



Bruxelles, **XXX**
COM(2012) 636/2

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

**CARS 2020: piano d'azione per un'industria automobilistica competitiva e sostenibile in
Europa**

INDICE

1. **UN SETTORE CHIAVE A UN CROCEVIA.....** ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
2. **CARS 21: UNA VISIONE STRATEGICA COMUNE PER L'INDUSTRIA NEL 2020**
..... ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
3. **UNA SITUAZIONE ECONOMICA DIFFICILE.....** ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
4. **UN PIANO D'AZIONE PER FAVORIRE LA COMPETITIVITÀ**ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
 - 4.1. **Investire nelle tecnologie avanzate e finanziare l'innovazione.....**Error! Bookmark not defined.

Ricerca, sviluppo e innovazione**Error! Bookmark not defined.**

Accesso ai finanziamenti**Error! Bookmark not defined.**

Riduzione delle emissioni di CO₂.....**Error! Bookmark not defined.**

Emissioni di sostanze inquinanti e inquinamento acustico**Error! Bookmark not defined.**

Sicurezza stradale.....**Error! Bookmark not defined.**

Carburanti alternativi e infrastrutture.....**Error! Bookmark not defined.**
 - 4.2. **Migliorare le condizioni di mercato**Error! Bookmark not defined.

Un mercato interno più forte.....**Error! Bookmark not defined.**

Regolamentazione intelligente.....**Error! Bookmark not defined.**
 - 4.3. **Migliorare la competitività sui mercati mondiali.....**Error! Bookmark not defined.

Politica commerciale.....**Error! Bookmark not defined.**

Armonizzazione internazionale.....**Error! Bookmark not defined.**
 - 4.4. **Anticipare l'adeguamento e gestire la ristrutturazione.....**Error! Bookmark not defined.

Capitale umano e competenze.....**Error! Bookmark not defined.**

Gestire l'adeguamento industriale**Error! Bookmark not defined.**
5. **MONITORAGGIO E GOVERNANCE** ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.

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

CARS 2020: piano d'azione per un'industria automobilistica competitiva e sostenibile in Europa

Negli ultimi mesi **l'industria automobilistica europea ha attraversato un periodo sempre più difficile**, caratterizzato da una contrazione del mercato UE delle auto nuove per il quinto anno consecutivo. Questa situazione esercita su alcune imprese una **forte pressione** a ristrutturarsi e diversi fabbricanti hanno recentemente annunciato che chiuderanno degli stabilimenti, con la conseguente perdita di posti di lavoro. Nel contempo, l'industria europea continua ad affrontare la **sfida a medio e lungo termine** di preservare la sua posizione di leadership nell'offerta di soluzioni di mobilità per il futuro in un ambiente mondiale estremamente competitivo. La Commissione considera dunque necessario ed urgente presentare un piano d'azione a sostegno dell'industria automobilistica, per aiutarla a fronteggiare queste sfide.

1. UN SETTORE CHIAVE A UN CROCEVIA

L'industria automobilistica¹ ha un'importanza strategica per l'economia europea e i suoi prodotti e servizi hanno un impatto quotidiano sulla vita dei cittadini europei. Il settore rappresenta circa **12 milioni di posti di lavoro diretti e indiretti** e apporta un **contributo positivo** sostanziale **alla bilancia commerciale dell'UE** (che è aumentato negli ultimi anni, raggiungendo 90 miliardi di euro nel 2011). Il settore registra la **maggiore spesa privata in ricerca e innovazione** (28 miliardi di euro nel 2009) e costituisce un motore fondamentale di innovazione tecnologica. È inoltre un importante **moltiplicatore di crescita**, grazie ai suoi legami economici forti con numerosi altri settori industriali. Tali legami sono presenti sia a monte, per esempio con l'industria siderurgica, chimica e tessile, sia a valle, con i servizi TIC, di riparazione e di mobilità. Essa produce la maggior parte dei veicoli utilizzati dai cittadini per spostarsi e per trasportare merci. Di conseguenza, l'industria automobilistica avrà un **ruolo da protagonista nella nuova rivoluzione industriale**, che mira tra l'altro alla graduale sostituzione degli idrocarburi, quale fonte principale di energia, e ad un impiego più efficiente e sostenibile delle risorse.

Oggi l'industria automobilistica è a **una svolta storica**: si prevede che nel prossimo decennio si verificheranno cambiamenti importanti in diversi settori, che presumibilmente riconfigureranno l'industria e i suoi mercati in tutto il mondo. In primo luogo, **i modelli produttivi e commerciali stanno cambiando**. Mentre il mercato europeo è considerato maturo, diversi mercati di paesi terzi sono in rapida crescita e ciò sta modificando i flussi commerciali e la catena del valore del settore automobilistico. La forte pressione della concorrenza è in ulteriore aumento e le imprese dell'UE sono messe sempre più a dura prova sui loro mercati domestici, mentre sviluppano opportunità nei mercati terzi. In secondo luogo, **le priorità climatiche stanno diventando più pressanti** e si ripongono grandi aspettative nel progresso tecnologico. Per conseguire gli obiettivi a lungo termine di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e gli obiettivi riguardanti la qualità dell'aria, il motore a combustione interna sarà ulteriormente migliorato e tale miglioramento sarà accompagnato dallo sviluppo e dalla graduale diffusione di tecnologie innovative, come la propulsione elettrificata. Si dovranno compiere sforzi considerevoli anche per sviluppare ulteriormente e ampliare la distribuzione

¹ Con il termine industria automobilistica s'intende l'intera catena di approvvigionamento, comprendente: i costruttori di veicoli, i fornitori, la distribuzione e i servizi post-vendita. I prodotti comprendono: le autovetture, i veicoli commerciali leggeri e pesanti e i veicoli a motore a due, tre e quattro ruote.

dei carburanti sostenibili, che possono costituire alternative al gasolio e alla benzina tradizionali. Allo stesso tempo, **la sicurezza stradale resta una grande preoccupazione.**

Il settore automobilistico è una delle linee d'azione prioritarie in cui **andrebbero agevolati gli investimenti in nuove tecnologie e innovazione**, come ribadito nella comunicazione della Commissione che **ha recentemente aggiornato la politica industriale dell'UE²**. La comunicazione dà ulteriore slancio agli obiettivi di crescita intelligente, sostenibile e inclusiva di Europa 2020 e caldeggia un'industria europea più forte per la crescita e la ripresa economica. Il ruolo importante di questo settore industriale per generare crescita e occupazione, anche nei servizi collegati, è stato chiaramente riconosciuto. Dobbiamo quindi adottare un approccio proattivo.

La presente comunicazione presenta **un piano d'azione per l'industria automobilistica**, che sottolinea l'impegno della Commissione a sostegno della competitività e della sostenibilità del settore. Si tratta del primo esempio concreto di messa in pratica della nostra visione aggiornata della politica industriale in un contesto settoriale, vale a dire l'industria automobilistica. Essa definisce azioni politiche concrete, basate su un'analisi del settore condotta dal gruppo di alto livello CARS 21, che è stato rilanciato nel 2010. Questo piano d'azione si articola sui quattro pilastri a seguire:

- **investire nelle tecnologie avanzate e finanziare l'innovazione** mediante una serie di iniziative normative e sostenendo ricerca e innovazione;
- **migliorare le condizioni di mercato** rafforzando il mercato interno e applicando la regolamentazione intelligente in modo coerente;
- **migliorare la competitività sui mercati mondiali** attraverso una politica commerciale efficace e l'armonizzazione a livello internazionale delle normative sui veicoli;
- **anticipare l'adeguamento** investendo in capitale umano e competenze e ammortizzando l'impatto sociale della ristrutturazione.

Con questa strategia, la Commissione intende sostenere il ruolo attivo che il settore automobilistico svolgerà per cercare di invertire la tendenza alla perdita di peso di questa industria in Europa, portandolo dall'attuale 16% circa del PIL al 20% entro il 2020. Il rafforzamento della competitività di questa industria nell'UE, il sostegno per cogliere le opportunità di crescita nei mercati mondiali e la promozione di veicoli puliti, sicuri ed efficienti, inclusi in un approccio politico integrato, saranno utili a tal fine.

2. CARS 21: UNA VISIONE STRATEGICA COMUNE PER L'INDUSTRIA NEL 2020

Alla fine del 2010 la Commissione ha deciso di **rilanciare il gruppo di alto livello CARS 21**, inizialmente istituito nel 2005, per dare seguito alla comunicazione della Commissione "Una strategia europea per i veicoli puliti ed efficienti sul piano energetico"³ adottata il 28 aprile 2010. L'obiettivo del gruppo era formulare raccomandazioni sulle politiche a sostegno della competitività e della crescita sostenibile dell'industria automobilistica europea.

