



Consiglio  
dell'Unione europea

**Bruxelles, 23 maggio 2018  
(OR. en)**

**9141/18**

**TRANS 216  
CLIMA 86  
COMPET 357  
ENV 346**

### **NOTA DI TRASMISSIONE**

---

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	17 maggio 2018
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2018) 293 final
Oggetto:	COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI L'EUROPA IN MOVIMENTO Una mobilità sostenibile per l'Europa: sicura, interconnessa e pulita

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2018) 293 final.

All.: COM(2018) 293 final



Bruxelles, 17.5.2018  
COM(2018) 293 final

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

**L'EUROPA IN MOVIMENTO**

**Una mobilità sostenibile per l'Europa: sicura, interconnessa e pulita**

## 1. INTRODUZIONE

Nel suo discorso sullo stato dell'Unione pronunciato a settembre 2017, il presidente Juncker ha illustrato l'obiettivo dell'UE e delle sue industrie di diventare leader mondiali dell'innovazione, della digitalizzazione e della decarbonizzazione. La Commissione ha adottato un approccio integrato volto a garantire che le politiche di mobilità dell'UE rispecchino tali priorità politiche. Sulla scia della Strategia per una mobilità a basse emissioni<sup>1</sup>, la Commissione ha adottato due “pacchetti per la mobilità” rispettivamente a maggio e a novembre 2017<sup>2</sup>. I pacchetti definivano un'agenda positiva e contenevano proposte legislative e iniziative in attuazione della strategia per una mobilità a basse emissioni e volte a garantire un'agevole transizione verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti. Il Parlamento europeo e il Consiglio dovrebbero garantire la rapida adozione di queste proposte.

Questo terzo e ultimo pacchetto, “L'Europa in movimento”, si attiene alla nuova strategia di politica industriale di settembre 2017 e intende completare il processo che consentirà all'Europa di beneficiare pienamente della modernizzazione della mobilità<sup>3</sup>. A tale scopo, è essenziale che il sistema di mobilità di domani sia sicuro, pulito ed efficiente per tutti i cittadini dell'UE. Dobbiamo cogliere le opportunità offerte dalle nuove tecnologie per perseguire molteplici obiettivi allo stesso tempo: rendere la mobilità europea più sicura e accessibile, l'industria europea più competitiva, l'occupazione europea più certa e contribuire a un ambiente più pulito predisponendosi alla necessità assoluta di risolvere il problema dei cambiamenti climatici. Tutto ciò richiederà il pieno impegno dell'UE, degli Stati membri e delle parti interessate.

I mutamenti tecnologici coinvolgono tutti i settori della società e dell'economia e stanno trasformando la vita dei cittadini dell'UE. I trasporti non fanno eccezione. Le nuove tecnologie stanno radicalmente cambiando il panorama della mobilità. Stanno rivoluzionando i modelli di business e l'industria dei trasporti convenzionali, offrendo nuove opportunità sotto forma di nuovi servizi di mobilità e nuovi operatori, ma anche nuove sfide. Il mercato del lavoro e le competenze richieste sono in rapida evoluzione e l'UE deve mantenersi competitiva di fronte all'intensa concorrenza a livello mondiale. Con un'industria automobilistica e dei trasporti che conta 12 milioni di posti di lavoro e un sistema di trasporto efficiente fondamentale ai fini della competitività dell'UE, adattarsi al cambiamento è di importanza fondamentale per la politica di mobilità dell'UE.

Il concetto stesso di trasporto si sta trasformando e le frontiere tradizionali tra veicolo, infrastruttura e utente si stanno progressivamente attenuando. L'attenzione non è più concentrata sui mezzi di trasporto; attualmente, soprattutto grazie alla crescente connettività e automazione, l'utente è sempre più al centro di un sistema di mobilità di gran lunga più flessibile e integrato.

L'immissione sul mercato di veicoli sempre più automatizzati e interconnessi rappresenta la nuova frontiera dei trasporti ed è destinata a rivoluzionare la mobilità dei cittadini in futuro. Tale rivoluzione ha già avuto inizio e l'Europa deve essere preparata. Le tecnologie digitali stanno innescando dei cambiamenti, ma possono anche aiutarci a risolvere molte delle sfide attualmente fronteggiate dal sistema di mobilità. Ferma restando l'istituzione di un solido quadro normativo, l'automatizzazione e i sistemi di interconnessione avanzati renderanno i

---

<sup>1</sup> COM(2016) 501.

<sup>2</sup> COM(2017) 283, COM(2017) 675.

<sup>3</sup> COM(2017) 479.

veicoli più sicuri, più facili da condividere e più accessibili per tutti i cittadini, anche quelli che attualmente potrebbero essere tagliati fuori dai servizi di mobilità, come gli anziani e i disabili. Potranno aiutare a ridurre la congestione del traffico, aumentando così l'efficienza energetica e migliorando la qualità dell'aria, oltre a contribuire alla lotta ai cambiamenti climatici. Le politiche dell'UE devono essere formulate in modo da sfruttare tali vantaggi secondari ed essere opportunamente coordinate.

L'Europa deve essere leader in questa trasformazione del sistema di mobilità e l'UE deve intraprendere azioni in grado di fare davvero la differenza. L'UE è nella posizione migliore per garantire che tali sviluppi soddisfino le esigenze dell'economia circolare, che benefici per la società come sicurezza e qualità della vita vengano tenuti in debita considerazione, per promuovere l'innovazione, l'occupazione e la competitività nonché per ottimizzare i vantaggi per la mobilità dei cittadini su scala europea.

## **2. UNA MOBILITÀ SICURA: la sicurezza al primo posto**

La sicurezza è fondamentale per qualunque sistema di trasporti, deve sempre avere la priorità assoluta. Data la continua crescita della mobilità e la sua radicale trasformazione determinata da digitalizzazione, decarbonizzazione e innovazione, occorre cogliere le opportunità di ulteriore miglioramento dei risultati in materia di sicurezza.

Il livello di sicurezza sulle strade dell'UE è ottimo e regge favorevolmente il confronto con altre parti del mondo. Tuttavia, dato l'elevato numero di decessi e lesioni gravi che ancora si verificano quotidianamente, l'UE e i suoi Stati membri non possono permettersi di essere compiaciuti e devono continuare a impegnarsi per ridurre il numero delle vittime. Nella dichiarazione di La Valletta sulla sicurezza stradale di marzo 2017, i governi nazionali degli Stati membri dell'UE si sono impegnati a ridurre ulteriormente il numero di lesioni gravi e decessi sulla strada e hanno richiesto alla Commissione di coordinare l'azione a livello dell'UE. Hanno quindi invitato la Commissione a “preparare un nuovo quadro strategico per la sicurezza stradale per il decennio successivo al 2020, che comprenda una valutazione dei risultati in materia di sicurezza stradale e tenga conto delle finalità e degli obiettivi definiti nella presente dichiarazione”. Si sono impegnati a dimezzare entro il 2030 il numero di feriti gravi nell'UE rispetto al valore di riferimento del 2020<sup>4</sup>.

Grazie all'azione svolta a livello dell'Unione e su scala nazionale, regionale e locale, negli ultimi decenni la sicurezza stradale nell'UE è notevolmente migliorata. Tra il 2001 e il 2010 il numero delle vittime di incidenti stradali nell'UE è diminuito del 43% e di un ulteriore 20% tra il 2010 e il 2017. Nel 2017, tuttavia, sulle strade dell'UE hanno perso la vita ancora 25 300 persone, circa 70 vittime al giorno, e altre 135 000 sono rimaste gravemente ferite, in gran parte pedoni, ciclisti e motociclisti. Questi dati rappresentano un costo umano e sociale inaccettabile. In termini economici, il costo annuale delle morti e delle vittime di lesioni gravi per incidente stradale è stato stimato come superiore a 120 miliardi di EUR, pari a circa l'1% del PIL.

Nonostante i notevoli passi avanti che alcuni Stati membri ancora registrano nella riduzione degli indici delle vittime della strada, a livello generale dell'UE negli ultimi anni si è registrata una stagnazione dei progressi. Malgrado una riduzione delle vittime del 2% circa nel 2016 e nel 2017, alcuni Stati membri hanno addirittura registrato un incremento.

---

<sup>4</sup> Conclusioni del Consiglio sulla sicurezza stradale, 8 giugno 2017, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/it/pdf>.

Raggiungere l'obiettivo dell'UE di dimezzare il numero delle vittime di incidenti stradali tra il 2010 e il 2020 sarà una sfida impegnativa<sup>5</sup>.

I più importanti fattori alla base degli incidenti stradali sono l'eccesso di velocità, la guida in stato di ebbrezza o sotto l'influsso di sostanze stupefacenti e il mancato utilizzo di cinture di sicurezza o caschi. In aggiunta a essi e unitamente al crescente fenomeno della distrazione causata da dispositivi mobili, emergono nuove tendenze in un contesto complesso che richiedono un approccio flessibile e dinamico. Occorre riservare un'attenzione particolare agli utenti della strada vulnerabili, specialmente ciclisti e pedoni, dato il notevole incremento della loro incidenza nel numero di decessi e lesioni gravi. La crescita prevista delle forme di mobilità sostenibile, come l'uso della bicicletta, sottolinea l'urgenza di specifiche misure finalizzate a migliorare la protezione di questi utenti della strada.

I progressi tecnologici, innanzitutto in termini di connettività e automazione, creano nuove opportunità per eliminare o compensare gli errori umani, e il passaggio ai veicoli senza conducente dovrebbe aumentare a lungo termine la sicurezza per i cittadini. Tuttavia, nella fase di transizione stanno emergendo nuovi rischi, alcuni relativi al funzionamento di veicoli altamente automatizzati nel traffico misto e alla complessa interazione tra conducente e veicolo (interfaccia uomo-macchina), nonché problemi di sicurezza informatica. Altre sfide saranno determinate dai cambiamenti demografici e dai diversi approcci alla mobilità personale.

Anche le sinergie tra le misure di sicurezza e di sostenibilità andrebbero sfruttate meglio. Per esempio, la promozione dell'uso di modi di trasporto a emissioni zero deve andare di pari passo con l'aumento della sicurezza per pedoni e ciclisti. Nuove e più sicure forme di mobilità possono altresì accompagnare un miglioramento dell'accesso alla mobilità per tutti i componenti della società, in particolare per i disabili e gli anziani la cui quota è in costante aumento.

Questo dimostra la necessità di un approccio più solido all'attuazione della politica di sicurezza stradale e dei veicoli dell'UE, che ponga particolare attenzione all'impatto e ai risultati, sufficientemente flessibile per un costante adattamento alle mutevoli circostanze e comunque inclusivo.

L'obiettivo a lungo termine dell'UE resterà quello di avvicinarsi quanto più possibile a zero vittime sulle strade entro il 2050 ("Vision Zero"). Lo stesso vale per le lesioni gravi. L'UE perseguirà anche nuovi obiettivi intermedi per ridurre il numero delle vittime della strada del 50% tra il 2020 e il 2030 nonché per ridurre il numero dei feriti gravi del 50% nello stesso periodo (usando la nuova definizione comune di lesione grave concordata con tutti gli Stati membri)<sup>6</sup>.

Per contribuire al raggiungimento di tali obiettivi, la Commissione propone un quadro comune in materia di sicurezza stradale per il periodo 2021-2030, accompagnato da un piano d'azione (allegato 1), da elaborare più dettagliatamente in cooperazione con gli Stati membri entro la metà del 2019. Tale quadro comune in materia di sicurezza stradale dovrebbe essere attuato mediante l'applicazione di un approccio "Safe System", raccomandato a livello

---

<sup>5</sup> "Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale", COM(2010) 389 definitivo. Libro bianco - Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile, COM(2011) 144.

<sup>6</sup> Conclusioni del Consiglio sulla sicurezza stradale, 8 giugno 2017, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/it/pdf>.

globale dall'Organizzazione mondiale della sanità e adottato da un numero crescente di Stati membri, regioni e comuni dell'UE. Il suo obiettivo prioritario è quello di affrontare le cause degli incidenti in modo integrato, costruendo livelli di protezione tali da garantire la compensazione tra elementi, qualora uno venga meno.

Secondo l'approccio "Safe System", decessi e lesioni gravi negli incidenti stradali non sono un prezzo inevitabile da pagare per la mobilità. Anche se gli incidenti continueranno a verificarsi, decessi e lesioni gravi possono essere largamente prevenuti. Il "Safe System" non esclude l'errore umano ma mira a garantire che questo non provochi decessi o lesioni gravi.

Per esempio, una migliore costruzione dei veicoli, un'infrastruttura stradale più avanzata e velocità inferiori possono contribuire insieme a ridurre l'impatto degli incidenti. La responsabilità del "Safe System" è condivisa in modo coordinato tra il settore pubblico e quello privato e la sua applicazione è attentamente monitorata per valutarne i risultati e, se necessario, adeguarne le misure tenendo conto di esperienza, nuovi dati e nuove tecnologie.

Risultati concreti potranno essere raggiunti attraverso un migliore coordinamento tra gli Stati membri e l'adozione di un approccio di "gestione per obiettivi". Un'azione efficace per affrontare le note cause di incidenti dovrebbe coniugare diversi strumenti e misure. La legislazione può essere quindi supportata dall'applicazione di espliciti criteri di ammissibilità connessi alla sicurezza stradale per i finanziamenti nazionali e dell'UE, e mediante un migliore trasferimento degli "insegnamenti appresi" e delle migliori prassi nonché con campagne di sensibilizzazione. Ciò garantirà che le azioni con un più alto impatto in termini di sicurezza siano sostenute in maniera più diretta dai finanziamenti dell'UE. La Commissione, ai fini del conseguimento dell'ambizioso obiettivo "Vision Zero", sollecita anche gli impegni volontari da parte di tutti i portatori di interessi (cfr. piano d'azione nell'allegato 1).

