



**Bruxelles, 7 febbraio 2022  
(OR. fr)**

**5789/22**

**COMPET 63  
IND 27  
MI 86**

**NOTA**

---

Origine:	Presidenza
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
Oggetto:	<i>Preparazione del Consiglio "Competitività" del 24 febbraio 2022</i> Il futuro dell'ecosistema industriale della mobilità nel contesto della transizione verde <i>Dibattito orientativo</i>

---

Si allega per le delegazioni una nota della presidenza sul tema "Il futuro dell'ecosistema industriale della mobilità nel contesto della transizione verde" in vista del dibattito orientativo in sede di Consiglio "Competitività" del 24 febbraio 2022.

Consiglio "Competitività" del 24 febbraio 2022

Il futuro dell'ecosistema industriale della mobilità nel contesto della transizione verde

Il Green Deal<sup>1</sup>, presentato dalla presidente della Commissione europea l'11 dicembre 2019, ha fissato come obiettivo dell'Unione europea (UE) il raggiungimento della neutralità climatica nel 2050. In linea con l'accordo di Parigi del 2015, questo obiettivo vincolante è stato sancito nella normativa europea sul clima del giugno 2021, così come la definizione, da parte dell'UE, di un obiettivo intermedio ambizioso volto a ridurre le proprie emissioni di gas a effetto serra (GES) di almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990 (in precedenza -40 %).

In tale contesto, il pacchetto "Pronti per il 55 %"<sup>2</sup>, presentato dalla Commissione europea il 14 luglio 2021, contiene 13 proposte volte ad aggiornare la normativa dell'UE e a introdurre nuove iniziative per conseguire questi obiettivi più ambiziosi in materia di clima.

L'ecosistema industriale della mobilità sarà fortemente coinvolto nel conseguimento di tali obiettivi. I trasporti (compresi il trasporto marittimo internazionale e il trasporto aereo) rappresentavano in effetti il 32 % delle emissioni di GES dell'UE nel 2019, rispetto al 24 % del 2000<sup>3</sup>. Come indicato nella strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, al fine di rispecchiare le ambizioni dell'Unione in materia di clima il settore dei trasporti dovrebbe ridurre le sue emissioni del 90 % entro il 2050.

---

<sup>1</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>2</sup> COM(2021) 550 final.

<sup>3</sup> European Environment Agency, <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>

## **1. "Pronti per il 55 %": un ambizioso pacchetto di misure indispensabili per la transizione ecologica dell'industria europea e la protezione del clima**

Il quadro normativo applicabile all'ecosistema della mobilità subirà una profonda evoluzione grazie alle proposte del pacchetto "Pronti per il 55 %". La mobilità sarà interessata dalla proposta di revisione degli obiettivi nazionali di condivisione degli sforzi per i settori non ETS, dalla proposta di estendere l'ETS al settore stradale, dalla proposta di un meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (CBAM), dalla revisione di RefuelEU Aviation, da FuelEU Maritime, dalla revisione della direttiva sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (AFID), ma anche dalle revisioni relative al settore dell'energia, come quella della direttiva sulle energie rinnovabili (RED II), nella misura in cui la trasformazione e l'elettrificazione dei trasporti fanno aumentare la domanda complessiva di energia. Il settore automobilistico è ugualmente interessato dalla revisione del regolamento sulle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri nuovi e dai test futuri sulle emissioni di inquinanti gassosi (Euro7) e sui dati dei veicoli.