Il gruppo, costituito da sette commissari, nove rappresentanti degli Stati membri e una compagine vasta ed equilibrata di soggetti interessati (compresi rappresentanti dell'industria e ONG), ha adottato la sua relazione finale⁴ il 6 giugno 2012. Questa relazione illustra il parere concorde del gruppo sulla

² COM(2012) 582 final, adottata il 10 ottobre 2012.

³ COM(2010) 186 definitivo del 28.4.2010.

⁴ Disponibile all'indirizzo http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf

visione strategica per il settore automobilistico nel 2020 e riporta raccomandazioni specifiche relative a una serie di settori strategici pertinenti.

L'analisi fornita nella relazione evidenzia chiaramente che non è possibile mantenere lo status quo per l'industria automobilistica europea: si dovrà adeguare l'attuale capacità produttiva, si dovranno elaborare nuovi metodi di produzione e garantire ulteriori fonti di materie prime, che dovranno essere utilizzate in modo più efficiente, e si dovranno sviluppare nuovi cluster e modelli imprenditoriali. Cosa altrettanto importante, sono necessari nuovi profili di competenze e si dovranno affrontare i possibili cambiamenti delle esigenze occupazionali. In questo contesto, è particolarmente importante garantire una transizione economica e sociale armoniosa ed equilibrata, anticipando le esigenze in materia di formazione e competenze e gestendo la ristrutturazione nel modo più opportuno, favorendo così l'adeguamento delle imprese e la transizione dell'occupazione.

Partendo da queste premesse, il gruppo ha definito **una posizione comune sulle principali caratteristiche di un'industria automobilistica forte e competitiva e sui passi da compiere verso una mobilità sostenibile per la società dell'UE nel 2020:**

- un **settore automobilistico**, che conservi la sua **importanza strategica** e resti una **pietra angolare dell'industria e dell'economia dell'UE**, che offra posti di lavoro di qualità a milioni di lavoratori nell'UE;
- un settore che sia essenziale a molte altre attività economiche, che offra prodotti accessibili e desiderabili e che soddisfi le richieste dei consumatori, basato su un mercato competitivo dei prodotti e dei servizi automobilistici, compreso l'after-market;
- una **solida base manifatturiera nell'UE** per i veicoli stradali e le loro componenti, che costruisca una parte importante dei veicoli e delle parti venduti sul mercato dell'UE;
- **una rete industriale forte** con una catena di fornitura e di distribuzione flessibile e integrata;
- un settore **che esporti una gamma più ampia di veicoli di alta qualità e ad alto contenuto tecnologico** verso i mercati dei paesi terzi;
- **mercati mondiali** che offrano **condizioni** realmente **equie** a tutti gli operatori del settore, con pari opportunità per tutte le tecnologie;
- un'industria automobilistica **leader in campo tecnologico**, che collabori in modo coordinato con l'industria che fornisce il combustibile, e che produca veicoli **attraenti** per i consumatori dell'UE, **puliti** per quanto riguarda gli inquinanti regolamentati, più **efficienti in termini di consumo di carburante, sicuri, silenziosi e connessi**;
- una **gamma di tecnologie di propulsione**, in cui predomini la **tecnologia avanzata dei motori a combustione**, ma che siano sempre più elettrificate. Si sta inoltre diffondendo l'uso di veicoli con **sistemi di propulsione alternativi** (come i veicoli elettrici⁵ o a celle a combustibile);
- **infrastrutture di rifornimento e di ricarica** adeguate per i veicoli a combustibile alternativo in costruzione, in linea con le loro potenzialità di mercato;
- una **forza lavoro** sia nel reparto produzione, che nella R&S e nella manutenzione, preparata e disposta a lavorare con le tecnologie più diverse.

È necessario adottare sistematicamente un **approccio politico integrato**, che deve pertanto comprendere i seguenti elementi:

- azioni politiche pubbliche e private a livello unionale, nazionale e regionale che si integrino a vicenda;
- misure riguardanti i veicoli da combinare in modo efficace, se del caso, con altre aventi come oggetto le infrastrutture e l'utilizzatore;

⁵ Compresi elettrici a batteria, ibridi plug-in e veicoli elettrici a gamma estesa.

- misure politiche normative e alternative efficienti sotto il profilo dei costi, attuate ed applicate in modo efficace, al fine di raggiungere obiettivi societari a lungo termine e di stimolare l'innovazione;
- coordinamento stretto tra tutti gli ambiti politici che hanno un impatto sul settore automobilistico e tra le autorità competenti pertinenti, compresi il commercio, le tecnologie industriali, ambientali, energetiche, dell'informazione e della comunicazione, la sicurezza stradale e la salute pubblica, la politica dei trasporti e della concorrenza, l'innovazione e il mercato interno, in modo da garantire un conseguimento degli obiettivi politici efficiente in termini di costi.

La Commissione è pienamente consapevole di queste sfide e della necessità di una **strategia politica industriale ambiziosa per il settore automobilistico**. Essa intende orientare le proprie politiche verso questo obiettivo e invita le altre istituzioni, le autorità pubbliche e le parti interessate a seguire lo stesso approccio, nei loro rispettivi settori di competenza.

3. UNA SITUAZIONE ECONOMICA DIFFICILE

La relazione finale del gruppo CARS 21 fornisce un'analisi approfondita dell'attuale situazione economica dell'industria automobilistica dell'UE. Nel primo semestre del 2012, la situazione è **peggiorata e presumibilmente questa tendenza continuerà fino alla fine dell'anno. Le vendite nei mercati dell'UE sono diminuite** (del 6,8% per le autovetture e del 10,8% per i veicoli commerciali, nel primo semestre del 2012) rispetto ai livelli già bassi del 2011. Le previsioni attuali indicano un calo del 7,9% su base annua sul mercato UE delle automobili, con vendite pari a 12,1 milioni di unità. Si prevede che quest'anno il mercato UE dei veicoli commerciali diminuirà dell'8%, dopo un periodo di ripresa nel 2010 e nel 2011, in cui comunque è rimasto ai minimi storici. Per i veicoli a motore a due ruote, le nuove immatricolazioni soffrono la crisi del debito e nel 2011 sono state pari a 1,6 milioni di unità, ovvero il 40% in meno rispetto al 2007.

La produzione di veicoli è andata leggermente meglio (assemblaggio di 16 milioni di unità di veicoli leggeri, ossia 1 milione di unità in più rispetto ai livelli del 2009), **trainata dalle esportazioni**, come dimostra una bilancia commerciale in positivo di 45 miliardi di euro nei primi cinque mesi del 2012 (soprattutto grazie alle esportazioni verso gli Stati Uniti e i mercati emergenti). Sussistono tuttavia grossi rischi di ridimensionamento dei livelli di produzione, connessi ad un rallentamento delle economie emergenti. Alcuni fabbricanti hanno dichiarato **perdite finanziarie sul mercato dell'UE**, dovute soprattutto alla flessione delle vendite combinata all'annosa questione strutturale della **sovraccapacità**⁶. Alcuni produttori hanno annunciato importanti azioni di ristrutturazione, che avranno ripercussioni sulla catena di fornitura e sulle prospettive occupazionali e di ripresa di alcune regioni europee.

La **responsabilità di affrontare la problematica della ristrutturazione ricade principalmente sull'industria**, ma, al tempo stesso, secondo l'industria sono auspicabili un maggiore coordinamento e maggiore sostegno a livello europeo.

Il presente piano d'azione, basato sulle raccomandazioni del gruppo CARS 21, fissa obiettivi a lungo termine per mantenere la base industriale in Europa e garantire competitività e sostenibilità e costituisce una tabella di marcia completa per la politica industriale del settore automobilistico nel 2020.

⁶ Dati precisi sulla sovraccapacità sono oggetto di discussione, poiché essa dipende, tra l'altro, dal numero di turni in un dato stabilimento. Gli analisti convengono sul fatto che un certo margine di sovraccapacità sia effettivamente necessario per la flessibilità delle imprese, ma che l'eccesso di capacità sia un problema.

4. UN PIANO D'AZIONE PER FAVORIRE LA COMPETITIVITÀ

La Commissione prevede le seguenti iniziative principali in diversi ambiti politici dell'UE:

4.1. Investire nelle tecnologie avanzate e finanziare l'innovazione

Nell'industria automobilistica, come in altri settori, si stanno sviluppando una serie di tecnologie nuove, pulite e sicure, che presumibilmente si diffonderanno sul mercato negli anni a venire. È essenziale che l'Europa, che parte da una posizione di leadership in campo tecnologico, resti in testa, sviluppando le soluzioni di domani e offrendo una mobilità sostenibile. Affinché ciò avvenga è necessario un sostegno pubblico ben mirato e coordinato alla ricerca e all'innovazione, che soddisfi le esigenze dell'industria e della società, volto a sviluppare tecnologie a più lungo termine. Per stimolare gli investimenti nei prossimi anni è necessario adottare un approccio politico olistico, che integri le iniziative normative a livello di UE, nazionale e locale e sia accompagnato da misure dirette alle infrastrutture e alla domanda.