La Commissione sosterrà tale approccio presentando in stretta cooperazione con gli Stati membri degli indicatori chiave di prestazione direttamente collegati alla riduzione dei decessi e delle lesioni gravi. Tali indicatori verranno definiti in consultazione con esperti delle autorità degli Stati membri nonché con un'ampia gamma di parti interessate, e dovrebbero prevedere una metodologia di misurazione comune e un valore di riferimento concordato nonché (nel limite del possibile) essere collegati a obiettivi di esito. La Commissione esaminerà in che modo sostenere gli Stati membri nella collaborazione sulla metodologia e le misurazioni.

La legislazione, anche a livello dell'UE, continuerà a svolgere un ruolo chiave nell'ambito di un approccio "Safe System" integrato. A marzo 2018 è entrata in vigore la legislazione "eCall"<sup>7</sup>. "eCall" informa automaticamente i servizi di emergenza in caso di incidente grave e comunica la posizione del veicolo. È obbligatorio per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri e si prevede che una prima serie di veicoli dotati di sistema "eCall" sarà immessa in circolazione sulle strade dell'UE entro la metà del 2018. Il sistema è in grado di velocizzare i tempi di risposta all'emergenza fino al 40% nelle aree urbane e al 50% in quelle extraurbane. La Commissione sta attualmente esaminando la sua estensione ad altre categorie di veicoli.

Nell'ambito del presente "Terzo pacchetto Mobilità", la Commissione adotta due proposte per promuovere ulteriormente l'obiettivo della sicurezza stradale. Una ha l'intento di trasformare le norme di sicurezza dei veicoli dell'UE con l'inclusione, per esempio, delle ultime

---

<sup>7</sup> Regolamento (UE) 2015/758 e decisione n. 585/2014/UE.

caratteristiche di sicurezza, e l'altra vuole migliorare la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali.

L'industria automobilistica dell'UE è all'avanguardia nello sviluppo di tecnologie che consentono l'introduzione di sistemi di sicurezza per i veicoli a prezzi sempre più accessibili. Sebbene questi contribuiscano a prevenire gli incidenti, occorre fare di più. Sono indispensabili caratteristiche migliorate di sicurezza attiva e passiva dei veicoli a protezione di passeggeri, pedoni, ciclisti e altri utenti della strada vulnerabili. Per questo motivo la Commissione propone un pacchetto completo di nuove misure obbligatorie per la sicurezza dei veicoli che integra i nuovi sistemi di prevenzione degli incidenti con misure di sicurezza attiva e passiva aggiornate per migliorare la situazione generale della sicurezza sulle strade dell'UE. Le nuove caratteristiche di sicurezza dei veicoli risultano efficienti sotto il profilo dei costi, sono fattibili e mostrano un alto potenziale di sostanziale riduzione del numero di decessi e lesioni gravi per gli utenti della strada, sia all'interno sia all'esterno del veicolo. Inoltre, aprono la strada a una più ampia introduzione di veicoli automatizzati.

Protocolli di prova affinati richiederanno ai fabbricanti di dotare le autovetture di sistemi di ritenuta più avanzati per una migliore protezione della popolazione che tende all'invecchiamento. Anche il numero crescente di pedoni e ciclisti che devono condividere la strada con i veicoli sarà più protetto, con nuove funzionalità di rilevazione delle collisioni e il miglioramento della visione diretta da parte dei camionisti. Le nuove misure proposte affronteranno anche problemi sociali come l'eccesso di velocità o l'uso di smartphone alla guida. Tutto considerato, queste nuove misure di sicurezza dei veicoli costituiscono un contributo essenziale al miglioramento della sicurezza stradale.

La seconda proposta legislativa della Commissione mira a migliorare la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, per ridurre il numero e la gravità degli incidenti. Migliora la trasparenza e il seguito dato alle procedure di sicurezza stradale (valutazioni d'impatto, verifiche, ispezioni) e introduce una nuova procedura di mappatura dei rischi di incidente nell'intera rete. Ciò consentirà di confrontare i livelli di sicurezza delle strade in tutta Europa e di orientare le decisioni di investimento, anche per quanto riguarda i finanziamenti dell'UE. Inoltre, l'ambito di applicazione della legislazione andrebbe esteso al di là della rete transeuropea di trasporto alle strade principali del trasporto transeuropeo, dove si verifica un'alta percentuale di incidenti gravi. Ciò è nell'interesse di tutti i cittadini e delle imprese dell'UE poiché essi utilizzano la rete stradale integrata e conferma la prassi di un gran numero di Stati membri che hanno già esteso l'applicazione della legislazione dell'UE alle strade principali al di fuori della rete transeuropea di trasporto.

In un prevedibile futuro, la tecnologia automobilistica avanzata dovrà fare affidamento sull'infrastruttura fisica corrente. Pertanto, la proposta consentirà la futura definizione di requisiti di prestazioni delle infrastrutture (ad esempio, una chiara segnaletica orizzontale e stradale) necessari all'introduzione di nuove caratteristiche tecnologiche come i sistemi di Lane Departure Avoidance (correttore di uscita dalla corsia). Ciò costituirà un primo esempio dell'importante contributo che le infrastrutture possono dare all'introduzione in sicurezza di sistemi di mobilità interconnessi e automatizzati.

La Commissione continuerà a svolgere un ruolo leader a livello mondiale in materia di sicurezza stradale, in stretta collaborazione con organizzazioni internazionali, in particolare le Nazioni Unite, condividendo know-how tecnico e buone prassi nonché esplorando possibili modi di partecipare a iniziative di finanziamento internazionali. Una specifica cooperazione

proseguirà in particolare con i paesi vicini dell'UE, e precisamente con i Balcani occidentali e con la Turchia, con il partenariato orientale nonché con la regione del Mediterraneo.

Attraverso il piano d'azione e con la stretta cooperazione degli Stati membri e delle parti interessate, la Commissione mira a garantire che, nel corso della trasformazione del sistema di mobilità che avrà luogo nei prossimi anni, la sicurezza continui a essere messa al primo posto. Attuando l'approccio "Safe System", le misure presentate nel presente quadro in materia di sicurezza stradale dovrebbero avere un reale impatto e produrre miglioramenti significativi e necessari per risultati in materia di sicurezza sulle strade dell'UE e, soprattutto, salvare vite.

### **3. MOBILITÀ INTERCONNESSA E AUTOMATIZZATA: la strada verso una nuova frontiera**

#### **3.1 Una strategia per l'introduzione di veicoli interconnessi e automatizzati in Europa**

I veicoli senza conducente e i sistemi di connettività avanzata dovrebbero rendere i veicoli più sicuri e facili da condividere e ampliare l'accesso ai servizi di mobilità a un maggior numero di utenti. Tali tecnologie possono anche contribuire a risolvere molte delle principali sfide che il sistema del trasporto su strada si trova attualmente ad affrontare, come la sicurezza stradale, la congestione del traffico, l'efficienza energetica e la qualità dell'aria. Modificheranno notevolmente i modelli di mobilità e trasformeranno il trasporto pubblico e l'urbanistica. Entro il 2020 dovrebbero essere disponibili sul mercato commerciale veicoli che consentiranno sempre più al conducente di svolgere altre attività oltre alla guida, almeno in alcune condizioni. Tali sviluppi potrebbero modificare l'intero ecosistema automobilistico<sup>8</sup>. Anche la mobilità senza conducente avrà impatti di ampia portata sull'intera economia dell'UE, incidendo sulla sua competitività e leadership tecnologica, sul suo potenziale di crescita (produttività ed effetti di ricaduta su altri settori, tra cui le telecomunicazioni o il commercio elettronico) e sul mercato del lavoro (esuberanti ma anche nuovi posti di lavoro e domanda di nuove competenze).

Affinché l'Europa resti all'avanguardia a livello mondiale per quanto riguarda automazione e interconnessione dei veicoli e mantenga i posti di lavoro dell'UE, è essenziale che le tecnologie chiave vengano sviluppate in Europa, che la guida automatizzata e autonoma sia sicura e che il quadro giuridico sia moderno e fornisca il giusto contesto per il progresso tecnologico.

L'industria europea è ben posizionata per competere a livello mondiale. L'industria automobilistica dell'UE è una delle più competitive al mondo, grazie alle sue innovazioni tecnologiche. L'UE è leader mondiale nel settore dell'automazione. I servizi di navigazione satellitare Galileo costituiscono inoltre un vantaggio importante che offre una migliore precisione per il posizionamento. Naturalmente, come per ogni tecnologia rivoluzionaria, l'introduzione dei veicoli senza conducente creerà rischi e opportunità. Tuttavia, le prime

---

<sup>8</sup> L'automazione riguarda tutti i modi di trasporto (per vie navigabili, aereo, ferroviario e su strada), passeggeri e merci, pubblici e individuali, ma probabilmente per i cittadini l'impatto maggiore sarà quello dell'automazione del trasporto su strada.



stime indicano effetti economici nel complesso incoraggianti, purché l'UE colga le opportunità e attragga i relativi posti di lavoro sul suo territorio<sup>9</sup>.

Secondo le ricerche, oltre il novanta per cento degli incidenti è causato dall'errore umano<sup>10</sup>. Eliminando la necessità di un conducente, i veicoli autonomi migliorerebbero in maniera significativa la sicurezza stradale. Per esempio, i veicoli senza conducente rispetteranno maggiormente il codice stradale e reagiranno più velocemente degli esseri umani. I veicoli interconnessi e automatizzati possono anche contribuire a ridurre la congestione poiché faciliteranno la condivisione dei veicoli e favoriranno modelli di business nuovi e migliorati (ossia la mobilità come servizio), rendendo la proprietà dell'auto meno attraente nelle città.

L'UE ha già iniziato a preparare il terreno, per esempio con l'adozione di strategie su sistemi di trasporto intelligenti cooperativi<sup>11</sup>, nonché sulla futura tecnologia delle comunicazioni 5G<sup>12</sup>. Diversamente da altre parti del mondo, nell'UE gran parte del necessario quadro giuridico è già in vigore. Per esempio, il regime europeo di omologazione dei veicoli è stato rivisto nel 2018 con l'introduzione di norme relative alla sorveglianza del mercato, che garantiscono l'esistenza di un vero mercato interno dei veicoli dell'UE, compresi i veicoli senza conducente. Tale quadro dell'UE funge da riferimento per l'armonizzazione internazionale con partner internazionali nella Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite. L'UE è in fase avanzata anche per quanto riguarda le norme di protezione dei dati che struttureranno il futuro del mercato unico digitale.

Tuttavia, occorre fare di più. L'UE ha bisogno di un'agenda chiara, lungimirante e determinata per mantenere la leadership in questo settore altamente competitivo. La tecnologia avanza rapidamente e vi è la forte necessità di un approccio coordinato nonché di definire le priorità per il finanziamento delle attività di ricerca, dimostrazione e diffusione a livello europeo e nazionale per sfruttare al massimo i programmi correnti e futuri, per ottimizzare lo sforzo combinato dell'investimento pubblico e privato e per sfruttare appieno le sinergie tra connettività e automazione. Sono già stati mossi i primi passi per quanto riguarda i veicoli senza conducente a livello nazionale negli Stati membri (ad esempio nel Regno Unito, in Germania, Francia, Svezia, Paesi Bassi), specialmente dimostrazioni e prove su larga scala. Le prove su larga scala svolgono un ruolo importante per lo sviluppo e la diffusione delle relative tecnologie nonché per favorire la cooperazione tra attori, e la Commissione sostiene il coordinamento transfrontaliero e le prove transfrontaliere su larga scala di veicoli senza conducente con inviti mirati<sup>13</sup>.

Sono necessarie ulteriori misure che consentano di guidare il settore e gli Stati membri nello sviluppo dei veicoli senza conducente nonché della loro interazione con reti di connettività future e con gli altri veicoli. Esse comprenderanno l'accelerazione della diffusione dei servizi per sistemi di trasporto intelligenti cooperativi. La dichiarazione di Amsterdam ha sollecitato orientamenti chiari dell'UE per evitare la frammentazione del mercato e investire

---

<sup>9</sup> Studio della Commissione (2018): <https://ec.europa.eu/jrc/en/publication/eur-scientific-and-technical-research-reports/analysis-possible-socio-economic-effects-connected-cooperative-and-automated-mobility-CCAM-Europe>.

<sup>10</sup> Relazione della Commissione "Salvare vite umane: migliorare la sicurezza dei veicoli nell'UE", COM(2016) 787.

<sup>11</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/AUTO/?uri=CELEX:52016DC0766>.

<sup>12</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/it/TXT/?uri=CELEX%3A52016DC0588>.

<sup>13</sup> <http://ec.europa.eu/research/index.cfm?pg=newsalert&year=2017&na=na-030417>.

opportunamente<sup>14</sup>. Alcuni Stati membri hanno già adottato strategie proprie e iniziano ad adottare una legislazione nazionale. A livello dell'UE è necessario un approccio del mercato interno per garantire livelli minimi di armonizzazione e interoperabilità nonché la certezza del diritto.

In risposta a tali sfide eterogenee e al fine di sfruttare appieno i vantaggi delle nuove opportunità offerte da questi sviluppi tecnologici, la Commissione propone un approccio dell'UE fondato su tre obiettivi strategici interconnessi:

- sviluppare tecnologie e infrastrutture fondamentali volte a rafforzare la competitività dell'UE;
- assicurare una diffusione sicura e protetta della guida interconnessa e automatizzata;
- affrontare gli impatti socioeconomici della mobilità senza conducente.