L'adozione e l'attuazione del pacchetto richiedono pertanto che l'industria della mobilità acceleri la trasformazione del suo modello di crescita e del suo apparato produttivo e sostenga i suoi lavoratori dipendenti. Già durante la presidenza slovena il Consiglio ha avviato lavori volti a individuare meglio l'impatto del pacchetto sull'industria, complementari ai negoziati sui testi legislativi concernenti i settori pertinenti. Il 29 settembre 2021 il Consiglio "Competitività" ha tenuto un primo dibattito orientativo sul pacchetto dal punto di vista della competitività industriale, collegato all'aggiornamento della strategia industriale europea presentato dalla Commissione il 5 maggio 2021. Inoltre, il 26 novembre 2021 il Consiglio "Competitività" (Ricerca) ha svolto un dibattito sul contributo della ricerca e dell'innovazione al conseguimento di obiettivi intersettoriali, compresi gli obiettivi del pacchetto "Pronti per il 55 %" nei settori dei trasporti, dell'industria, dell'uso del suolo e della silvicoltura. Infine, il gruppo ad alto livello "Competitività e crescita" ha iniziato ad analizzare le implicazioni del pacchetto per i settori industriali interessati. Tali dibattiti hanno evidenziato la preoccupazione degli Stati membri dell'Unione riguardo all'impatto del pacchetto sull'industria, in particolare per l'ecosistema della mobilità.

Inoltre, l'aggiornamento della strategia industriale europea<sup>4</sup> ha ribadito la priorità assoluta della duplice transizione verde e digitale per tutte le politiche dell'UE. Tale strategia ha proposto la creazione di tabelle di marcia per la transizione sostenibile e digitale dei 14 ecosistemi industriali presentati dal commissario per il Mercato interno Thierry Breton. Per questo motivo la Commissione ha organizzato, nel quadro del Forum del settore industriale, lavori finalizzati a chiarire questi percorsi di transizione verde e digitale coinvolgendo tutte le parti interessate in ciascun ecosistema. Nel gennaio 2022 la Commissione ha avviato la co-creazione di un percorso di transizione per l'ecosistema della mobilità, che svolgerà un ruolo chiave nel conseguimento delle nostre ambizioni in materia di clima.

Il 29 ottobre 2021 la Commissione ha riunito economisti di ciascuno Stato membro per analizzare le conseguenze delle proposte del pacchetto sull'industria e definire con precisione i fabbisogni d'investimento. Tali lavori potrebbero essere ulteriormente sviluppati al fine di realizzare studi di casi pilota, condividere le migliori prassi e metodologie per giungere a una comprensione comune dell'impatto della transizione sull'industria e individuare scenari economici e priorità d'azione.

---

<sup>4</sup> COM(2021) 350 final.

## 2. L'ecosistema industriale della mobilità al centro delle sfide della trasformazione

L'ecosistema della mobilità, un importante settore industriale dell'UE, dovrà affrontare molteplici sfide per sfruttare i vantaggi della transizione: adeguamento tecnologico e digitale, adattamento delle catene del valore, controllo delle fonti di approvvigionamento di materiali e componenti critici, formazione e sostegno ai lavoratori dipendenti, concorrenza in nuovi segmenti di mercato nelle nuove forme di mobilità (autonomia, mobilità sostenibile, ecc.). Nel caso del settore automobilistico, le imprese europee si trovano attualmente ad affrontare carenze di approvvigionamento (in particolare per quanto riguarda i semiconduttori) che ne ostacolano la ripresa, e devono procedere a una radicale trasformazione dell'apparato produttivo, in quanto le attrezzature necessarie per la produzione di veicoli termici sono molto diverse da quelle per la produzione di veicoli elettrici. Peraltro, l'aumento degli obiettivi climatici interessa non solo i fabbricanti, ma anche i subappaltatori, i fabbricanti di componenti e, più in generale, tutte le PMI e i lavoratori dell'ecosistema. Circa 15 milioni di posti di lavoro in Europa sono interessati dalla trasformazione del settore automobilistico. Per quanto riguarda le questioni relative alla formazione dei lavoratori dipendenti, EIT InnoEnergy prevede, ad esempio, la creazione di circa 3-4 milioni di posti di lavoro nell'UE nel settore delle batterie elettriche, di cui 800 000 richiederanno una assistenza per la riqualificazione e l'aggiornamento delle competenze.