Ricerca, sviluppo e innovazione

Gli investimenti in ricerca, sviluppo e innovazione (RSI) assicurano la competitività. Inoltre, nella relazione CARS 21, i finanziamenti europei destinati a RSI nell'ambito del 7° programma quadro di ricerca (7°PQ) e i prestiti e le garanzie sui prestiti della Banca europea per gli investimenti (BEI), volti a favorire lo sviluppo di tecnologie di trasporto pulite, sono considerati strumenti chiave per la ripresa dalla crisi nel 2008-2009 e per affrontare l'attuale pressione della concorrenza in termini di leadership tecnologica. Un aspetto importante è che i fondi europei esercitano un notevole effetto leva per l'industria automobilistica dell'UE, che deve finanziare contemporaneamente RSI in diverse tecnologie propulsive (miglioramento continuo dei motori a combustione e sviluppo di sistemi di propulsione elettrici, a celle a combustibile e ibridi), in linea con la prospettiva 2020 di un portafoglio diversificato di combustibili necessario per conseguire gli obiettivi fissati in materia di lotta ai cambiamenti climatici. Il miglioramento della sicurezza stradale è un altro ambito in cui vi è ancora ampio spazio per il miglioramento della sicurezza dei veicoli fondato su dati concreti. La relazione finale del gruppo CARS 21 ha valutato molto positivamente il partenariato pubblico-privato (2009-2013) dell'iniziativa europea per le auto verdi e l'attività di prestito della BEI, in particolare nel quadro dello strumento europeo per il trasporto pulito. Vi è un forte consenso sull'opportunità di continuare ad utilizzare entrambi questi strumenti.

La Commissione ha:

- proposto l'iniziativa **Orizzonte 2020**⁷ come quadro per il finanziamento della ricerca e dell'innovazione per il periodo 2014-2020, con un bilancio totale di 80 miliardi di euro - un aumento significativo rispetto al 7°PQ – compreso un impegno ad ottenere un sistema dei trasporti europeo efficiente in termini di risorse e rispettoso dell'ambiente. In attesa delle decisioni definitive che saranno prese nel contesto del prossimo quadro finanziario pluriennale, si ritiene che il finanziamento della ricerca e dell'innovazione nel settore automobilistico dovrebbe tener conto della sua importanza economica e sociale;
- proposto il programma **COSME** (per la competitività delle imprese e le PMI)⁸, con un bilancio di 2,5 miliardi di euro per il periodo 2014-2020;
- proposto che entrambi i programmi sostengano strumenti finanziari dell'UE che potrebbero consentire alle PMI e alle grandi imprese del settore automobilistico di beneficiare di un migliore accesso ai finanziamenti, tramite sia fondi propri che cessione di crediti. Attraverso COSME, le PMI del settore automobilistico dovrebbero anche poter beneficiare di azioni

⁷ COM (2011) 808 definitivo del 30.11.2011, COM (2011) 809 definitivo del 30.11.2011.

⁸ COM(2011) 834 definitivo del 30.11.2011.

volte a migliorare l'accesso ai mercati e, attraverso Orizzonte 2020, di misure per aumentare la loro attrattiva per gli investitori;

- adottato la comunicazione "Ricerca e innovazione per la mobilità futura dell'Europa"⁹, che propone lo sviluppo di una **strategia europea per la tecnologia dei trasporti**. La strategia prevede nel 2013-2014 la definizione con le parti interessate di tabelle di marcia tecnologiche incentrate sulla diffusione delle tecnologie e dell'innovazione in dieci settori critici dei trasporti, compresi veicoli stradali puliti, efficienti, sicuri, silenziosi e intelligenti. Ciò contribuirà a ottimizzare il contributo della ricerca e dell'innovazione al raggiungimento degli obiettivi ambiziosi del Libro bianco sui trasporti¹⁰ e a sostenere l'attuazione di Orizzonte 2020;
- avviato l'attuazione del **piano strategico per le tecnologie energetiche** (piano SET)¹¹, che affronta le priorità nel campo della ricerca e dell'innovazione di diversi settori di importanza strategica per il settore dei trasporti, in particolare le reti elettriche intelligenti, i carburanti alternativi, come le bioenergie, l'idrogeno e le celle a combustibile, e lo stoccaggio dell'energia. A questo proposito, saranno garantiti gli opportuni collegamenti con la strategia per la tecnologia dei trasporti.

Mentre Orizzonte 2020 fornirà il quadro generale per la ricerca e l'innovazione nei trasporti, è di fondamentale importanza illustrare più dettagliatamente le priorità e il funzionamento dei finanziamenti per lo sviluppo della ricerca e dell'innovazione nell'industria automobilistica. Sulla base anche della relazione del gruppo CARS 21, la Commissione è convinta che i finanziamenti dovrebbero coprire attività più vicine al mercato, come gli appalti pubblici, la normazione e le attività di dimostrazione. Si dovrebbero favorire i PPP come lo strumento più snello e più rapido e si dovrebbero ricercare sinergie con i finanziamenti nazionali.

Inoltre, si dovrebbero esplorare ulteriormente le potenziali sinergie tra il settore e l'EIT¹², in particolare nel contesto delle future CCI¹³ in programma nei settori dell'industria manifatturiera a valore aggiunto e della mobilità urbana.

La Commissione:

- collaborerà con l'industria per elaborare una proposta sull'**Iniziativa europea per i veicoli verdi** (quale seguito ai PPP dell'iniziativa europea per le auto verdi) nel quadro di Orizzonte 2020, compresa una piattaforma per lo sviluppo di tecnologie per veicoli puliti e a basso consumo energetico, come annunciato nella comunicazione sulla politica industriale del 2010¹⁴. L'iniziativa raccoglierà finanziamenti privati per contribuire a fronteggiare le principali sfide proposte per Orizzonte 2020.

Accesso ai finanziamenti

Nella crisi del 2008-2009, parallelamente al programma di ricerca europeo, i finanziamenti della BEI (prestiti e garanzie sui prestiti) hanno svolto un ruolo essenziale tra le misure di ripresa del settore automobilistico. Sostenendo i grandi investimenti connessi alle tecnologie pulite, la BEI contribuisce ad assicurare la competitività dell'industria negli anni a venire. All'epoca della precedente crisi, la BEI ha aumentato il volume dei prestiti al settore automobilistico, passando da una media di 2 miliardi di euro l'anno a quasi 14 miliardi di euro nel periodo 2009-2010. Il volume dei prestiti è diminuito nel

⁹ COM(2012) 501 final.

¹⁰ COM(2011) 144 definitivo.

¹¹ <http://setis.ec.europa.eu/>.

¹² Istituto europeo di innovazione e tecnologia.

¹³ Comunità della conoscenza e dell'innovazione.

¹⁴ COM(2010) 614 definitivo.

2011, per via, tra l'altro, di un migliore accesso ai finanziamenti attraverso le banche commerciali in quel periodo. Mentre le imprese stanno completando i loro progetti di ricerca e innovazione attualmente finanziati dalla BEI e nuovi progetti appaiono necessari per raggiungere gli obiettivi 2020 in materia di riduzione del consumo di carburante, la BEI è ben attrezzata per soddisfare questa nuova domanda. Il recente aumento di capitale di 10 miliardi di euro da parte della BEI, concordato dal Consiglio europeo, potrebbe inoltre presumibilmente tradursi in maggiori opportunità per il settore automobilistico (in particolare per l'innovazione e l'efficienza nell'uso delle risorse).

La Commissione:

- continua a collaborare con la BEI per **garantire la disponibilità di finanziamenti per i progetti di ricerca e innovazione nel settore automobilistico**, in particolare al fine di conseguire gli obiettivi 2020 in materia di riduzione del consumo di carburante, mantenendo le necessarie procedure di valutazione al fine di assicurare la redditività degli investimenti nel lungo periodo;
- sostiene la BEI nei suoi sforzi volti a **facilitare l'accesso delle PMI e delle imprese di media grandezza**. Sebbene gli oneri amministrativi siano considerati ridotti, la Commissione esaminerà ulteriormente quali strumenti potrebbero migliorare l'accesso delle PMI ai finanziamenti, soprattutto se **le PMI hanno ancora una volta difficoltà ad accedere al credito delle banche commerciali**. Si potrebbe valutare l'offerta di finanziamenti al commercio o di una linea di credito mondiale per i fornitori in un paese ed eventualmente altre possibilità;
- esamina, insieme alla BEI, la possibilità di **finanziare progetti connessi alla mobilità elettrica**, compreso il sostegno attraverso un'assistenza tecnica dedicata, come con l'attuale strumento ELENA¹⁵.