L'azione dell'UE può contribuire definendo una visione comune per lo sviluppo futuro del settore e garantendo la disponibilità del quadro giuridico e politico dell'UE sui problemi principali (ad esempio sicurezza stradale e sicurezza informatica) per la diffusione sul mercato di nuovi prodotti e servizi. Può inoltre offrire azioni di sostegno allo sviluppo e alla diffusione transfrontaliera di tecnologie, servizi e infrastrutture fondamentali, compresa l'istituzione di un partenariato nell'ambito del prossimo quadro finanziario pluriennale dell'UE, conferendo potere e benefici ai cittadini europei e all'industria europea. Soprattutto, l'UE può anche contribuire ad affrontare e a elaborare soluzioni comuni europee per i relativi problemi sociali, che probabilmente saranno decisive ai fini dell'accettazione sociale delle nuove tecnologie; in particolare la protezione dei dati personali, le scelte etiche sottostanti legate allo sviluppo di sistemi autonomi, la chiara attribuzione della responsabilità in caso di incidenti e gli effetti sull'occupazione e le competenze<sup>15</sup>.

Le azioni specifiche e complementari finalizzate al conseguimento dei tre obiettivi globali sono descritte nella comunicazione allegata relativa a una strategia dell'UE per una mobilità interconnessa e automatizzata<sup>16</sup>.

### **3.2. Istituire un ambiente digitale per lo scambio di informazioni nei trasporti**

Oltre alle iniziative che contribuiscono alla realizzazione della strategia dell'UE per una mobilità interconnessa e automatizzata, il presente “Terzo pacchetto Mobilità” comprende anche due proposte finalizzate all'istituzione di un ambiente completamente digitale e armonizzato per gli scambi di informazioni tra operatori del settore dei trasporti e autorità. I regolamenti proposti relativi all'interfaccia unica marittima europea e alle informazioni elettroniche sul trasporto delle merci sono complementari e consentiranno scambi elettronici e semplificati tra le imprese e le autorità lungo le vie di trasporto dal punto di entrata nei porti dell'UE fino alla destinazione finale delle merci<sup>17</sup>. Tali due proposte ridurranno la burocrazia e faciliteranno i flussi di informazioni digitali per le operazioni logistiche, consentendo una migliore connessione dei diversi modi di trasporto e contribuendo alle soluzioni multimodali.

---

<sup>14</sup> <https://www.regjeringen.no/contentassets/ba7ab6e2a0e14e39baa77f5b76f59d14/2016-04-08-declaration-of-amsterdam---final1400661.pdf>.

<sup>15</sup> Cfr. anche la comunicazione “L'intelligenza artificiale per l'Europa” (COM(2018) 237) e il documento di lavoro dei servizi della Commissione sulla responsabilità per le tecnologie digitali emergenti (SWD(2018) 137).

<sup>16</sup> COM(2018) 283.

<sup>17</sup> COM(2018) 278 e COM(2018) 279.

## 4. UNA MOBILITÀ PULITA: fronteggiare le sfide dei cambiamenti climatici mantenendo competitiva l'industria dell'UE

### 4.1 Creare un “ecosistema” europeo competitivo per le batterie – Un piano d'azione strategico

La produzione e lo sviluppo delle batterie rappresentano un imperativo strategico per l'Europa nel contesto della transizione verso un'energia pulita nonché una componente fondamentale della competitività del suo settore automobilistico. Pertanto, costituiscono anche parte integrante dell'obiettivo definito dalla Commissione nella nuova strategia di politica industriale che intende rendere l'UE leader mondiale dell'innovazione, della digitalizzazione e della decarbonizzazione<sup>18</sup>.

La sfida immediata di creare in Europa un'industria manifatturiera per le batterie competitiva e sostenibile è immane e l'Europa deve muoversi rapidamente nella corsa mondiale per evitare una pesante dipendenza tecnologica dai nostri concorrenti, ma anche per sfruttare l'enorme potenziale delle batterie in termini di posti di lavoro, crescita e investimento. Secondo alcune previsioni, a partire dal 2025 l'Europa potrebbe acquisire una quota del mercato delle batterie fino a 250 miliardi di EUR all'anno, servita da almeno 10-20 gigafactory (impianti di produzione di massa di celle di batterie) per soddisfare la sola domanda dell'UE<sup>19</sup>.

Data la portata e la rapidità dell'investimento necessario, questa sfida industriale non può essere affrontata in maniera frammentata.

A ottobre 2017, la Commissione ha lanciato una “**European Battery Alliance**”<sup>20</sup> con i principali soggetti industriali interessati, gli Stati membri attivi e la Banca europea per gli investimenti. Questa piattaforma di cooperazione è finalizzata ad agevolare la nascita di progetti promossi dall'industria e ben integrati di produzione di celle di batterie che riuniscano i punti di forza dell'UE e sostengano la cooperazione tra i vari operatori lungo la catena del valore, sbloccando sinergie e incrementando competitività ed economie di scala. Dal lancio della “European Battery Alliance”, ci sono già stati sviluppi tangibili con annunci di consorzi o partenariati industriali finalizzati allo sviluppo della produzione di celle di batterie e degli ecosistemi associati.

Occorre mantenere questo slancio.

Nell'ambito del pacchetto “L'Europa in movimento” e a seguito della consultazione e della stretta cooperazione con i soggetti industriali interessati (oltre 120 attori)<sup>21</sup> nella “European Battery Alliance”, la Commissione presenta un organico **Piano d'azione strategico per le batterie** (allegato 2), che istituisce una serie di misure concrete destinate a contribuire alla creazione di questo innovativo, sostenibile e competitivo “ecosistema” delle batterie in Europa.

---

<sup>18</sup> Sono state identificate come una delle aree di intervento prioritario anche nella relazione del gruppo ad alto livello GEAR 2030 sul futuro dell'industria automobilistica. <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/26081/attachments/1/translations/en/renditions/native>.

<sup>19</sup> Fonte: Istituto europeo di innovazione e tecnologia Inno-energy <http://www.innoenergy.com/>.

<sup>20</sup> [https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance\\_en](https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance_en).

<sup>21</sup> Oltre 120 attori industriali e dell'innovazione hanno preso parte all'iniziativa e hanno collettivamente espresso il loro sostegno alle raccomandazioni di azioni prioritarie, che sono in corso di attuazione. <http://www.innoenergy.com/eit-innoenergys-role-within-the-european-battery-alliance/>.

Attraverso il piano d'azione, la Commissione non solo promuove un approccio europeo transfrontaliero e integrato ma pone un importante accento sulla produzione di batterie sostenibili nell'intera catena del valore, a cominciare dall'estrazione e trasformazione delle materie prime (primarie e secondarie), alla progettazione e alla fase di produzione delle celle di batterie e dei pacchi di batterie, al loro uso, secondo uso, riciclaggio e smaltimento, nel contesto di un'economia circolare. Tale approccio promuoverà la produzione e l'uso di batterie ad alte prestazioni e definirà riferimenti di sostenibilità lungo l'intera catena del valore dell'UE.

Il piano d'azione coniuga misure mirate a livello dell'UE, anche nel campo delle materie prime, della ricerca e innovazione, del finanziamento/investimento, della standardizzazione/normativa, dello sviluppo del commercio e delle competenze, per rendere l'Europa leader mondiale nella produzione e nell'uso di batterie sostenibili, nell'ambito dell'economia circolare.

Nello specifico, esso mira a:

- **garantire l'accesso alle materie prime** provenienti da paesi terzi ricchi di risorse, agevolare l'accesso alle fonti europee di materie prime nonché l'accesso, mediante il riciclaggio, alle **materie prime secondarie** nell'ambito di un'economia circolare delle batterie;
- **sostenere la produzione europea su scala industriale di celle di batterie e una competitiva catena del valore completa in Europa:** riunendo i principali operatori industriali e le autorità nazionali; operando nell'ambito di partenariati con gli Stati membri e con la Banca europea per gli investimenti a sostegno di progetti di produzione su larga scala innovativi e integrati, con un'importante dimensione transfrontaliera e di sostenibilità;
- **rafforzare la leadership industriale mediante il supporto potenziato della ricerca e innovazione dell'UE** alle tecnologie avanzate (ad es. ioni di litio) e rivoluzionarie (ad es. stato solido);
- **sviluppare e potenziare una forza lavoro altamente qualificata in tutte le parti della catena del valore delle batterie** al fine di colmare le lacune relative alle competenze mediante azioni a livello dell'UE e degli Stati membri che offrano formazione, riqualificazione e perfezionamento adeguati e rendano l'Europa una sede di lavoro attraente per gli esperti di livello mondiale di sviluppo e produzione delle batterie;
- **fornire sostegno alla sostenibilità dell'industria manifatturiera per le celle di batterie dell'UE con la più bassa impronta ambientale possibile;** tale obiettivo andrebbe attuato soprattutto mediante la definizione di requisiti per la produzione di batterie sicure e sostenibili in Europa;
- **garantire la coerenza con il più ampio quadro normativo e di sostegno dell'UE** (strategia per l'energia pulita e pacchetti di mobilità, politica commerciale, ecc.).

Le azioni individuate hanno il potenziale per generare un impatto a breve-medio termine in particolare sulla produzione di celle dell'UE nonché per favorire cambiamenti strutturali più a lungo termine che contribuiranno alla creazione di un ecosistema delle batterie nell'UE che includa l'intera catena del valore delle batterie e prepari il terreno per la prossima generazione di tecnologie per le batterie.

Tale collaborazione dovrà essere ulteriormente rafforzata per un'efficace attuazione delle diverse azioni e la Commissione fa affidamento sull'impegno e sul coinvolgimento di tutti i soggetti interessati per affrontare la sfida europea delle batterie. A tale scopo, la Commissione continuerà a cooperare strettamente con gli Stati membri e l'industria nell'ambito della European Battery Alliance per sostenere lo slancio e garantire che l'impegno assunto e le azioni intraprese si traducano rapidamente in risultati tangibili.

Con il presente piano d'azione la Commissione intende avviare fermamente l'Europa verso la leadership in un settore fondamentale per il futuro, sostenendo l'occupazione e la crescita in un'economia circolare, garantendo allo stesso tempo una mobilità pulita e un ambiente e una qualità di vita migliori per tutti i cittadini dell'UE.

#### **4.2 Completare il quadro normativo dell'UE sulle emissioni di CO<sub>2</sub> causate dal trasporto su strada**

Nella Strategia europea per una mobilità a basse emissioni, la Commissione ha assunto l'impegno politico di proporre la primissima legislazione dell'UE sulle emissioni di CO<sub>2</sub> causate dai veicoli pesanti. Nell'ambito del presente terzo pacchetto mobilità, la Commissione tiene fede a tale impegno<sup>22</sup>. La proposta di norme in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> per autocarri e autobus rappresenta un'importante aggiunta al quadro legislativo sulle emissioni di gas a effetto serra imputabili al trasporto su strada. Essa fa seguito alla proposta di standard post 2020 sulle emissioni di CO<sub>2</sub> per autovetture e furgoni adottata a novembre 2017 nell'ambito del secondo pacchetto Mobilità.

La presente proposta legislativa è necessaria per contribuire alla realizzazione degli impegni assunti dall'UE nell'ambito dell'accordo di Parigi e per attuare il quadro 2030 per il clima e l'energia. In effetti, le emissioni di CO<sub>2</sub> causate dai veicoli pesanti rappresentano circa un quarto delle emissioni imputabili al trasporto su strada e sono destinate ad aumentare fino al 2030. Un conseguimento efficace sotto il profilo dei costi degli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra dell'UE sarà impossibile senza il contributo del settore dei veicoli pesanti.

Gli operatori dei trasporti, per la maggior parte piccole e medie imprese, potrebbero perdere i vantaggi di un risparmio di carburante. Pur essendo loro interesse a lungo termine ridurre l'esposizione ai costi del carburante acquistando veicoli più efficienti, ostacoli normativi e di mercato impediscono l'ampia diffusione di tecnologie innovative ed efficaci sotto il profilo dei costi. La Commissione propone ora di eliminare alcuni di tali ostacoli, assieme ad altri strumenti come la direttiva eurobollo, la direttiva sui veicoli puliti e il piano d'azione sulle infrastrutture per i combustibili alternativi, recentemente proposti dalla Commissione nell'ambito dei due pacchetti Mobilità precedenti.

I produttori e i fornitori di componenti dell'UE rischiano di perdere la loro attuale leadership nelle tecnologie innovative. Importanti mercati come gli Stati Uniti, il Canada, il Giappone, la Cina e l'India negli ultimi anni hanno attuato standard di consumo di carburante e/o emissioni allo scopo di stimolare l'innovazione e migliorare rapidamente l'efficienza dei veicoli. La proposta della Commissione costituisce una concreta spinta all'innovazione promossa dalle imprese europee e agli investimenti in tecnologie a basse emissioni di carbonio in questo settore.

---

<sup>22</sup> COM(2016) 501.

La Commissione ritiene più appropriato regolamentare le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti adottando un approccio graduale con una clausola di revisione anticipata. La legislazione dovrebbe mirare a sfruttare i primi vantaggi disponibili, garantendo che le tecnologie più efficaci sotto il profilo dei costi e già disponibili penetrino rapidamente il mercato dei nuovi grandi autocarri. I quattro principali gruppi di grandi autocarri sono i primi tipi di veicoli per i quali l'UE disporrà di dati attendibili e certificati sulle emissioni a partire dal 2019. Essi rappresentano circa il 65-70 per cento del totale delle emissioni di gas a effetto serra dei veicoli pesanti.

