è dotata di un quadro preciso sugli aiuti di Stato a sostegno di tali azioni⁴⁴.

L'Unione dispone di una vasta gamma di strumenti che possono essere utilizzati per lo sviluppo delle batterie: tra questi, il **fondo europeo per gli investimenti strategici**, il **fondo europeo di sviluppo regionale** (con 44 miliardi di EUR potenzialmente disponibili per, tra l'altro, la ricerca e l'innovazione nel campo delle batterie a titolo delle strategie di specializzazione intelligente messe a punto nelle regioni dell'Unione, e 35 miliardi di EUR destinati ai trasporti efficienti sotto il profilo energetico e decarbonizzati), e **Orizzonte 2020**, strumento tramite il quale la Commissione europea stanzierà 200 milioni di EUR direttamente alla ricerca e innovazione in materia di batterie (nel periodo 2018-2020), oltre ai 150 milioni di EUR già stanziati.

5. Conclusioni

Il secondo pacchetto di proposte adottate nell'ambito dell'iniziativa "L'Europa in movimento" mira ad assicurare che lo sviluppo, l'offerta e la fabbricazione delle migliori soluzioni di mobilità, delle migliori apparecchiature e dei migliori veicoli a basse e zero emissioni, connessi e automatizzati avvengano in Europa e che il nostro continente disponga dell'infrastruttura di supporto più moderna. Allo stesso tempo contribuisce a ripulire l'ambiente a beneficio dei cittadini, migliorandone la qualità di vita in particolare grazie a una migliore qualità dell'aria nelle città e alla decongestione del traffico. Le misure proposte nel presente pacchetto contribuiscono anche a ripristinare la fiducia dei consumatori.

Il presente pacchetto combina pertanto misure orientate all'offerta e alla domanda per instradare l'Europa verso una mobilità a basse emissioni e rafforzare la competitività del suo ecosistema automobilistico e della mobilità. Il pacchetto contiene chiare raccomandazioni per gli Stati membri, che sono esortati a colmare le lacune infrastrutturali esistenti e realizzare le infrastrutture necessarie individuate, e delinea le azioni da intraprendere per mobilitare i finanziamenti necessari a livello dell'Unione. Offrirà in tal modo una maggiore certezza programmatica e normativa e stabilirà condizioni eque di concorrenza.

Il pacchetto si basa anche su molti altri assi d'intervento della Commissione, che annoverano tra i loro obiettivi: l'aumento dei punti di ricarica nelle abitazioni, negli edifici pubblici e nei parcheggi⁴⁵; l'aiuto alle imprese e ai consumatori europei a compiere la transizione verso un'economia più forte e più circolare, in cui le risorse sono utilizzate in modo più sostenibile⁴⁶; il sostegno della resilienza e della competitività dei mercati del lavoro. Si rivolge a tutti gli europei in quanto cittadini, lavoratori e consumatori. Stimolerà la competitività dell'Europa e apporterà miglioramenti tangibili al mercato unico dell'Unione, agli Stati membri, a livello nazionale e regionale, nonché alle aree urbane.

La Commissione invita tutti i portatori d'interesse a cooperare strettamente per assicurare una rapida adozione e applicazione delle varie proposte e misure, in modo da generare e ottimizzare quanto prima i benefici per l'industria, le imprese, i lavoratori e i cittadini dell'Unione.

⁴⁴ GU C 188 del 20.6.2014, pag. 4.

⁴⁵ COM(2016) 860.

⁴⁶ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/towards-circular-economy_en

Nella prima metà del 2018 la Commissione presenterà il terzo e ultimo pacchetto dell'iniziativa "L'Europa in movimento", che includerà: proposte relative alle norme per le emissioni di biossido di carbonio degli autocarri; il seguito dato alle raccomandazioni del gruppo ad alto livello GEAR2030⁴⁷, adottate il 18 ottobre 2017; azioni sul fronte di soluzioni di mobilità e veicoli cooperativi, connessi e automatizzati; proposte intese a facilitare la documentazione elettronica per i trasporti e migliorare la sicurezza stradale nell'Unione.

⁴⁷ Rapporto GEAR2030, ottobre 2017.