Riduzione delle emissioni di CO₂

La promozione di tecnologie nuove, a ridotta intensità energetica, a bordo dei veicoli con emissioni di CO₂ contenute, impiegate in modo efficiente sotto il profilo dei costi, sosterrà la creazione di valore aggiunto e di posti di lavoro nell'industria automobilistica e ridurrà la dipendenza energetica dell'UE diminuendo le importazioni di petrolio.

La strategia dell'UE 2007 adottava un approccio globale volto a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri¹⁶. Tale approccio includeva misure sia sul versante della domanda che dell'offerta, con azioni che agivano sulla tecnologia dei motori integrate da altre misure, focalizzate sui carburanti alternativi, sui comportamenti di guida e su altri miglioramenti tecnologici. Anche per il futuro, come proposto dalla Commissione nel suo recente Libro bianco sulla politica dei trasporti, è essenziale definire le misure più idonee a ridurre in modo olistico le emissioni di CO₂ dei trasporti su strada, in base ad un'attenta valutazione dei costi e dei benefici, preoccupandosi altresì dell'efficienza dei veicoli e dell'uso dei veicoli e delle infrastrutture.

Il consumo e le emissioni di carburante possono anche essere notevolmente ridotti attraverso l'adozione su larga scala di veicoli più aerodinamici. La Commissione sta preparando la revisione della direttiva 96/53/CE sulle dimensioni e i pesi massimi autorizzati dei veicoli stradali che, tra l'altro, consentirà un risparmio di carburante fino al 10% grazie alla messa in conformità degli autocarri esistenti e alla riprogettazione di quelli futuri per migliorarne l'aerodinamica.

¹⁵ ELENA (Assistenza energetica europea a livello locale), strumento di assistenza tecnica per progetti in materia di energia sostenibile nelle regioni e nelle città.

¹⁶ COM(2007) 19 definitivo.

Per i veicoli leggeri, i rispettivi regolamenti sulle emissioni di CO₂ hanno definito gli obiettivi per il 2020 a 95 g CO₂/km per le automobili e a 147 g CO₂/km per i furgoni. In seguito alla revisione di tali regolamenti, la Commissione ha proposto modalità per raggiungere questi obiettivi entro il 2020 in modo efficiente sotto il profilo dei costi.

Per consentire all'industria automobilistica di effettuare investimenti e innovazione a lungo termine è inoltre opportuno fornire tempestivamente indicazioni sul tipo e sul grado di ambizione previsti degli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ dopo il 2020, tenendo in considerazione gli obiettivi a lungo termine dell'Unione in materia di lotta ai cambiamenti climatici.

La Commissione:

- ha recentemente adottato proposte per attuare gli **obiettivi 2020 in materia di CO₂ per le autovetture e i furgoni**¹⁷. In termini di modalità, le proposte prevedono di proseguire con le disposizioni sull'ecoinnovazione, supercrediti per i veicoli a ridotte emissioni di CO₂ e un'esenzione per i fabbricanti più piccoli;
- avvierà un'ampia consultazione sulla **politica normativa in materia di CO₂ per le autovetture e i furgoni dopo il 2020**, definendo una serie di aspetti sui quali si raccoglieranno osservazioni, e le risposte contribuiranno a definire la forma e il grado di ambizione della politica futura nel quadro della revisione prevista¹⁸. La Commissione terrà conto di questioni quali l'efficacia in rapporto ai costi, la prevista evoluzione delle tecnologie di riduzione delle emissioni di CO₂ e di altri fattori pertinenti;
- **includerà le suddette misure strategiche in una politica più ampia e integrata sulla riduzione delle emissioni di CO₂ dei trasporti su strada**, attraverso l'attuazione del Libro bianco sulla politica dei trasporti, che copre la tecnologia dei veicoli, le infrastrutture, il comportamento degli automobilisti e altre misure;
- proporrà una revisione della direttiva 96/53/CE all'inizio del 2013 per permettere una **concezione più aerodinamica dei camion**.

Emissioni di sostanze inquinanti e inquinamento acustico

Negli ultimi anni è emerso chiaramente che le attuali procedure utilizzate per misurare le sostanze inquinanti, le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante dei veicoli leggeri (autovetture e furgoni) non sono sufficientemente rappresentative delle condizioni di guida reali. Si prevede dunque di sottoporre a revisione i cicli di guida e la procedura di prova e attualmente si sta lavorando a livello mondiale sulla base dei dati raccolti sul comportamento di guida effettivo. Migliorare il ciclo di prova e stabilire condizioni di prova chiare da cui trarre valori comparabili e rappresentativi è importante per realizzare le riduzioni previste nelle misure normative, offrire incentivi finanziari e fornire informazioni affidabili ai consumatori.

Inoltre, molti Stati membri non rispettano le prescrizioni della normativa in materia di qualità dell'aria e devono far fronte a gravi problemi di concentrazione di NO₂ nell'ambiente. In particolare, le prescrizioni in materia di qualità dell'aria di cui alla direttiva 2008/50/CE non sono soddisfatte nelle aree urbane ("punti caldi"), soprattutto per quanto concerne il particolato, gli ossidi di azoto e l'ozono. Tale situazione è dovuta in parte alle emissioni di NO_x (NO + NO₂) dei veicoli stradali che circolano su scala locale, e tali emissioni potrebbero essere significativamente più elevate se misurate in condizioni di guida reali rispetto ai limiti normativi misurati su un ciclo di prova, in particolare per i veicoli diesel.

¹⁷ COM(2012) 393 e COM(2012) 394.

¹⁸ COM(2012) 393 final.

Dati i pressanti problemi di qualità dell'aria, è necessario procedere con l'attuazione della norma Euro 6 come previsto e individuare misure, non appena fattibile, per ridurre ulteriormente le emissioni dei veicoli stradali.

La Commissione riconosce l'importanza di garantire un'effettiva riduzione delle emissioni di NOx reali dei veicoli al fine di soddisfare gli obiettivi attuali e futuri della normativa sulla qualità dell'aria. In conseguenza di ciò e al fine di attuare le prescrizioni del regolamento (CE) n. 715/2007, nel gennaio 2011 la Commissione ha avviato lo sviluppo di una procedura di prova futura, da integrare nel quadro dell'omologazione, che valuta direttamente le emissioni di NOx dei veicoli leggeri in condizioni di guida reali.

Le emissioni di NOx in condizioni di guida reali (RDE), misurate con tale "procedura RDE", vanno registrate e comunicate a partire dalle date obbligatorie di cui alla norma Euro 6 (nel 2014). Al massimo tre anni dopo tali date, le procedure RDE dovranno applicarsi unitamente a limiti di emissione da non superare (NTE) ben definiti; ciò assicurerà una sostanziale riduzione delle emissioni di NOx reali rispetto al livello di emissioni previsto se tali procedure RDE non fossero applicate. Questi tre anni supplementari, concessi al fine di introdurre limiti NTE vincolanti, sono considerati necessari poiché la Commissione è consapevole del fatto che, in molti casi, sarà necessaria una riprogettazione sostanziale dei veicoli diesel per rispettare i limiti di emissioni di NOx della norma Euro 6 in condizioni di guida normali.

Inoltre, la normativa in materia di emissioni sonore dei veicoli è oggetto di revisione, sulla base di una valutazione d'impatto. Gli impatti del rumore sulla salute saranno ridotti grazie a valori limite più rigorosi. Negli ultimi anni è stata messa a punto e sperimentata una nuova procedura di prova. Questa procedura è maggiormente rappresentativa delle condizioni reali di guida e può ora essere applicata. Insieme, queste disposizioni contribuiranno a ridurre i livelli di inquinamento acustico provocati dal traffico stradale.

La Commissione:

- sosterrà attivamente lo sviluppo e l'attuazione di un **nuovo ciclo e di una nuova procedura di prova di guida** per misurare il consumo di carburante e le emissioni delle autovetture e dei furgoni, maggiormente rappresentativi delle condizioni di guida reali, tenendo conto delle caratteristiche del mercato dell'UE. Le modalità di inclusione del nuovo ciclo e delle nuove procedure di prova nel quadro giuridico dell'UE vanno definite prima del 2014, compresa la metodologia per il raffronto con gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ stabiliti sulla base del ciclo e della procedura precedenti. Per le prove di emissione, l'attuazione del nuovo ciclo e delle nuove procedure deve garantire il rispetto dei valori limite della norma Euro 6 in condizioni di guida reali, con opportune disposizioni transitorie dal 2014 al 2017. Per la misurazione della CO₂, l'attuazione del nuovo ciclo e della nuova procedura deve tener conto ed essere coerente con gli obiettivi ambientali già definiti ed evitare di imporre oneri non necessari ai soggetti interessati. Si considererà anche la definizione dell'autonomia di guida dei veicoli elettrici;
- proporrà prima del 2014 **misure complementari di controllo delle emissioni inquinanti dei veicoli in circolazione**, basate su un'analisi approfondita, al fine di ottenere una rapida riduzione delle emissioni inquinanti reali, contribuendo così a migliorare la qualità dell'aria;
- nel dicembre del 2011 ha proposto **un nuovo regolamento sulle emissioni acustiche dei veicoli**¹⁹, come parte di un approccio politico integrato alla riduzione del rumore ambientale, comprendente una nuova procedura di prova per la misurazione del rumore e un'ulteriore

¹⁹ COM/2011/856 definitivo.

riduzione dei livelli di rumorosità dei veicoli. È necessario lasciare all'industria un lasso di tempo appropriato, coerente con l'entità degli adeguamenti tecnici richiesti.