Dopo una revisione nel 2022 sulla base di dati di certificazione ufficiale triennali, dovrebbero essere progressivamente introdotti gli effetti di tecnologie più avanzate. Inoltre, altri tipi di veicoli, non ancora oggetto della necessaria legislazione in materia di certificazione, potrebbero essere soggetti a obiettivi di emissioni di CO<sub>2</sub>. Ciò riguarda autobus, autocarri più piccoli e rimorchi.

Gli autobus, per i quali sono ampiamente disponibili sistemi di propulsione a basse emissioni e a emissioni zero, non sono soggetti agli obiettivi di riduzione delle emissioni fissati in questa prima proposta in quanto occorre sviluppare la legislazione relativa alla raccolta e alla certificazione dei dati delle loro emissioni di gas a effetto serra. Tuttavia, la direttiva sui veicoli puliti modificata e il piano d'azione sulle infrastrutture per i combustibili alternativi sosterranno direttamente da subito la diffusione di autobus a basse emissioni e a emissioni zero nelle città attraverso appalti pubblici. Tutto ciò è integrato da misure di sostegno volte ad accelerare l'introduzione di infrastrutture per i combustibili alternativi, individuate nel piano d'azione adottato nell'ambito del secondo pacchetto Mobilità. Inoltre, l'iniziativa degli "autobus puliti" (Clean Bus Deployment Initiative) lanciata dalla Commissione e sostenuta dal Comitato delle regioni offre una piattaforma per accelerare l'introduzione degli autobus puliti<sup>23</sup>.

La Commissione invita il Parlamento europeo e il Consiglio ad adottare la presente legislazione quanto prima per evitare di allargare il divario delle emissioni tra il settore dei veicoli pesanti e il resto del trasporto su strada, per consentire alle società di trasporto di beneficiare della riduzione dei costi del carburante e garantire la competitività a lungo termine dei produttori e dei fornitori di componenti dell'UE.

#### **4.3 Una nuova metodologia di raffronto dei prezzi dei carburanti per i consumatori**

Con la rapida espansione dell'elettromobilità e dei veicoli che utilizzano una gamma di diversi carburanti alternativi, la Commissione presenta una metodologia che consentirà agli utenti di effettuare un raffronto diretto dei prezzi dei vari carburanti<sup>24</sup>. Ciò consentirà di aumentare la consapevolezza dei consumatori – anche nell'acquisto di nuovi veicoli – nonché la trasparenza dei prezzi e dovrebbe contribuire a una diversificazione delle fonti energetiche nei trasporti e a una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e di altri inquinanti in questo settore.

#### **4.4 Etichettatura degli pneumatici migliorata**

Il regolamento dell'UE sull'etichettatura degli pneumatici promuove pneumatici sicuri, che riducono il consumo di carburante e con una bassa rumorosità esterna di rotolamento per

---

<sup>23</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cleanbus\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cleanbus_en).

<sup>24</sup> A norma dell'articolo 7, paragrafo 3, della direttiva 2014/94/UE; regolamento di esecuzione della Commissione relativo a una metodologia comune per il raffronto dei prezzi unitari dei combustibili alternativi a norma della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, C(2018)2751.

garantire il risparmio di carburante nonché la sicurezza del trasporto su strada<sup>25</sup>. Esso mira inoltre a fornire maggiori informazioni ai consumatori, attraverso un'etichetta standard che ne influenzi gli acquisti. Poiché gli pneumatici possono determinare una differenza tra il 20 e il 30 per cento del consumo di carburante dei veicoli, le loro prestazioni incidono notevolmente sul consumo di carburante e sulle emissioni dei veicoli.

La proposta della Commissione mira a potenziare il regolamento e a renderlo più efficace<sup>26</sup>. In particolare, intende garantire una chiara visibilità dell'etichetta ai consumatori che acquistano uno pneumatico. Ciò comporta anche, per i potenziali acquirenti, il riconoscimento dell'etichetta o la comprensione degli indicatori prestazionali, in termini di accuratezza e affidabilità, per esempio. Inoltre, il regolamento mira ad ampliare la gamma dei parametri prestazionali riportati sull'etichetta includendo nuovi elementi, tenendo maggiormente conto di altre priorità politiche dell'UE come l'agenda dell'economia circolare. Infine, il regolamento rafforza l'attuazione della sorveglianza del mercato.

#### **4.5 Requisiti di progettazione per autocarri finalizzati a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> e a migliorare la sicurezza**

L'efficienza aerodinamica dei veicoli ha un impatto diretto sulle emissioni di CO<sub>2</sub>. La Commissione propone pertanto di rivedere la legislazione in materia di peso e dimensioni di determinati veicoli stradali per prorogare di tre anni, al 2019, la data entro cui è consentito ai produttori di immettere sul mercato nuovi veicoli commerciali pesanti con abitacoli più arrotondati e aerodinamici<sup>27</sup>. Unitamente alla proposta della Commissione di introdurre standard di CO<sub>2</sub> per i veicoli commerciali pesanti, la proposta ha l'intento di contribuire alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> provocate dal settore dei trasporti a beneficio dell'ambiente. Un altro obiettivo è quello di migliorare la sicurezza degli altri utenti della strada e la visibilità e il comfort dei conducenti, continuando ad agevolare il trasporto intermodale.

#### **4.6 Rivedere il quadro sulla tassazione dei prodotti energetici per promuovere l'elettromobilità**

Sebbene nell'ambito del presente pacchetto non sia prevista una revisione completa della direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici, la Commissione continuerà a esaminare opzioni tese a promuovere l'elettromobilità nel contesto di una futura revisione della direttiva. Inoltre, l'approccio basato sulla definizione solo delle aliquote fiscali minime a livello dell'UE consente agli Stati membri, anche senza necessità di modificare la legislazione dell'UE, di adeguare sin d'ora le loro aliquote a sostegno di una mobilità a basse emissioni. In particolare gli Stati membri dovrebbero rivedere il trattamento privilegiato riservato al gasolio.

#### **4.7 Accelerare la realizzazione della rete centrale transeuropea dei trasporti per conseguire una mobilità a basse emissioni**

Le infrastrutture sono uno strumento indispensabile per la diffusione di soluzioni pulite, sicure, digitali e interconnesse nel sistema dei trasporti. La rete transeuropea dei trasporti è l'infrastruttura europea di base dei trasporti. L'obiettivo della Commissione è di garantire che sia efficiente, intelligente, sicura e sostenibile. Essa influisce in maniera significativa sui modelli di mobilità di merci e passeggeri definendo requisiti comuni, generando progetti di infrastrutture di qualità e dando impulso all'innovazione. A tale scopo, il "Terzo pacchetto

---

<sup>25</sup> Regolamento (CE) n. 1222/2009.

<sup>26</sup> COM(2018) 296.

<sup>27</sup> Direttiva (UE) 2015/719. COM(2018) 275.

Mobilità” comprende una proposta di regolamento finalizzata ad agevolare la realizzazione della rete centrale transeuropea dei trasporti e a promuovere la multimodalità. Le misure proposte mirano a semplificare il rilascio delle autorizzazioni e altre procedure amministrative per consentire un processo più efficiente, una maggiore trasparenza e un livello di accettazione più alto da parte dei cittadini. La presente proposta, pertanto, fungerà da catalizzatore per una mobilità più pulita, più sicura e più interconnessa dando un trattamento prioritario all’autorizzazione dei progetti relativi alla rete centrale transeuropea dei trasporti<sup>28</sup>.

Inoltre, il pacchetto sarà sostenuto da un invito a presentare proposte nell’ambito del meccanismo per collegare l’Europa. Sovvenzioni dell’UE pari a 450 milioni di EUR saranno messe a disposizione per investimenti in progetti che contribuiscano in maniera diretta alla sicurezza stradale, alla digitalizzazione e alla multimodalità nel settore dei trasporti.

## **5. CONCLUSIONI**

Con questo terzo pacchetto “L’Europa in movimento”, la Commissione completa la sua ampia gamma di proposte legislative e misure di sostegno, che costituiscono un approccio globale, integrato e lungimirante per il conseguimento di una mobilità pulita, interconnessa e competitiva per i cittadini dell’UE. Digitalizzazione, decarbonizzazione e innovazione producono una svolta nella mobilità. L’UE deve cogliere le nuove opportunità che le vengono offerte ed essere al contempo adeguatamente pronta a rispondere alle molteplici sfide che emergeranno nel corso della transizione. La mobilità è il cardine della libera circolazione delle persone e delle merci, che è fondamentale per il corretto funzionamento dell’Unione europea. Pertanto, è essenziale affrontarla correttamente ed è indispensabile che l’UE e, in particolare, le sue importanti industrie del settore della mobilità riescano a mantenere la leadership in questo settore vitale per l’economia e la società, restino competitive in futuro e garantiscano servizi di mobilità sicuri, puliti e sostenibili. La Commissione invita pertanto i co-legislatori ad adottare rapidamente le proposte legislative in questa legislatura del Parlamento europeo e a garantire quindi una “Europa in movimento”.

---

<sup>28</sup> COM(2018) 277.





Consiglio  
dell'Unione europea

**Bruxelles, 23 maggio 2018**  
**(OR. en)**

**9141/18**  
**ADD 1**

**TRANS 216**  
**CLIMA 86**  
**COMPET 357**  
**ENV 346**

#### **NOTA DI TRASMISSIONE**

---

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	17 maggio 2018
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2018) 293 final - ANNEX 1
Oggetto:	ALLEGATO della COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI L'EUROPA IN MOVIMENTO Una mobilità sostenibile per l'Europa: sicura, interconnessa e pulita

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2018) 293 final - ANNEX 1.

---

All.: COM(2018) 293 final - ANNEX 1



COMMISSIONE  
EUROPEA

Bruxelles, 17.5.2018  
COM(2018) 293 final

ANNEX 1

**ALLEGATO**

*della*

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

**L'EUROPA IN MOVIMENTO**

**Una mobilità sostenibile per l'Europa: sicura, interconnessa e pulita**

## **Allegato 1: Piano d'azione strategico sulla sicurezza stradale**

Il presente allegato descrive specifiche azioni previste nell'ambito dell'attuale mandato della Commissione, ossia fino alla fine del terzo trimestre 2019. **Le azioni sono illustrate indicando specifiche scadenze per gli obiettivi.** Naturalmente non è possibile anticipare l'azione della prossima Commissione ma vengono piuttosto illustrate ulteriori azioni previste indicativamente per il periodo successivo al 2019 e **senza una specifica scadenza per gli obiettivi.**

### **1. Rafforzamento della governance della sicurezza stradale**

Per contrastare la tendenza alla stagnazione dei dati sulla sicurezza stradale nell'UE e avvicinarsi all'obiettivo a lungo termine di "zero vittime" nell'UE entro il 2050 ("Vision Zero") è necessario un nuovo approccio. Il nuovo quadro strategico per la sicurezza stradale 2021-2030 dell'UE, che verrà elaborato dettagliatamente entro il 2019, si basa sull'**approccio "Safe System"**, che implica la definizione di chiari **obiettivi**, il monitoraggio dei progressi con l'aiuto di una serie di **indicatori chiave di prestazione** direttamente collegati alla prevenzione dei decessi e delle lesioni gravi per tutti gli utenti della strada. Esso richiede **un'azione coordinata di tutti i settori e di tutti gli utenti della strada** nell'ambito di una struttura di governance rafforzata.

#### **Azioni fondamentali relative alla governance**

**La Commissione** svilupperà i principi per il quadro strategico per la sicurezza stradale 2021-2030 dell'UE definiti nella presente comunicazione [secondo trimestre 2019], tra cui:

- un elenco degli indicatori chiave di prestazione da associare agli esiti degli obiettivi, istituito in stretta collaborazione con gli Stati membri;
- un rafforzamento del mandato del gruppo di alto livello sulla sicurezza stradale (composto da rappresentanti di alto livello delle amministrazioni nazionali) con l'inclusione della consulenza strategica e di riscontri frequenti;
- il nuovo ruolo dell'ambasciatore europeo della sicurezza stradale, una personalità riconosciuta, per coordinare l'impegno per la sicurezza stradale con gli Stati membri e diffondere buone prassi sia all'interno dell'UE che a livello internazionale.

Per l'intero periodo quadro, la Commissione (guidata da un gruppo di coordinamento inter-DG) si impegnerà con gli Stati membri e le parti interessate per monitorare e accelerare i progressi, per esempio organizzando conferenze semestrali sui risultati e promuovendo impegni volontari, in particolare nell'ambito di una Carta europea della sicurezza stradale potenziata<sup>1</sup>.

### **2. Maggiore sostegno finanziario alla sicurezza stradale**

Una leva importante a disposizione dell'UE per accelerare il conseguimento dei risultati è il sostegno alle iniziative di sicurezza stradale con varie soluzioni di finanziamento. I miglioramenti delle infrastrutture possono essere sostenuti dai fondi regionali del quadro

<sup>1</sup> La Carta europea della sicurezza stradale è una piattaforma della società civile per la sicurezza stradale creata dalla Commissione europea e che attualmente conta oltre 3500 membri.

finanziario attuale. Inoltre, nell'invito odierno relativo al meccanismo per collegare l'Europa, vengono messi a disposizione 200 milioni di EUR per la sicurezza stradale e la digitalizzazione. A lungo termine, sarà importante garantire la **stabilità e la coerenza delle soluzioni di finanziamento** per il miglioramento delle infrastrutture, per altre azioni a favore della sicurezza stradale e per il potenziamento delle capacità.