I fabbisogni d'investimento per rispondere alla necessità di una transizione rapida sono enormi. Secondo la tabella di marcia per la transizione dell'ecosistema della mobilità, gli investimenti supplementari per il periodo 2021-2030 rispetto al decennio precedente, necessari al fine di conseguire gli obiettivi climatici dell'UE nei settori del trasporto stradale, del materiale rotabile, delle navi, degli aeromobili e nella realizzazione di infrastrutture per i combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio sono stimati a 130 miliardi di EUR all'anno<sup>5</sup>. Il fabbisogno di investimenti nella trasformazione verde e digitale delle infrastrutture aggiungerebbe altri 100 miliardi di EUR all'anno<sup>6</sup>. Alla luce dell'impatto della transizione sul settore, occorre individuare i meccanismi di cui attualmente esso dispone per investire al fine di far fronte a tali sfide. La tabella di marcia per la transizione dell'ecosistema della mobilità apre la strada a questa riflessione.

---

<sup>5</sup> COM(2020) 562 final.

<sup>6</sup> SWD(2020) 98 final, basato sulle stime relative alla TEN-T e sui calcoli della BEI.

Inoltre, come discusso nella riunione informale dei ministri della Competitività tenutasi a Lens il 1° febbraio, la transizione sostenibile dell'industria europea non potrà essere realizzata senza garantire le materie prime necessarie per le nuove tecnologie verdi. L'OCSE prevede in effetti un aumento del 110 % del nostro consumo di materie prime tra il 2011 e il 2060, dovuto in larga misura alle esigenze della transizione sostenibile e digitale: la Banca mondiale, ad esempio, prevede un aumento del 1000 % della domanda solo per i metalli utilizzati nelle batterie (cobalto, piombo, litio, manganese, nichel, ecc.) in uno scenario di limitazione a 2 gradi dell'aumento della temperatura.

Tuttavia, l'UE è fortemente dipendente da alcuni paesi terzi per l'approvvigionamento di tali materie prime, il che la rende vulnerabile: la sola Repubblica democratica del Congo copre il 60 % della produzione mondiale di cobalto, mentre dalla Cina proviene il 98 % delle nostre importazioni di terre rare. Garantire un approvvigionamento stabile di queste materie prime è pertanto fondamentale: a tal fine l'UE deve esaminare e attuare un'ampia gamma di azioni, tra cui garantire gli approvvigionamenti esterni, sviluppare il riciclaggio e l'innovazione e incoraggiare la produzione di materie prime primarie in Europa. La Commissione è attiva in questo settore: ad esempio, ha pubblicato, nel settembre 2020, un piano d'azione per le materie prime e istituito l'Alleanza europea per le materie prime (ERMA); recentemente ha annunciato un fondo di 400 milioni di EUR, gestito congiuntamente dall'ERMA e dall'ABE, per garantire l'approvvigionamento di materie prime per la fabbricazione di batterie per veicoli elettrici. Il regolamento europeo sulle batterie, attualmente in fase di negoziazione nelle sedi del Consiglio responsabili per l'ambiente, deve anche promuovere l'emergere di un settore industriale europeo sostenibile basato sui principi dell'economia circolare, con l'obiettivo di ridurre la dipendenza europea dalle importazioni.

Tuttavia, queste sfide non devono mettere in secondo piano le opportunità offerte da queste transizioni per quanto riguarda, ad esempio, l'economia circolare e le materie prime, l'idrogeno o la mobilità a zero emissioni di carbonio, che creeranno nuovi posti di lavoro in nuovi settori, come è avvenuto con lo sviluppo dei settori del riciclaggio delle batterie, degli aeromobili a zero emissioni di carbonio, dei combustibili sostenibili o anche della propulsione a vela delle navi da carico. La decarbonizzazione della mobilità dovrebbe aprire nuove opportunità commerciali, rappresentando un fattore di differenziazione per le industrie europee, in particolare per quanto riguarda le esportazioni. In effetti, l'anticipo normativo europeo potrà metterli in condizione di sostenere la decarbonizzazione dei loro partner.