Sicurezza stradale

La sicurezza stradale è stata e rimarrà per molti anni una priorità politica dell'UE e nazionale. Si tratta di un esempio interessante dell'effettiva attuazione dell'approccio politico integrato. L'UE è leader mondiale nel settore della sicurezza stradale e il suo parco veicoli è relativamente nuovo e sicuro. La progettazione delle automobili svolge un ruolo importante sia per la prevenzione degli incidenti che per la protezione in caso di incidente, anche con l'ausilio dei dispositivi di sicurezza obbligatori previsti nel quadro dell'omologazione UE.

Sono stati compiuti importanti passi avanti nella riduzione del numero di vittime della strada grazie ad una combinazione di misure riguardanti il veicolo, il conducente e le infrastrutture, applicate a livello UE, nazionale e locale. Questi risultati incoraggianti, tuttavia, non devono essere motivo di autocompiacimento ed è stato proposto un nuovo obiettivo per il 2020 di ulteriore riduzione dei decessi causati da incidenti stradali nell'UE del 50% rispetto al 2010²⁰.

La Commissione:

- continuerà a lavorare alla sicurezza stradale in linea con le aree prioritarie e gli obiettivi dei suoi **orientamenti politici 2011-2020**²¹, che comprendono azioni sui veicoli, sulle infrastrutture e sul comportamento dei conducenti. È necessario trovare il giusto mix di politiche, che comprenda misure normative e di altra natura e che sarà definito sulla base di una valutazione d'impatto dettagliata. Le priorità comprendono: i motocicli, la sicurezza delle nuove tecnologie degli autoveicoli (EV) e le tecnologie che favoriscono comportamenti di guida corretti e il rispetto delle norme del codice della strada (dispositivi intelligenti di gestione della velocità, dispositivi che ricordano di allacciare la cintura di sicurezza, ITS, guida ecologica);
- promuoverà ulteriormente la diffusione dei **sistemi di trasporto intelligenti (ITS)**, compresi i sistemi cooperativi, in particolare "eCall", il sistema di chiamata d'emergenza a bordo dei veicoli a livello di UE. Sono in fase di elaborazione misure legislative opportune per garantire un coordinamento forte e una diffusione capillare e tempestiva di tutti gli elementi connessi all'e-Call, affinché questo sistema salva-vita possa funzionare efficacemente dal 2015;
- invita gli Stati membri, le autorità locali e le parti interessate a cooperare in modo costruttivo e coordinato per elaborare le misure più idonee a migliorare la sicurezza stradale e a diffondere gli ITS. La Commissione sta anche valutando attentamente i sistemi di sicurezza a bordo dei veicoli più appropriati per migliorare ulteriormente la sicurezza stradale e la sicurezza dei veicoli nell'UE e sta preparando una tabella di marcia per il loro impiego previsto per la fine del 2013.

Carburanti alternativi e infrastrutture

Un'adeguata diversificazione delle fonti energetiche utilizzate per i trasporti contribuirà al raggiungimento degli obiettivi climatici dell'UE e a migliorare la sua sicurezza energetica. Sebbene vi siano ancora considerevoli riserve di idrocarburi, i prezzi potrebbero presumibilmente diventare sempre più volatili mentre la sovraccapacità diminuisce. Parallelamente al miglioramento dell'efficienza energetica, è altresì necessario commercializzare carburanti alternativi, come l'energia elettrica, l'idrogeno, i biocarburanti sostenibili, il metano (gas naturale e biometano) e il GPL. Per

²⁰ COM(2010) 389 definitivo.

²¹ Idem.

elaborare il quadro politico generale, si dovrebbero valutare i meriti di ciascun combustibile e di ogni combinazione di gruppo propulsore "dal pozzo alla ruota"²², compresi gli aspetti riguardanti il ciclo di vita. Dato che molti combustibili sono nuovi, il loro rendimento dovrebbe essere costantemente monitorato.

La penetrazione nel mercato dei carburanti alternativi richiede lo sviluppo di infrastrutture adeguate. Questo e il successivo sviluppo di un mercato per i relativi veicoli servirebbe anche a promuovere la crescita economica e la creazione di posti di lavoro. La diffusione di infrastrutture alternative relative ai carburanti dovrebbe andare di pari passo con lo sviluppo tecnologico e con i tassi di penetrazione del mercato dei veicoli che usano carburanti alternativi, tenendo conto del rapporto costi-benefici. Sono possibili diverse forme di sostegno pubblico alle infrastrutture: progetti pilota, normazione, aiuti agli investimenti e legislazione. La politica pubblica può sostenere l'immissione sul mercato, ma successivamente i mercati devono decidere da soli quali sono le soluzioni migliori, nel quadro politico dato, tenendo conto delle conseguenze economiche e sociali.

La Commissione sta preparando il pacchetto "Energia pulita per il trasporto" che dovrebbe fornire un quadro di riferimento per indirizzare gli investimenti e lo sviluppo tecnologico in questo settore. Esso mira a favorire lo sviluppo di un mercato interno per i veicoli e le navi che utilizzano combustibili alternativi, comprese le necessarie infrastrutture, eliminando le barriere tecniche e normative nell'UE.

Per quanto riguarda i veicoli elettrici, nel 2010 la Commissione ha conferito un mandato agli organismi europei di normazione (OEN) per l'adozione di nuove norme, allo scopo di garantire l'interoperabilità e la connettività tra il punto di fornitura di energia elettrica e il caricatore dei veicoli elettrici. Il processo di normazione non ha ancora prodotto risultati soddisfacenti sul fronte delle infrastrutture. La relazione CARS 21 chiedeva l'adozione di una norma unica in tutta l'UE. La Commissione analizzerà il collegamento tra veicolo e rete e seguirà altresì i nuovi modelli di business che potrebbero emergere, che promuovono le sinergie tra lo stoccaggio di elettricità fornito dai veicoli elettrici e la flessibilità richiesta dalla rete elettrica, compresi norme e protocolli comuni per il collegamento tra veicoli elettrici e reti e l'interoperabilità per la comunicazione e il pagamento.

La fornitura di informazioni chiare ai consumatori sui combustibili e sulla loro compatibilità con i veicoli, come l'etichettatura, va ulteriormente analizzata. La Commissione seguirà attentamente la questione con uno studio sul mercato al consumo, attualmente in corso, che verte sul funzionamento del mercato dei carburanti dal punto di vista dei consumatori²³.

La Commissione:

- proporrà nei prossimi mesi una **strategia sui carburanti alternativi**, come parte del pacchetto "Energia pulita per i trasporti", e sosterrà la necessità di disporre di una gamma di combustibili alternativi nel quadro del conseguimento degli obiettivi climatici e ambientali dell'UE e in relazione alla sicurezza dell'approvvigionamento energetico dell'UE;
- adotterà, come parte del pacchetto "Energia pulita per i trasporti", una **proposta legislativa sulle infrastrutture dei combustibili alternativi**, concernente l'installazione di un numero minimo di infrastrutture di rifornimento/ricarica e norme comuni per alcuni carburanti, inclusi i veicoli elettrici;

²² Considerando le emissioni prodotte nel ciclo di vita del combustibile, compresa l'estrazione, la produzione e l'uso effettivo.

²³ Lo studio fornirà utili spunti per capire se i consumatori sono in grado di prendere decisioni informate in merito agli acquisti, compresi gli aspetti relativi alla comprensione e alla trasparenza delle informazioni, ad esempio la comprensione delle informazioni sulle etichette, delle differenze tra i carburanti e dell'idoneità dei carburanti per le autovetture. I risultati saranno pubblicati entro la fine del 2013.

- proporrà, entro il 2013, una misura legislativa per garantire l'adozione in tutta l'UE di soluzioni pratiche e soddisfacenti per **il lato infrastrutturale dell'interfaccia di ricarica dei veicoli elettrici**, nel caso in cui non si raggiunga alcun accordo su un approccio volontario tra le parti interessate coinvolte attraverso il processo di normazione. Terrà conto delle sinergie tra la rete elettrica e i veicoli elettrici;
- promuoverà il dialogo con le parti interessate su un **sistema di etichettatura dei carburanti** in linea con le pertinenti norme europee, allo scopo di garantire che al consumatore siano fornite informazioni facili da comprendere sulla compatibilità del proprio veicolo con i diversi combustibili offerti nelle stazioni di rifornimento;
- **seguirà** l'attuazione dei piani d'azione nazionali per le energie rinnovabili, in particolare **i tassi effettivi di miscelazione dei biocarburanti** utilizzati nei diversi Stati membri **e la compatibilità** dei carburanti con le tecnologie dei veicoli.