#### **Azioni fondamentali di sviluppo e finanziamento**

##### **La Commissione intende:**

- incoraggiare il ricorso al sostegno finanziario dell'UE erogato tramite i fondi strutturali e d'investimento europei per i miglioramenti delle infrastrutture per la sicurezza stradale, specialmente negli Stati membri con risultati relativamente scarsi in materia di sicurezza stradale, nonché incoraggiare l'uso del meccanismo per collegare l'Europa [secondo trimestre 2018];
- semplificare e rafforzare il sostegno finanziario alle azioni per la sicurezza stradale nel prossimo quadro finanziario pluriennale tenendo conto della complementarità dei diversi strumenti di finanziamento [secondo trimestre 2018];
- esaminare le modalità per garantire stabilità al sostegno finanziario delle azioni per la sicurezza stradale nell'ambito del prossimo quadro finanziario pluriennale, come operazioni transfrontaliere congiunte di applicazione della normativa in materia di sicurezza stradale attuate nell'ambito di una cooperazione tra corpi di polizia [terzo trimestre 2018];
- esaminare le possibilità di sostenere finanziariamente il potenziamento delle capacità a livello degli Stati membri, per esempio in relazione a strategie "Safe System" (ad es. metodologia di misurazione degli indicatori chiave di prestazione) [terzo trimestre 2019].

Inoltre la Commissione esaminerà, in stretta cooperazione con la Banca europea per gli investimenti, modalità per agevolare l'accesso da parte delle autorità pubbliche a un sostegno finanziario adeguato per acquisire parchi veicoli più sicuri. Un esempio potrebbe essere un possibile strumento per un sistema di trasporto più sicuro o un ampliamento dell'attuale strumento per un sistema di trasporto più pulito<sup>2</sup>. La Commissione esaminerà inoltre modalità di finanziamento per la ricerca e l'innovazione necessarie allo sviluppo e all'attuazione delle strategie "Safe System".

### **3. Sicurezza delle strade e dei bordi delle strade**

L'approccio "Safe System" alla progettazione delle strade implica una corrispondenza tra funzione, progettazione, tracciato e limiti di velocità delle strade per fare in modo che gli incidenti dovuti agli errori umani non causino decessi e lesioni gravi. La Commissione propone oggi di modificare la direttiva sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali per assicurare **una maggiore trasparenza e una mappatura dei rischi per l'intera rete** nonché per ampliare il proprio ambito di applicazione a **tutte le strade principali**, oltre che alle reti transeuropee.

#### **Azioni fondamentali per la sicurezza delle strade e dei bordi delle strade**

##### **La Commissione intende:**

<sup>2</sup> <http://www.eib.org/projects/sectors/transport/cleaner-transport-facility>.

- svolgere lavori preparatori e istituire un gruppo di esperti il cui compito sarà elaborare un quadro per la classificazione delle strade con una migliore corrispondenza fra limite di velocità e progettazione e tracciato stradale, in linea con l'approccio "Safe System" [terzo trimestre 2019];
- agevolare lo scambio di esperienze sulle metodologie "Safe System" tra operatori del settore (ad esempio in un forum dei controllori della sicurezza stradale europei) [all'adozione della direttiva sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali modificata].

Per l'intero periodo quadro, la Commissione cercherà di individuare ulteriori azioni dell'UE, come la definizione di specifici obiettivi di sicurezza per le strade delle reti transeuropee nella prossima revisione degli orientamenti sulle reti transeuropee.

#### 4. Sicurezza dei veicoli

L'UE è riuscita a ridurre i decessi e le lesioni gravi migliorando la sicurezza dei veicoli attraverso successive versioni del regolamento sulla sicurezza generale dei veicoli e del regolamento sulla sicurezza dei pedoni. La Commissione propone di rivedere tali regolamenti per rendere **obbligatorie alcune importanti caratteristiche di sicurezza**, come l'adattamento intelligente della velocità, la frenata di emergenza autonoma (anche in relazione a pedoni e ciclisti) o il miglioramento della visione diretta per gli autocarri. Come seguito, sarà importante assegnare priorità alle attività dell'UE e delle Nazioni Unite per lo sviluppo di nuovi regolamenti in materia di sicurezza dei veicoli (per esempio la frenata di emergenza autonoma per gli autocarri, compresa la rilevazione di pedoni e ciclisti, e gli standard di visione diretta). Anche gli **appalti pubblici** rappresentano un'interessante opportunità di influire positivamente sulla rapidità di adozione delle tecnologie di sicurezza.

Inoltre, la Commissione propone di rivedere il regolamento sull'etichettatura degli pneumatici per migliorare le informazioni ai consumatori, in particolare quelle sulle **prestazioni di sicurezza degli pneumatici**.

#### Azioni fondamentali per la sicurezza dei veicoli

##### La Commissione intende:

- iniziare a valutare se l'ammodernamento del parco veicoli esistente (in particolare autobus e autocarri) con sistemi avanzati di assistenza alla guida sia fattibile ed efficace sotto il profilo dei costi [quarto trimestre 2018];
- incoraggiare gli Stati membri a considerare incentivi nazionali, pur tutelando la concorrenza nel mercato interno, per favorire tecnologie collaudate attraverso una serie di mezzi tra cui appalti, politiche per una mobilità sicura, incentivi fiscali e assicurativi [secondo trimestre 2018].

##### La Commissione intende sollecitare impegni volontari, per esempio da parte di:

- datori di lavoro/associazioni di autotrasportatori (ad esempio l'adozione delle ultime caratteristiche di sicurezza sui veicoli, prima che vengano rese obbligatorie),
- autorità pubbliche (ad esempio città che negli appalti pubblici favoriscano l'acquisto delle autovetture più sicure, non solo quelle più pulite, per i loro parchi veicoli),

- fabbricanti (ad esempio l'adozione di caratteristiche di sicurezza superiori ai requisiti minimi per tutte le fasce di prezzo),
- assicuratori (ad esempio la modifica della struttura dei premi a favore dei veicoli più sicuri),
- settore dell'autonoleggio e del car sharing (ad esempio la promozione di autovetture sicure nell'attività di noleggio e leasing di autovetture, la manutenzione periodica) e
- scuole guida (ad esempio insegnare a neopatentati e patentati come utilizzare le nuove caratteristiche di sicurezza dei veicoli).

La Commissione valuterà la necessità di ulteriori azioni, anche per quanto riguarda i regolamenti sugli pneumatici relativi al controllo dell'aderenza degli pneumatici fuori uso, per quanto riguarda il quadro giuridico del controllo tecnico dei veicoli, comprese azioni volte a contrastare la potenziale manomissione dei veicoli da parte dei proprietari/titolari, e per quanto riguarda l'attribuzione di una maggiore rilevanza alle considerazioni relative alla sicurezza nella normativa dell'UE in materia di appalti pubblici.

## 5. Sicurezza dell'utenza stradale

Anche il **comportamento** degli utenti della strada sotto il profilo della sicurezza (velocità, uso dei dispositivi di protezione come cinture di sicurezza e caschi, evitare la guida in stato di ebbrezza o sotto l'influsso di sostanze stupefacenti, guidare, andare in bicicletta e moto e camminare senza distrazioni) e il suo **controllo** sono fondamentali per prevenire e ridurre gli incidenti gravi. La proposta di modifica dei regolamenti sulla sicurezza generale dei veicoli e sulla sicurezza dei pedoni riguarda alcune caratteristiche che offrono elevati miglioramenti in termini di sicurezza (adattamento intelligente della velocità, tecnologia per la rilevazione della sonnolenza, interfacce standardizzate per alcolock).

### Azioni fondamentali per la sicurezza dell'utenza stradale

#### La Commissione intende:

- iniziare a valutare opzioni per migliorare l'efficacia della direttiva sulla repressione transfrontaliera delle infrazioni stradali, sulla base di una valutazione condotta nel 2016 [quarto trimestre 2018];
- avviare uno studio sulla fattibilità di una possibile iniziativa legislativa sul riconoscimento reciproco delle decisioni di ritiro della patente di guida [primo trimestre 2019];
- recepire il regolamento della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) che rende obbligatori per tutti i sedili i dispositivi di segnalazione per rammentare di allacciare le cinture di sicurezza [quarto trimestre 2018];
- collaborare con gli Stati membri per agevolare le condizioni necessarie al funzionamento dell'adattamento intelligente della velocità disattivabile, anche riguardo alla disponibilità dei limiti di velocità in formato digitale, e considerare la fattibilità e l'accettabilità dell'adattamento intelligente della velocità non disattivabile in futuro [terzo trimestre 2019];
- iniziare a valutare le modalità di potenziamento della raccomandazione dell'UE sul tasso di alcolemia consentito, ad esempio raccomandando limiti più rigidi per i conducenti professionali e/o inesperti e fornendo indicazioni sull'uso di alcolock [terzo trimestre 2018].

La Commissione intende sollecitare impegni volontari, per esempio da parte di:

- datori di lavoro/associazioni di autotrasportatori (ad esempio il potenziamento dell'istruzione e la sensibilizzazione tra i conducenti professionali, al di là delle prescrizioni legali sulla formazione dei conducenti professionali),
- settore dell'istruzione (ad esempio rendendo la sicurezza stradale parte dei programmi di studio ordinari) e organizzazioni degli utenti (ad esempio promuovendo un comportamento sicuro, tenendo conto di fattori relativi all'età e al genere),
- autorità pubbliche (ad esempio richiedendo l'installazione di alcolock negli appalti pubblici),
- operatori di viaggi in autobus (ad esempio campagne di sensibilizzazione sulle cinture di sicurezza) e
- società di taxi e ride-sharing (ad esempio fornendo ai loro parchi veicoli seggiolini per bambini).

La Commissione cercherà inoltre di incoraggiare e sostenere la ricerca, nell'ambito del futuro programma per la ricerca e l'innovazione, sullo sviluppo di metodi di controllo e strumenti più economici per la rilevazione delle droghe nonché sulla valutazione automatica dell'idoneità alla guida e su come evitare la disattenzione, compresa la distrazione causata dai sistemi elettronici integrati dei veicoli. Essa valuterà se rendere obbligatori dispositivi elettronici individuali di segnalazione per rammentare di allacciare le cinture di sicurezza negli autobus e sviluppare con il settore un codice di buone prassi volto a garantire che i sistemi informativi e i telefoni integrati nelle autovetture siano progettati in modo tale da consentirne l'uso in sicurezza. La Commissione rileverà la necessità di ulteriori azioni, per esempio in relazione alla definizione e all'attuazione della nozione di "velocità sicura", caschi per i ciclisti e indumenti protettivi per i motociclisti e/o accesso progressivo ai veicoli motorizzati per i conducenti inesperti.

## 6. Rapidità ed efficienza della risposta alle emergenze

Efficaci soccorsi post-incidente, compreso il rapido trasporto presso strutture adeguate da parte di personale qualificato, riducono le conseguenze delle lesioni. In questo contesto, gli effetti dell'introduzione di eCall, il sistema di chiamata di emergenza automatica in caso di incidente, andrebbero attentamente monitorati.

### Azioni fondamentali relative alla risposta alle emergenze

#### La Commissione intende:

- iniziare a valutare gli effetti di eCall e considerare il possibile ampliamento ad altre categorie di veicoli (veicoli pesanti, autobus, motocicli e trattori agricoli) [terzo trimestre 2019] e
- favorire un più stretto contatto tra le autorità preposte alla sicurezza stradale e il settore sanitario per valutare ulteriori esigenze pratiche e di ricerca (ad esempio come garantire la corrispondenza tra lesioni, personale qualificato e strutture mediche adeguate) [terzo trimestre 2018].

#### La Commissione intende sollecitare impegni volontari, per esempio da parte di:

- operatori del settore dei trasporti commerciali e pubblici (ad esempio fornendo ai conducenti una formazione sul primo intervento),

- fabbricanti (ad esempio installando eCall nelle nuove autovetture di modelli già presenti sul mercato o installandolo in seguito),
- assicuratori (ad esempio riducendo i premi per gli autoveicoli dotati di eCall).

## 7. Sicurezza stradale volta al futuro

**Connettività e automazione** hanno un enorme potenziale a lungo termine per la sicurezza stradale, ma occorre affrontarne i rischi, per esempio quelli connessi alla **sicurezza informatica** e al funzionamento di veicoli altamente automatizzati nel **traffico misto**. Nell'ambito del pacchetto mobilità, la Commissione propone pertanto una strategia globale sulla mobilità interconnessa e automatizzata.

L'**economia collaborativa** (per esempio sistemi di car-sharing e bike-sharing) a alcune **misure ambientali** offrono opportunità di vantaggi reciproci se combinati a misure di sicurezza stradale (ad esempio ambienti più sicuri e attraenti per camminare e andare in bicicletta), ma comportano anche dei rischi, come un maggior numero di utenti della strada non protetti.

Qualsiasi iniziativa futura dovrà tener conto delle specifiche esigenze degli **utenti della strada vulnerabili** e dei diversi **gruppi di utenti** (età, genere, disabilità). Inoltre, il campo della **sicurezza sul lavoro** potrebbe necessitare di un'azione potenziata.

### Azioni fondamentali relative alle sfide emergenti

#### La Commissione intende:

- adottare specifiche sui sistemi di trasporto intelligenti cooperativi (atto delegato adottato ai sensi della direttiva sui sistemi di trasporto intelligenti), compresa la comunicazione veicolo-veicolo e veicolo-infrastruttura<sup>3</sup> [quarto trimestre 2018];
- collaborare con le parti interessate per avviare un processo finalizzato allo sviluppo di un codice di condotta per la transizione sicura verso livelli di automazione più elevati, per garantire che i requisiti e le procedure tengano debitamente conto di considerazioni sulla sicurezza stradale (traffico misto, interazione con altri utenti della strada, "platooning"), in particolare garantendo la coerenza tra i codici stradali nazionali ed evitando contraddizioni con le norme dell'UE sui veicoli [terzo trimestre 2019];
- istituire un concorso o premio Città sicura [terzo trimestre 2019].