### **3. Leve europee per sostenere l'industria nella transizione verde**

Per il successo di questa transizione, che è senza precedenti nella storia dell'industria europea per portata e ambizioni, è necessario porre in essere numerose condizioni, ad esempio in termini di incentivi e condizioni quadro per rafforzare la competitività dell'industria europea nel mercato interno, per accompagnare l'attuazione, non solo a favore delle grandi imprese ma anche delle PMI e delle imprese di medie dimensioni lungo tutta la catena del valore, o per far fronte alle sfide tecnologiche di questa trasformazione. La prevedibilità e la stabilità normative saranno determinanti per consentire all'industria di prendere le giuste decisioni in materia di investimenti a lungo termine.

A livello europeo esistono leve politiche che potrebbero essere approfondite per sostenere meglio la transizione dell'ecosistema della mobilità e rafforzare la leadership europea, non solo attraverso l'elettrificazione, ma anche attraverso l'automazione e la connettività. Le alleanze industriali, il programma quadro Orizzonte Europa, gli investimenti finanziati dalla Banca europea per gli investimenti, gli appalti pubblici europei, gli importanti progetti di comune interesse europeo (IPCEI) e i contributi degli Stati membri all'accelerazione della transizione attraverso investimenti disciplinati dalle norme europee in materia di aiuti di Stato sono tutti strumenti che consentono di sfruttare appieno il potenziale industriale dell'Europa in un contesto di forte concorrenza internazionale. Per soddisfare i fabbisogni dell'industria, il piano europeo di ripresa, NextGenerationEU, e il bilancio dell'UE per il periodo 2021-2027 prevedono livelli senza precedenti di investimenti nelle transizioni verde e digitale. Oltre il 40 % della spesa per la ripresa riguarda l'ecosistema della mobilità<sup>7</sup>. Inoltre, le proposte legislative della Commissione europea prevedono meccanismi per accompagnare la transizione (fondo per l'innovazione e la modernizzazione nell'ETS, proposta di un fondo sociale per il clima parallelamente alla proposta di estensione dell'ETS). Anche la formazione e il miglioramento delle competenze dei lavoratori dipendenti, in particolare delle PMI, saranno necessari per sfruttare le nuove opportunità di lavoro che saranno create. La creazione di nuove catene del valore dipenderà fortemente dalla capacità di fornire una manodopera qualificata per sostenere tale sviluppo e garantire la competitività europea, come le azioni dell'accademia dell'Alleanza europea delle batterie. Infine, il potenziamento della nostra influenza nella standardizzazione delle nuove tecnologie potrebbe stimolare l'innovazione e agevolare l'accesso ai mercati.

---

<sup>7</sup> [https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027\\_en](https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027_en)

**Nell'ambito di questo dibattito orientativo, gli Stati membri saranno invitati a rispondere ai tre quesiti seguenti:**

- *Avete adottato misure per stimare i fabbisogni d'investimento connessi alla trasformazione industriale nell'ambito dell'attuazione del pacchetto "Pronti per il 55 %"? Potreste fornire esempi concreti delle esigenze dei settori della mobilità, in particolare del settore automobilistico?*
  
  - *Al di là degli investimenti privati necessari per la transizione verde dell'ecosistema industriale della mobilità, quali misure ritenete necessarie per agevolare e accelerare lo sviluppo di tale transizione, in particolare per quanto riguarda l'innovazione, le infrastrutture e la formazione?*
  
  - *Quali meccanismi dovrebbero essere attivati in via prioritaria per rafforzare la resilienza e la futura competitività dell'ecosistema industriale della mobilità in Europa, in particolare per consentire lo sviluppo di veicoli elettrici e autonomi e un accesso sicuro alle materie prime critiche?*
-