4.2. Migliorare le condizioni di mercato

Il mantenimento di una base manifatturiera del settore automobilistico nell'UE può essere assicurato soltanto offrendo condizioni commerciali favorevoli. Per alcune di queste condizioni, come il diritto del lavoro, ciò dipende in larga misura dalle politiche nazionali. Tuttavia, anche la politica dell'UE ha un'incidenza indubbia sulle condizioni quadro, in particolare attraverso la politica normativa. Il miglioramento delle condizioni commerciali per l'industria in Europa, attraverso l'elaborazione di un quadro favorevole, prevedibile e affidabile, e l'attuazione dei principi della regolamentazione intelligente, quali il rapporto costi-benefici, i tempi di realizzazione, gli obiettivi a lungo termine e la consultazione delle parti interessate, resta una priorità della Commissione.

Un mercato interno più forte

Sul lungo termine, un mercato interno, che funzioni bene e che offra condizioni eque, contribuisce attivamente ad un'industria automobilistica europea forte e prospera. Ciò è particolarmente vero nell'attuale situazione economica difficile, in cui i fabbricanti subiscono pressioni per adeguare la loro capacità produttiva.

L'industria automobilistica europea rappresenta una moltitudine di piccole e grandi imprese, attive in diversi punti della catena di distribuzione, di fornitura e dei servizi. Questa enorme diversità è considerata un punto di forza e una risorsa per il futuro, perché quelle che oggi sono piccole imprese possono offrire innovazione strategica domani e diventare soggetti di primo piano. Per questo motivo è importante favorire rapporti costruttivi, trasparenti e rispettosi tra i diversi attori nel settore automobilistico, compreso il settore della riparazione, della manutenzione e del servizio clienti.

Le modifiche del quadro normativo in materia di concorrenza relative alla distribuzione degli autoveicoli in Europa (a seguito dello scadere del regolamento (CE) n. 1400/2002 sull'esenzione per categoria relativa agli autoveicoli) possono avere un impatto sull'organizzazione dei rapporti verticali tra produttori e distributori di veicoli. Per gestire questa transizione in modo equilibrato, la Commissione è a favore di un'iniziativa di autoregolamentazione. Inoltre, la Commissione continuerà a garantire il rispetto delle norme UE sulla concorrenza sui mercati per quanto concerne la distribuzione degli autoveicoli, l'offerta dei servizi di riparazione e manutenzione e la distribuzione dei pezzi di ricambio.

Un altro obiettivo importante della normativa sui veicoli è il rafforzamento del mercato interno dell'UE degli autoveicoli. Va riconosciuto che attualmente, mentre le prescrizioni normative sono identiche in tutta l'UE, le condizioni di mercato sono molto diverse negli Stati membri. Le misure volte ad influenzare la domanda, come gli incentivi finanziari, introdotte per promuovere veicoli puliti e a basso consumo energetico non seguono tutte la stessa impostazione. Questa frammentazione presumibilmente ridurrà il potenziale di sviluppo e di immissione sul mercato di tali veicoli. Di conseguenza, è necessario un maggiore coordinamento di tali misure.

Dato che per i consumatori anche il mercato delle automobili di seconda mano è importante, sarà condotto uno studio del mercato al consumo relativo al funzionamento del mercato delle automobili usate.

La Commissione:

- avvierà entro il 2013 un dialogo tra le **parti interessate, incoraggiandole ad adoperarsi per individuare principi comuni in materia di accordi verticali** relativi alla distribuzione di autoveicoli nuovi. Le parti interessate sono invitate a partecipare costruttivamente a tale dialogo, con l'obiettivo di giungere a un risultato equilibrato;
- presenterà nel 2012 **linee guida per gli incentivi finanziari** per i veicoli puliti e a basso consumo energetico concessi dagli Stati membri, al fine di promuovere un maggiore coordinamento, di massimizzare la loro efficacia ambientale e di limitare la frammentazione del mercato²⁴. Si dovrebbero evitare incentivi specifici per una data tecnologia in favore di incentivi basati su dati di rendimento obiettivi e comunemente disponibili, come le emissioni di CO₂ del veicolo. Gli Stati membri saranno invitati a tenere in debita considerazione tali linee guida nell'elaborazione dei rispettivi sistemi di incentivi.

Regolamentazione intelligente

Un mercato interno dinamico e in buona salute necessita di norme opportune, che evitino oneri inutili per le parti interessate e creino un clima favorevole agli investimenti. I prodotti dell'industria automobilistica sono essenzialmente regolamentati attraverso il quadro normativo dell'UE per l'omologazione. Anche se in generale questo sistema sembra funzionare in modo soddisfacente, resta necessaria una valutazione continua per individuare le possibilità di miglioramento. In particolare, è necessaria una revisione delle procedure di sorveglianza dei prodotti del settore automobilistico immessi sul mercato dell'UE, al fine di accertarsi che i veicoli siano sicuri e che i cittadini possano fare pieno affidamento sul quadro normativo in vigore. Ciò contribuirà a creare condizioni eque tra tutti i soggetti coinvolti e ad aumentare la fiducia dei consumatori nell'efficacia delle norme relative ai prodotti, limitando al contempo gli oneri amministrativi.

I principi della regolamentazione intelligente sono stati il risultato principale del primo esercizio CARS 21 e sono stati ribaditi all'atto di rilanciare il processo. La relazione finale CARS 21, inoltre, ha sottolineato l'importanza di prendere in considerazione l'attuale pressione concorrenziale sui costi, l'effetto cumulativo della legislazione e la situazione delle PMI. Si garantirà l'**applicazione** completa e coerente **dei principi della regolamentazione intelligente**, accompagnata da una valutazione approfondita degli effetti sull'industria, sulla società e sulle altre parti interessate, in particolare i costi e benefici, considerando anche che potersi permettere di acquistare e possedere un'automobile è un presupposto fondamentale per mantenere un mercato forte. Su tale base, le valutazioni d'impatto delle proposte politiche rilevanti per l'industria automobilistica, come quelle citate in altre parti della presente comunicazione, dovrebbero includere sistematicamente anche una prova di concorrenzialità per determinare l'impatto delle nuove misure sul settore automobilistico. L'applicazione di questi principi garantirà che le proposte della Commissione saranno **ben mirate ed efficaci sotto il profilo dei costi**.

La Commissione:

- effettuerà una valutazione completa e approfondita (controllo di idoneità) del quadro di omologazione dei veicoli. Nel 2013, adotterà una proposta per migliorare **il quadro di omologazione in modo da includere le disposizioni relative alla sorveglianza del mercato** in settori nei quali ne è stata riscontrata la necessità, al fine di garantire che i veicoli

²⁴ Le misure che costituiscono aiuti di Stato continueranno ad essere valutate secondo le regole sugli aiuti di Stato pertinenti.

e le loro componenti siano sicuri e conformi alle prescrizioni di legge pertinenti, e che tale quadro consegua efficacemente gli obiettivi politici pertinenti;

- nell'ambito del suo sistema di valutazione d'impatto, **svolgerà un esercizio rigoroso di prove di concorrenzialità per le principali iniziative future rilevanti, comprese quelle con un impatto significativo sull'industria automobilistica**. La prova di concorrenzialità prenderà in considerazione la situazione economica e l'impatto che una nuova iniziativa potrebbe presumibilmente avere sulla posizione concorrenziale dell'industria, in particolare sui mercati mondiali. I futuri accordi di libero scambio, le iniziative per la sicurezza e la riduzione delle emissioni e le altre misure con un impatto significativo sui veicoli saranno sottoposte alla prova di concorrenzialità, in linea con gli orientamenti operativi, per valutarne gli effetti sulla competitività settoriale nel quadro del sistema di valutazione d'impatto della Commissione²⁵, che tiene conto anche delle conseguenze più ampie e generali sulla società e sull'economia. Questi principi sono stati recentemente ribaditi nella comunicazione sulla politica industriale aggiornata;
- analizzerà la possibilità e il valore aggiunto di **condurre una analisi economica proporzionata, sulla base della normativa sui veicoli esistente, per alcuni atti di esecuzione**, quali le proposte sulla revisione delle prescrizioni in materia di emissioni per evaporazione per la norma Euro 6 e le misure anti-manomissione dei veicoli della categoria L (a 2, 3 e 4 ruote a motore). Tuttavia, qualora si preveda che tali atti abbiano un impatto considerevole, essi saranno accompagnati da valutazioni d'impatto, in linea con gli orientamenti della Commissione per la valutazione d'impatto.