#### La Commissione intende sollecitare impegni volontari, per esempio da parte di:

- operatori, gestori di parchi rotabili e trasportatori (ad esempio l'adozione di una politica aziendale in materia di sicurezza stradale);
- associazioni di categoria (ad esempio fornendo indicazioni in materia di sicurezza stradale alle PMI, specialmente per quanto concerne la sicurezza dei furgoni per le consegne nelle aree urbane);
- autorità nazionali (ad esempio seguendo esempi di buone prassi nelle campagne e nella lotta contro la manomissione dei veicoli).

Per l'intera durata del periodo quadro, la Commissione valuterà la necessità di ulteriori azioni dell'UE, come la promozione dell'armonizzazione delle interfacce uomo-macchina installate sui veicoli per garantire che tutti i conducenti e gli utenti possano interagire con i veicoli

<sup>3</sup> Cfr. COM(2018) 283 - Comunicazione: "Verso la mobilità automatizzata: una strategia dell'UE per la mobilità del futuro".



senza pregiudicare la sicurezza e relative all'accesso ai dati di bordo del veicolo. La Commissione valuterà se rivedere la legislazione in materia di patenti di guida, controllo tecnico, formazione dei conducenti professionali e periodo di guida per tener conto degli sviluppi nel campo della mobilità cooperativa, interconnessa e autonoma. Inoltre, la Commissione esaminerà gli aspetti di sicurezza stradale nell'ambito della pianificazione della mobilità urbana, della sicurezza sul lavoro, dell'idoneità alla guida di autoveicoli e motocicli nonché nuovi modelli di business del trasporto individuale.

La Commissione inoltre incoraggerà e sosterrà la ricerca e l'innovazione nell'ambito del prossimo programma quadro allo scopo di orientare la politica di sicurezza stradale, anche per quanto concerne nuovi modelli di mobilità e mutamenti sociali, l'interazione tra uomo e tecnologia, in particolare le interfacce uomo-macchina e la transizione sicura verso l'automazione, il controllo e la sicurezza.

## **8. Il ruolo dell'UE a livello mondiale: esportare la sicurezza stradale**

L'attenzione della Commissione per la sicurezza stradale al di là dell'UE è concentrata sui suoi immediati vicini, in particolare i paesi del **Balcani occidentali** e del **partenariato orientale**, che si preparano a firmare le dichiarazioni sulla sicurezza stradale nel 2018, nonché la Turchia.

Inoltre, andrebbe valutato il ruolo dell'UE in materia di sicurezza stradale rispetto alle **Nazioni Unite** e in particolare verso la Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite.

### **Azioni fondamentali per il miglioramento della sicurezza stradale al di fuori dell'UE**

#### **La Commissione intende:**

- sviluppare ulteriormente la cooperazione in materia di sicurezza stradale con i vicini dell'UE, in particolare i Balcani occidentali e il partenariato orientale, sulla base delle dichiarazioni sulla sicurezza stradale che verranno adottate nel 2018, in particolare condividendo le migliori pratiche e sostenendo il potenziamento delle capacità [terzo trimestre 2018].

La Commissione valuterà inoltre le modalità per rafforzare il coordinamento dei codici stradali (convenzioni di Ginevra e di Vienna delle Nazioni Unite), anche a livello dell'UE, in modo tale da consentirne l'adeguamento alla mobilità cooperativa, interconnessa e autonoma in modo armonizzato. Inoltre la Commissione esaminerà le modalità di cooperazione con iniziative di finanziamento internazionali, come il Road Safety Trust Fund delle Nazioni Unite.



Consiglio  
dell'Unione europea

**Bruxelles, 23 maggio 2018  
(OR. en)**

**9141/18  
ADD 2**

**TRANS 216  
CLIMA 86  
COMPET 357  
ENV 346**

#### **NOTA DI TRASMISSIONE**

---

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	17 maggio 2018
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2018) 293 final - ANNEX 2
Oggetto:	ALLEGATO della COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI L'EUROPA IN MOVIMENTO Una mobilità sostenibile per l'Europa: sicura, interconnessa e pulita

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2018) 293 final - ANNEX 2.

---

All.: COM(2018) 293 final - ANNEX 2



Bruxelles, 17.5.2018  
COM(2018) 293 final

ANNEX 2

**ALLEGATO**

*della*

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

**L'EUROPA IN MOVIMENTO**

**Una mobilità sostenibile per l'Europa: sicura, interconnessa e pulita**

## ALLEGATO 2 – Piano d’azione strategico sulle batterie

### I. Contesto strategico

Lo sviluppo e la produzione delle batterie rappresentano un imperativo strategico per l’Europa nel contesto della transizione verso un’energia pulita nonché una componente fondamentale della competitività del suo settore automobilistico.

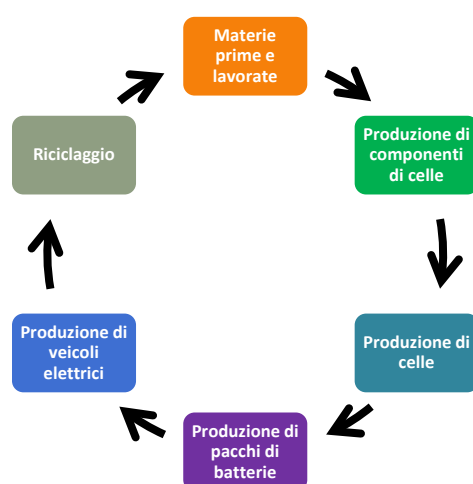
A ottobre 2017, la Commissione europea ha lanciato la piattaforma di cooperazione “**European Battery Alliance**”<sup>1</sup> con i principali soggetti industriali, gli Stati membri interessati e la Banca europea per gli investimenti.

La sfida immediata di creare in Europa un’industria manifatturiera per le batterie competitiva e sostenibile è immane e l’Europa deve muoversi rapidamente in questa corsa mondiale. Secondo alcune previsioni, a partire dal 2025 l’Europa potrebbe acquisire una quota del mercato delle batterie fino a 250 miliardi di EUR all’anno, servita da almeno 10-20 gigafactory (impianti di produzione di massa di celle di batterie)<sup>2</sup> per soddisfare la domanda dell’UE. Data la portata e la rapidità dell’investimento necessario, questa sfida strategica non può essere affrontata in maniera frammentata.

Con il presente piano d’azione strategico la Commissione mira ad avviare fermamente l’Europa verso la leadership in un settore fondamentale per il futuro, sostenendo l’occupazione e la crescita in un’economia circolare, garantendo allo stesso tempo una mobilità pulita e un ambiente e una qualità di vita migliori per tutti i cittadini dell’UE.

La Commissione promuove un **approccio europeo transfrontaliero e integrato** che copre **l’intera catena del valore** dell’ecosistema delle batterie ed è incentrato sulla **sostenibilità**, a cominciare dall’estrazione e trasformazione delle materie prime, alla progettazione e alla fase di produzione delle celle di batterie e dei pacchi di batterie, al loro uso, secondo uso, riciclaggio e smaltimento, nel contesto di un’economia circolare.

### Catena del valore delle batterie



<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance\\_en](https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance_en).

<sup>2</sup> Fonte: Istituto europeo di innovazione e tecnologia (EIT) Inno-energy <http://www.innoenergy.com/>.

Tale approccio promuoverà la produzione e l'uso di batterie ad alte prestazioni e definirà riferimenti di sostenibilità lungo l'intera catena del valore.

Il presente piano d'azione strategico è stato sviluppato in stretta consultazione con le parti interessate, tra cui l'industria e gli Stati membri, nel quadro della "European Battery Alliance", e si fonda sull'approccio promosso dall'industria in base al quale gli operatori industriali dell'UE hanno adottato e stanno iniziando ad attuare azioni mirate<sup>3</sup>.

Il presente piano d'azione strategico coniuga misure mirate a livello dell'UE, anche nel campo delle materie prime (primarie e secondarie), della ricerca e innovazione, del finanziamento/investimento, della standardizzazione/aspetti normativi, dello sviluppo del commercio e delle competenze, **per fare dell'Europa un leader mondiale nella produzione e nell'uso di batterie sostenibili, nell'ambito dell'economia circolare.**

Nello specifico, esso mira a:

- **garantire l'accesso alle materie prime** provenienti da paesi terzi ricchi di risorse, agevolare l'accesso alle fonti europee di materie prime nonché l'accesso, mediante il riciclaggio, alle **materie prime secondarie** nell'ambito di un'economia circolare delle batterie;
- **sostenere la produzione europea su scala industriale di celle di batterie e una competitiva catena del valore completa in Europa:** riunendo i principali operatori industriali e le autorità nazionali e regionali; operando nell'ambito di partenariati con gli Stati membri e con la Banca europea per gli investimenti a sostegno di progetti di produzione innovativi, con un'importante dimensione transfrontaliera e di sostenibilità nell'intera catena del valore delle batterie;
- **rafforzare la leadership industriale mediante il supporto potenziato della ricerca e innovazione dell'UE** alle tecnologie avanzate (ad es. ioni di litio) e rivoluzionarie (ad es. stato solido) nel settore delle batterie; tale obiettivo dovrebbe mirare al sostegno in tutte le fasi della catena del valore (materiali avanzati, nuove sostanze chimiche, processi produttivi, sistemi di gestione delle batterie, riciclaggio, innovazioni nei modelli di business), essere strettamente integrato nell'ecosistema industriale e contribuire ad accelerare la diffusione e l'industrializzazione delle innovazioni;
- **sviluppare e potenziare una forza lavoro altamente qualificata in tutte le parti della catena del valore delle batterie** al fine di colmare le lacune relative alle competenze mediante azioni a livello dell'UE e degli Stati membri che offrano formazione, riqualificazione e perfezionamento adeguati e rendano l'Europa una sede di lavoro attraente per gli esperti di livello mondiale di sviluppo e produzione delle batterie;
- **fornire sostegno alla sostenibilità dell'industria manifatturiera per le celle di batterie dell'UE** con la **più bassa impronta ambientale possibile**, per esempio usando energia ricavata da fonti rinnovabili nel processo produttivo; tale obiettivo andrebbe attuato soprattutto mediante la definizione di requisiti per la produzione di batterie sicure e sostenibili;

---

<sup>3</sup> Oltre 120 attori industriali e dell'innovazione hanno preso parte all'iniziativa e hanno collettivamente espresso il loro sostegno alle raccomandazioni di azioni prioritarie, che sono in corso di attuazione. <http://www.innoenergy.com/eit-innoenergys-role-within-the-european-battery-alliance/>.

- **garantire la coerenza con il più ampio quadro normativo e di sostegno**<sup>4</sup> (strategia per l'energia pulita e pacchetti di mobilità, politica commerciale dell'UE, ecc.) a sostegno della diffusione delle batterie e dello stoccaggio.

## **II. Settori d'azione strategici**

### **1. Garantire un approvvigionamento sostenibile di materie prime**

La strategia dell'UE per le materie prime mira a garantire all'economia dell'UE l'accesso alle materie prime<sup>5</sup>. La strategia, che ha ricevuto nuovo impulso nel 2012 con il lancio del partenariato europeo per l'innovazione concernente le materie prime, si basa su: (1) approvvigionamento sostenibile di materie prime sui mercati mondiali, (2) produzione interna sostenibile di materie prime ed (3) efficienza nell'uso delle risorse e approvvigionamento di materie prime secondarie. A settembre 2017 la Commissione ha adottato una nuova strategia di politica industriale dell'UE che ha evidenziato l'importanza delle materie prime, in particolare delle materie prime essenziali, ai fini della competitività di tutte le catene del valore industriali, per l'economia dell'UE<sup>6</sup>.

Pertanto l'UE deve garantire l'accesso alle catene di approvvigionamento delle materie prime per le batterie. Gli ioni di litio costituiscono attualmente la principale sostanza chimica di elezione per l'elettromobilità e domineranno il mercato nei prossimi anni. Per le batterie agli ioni di litio sono necessarie varie materie prime, tra cui litio, cobalto, nichel, manganese, grafite, silicio, rame e alluminio. L'approvvigionamento di alcuni di tali materiali, in particolare il cobalto, la grafite naturale e il litio, desta preoccupazione attualmente e per il futuro, dati i grandi quantitativi necessari e/o l'elevata concentrazione delle fonti di approvvigionamento. La sostenibilità dell'estrazione e dello sfruttamento di tali risorse è fondamentale e il riciclaggio dei materiali è destinato ad assumere un'importanza crescente ai fini della diversificazione dell'approvvigionamento dell'UE e andrebbe incoraggiato nell'ambito della transizione verso un'economia circolare<sup>7</sup>.

Pertanto, l'UE dovrebbe garantire l'accesso alle materie prime dei paesi ricchi di risorse non appartenenti all'UE, dando impulso nel contempo alla produzione primaria e secondaria da fonti europee. Dovrebbe inoltre promuovere la progettazione ecocompatibile, la sostituzione e un uso più efficiente dei materiali essenziali per le batterie, il loro secondo uso e il riciclaggio.

#### **Azioni fondamentali**

**La Commissione intende:**

<sup>4</sup> Strategia "Energia pulita per tutti gli europei": COM(2016) 860; Strategia per una mobilità a basse emissioni: COM(2016) 501; L'Europa in movimento – Pacchetto Mobilità I: COM(2017) 283; Pacchetto Mobilità II: COM(2017) 675.

<sup>5</sup> COM(2008) 699. Cfr. anche il documento di lavoro dei servizi della Commissione "Report on Raw Materials for Battery Applications".

<sup>6</sup> Una nuova strategia di politica industriale dell'UE: COM(2017) 479.

<sup>7</sup> Per esempio, vi è un fattore di riduzione dei rischi nella valutazione del rischio di approvvigionamento della metodologia di valutazione delle criticità (relazione del JRC, 2017, <https://publications.europa.eu/s/gcBP>).

- basarsi sull'elenco delle materie prime essenziali per l'UE, istituito nel 2017, per rilevare la disponibilità attuale e futura di materie prime primarie per le batterie; valutare il potenziale di approvvigionamento delle materie prime per le batterie all'interno dell'UE, tra cui cobalto (Finlandia, Francia, Svezia e Slovacchia), litio (Austria, Repubblica ceca, Finlandia, Irlanda, Portogallo, Spagna e Svezia), grafite naturale (Austria, Repubblica ceca, Germania, Slovacchia e Svezia), nichel (Austria, Finlandia, Francia, Grecia, Polonia, Spagna e Regno Unito); valutare, nell'intera UE, il potenziale di approvvigionamento di materie prime secondarie; presentare raccomandazioni volte a ottimizzare l'approvvigionamento delle materie prime delle batterie all'interno dell'UE [quarto trimestre 2018];
- utilizzare tutti gli opportuni strumenti di politica commerciale (come gli accordi di libero scambio) per garantire un accesso equo e sostenibile alle materie prime dei paesi terzi e promuovere un'attività estrattiva responsabile sotto il profilo sociale [in corso];
- sostenere la ricerca e l'innovazione finalizzate alla produzione efficace sotto il profilo dei costi, la sostituzione e un uso più efficiente delle materie prime essenziali per le batterie, con l'obiettivo di sviluppare norme (cfr. il settore d'azione strategico 5) [2018-2020];
- avviare un dialogo con gli Stati membri, tramite il gruppo "approvvigionamento di materie prime" e il gruppo di esperti di alto livello del partenariato europeo per l'innovazione concernente le materie prime (EIP materie prime), per stabilire l'idoneità delle rispettive politiche concernenti le materie prime, i codici minerari e gli incentivi all'esplorazione per far fronte al fabbisogno strategico di materiali per batterie. Presentare i risultati di tale iniziativa nel corso della conferenza di alto livello dell'EIP materie prime che si terrà a novembre 2018 [quarto trimestre 2018].

## **2. Sostenere progetti europei riguardanti diversi segmenti della catena del valore delle batterie, tra cui la produzione di celle**

La "European Battery Alliance" procede rapidamente. Dalla sua istituzione nell'ottobre 2017, ci sono già stati sviluppi tangibili con annunci di consorzi o partenariati industriali finalizzati allo sviluppo della produzione di celle di batterie e degli ecosistemi associati. Per restare leader mondiale della produzione automobilistica e dell'innovazione, è necessario un intervento, già in corso, per potenziare la produzione di celle di batterie in Europa e per sfruttare e rafforzare gli altri segmenti della catena del valore delle batterie (ad esempio materiali, macchinari e processi produttivi, sistemi di gestione delle batterie, ecc.), nell'ambito di un ecosistema integrato e competitivo.

Gli Stati membri e l'industria hanno invitato la Commissione a continuare ad agire in veste di facilitatore riunendo i principali operatori del settore e a sostenere progetti di produzione con un'importante dimensione transfrontaliera e che integrino diverse componenti della catena del valore delle batterie.

### **Azioni fondamentali**

#### **La Commissione intende:**

- proseguire la propria collaborazione nell'ambito di partenariati con le parti interessate della catena del valore delle batterie per promuovere e agevolare progetti su larga scala per la produzione delle batterie di prossima generazione, e istituire in Europa una catena del valore delle batterie innovativa, integrata, sostenibile e competitiva [2018-2019];
- avviare un regolare dialogo con gli Stati membri in questione per esaminare modi efficaci per sostenere congiuntamente progetti di produzione innovativi che vadano al di là dello

stato dell'arte e che, a tal fine, mettano in comune le risorse nazionali e dell'UE; ciò potrebbe, per esempio, concretizzarsi in un importante progetto di comune interesse europeo<sup>8</sup> [quarto trimestre 2018];

- continuare a collaborare strettamente con gli Stati membri interessati e con la Banca europea per gli investimenti per mettere a disposizione finanziamenti pubblici e privati destinati a progetti di produzione di celle di batterie allo scopo di incentivare, sfruttare e diminuire i rischi dell'investimento nel settore privato; a tale scopo, la Commissione svolgerà opera di sensibilizzazione (coordinandone e agevolandone l'accesso) sui vari strumenti di finanziamento pubblico e privato disponibili (ad esempio la Banca europea per gli investimenti<sup>9</sup>, i progetti dimostrativi innovativi delle tecnologie energetiche InnovFin<sup>10</sup>, Orizzonte 2020<sup>11</sup>, il Fondo europeo di sviluppo regionale<sup>12</sup>, il Fondo europeo per gli investimenti strategici<sup>13</sup>, il Fondo per l'innovazione<sup>14</sup>) a sostegno di progetti innovativi di diffusione delle tecnologie relative alle batterie, incluse linee pilota e la diffusione su larga scala di tecnologie all'avanguardia; ciò includerà sessioni di informazione trasparenti e inclusive sui criteri di ammissibilità a detti strumenti per le aziende e gli Stati membri con un interesse manifesto per la questione [2018-2019];
- su richiesta delle regioni interessate e in cooperazione con gli Stati membri in questione, agevolare lo sviluppo di un "partenariato interregionale sulle batterie" nell'ambito delle piattaforme tematiche di specializzazione intelligente esistenti in materia di energia o modernizzazione industriale<sup>15</sup> [primo trimestre 2019];
- agire in stretta cooperazione con gli Stati membri e le regioni in questione per canalizzare il finanziamento disponibile per la ricerca e l'innovazione previsto nella politica di coesione (2014-2020: 44 miliardi di EUR) che può essere utilizzato, fra l'altro, per le batterie)<sup>16</sup> [2018-2020];
- istituire, in stretta cooperazione con la Banca europea per gli investimenti, un portale specifico per il finanziamento pubblico e privato delle batterie (polo di investimento unico) per agevolare l'accesso delle parti interessate a un adeguato sostegno finanziario e

<sup>8</sup> Sono considerati importanti progetti di comune interesse europeo i progetti che coinvolgono più di uno Stato membro e contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi strategici dell'Unione con ricadute positive sull'economia europea e sull'intera società. Nel caso dei progetti di ricerca, sviluppo e innovazione, dovrà trattarsi di progetti fortemente innovativi che vadano al di là dello stato dell'arte nei settori interessati – cfr. comunicazione della Commissione 2014/C 188/02 di maggio 2014.

<sup>9</sup> <http://www.eib.org/>.

<sup>10</sup> <http://www.eib.org/products/blending/innovfin/products/energy-demo-projects.htm>.

<sup>11</sup> <https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/>.

<sup>12</sup> [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/it/funding/erdf/](http://ec.europa.eu/regional_policy/it/funding/erdf/).

<sup>13</sup> [http://ec.europa.eu/growth/industry/innovation/funding/efsi\\_it](http://ec.europa.eu/growth/industry/innovation/funding/efsi_it).

<sup>14</sup> Il Fondo per l'innovazione istituito nell'ambito del sistema di scambio delle quote di emissioni dell'Unione europea mira a sostenere progetti dimostrativi innovativi unici nel loro genere nel campo dello stoccaggio dell'energia, dell'innovazione nelle tecnologie a basso tenore di carbonio nei settori industriali, della cattura e dello stoccaggio del carbonio sicuri sotto il profilo ambientale nonché delle fonti rinnovabili innovative. Il fondo verrà istituito tramite la vendita di 450 milioni di quote di emissione nell'ambito del sistema di scambio di quote di emissioni dell'UE, che possono equivalere a 4,5 miliardi di EUR a un prezzo di 10 EUR per quota di emissioni o a 11 miliardi di EUR a un prezzo di 25 EUR per quota di emissioni. Il primo invito è previsto per il 2020.

<sup>15</sup> <http://s3platform.jrc.ec.europa.eu/>.

<sup>16</sup> Sono state sviluppate 121 strategie di specializzazione intelligente in un processo dal basso verso l'alto basato su un ampio coinvolgimento delle parti interessate. I 44 miliardi di EUR che possono essere canalizzati attraverso tali strategie di specializzazione intelligente vanno a sommarsi a un importo stimato di 70 milioni di EUR destinato dal Fondo europeo di sviluppo regionale al sostegno di un settore dei trasporti efficiente sotto il profilo energetico e decarbonizzato. Esse aiutano a utilizzare il Fondo europeo di sviluppo regionale e a generare una riserva di progetti industriali tramite la cooperazione interregionale, la partecipazione a raggruppamenti e il coinvolgimento dell'industria [primo trimestre 2019].



fornire assistenza per l'eventuale combinazione di strumenti finanziari [quarto trimestre 2018];

- più in generale, incoraggiare gli investitori privati dell'intera catena del valore a utilizzare appieno le possibilità messe a disposizione dalla finanza sostenibile, come previsto nel Piano d'azione per finanziare la crescita sostenibile della Commissione<sup>17</sup> [2018-2019].

### **3. Rafforzare la leadership industriale mediante il supporto potenziato della ricerca e innovazione dell'UE per l'intera catena del valore**

Al fine di promuovere il vantaggio competitivo europeo, andrebbero destinate risorse significative che sostengano il costante avanzamento (ad esempio ioni di litio avanzati) e la penetrazione (ad esempio stato solido) della ricerca e dell'innovazione. Andrebbe condotta una ricerca relativa a materiali avanzati (primari e secondari, ossia riciclati), sostanze chimiche per batterie, processi produttivi avanzati, riciclaggio e secondo uso. Tutto ciò in stretta connessione con l'ecosistema industriale della catena del valore al fine di accelerare l'industrializzazione delle innovazioni dell'UE.

#### **Azioni fondamentali**

##### **La Commissione intende:**

- mettere a disposizione, in collaborazione con gli Stati membri, fondi per ricerca e innovazione (Orizzonte 2020<sup>18</sup>) da destinare a progetti innovativi relativi alle batterie, sulla base di priorità di ricerca predeterminate a breve e a lungo termine per l'intera catena del valore delle batterie<sup>19</sup>; ciò dovrebbe comprendere anche progetti innovativi di diffusione, tra cui linee pilota di produzione delle batterie e di trasformazione di materie prime primarie/secondarie [2018-2020];
- lanciare nel 2018 e nel 2019 inviti a presentare proposte per un importo totale supplementare pari a 110 milioni di EUR relative a progetti di ricerca e innovazione riguardanti le batterie (in aggiunta a 250 milioni di EUR già destinati alle batterie nell'ambito di Orizzonte 2020), e a 270 milioni di EUR da stanziare a sostegno dei progetti relativi a reti intelligenti e stoccaggio di energia, come annunciato nel pacchetto "Energia pulita per tutti gli europei"<sup>20</sup> [2018-2019];
- sostenere la creazione di una nuova piattaforma europea per la tecnologia e l'innovazione per portare avanti le priorità della ricerca sulle batterie, definire visioni a lungo termine,

<sup>17</sup> [https://ec.europa.eu/info/publications/180308-action-plan-sustainable-growth\\_en](https://ec.europa.eu/info/publications/180308-action-plan-sustainable-growth_en).

<sup>18</sup> Ulteriori 110 milioni di EUR sono stati stanziati specificamente per la ricerca e l'innovazione nel campo delle batterie nell'ambito di Orizzonte 2020. Circa 200 milioni di EUR saranno assegnati specificamente alla ricerca e all'innovazione nel campo delle batterie tra il 2018 e il 2020 oltre a circa 150 milioni di EUR già spesi nell'ambito di Orizzonte 2020. Il pacchetto "Energia pulita per tutti gli europei" ha annunciato uno stanziamento di 270 milioni di EUR a sostegno dei progetti relativi a reti intelligenti e stoccaggio, che dovrebbero contenere cospicue componenti relative alle batterie.

<sup>19</sup> Ad oggi, si basano sul piano di attuazione della settima azione del Piano strategico per le tecnologie energetiche <https://setis.ec.europa.eu/batteries-implementation>, sulle conclusioni dello European Battery Cell Research and Innovation Workshop della Commissione europea (DG Ricerca e innovazione) tenutosi l'11 e il 12 gennaio 2018, incentrato sulla programmazione di finanziamenti supplementari dell'UE per la ricerca e l'innovazione sulle batterie nell'ambito di Orizzonte 2020, e sulla tabella di marcia per l'elettrificazione dei trasporti dell'agenda europea strategica per la ricerca e l'innovazione nel settore dei trasporti (SWD(2017) 223 del 31 maggio 2017).