4.3. Migliorare la competitività sui mercati mondiali

L'industria automobilistica ha un carattere chiaramente mondiale. Gli scambi di prodotti dell'industria automobilistica sono in costante aumento e i mercati terzi stanno diventando sempre più importanti per l'UE. L'industria automobilistica europea occupa una posizione di grande rilievo nel commercio internazionale e beneficia indubbiamente delle opportunità di mercato sia sui mercati maturi che su quelli emergenti, che compensano parzialmente la difficile situazione del mercato europeo. La situazione attuale non può tuttavia essere considerata immutabile. La concorrenza internazionale aumenta rapidamente con l'entrata di nuovi operatori e la costante evoluzione della tecnologia. Al tempo stesso, è difficile garantire un mercato mondiale aperto – soprattutto a causa delle barriere non tariffarie (NTB) esistenti e nuove. Mentre l'industria fatica a conservare il proprio vantaggio competitivo, il ruolo delle politiche pubbliche consiste nel garantire condizioni di equità nell'accesso al mercato. Al fine di perseguire tale obiettivo, la relazione CARS 21 raccomanda di agire attraverso la politica commerciale, nel senso più ampio del termine, compresi l'accesso ai mercati e l'armonizzazione normativa.

Politica commerciale

Le politiche commerciali e industriali devono essere strettamente coordinate.

Per quanto riguarda i diversi strumenti commerciali, gli accordi di libero scambio (ALS) sono considerati importanti per migliorare l'accesso ai mercati dei paesi terzi. L'accettazione delle normative internazionali nell'ambito dell'accordo UNECE del 1958²⁶ è il modo migliore per eliminare le barriere non tariffarie al commercio. È inoltre necessario rafforzare la cooperazione normativa bilaterale con i paesi terzi, come quelli che non sono parti contraenti di tale accordo, al fine di eliminare gli ostacoli non tariffari nel settore automobilistico.

²⁵ Documento di lavoro dei servizi della Commissione SEC (2012) 91 final del 27.1.2012.

²⁶ Accordo del 1958 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) sull'armonizzazione tecnica internazionale nel settore dei veicoli a motore.

La Commissione:

- nell'attuare la sua politica commerciale, terrà pienamente conto dell'importanza di mantenere una base industriale del settore automobilistico forte e competitiva in Europa, utilizzando gli strumenti sia multilaterali che bilaterali per affrontare le questioni fondamentali della **rimozione delle barriere tariffarie e non tariffarie. Gli ALS dovrebbero mirare all'eliminazione completa delle tariffe** e alla rimozione delle barriere non tariffarie. Gli impatti complessivi di ciascun negoziato commerciale saranno valutati in modo attento e approfondito;
- valuterà l'impatto di ciascun accordo commerciale e il loro impatto cumulativo sulla competitività dell'industria, avviando uno studio sugli ALS già conclusi e su quelli che presumibilmente saranno conclusi nel prossimo futuro. Lo studio sarà avviato in tempi brevi dalla Commissione e si concluderà entro la fine del 2013. I risultati saranno discussi con le parti interessate;
- integrerà la cooperazione normativa multilaterale nel quadro dell'UNECE con la **cooperazione normativa bilaterale**, in particolare con i principali nuovi operatori, ma anche, ad esempio, con gli Stati Uniti - nel quadro del Consiglio economico transatlantico - e con il Giappone.

Armonizzazione internazionale

L'armonizzazione internazionale delle normative sui veicoli è stata una priorità della Commissione per molti anni. Concordare normative comuni con altri importanti mercati in tutto il mondo offre il vantaggio di ridurre i costi di adeguamento alle normative, genera economie di scala e riduce gli ostacoli tecnici al commercio. L'obiettivo generale deve essere di stabilire il principio del "testato una volta, consentito ovunque", garantendo al contempo la promozione e il mantenimento dei più elevati standard di sicurezza e ambientali. La relazione finale CARS 21 conclude che lo strumento più efficace per l'armonizzazione internazionale delle normative è l'accordo UNECE del 1958, purché sia aggiornato per tener conto dei bisogni delle economie emergenti e nella misura in cui consente il reciproco riconoscimento delle omologazioni internazionali dei veicoli completi, a partire dalla categoria delle autovetture. La Commissione è impegnata a realizzare una serie di azioni nei prossimi anni.

La Commissione:

- promuoverà e sosterrà attivamente l'ulteriore armonizzazione internazionale delle normative sui veicoli secondo le linee descritte di seguito. La **revisione dell'accordo UNECE del 1958** è un elemento chiave di questa strategia e mirerà a rendere l'adozione e l'attuazione delle norme internazionali **più attrattiva per i mercati dei paesi terzi**. Gli Stati membri e le parti interessate sono invitati a contribuire a tale sforzo. La Commissione guiderà l'elaborazione di una prima proposta di revisione dell'accordo del 1958 nel marzo 2013;
- contribuirà **all'elaborazione di una prima proposta di nuovo regolamento²⁷ sulle omologazioni internazionali dei veicoli completi** entro novembre 2013. Il regolamento sulle omologazioni internazionali dei veicoli completi ridurrà considerevolmente gli oneri amministrativi connessi all'immissione sul mercato dello stesso modello di veicolo in paesi che sono parti contraenti dell'accordo del 1958.

²⁷ Secondo i principi consolidati dell'accordo del 1958, le parti contraenti che applicano la versione più rigorosa del regolamento sulle omologazioni internazionali dei veicoli completi non dovranno accettare le omologazioni rilasciate a norma di una versione meno rigorosa.

Parallelamente ai lavori sull'accordo del 1958, la Commissione si adopererà anche per ottenere risultati concreti nell'ambito dell'accordo del 1998²⁸. Grazie al recente impulso politico dato dal gruppo di lavoro di alto livello UE-USA su occupazione e crescita e dalla dichiarazione di Los Cabos²⁹, che riconosce i vantaggi potenziali di un accordo di libero scambio di vasto respiro tra l'UE e gli Stati Uniti, vi è un margine più ampio per un maggiore impegno degli Stati Uniti e per una collaborazione più proficua nel quadro dell'accordo UNECE del 1998. I settori più promettenti in termini di occupazione sono le tecnologie innovative, in particolare i sistemi di propulsione a idrogeno e elettrici. La Commissione, in cooperazione con le agenzie statunitensi, ha assunto la leadership nel 2011, nel quadro del Consiglio economico transatlantico, per avviare i lavori sui veicoli elettrici. Sono stati così istituiti due gruppi di lavoro informali, il primo sulle prescrizioni normative in materia di sicurezza e il secondo sulle prestazioni ambientali dei veicoli elettrici. I gruppi hanno rapidamente suscitato l'interesse di molte altre parti contraenti e sono diventati consessi multilaterali nel quadro dell'accordo del 1998. Risultati concreti dovrebbero essere disponibili nei prossimi anni.

La Commissione:

- **guiderà i lavori dei due gruppi di lavoro informali (1) sulla sicurezza e (2) sulle prestazioni ambientali dei veicoli elettrici**, al fine di concordare un regolamento tecnico mondiale (RTM) sulla sicurezza dei veicoli elettrici nel 2014 e un approccio politico comune sulle prestazioni ambientali dei veicoli elettrici. Entrambi i gruppi di lavoro informali sono stati avviati su iniziativa sia dell'UE che degli Stati Uniti, ma hanno già attirato la partecipazione di diversi paesi, compresi Giappone, Cina e Canada. L'accordo su un RTM sulla sicurezza dei veicoli elettrici sarà di fondamentale importanza per garantire la realizzazione di economie di scala per i fabbricanti e per assicurare i consumatori sul livello adeguato di sicurezza dei veicoli elettrici;
- promuoverà, sulla base delle indicazioni delle parti interessate, una maggiore cooperazione internazionale tra gli autori delle norme per giungere a norme comuni o compatibili sulla sicurezza dei veicoli elettrici, sulle infrastrutture e sull'interoperabilità.

4.4. Anticipare l'adeguamento e gestire la ristrutturazione

I parametri economici e sociali cambiano nel tempo e la posizione competitiva dei siti di produzione si modifica di conseguenza. Le imprese, i lavoratori e le economie che si adattano più rapidamente alla nuova situazione, sono quelli che conquistano una posizione di vantaggio sul mercato mondiale. I punti di forza dell'economia europea si basano sulla conoscenza e sull'eccellenza. Ciò significa che l'Europa deve investire nel suo capitale umano e adeguare le sue capacità produttive alle nuove realtà, comprese le nuove tecnologie e i mercati in evoluzione. L'intervento pubblico dovrebbe essere finalizzato ad aiutare i lavoratori e le imprese ad operare questo adeguamento, a preservare il mercato interno e condizioni eque e a garantire che le conseguenze sociali negative di qualsiasi ristrutturazione siano ridotte al minimo.

Capitale umano e competenze

L'investimento in capitale umano attraverso lo sviluppo delle competenze e la formazione è essenziale per mantenere una base industriale in Europa. La disponibilità di manodopera qualificata costituisce un fattore chiave per la crescita e la competitività dell'industria automobilistica e sarà indispensabile al fine di aumentare la leadership nelle tecnologie innovative. D'altro canto, l'industria risente già della carenza di manodopera qualificata e deve individuare correttamente le competenze che saranno richieste in futuro. È necessario offrire ai lavoratori le qualifiche appropriate nonché garantire formazione professionale e apprendimento lungo tutto l'arco della vita.

²⁸ Nel quadro dell'accordo del 1998 si elaborano regolamenti tecnici applicabili a livello mondiale.

²⁹ MEMO/12/462 del 19.6.2012.

La carenza di competenze è un problema serio. È necessario agire in tempi rapidi, ponendosi obiettivi a lungo termine, a livello nazionale, per ammodernare profondamente l'istruzione e la formazione al fine di migliorare l'offerta di competenze, ad esempio, attraverso nuovi piani di studio, l'uso delle TIC nelle scuole e negli istituti di formazione e nuove forme di partenariato con i datori di lavoro. A livello europeo, questo problema non riguarda soltanto il settore automobilistico, ma anche altri settori. Fra breve la Commissione definirà una serie di priorità strategiche per fronteggiare questi problemi nella sua comunicazione "La Riforma dell'istruzione: investire nelle competenze per risultati socio-economici migliori". Questa problematica è affrontata, come tematica orizzontale, anche nell'ambito della politica europea per l'occupazione, in particolare nel recente pacchetto per l'occupazione³⁰. Inoltre, sarà fondamentale realizzare iniziative settoriali. Dati i cambiamenti delle competenze richieste notati sul mercato del lavoro dell'UE, una soluzione complementare per soddisfare le carenze potrebbe anche consistere nell'attrarre le competenze necessarie dai paesi terzi.

La Commissione:

- in seguito alle valutazioni di fattibilità e valore aggiunto recentemente concluse, sosterrà nel 2013 l'istituzione di un **Consiglio europeo per le competenze nel settore automobilistico**³¹, che riunirà le organizzazioni nazionali esistenti che conducono ricerche sullo sviluppo delle competenze e sull'occupazione nel settore automobilistico. Tale Consiglio coinvolgerà anche i rappresentanti dei datori di lavoro e dei lavoratori a livello europeo e nazionale e le organizzazioni dei soggetti che erogano istruzione e formazione. Il Consiglio incoraggerà l'apprendimento tra pari basato sullo scambio di informazioni e di buone pratiche e costituirà una piattaforma di dialogo. Inizialmente analizzerà le **tendenze dell'occupazione e delle competenze nel settore automobilistico** e successivamente formulerà raccomandazioni rivolte ai responsabili politici, ai fornitori di istruzione e formazione e alle altre parti interessate;
- promuoverà **l'uso del Fondo sociale europeo (FSE) per la riqualificazione dei lavoratori**. Fatte salve le decisioni che saranno prese sul FSE nel quadro finanziario pluriennale, gli Stati membri saranno invitati a fare maggiore uso dei progetti sistemici aventi ad oggetto le competenze richieste, la corrispondenza tra competenze richieste e offerte e l'anticipazione dei cambiamenti e a proporre opportunità di apprendimento lungo tutto l'arco della vita.

Gestire l'adeguamento industriale

Mentre, da un lato, l'industria automobilistica affronta il problema della disponibilità di manodopera qualificata, dall'altro, è necessario occuparsi delle conseguenze sociali della ristrutturazione, quando la perdita di posti di lavoro è inevitabile. Alcune decisioni di ristrutturare sono già state prese in risposta al calo delle vendite sul mercato europeo e ulteriori adeguamenti potrebbero essere necessari. È di fondamentale importanza evitare una situazione in cui la chiusura o il ridimensionamento degli impianti di produzione avrebbe un effetto domino sull'intera economia regionale a causa degli esuberanti. Le imprese devono rispettare le direttive UE in materia di licenziamenti collettivi e di informazione e consultazione dei lavoratori e seguire la buona pratica di gestire in modo proattivo i cambiamenti³². A questo proposito, un buon dialogo sociale a tutti i livelli (impresa, locale, nazionale e di UE) è un elemento essenziale per gestire proattivamente ed efficacemente il processo di ristrutturazione. Tale processo è soprattutto di responsabilità dell'industria, tuttavia la Commissione, gli Stati membri e le autorità locali svolgono un ruolo complementare.

³⁰ COM(2012) 173 final del 18.4.2012.

³¹ Progetto gestito dalle parti sociali e sostenuto dalla Commissione europea/DG Occupazione, affari sociali e pari opportunità.

³² Tali buone pratiche comprendono in particolare il documento del 2003 intitolato "Orientamenti di riferimento per la gestione dei cambiamenti e delle loro conseguenze sociali", che, tuttavia, non è stato formalmente adottato dalla CES.

All'inizio del 2012 la Commissione ha adottato un Libro verde sulla ristrutturazione con l'obiettivo di identificare le pratiche e le politiche dimostrate efficaci nel campo della ristrutturazione e dell'adattamento ai cambiamenti³³.

La Commissione ha anche proposto di prolungare il Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione (FEG) nel periodo 2014-2020, di migliorarne il funzionamento e di ampliarne l'ambito, in particolare per includere altre categorie di lavoratori (p. es. i lavoratori temporanei). Fino ad oggi il FEG ha fornito sostegno al settore automobilistico in 16 occasioni e circa 21 000 lavoratori del settore hanno beneficiato dell'assistenza del fondo per un totale di 113 milioni di euro.

La Commissione:

- continuerà a **seguire/valutare le attività di ristrutturazione per quanto concerne il rispetto rigoroso della normativa dell'UE**, in particolare in materia di aiuti di Stato e di regole del mercato interno;
- **identificherà le buone pratiche e promuoverà un approccio di anticipazione nella ristrutturazione**, in consultazione con i rappresentanti delle regioni ad alta intensità di industrie automobilistiche, con i servizi per l'impiego e con le parti interessate del settore, comprese le parti sociali;
- rilancerà la **task force interservizi per studiare e seguire i casi più eclatanti di chiusura o di importante ridimensionamento di impianti di produzione di automobili**. La task force è stata attiva ed estremamente efficiente in casi passati riguardanti l'industria automobilistica³⁴. Essa razionalizzerebbe l'impiego dei fondi UE pertinenti (fornendo assistenza tecnica, riducendo i tempi di attesa, offrendo consulenza sull'uso più efficace delle risorse, controllando e riferendo);
- nei casi di chiusura e importante ridimensionamento degli stabilimenti, **inviterà gli Stati membri a considerare di utilizzare il Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione (FEG)**;
- inviterà gli Stati membri a utilizzare **meccanismi di flessibilità del lavoro e a chiedere il loro cofinanziamento dal FSE** a favore dei fornitori che potrebbero aver bisogno di tempo supplementare per trovare nuovi clienti a seguito di una chiusura/di un ridimensionamento di uno stabilimento automobilistico.

5. MONITORAGGIO E GOVERNANCE

Le discussioni costruttive in seno al gruppo di alto livello CARS 21 hanno sottolineato l'utilità e la necessità di continuare il dialogo tra i principali soggetti interessati (del settore sia pubblico che privato e della società civile) di questo settore industriale strategico. Inoltre, nella comunicazione sulla politica industriale rivista si chiedeva l'istituzione di una task force per i veicoli puliti.

La Commissione propone di avviare il processo CARS 2020 per seguire e valutare periodicamente lo stato di attuazione delle raccomandazioni di CARS 21 e del piano d'azione. Questo processo implicherebbe una riunione informale di alto livello annuale, preparata da un gruppo sherpa. Al fine di garantire coerenza e continuità, la composizione del gruppo resterebbe simile a quella del gruppo CARS 21, fatti salvi possibili aggiustamenti.

³³ COM(2012) 7 final.

³⁴ Ad esempio, i casi riguardanti VW Forest e MG Rover nelle West Midlands.

Inoltre, si potrebbero organizzare riunioni dedicate ad hoc a livello di esperti per aumentare la base di conoscenze della Commissione e ampliare la consultazione delle parti interessate.

La Commissione:

- istituirà nel 2013 **un processo di alto livello denominato CARS 2020**, al fine di monitorare l'attuazione delle raccomandazioni di CARS 21 e delle misure di cui al presente piano d'azione;
- organizzerà **riunioni ad hoc di esperti su questioni economiche e relative alla competitività** del settore automobilistico.

Spetterà al nuovo collegio valutare se tale processo vada mantenuto nella forma proposta o se siano necessari aggiustamenti o adeguamenti.