<sup>20</sup> I progetti relativi a reti intelligenti e stoccaggio dovrebbero contenere cospicue componenti relative alle batterie. Inoltre, il JRC ha elaborato un progetto specifico per le batterie riguardante lo stoccaggio di energia principalmente per applicazioni per il trasporto.

elaborare un'agenda di ricerca strategica e tabelle di marcia; la leadership della piattaforma europea per la tecnologia e l'innovazione sarà assunta dai soggetti industriali interessati, dalla comunità di ricerca e dagli Stati membri, mentre i servizi della Commissione sosterranno il processo di creazione e contribuiranno nelle rispettive aree di competenza [quarto trimestre 2018];

- preparare l'avvio di un'iniziativa faro di ricerca nelle tecnologie future ed emergenti di alto valore simbolico, in grado di sostenere la ricerca a lungo termine sulle tecnologie avanzate per le batterie nel periodo successivo al 2025; tali iniziative faro riguardanti le tecnologie future ed emergenti solitamente hanno una durata di 10 anni con un sostegno complessivo di circa 1 miliardo di EUR, cofinanziato dal bilancio dell'UE<sup>21</sup> [quarto trimestre 2018];
- sostenere l'innovazione rivoluzionaria creatrice di mercato in ambiti come quello delle batterie attraverso il progetto pilota del Consiglio europeo per l'innovazione<sup>22</sup>; un importo previsionale di 2,7 miliardi di EUR è messo a disposizione per il periodo 2018-2020 per sostenere 1 000 progetti innovativi potenziali e 3 000 premi di fattibilità; questo programma pilota può essere di aiuto per la tecnologia innovativa delle batterie (che si prevede sarà presente in molti progetti per applicazioni nei trasporti, nel sistema energetico, nell'attività produttiva, ecc.) [2018-2020];
- ottimizzare soluzioni per l'integrazione dello stoccaggio stazionario e dei veicoli elettrici nella rete nell'ambito dei progetti relativi a reti intelligenti e stoccaggio di Orizzonte 2020<sup>23</sup> nonché i progetti di Città e comunità intelligenti<sup>24</sup>; promuovere soluzioni efficaci di integrazione delle batterie con un chiaro potenziale di riproducibilità entrando a far parte dell'iniziativa di incontro intrapresa dal partenariato europeo per l'innovazione sulle Città e comunità intelligenti (incontro tra città, imprese, banche, investitori e promotori di progetti) [2018-2019];
- basarsi sull'esperienza delle iniziative tecnologiche congiunte e dell'Istituto europeo di innovazione e tecnologia/delle comunità della conoscenza e dell'innovazione per esaminare la fattibilità e l'adeguatezza di diverse forme di partenariato pubblico-privato, anche per lo sviluppo delle batterie<sup>25</sup> [2020-].

<sup>21</sup> <https://ec.europa.eu/digital-single-market/fet-flagships>. L'azione faro della fase preparatoria dovrebbe essere portata a termine entro il quarto trimestre 2018 e il finanziamento dovrebbe iniziare nell'ambito del successivo programma quadro di ricerca e innovazione.

<sup>22</sup> <https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/h2020-section/european-innovation-council-eic-pilot>.

<sup>23</sup> Circa 90 milioni di EUR all'anno; l'integrazione delle batterie (compresi anche secondo uso e soluzioni veicolo-rete) tradizionalmente attrae una parte non trascurabile di tali finanziamenti, anche se gli inviti sono neutrali dal punto di vista tecnologico. Il gruppo di progetti relativi a reti intelligenti e stoccaggio (BRIDGE) va oltre gli aspetti dell'innovazione tecnica e approfondisce i miglioramenti dei modelli di business, le questioni normative, la gestione dei dati e l'accettazione da parte dei consumatori.

<sup>24</sup> Inoltre, circa 90 milioni di EUR all'anno, con molte proposte di progetti, tra cui anche elementi di stoccaggio (basati su batterie), anche se gli inviti sono neutrali dal punto di vista tecnologico.

<sup>25</sup> Le imprese comuni istituite a norma dell'articolo 187 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea sono uno speciale strumento giuridico che attua Orizzonte 2020 attraverso un partenariato pubblico-privato (PPP) in settori strategici fondamentali. La loro finalità è quella di realizzare attività di ricerca e innovazione volte a migliorare la competitività e ad affrontare le grandi sfide sociali con il coinvolgimento attivo dell'industria europea. Le sette imprese comuni attualmente operanti attuano parti specifiche di Orizzonte 2020 nei settori dei trasporti (CleanSky2, Shift2Rail e SESAR), dei trasporti/energia (FCH2), della sanità (IMI2), della bioeconomia (BBI) e dei componenti e sistemi elettronici (ECSEL).

#### **4. Sviluppare e potenziare una forza lavoro altamente qualificata in tutte le parti della catena del valore**

La forza lavoro dell'UE è altamente qualificata ma carente di competenze sufficientemente specializzate relative alle batterie, in particolare per quanto riguarda la progettazione del processo e la produzione di celle. Andrebbero intraprese azioni a livello dell'UE e degli Stati membri per colmare le lacune nelle competenze.

##### **Azioni fondamentali**

###### **La Commissione intende:**

- individuare le competenze necessarie nella catena del valore, indicando anche i mezzi per colmare le lacune e le relative tempistiche di attuazione [quarto trimestre 2018];
- aprire l'accesso ai laboratori di prova per le batterie dell'UE ospitati dal Centro comune di ricerca della Commissione per lo sviluppo delle competenze e delle capacità<sup>26</sup>; gli altri centri di ricerca saranno incoraggiati a seguire l'esempio [quarto trimestre 2018];
- proporre le batterie come tema fondamentale per il finanziamento nel quadro del piano per la cooperazione settoriale sulle competenze per far fronte ai fabbisogni in ambito di competenze a breve e a medio termine nell'intera catena del valore delle batterie<sup>27</sup> [2018-2019];
- collaborare con le parti interessate per mettere a disposizione delle aziende un gruppo di esperti specializzati in sostanze chimiche per le celle, processi produttivi, sistemi di gestione delle batterie, ecc. [2018-2019];
- collaborare con le parti interessate per creare collegamenti tra la rete dell'istruzione e la rete europea dei progetti pilota al fine di acquisire esperienza e know-how in materia di produzione [2018-2019];
- incoraggiare gli Stati membri a utilizzare i finanziamenti del Fondo sociale europeo per far fronte al fabbisogno di formazione per i professionisti del settore delle batterie [in corso];
- assistere le università e altri istituti di istruzione/formazione nella creazione di nuovi corsi di laurea in cooperazione con l'industria [2018-2019].

#### **5. Fornire sostegno a una catena del valore delle batterie sostenibile – ossia prescrizioni per la produzione di batterie sicure e sostenibili - come motore essenziale per la competitività dell'UE**

Una catena del valore sostenibile delle batterie dovrebbe essere ben integrata nell'economia circolare e promuovere la competitività dei prodotti europei. Pertanto, l'UE deve sostenere la crescita di una produzione di celle di batterie e pacchi/moduli di batterie ad alte prestazioni, sicuri e sostenibili con la più bassa impronta ambientale possibile. Vari strumenti potrebbero essere presi in considerazione per promuovere solidi requisiti ambientali e di sicurezza in grado di costituire un modello nei mercati mondiali. A tal fine, occorrerebbe in particolare sfruttare appieno la direttiva sulle pile dell'UE, attualmente in corso di revisione, e la direttiva

<sup>26</sup> <https://ec.europa.eu/jrc/en/research-facility/open-access>.

<sup>27</sup> Il piano per la cooperazione settoriale sulle competenze è un quadro di cooperazione strategica per far fronte ai fabbisogni a breve e a medio termine in ambito di competenze in un dato settore economico. Il piano attualmente è incentrato su cinque settori pilota, tra cui: automobilistico; tecnologie marittime; spaziale (geoinformazione); tessile, dell'abbigliamento, del cuoio e delle calzature; turistico. In futuro verrà esteso a ulteriori settori. È finanziato nell'ambito di Erasmus Plus.

quadro sulla progettazione ecocompatibile, laddove possano essere perseguite opportunità di elaborazione di un regolamento innovativo e volto al futuro.

Un presupposto per la sostenibilità di una catena del valore europea delle batterie, in particolare nel contesto dell'economia circolare, è l'analisi dettagliata delle condizioni fondamentali per la produzione di batterie sicure e sostenibili.

Ciò dovrebbe riguardare anche l'intera catena del valore, dalla fornitura sostenibile e responsabile di materie prime ai processi di produzione, all'integrazione dei sistemi e al riciclaggio.

### **Azioni fondamentali**

#### **La Commissione intende:**

- valutare gli obiettivi attuali di raccolta e riciclaggio delle batterie al termine del loro ciclo di vita, nel contesto della revisione della direttiva dell'UE sulle pile, compreso il recupero dei materiali (completamento della valutazione previsto per settembre 2018)<sup>28</sup> [quarto trimestre 2018];
- avviare uno studio sui fattori più significativi per la produzione di batterie sicure e sostenibili ("verdi") [quarto trimestre 2018].

Su tale base:

- individuare la possibilità di sviluppare un regime standardizzato di valutazione del ciclo di vita delle batterie dell'UE, in particolare tenendo conto dei risultati del progetto pilota "impronta ambientale del prodotto" in stretta cooperazione con l'industria<sup>29</sup>;
- presentare prescrizioni di sostenibilità per "progettazione e uso" delle batterie da applicare a tutte le batterie immesse sul mercato dell'UE (questo comporta una valutazione e l'adeguatezza di diversi strumenti normativi come la direttiva sulla progettazione ecocompatibile, il regolamento per l'etichettatura energetica e la direttiva sulle pile dell'UE) [quarto trimestre 2018];
- monitorare la coerenza di diversi strumenti normativi (ad esempio REACH, la direttiva quadro sui rifiuti, ecc) per garantire il corretto funzionamento del mercato interno delle batterie, dei rifiuti di batterie e dei materiali ottenuti da batterie riciclate;
- portare avanti l'interazione con le parti interessate e con gli organismi europei di normalizzazione per sviluppare norme europee che consentano una produzione sicura e sostenibile, il (ri)uso e il riciclaggio delle batterie, tra l'altro mediante l'uso della ricerca prenormativa [2018-2019];
- analizzare le modalità per promuovere al meglio il secondo uso delle batterie avanzate e l'uso delle batterie bidirezionali [quarto trimestre 2019];
- promuovere l'approvvigionamento etico di materie prime per l'industria delle batterie [primo trimestre 2019].

<sup>28</sup> Direttiva 2006/66/CE (GU L 266 del 26.9.2006, pag. 1).

<sup>29</sup> Ossia con modalità di funzionamento rete-veicolo e veicolo-rete.

## **6. Garantire la coerenza con il più ampio quadro normativo e di sostegno**

Date le catene del valore mondiali, le batterie devono essere un elemento importante delle relazioni dell'Unione europea con i suoi partner commerciali mondiali.

Nell'ambito dell'Unione dell'energia e soprattutto nel quadro della strategia “Energia pulita per tutti gli europei” e della “Strategia per una mobilità a basse emissioni”, la Commissione ha anche adottato un'ampia gamma di proposte e misure di sostegno volte ad accelerare la diffusione dell'energia pulita e da fonti rinnovabili, in particolare per quanto riguarda lo stoccaggio di energia e l'elettromobilità. Il rapido completamento a livello dell'UE e l'ambiziosa e rapida attuazione a livello nazionale di tali misure relative alla domanda e all'offerta possono stimolare e rimuovere gli ostacoli all'istituzione di un “ecosistema” innovativo, sostenibile e competitivo per le batterie nell'UE.

### **La Commissione intende:**

- monitorare e contrastare pratiche scorrette nei paesi terzi, come le sovvenzioni alle materie prime o ad altri fattori di produzione, mediante l'applicazione degli strumenti di difesa commerciale dell'UE; qualora siano soddisfatte le condizioni legali, la Commissione potrà avviare inchieste antidumping e/o antisovvenzioni nell'intento di stabilire se l'adozione di misure di difesa commerciale sarebbe giustificata [in corso];
- monitorare e contrastare le distorsioni o gli ostacoli all'accesso ai mercati continuando – in linea con la strategia di accesso ai mercati per l'UE – a concentrarsi sugli ostacoli dei paesi terzi e agli investimenti nel settore automobilistico e in altri settori relativi alle batterie e a rimuoverli<sup>30</sup> [2018-2019];
- garantire la coerenza tra le norme d'origine per i veicoli elettrici e le celle di batterie nel quadro della politica dell'UE in materia di commercio estero facendo in modo che i negoziati degli accordi di libero scambio riguardanti le norme d'origine delle autovetture elettriche e/o delle batterie tengano debitamente conto dello sviluppo della produzione e del commercio delle stesse [2018-2019];
- garantire che la politica/il più ampio quadro normativo dell'UE affronti coerentemente le problematiche umane, sanitarie e ambientali emergenti relative alle batterie e favorisca lo sviluppo e la diffusione dell'innovazione delle nuove tecnologie delle batterie [in corso];

### **e invita il Parlamento europeo e il Consiglio ad adottare rapidamente:**

- la direttiva sui veicoli puliti modificata;
- le nuove norme sulle emissioni di CO<sub>2</sub> per autovetture, furgoni e veicoli pesanti;
- la rifusione della direttiva sull'energia da fonti rinnovabili (RED II);
- la rifusione del regolamento e della direttiva sul mercato dell'elettricità;

### **e collaborerà strettamente con gli Stati membri per:**

- garantire il tempestivo recepimento e l'efficace attuazione della presente legislazione nonché della direttiva modificata sul rendimento energetico nell'edilizia;
- accelerare la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi come raccomandato nel piano d'azione e con il sostegno fornito dall'introduzione del meccanismo per collegare l'Europa.

<sup>30</sup> Questa azione verrà condotta utilizzando le principali piattaforme di coordinamento esistenti, come il comitato consultivo per l'accesso ai mercati (MAAC) e i gruppi di lavoro per l'accesso ai mercati (MAWG) di Bruxelles, nonché nei team di accesso ai mercati (MAT, Market Access Team) presenti nei paesi terzi.

### **III. Conclusioni e prossime tappe**

#### **La Commissione invita**

**i soggetti industriali interessati dell'UE a partecipare alla “European Battery Alliance” per:**

- portare avanti e realizzare iniziative e progetti promossi dall'industria<sup>31</sup> tesi a creare in Europa una competitiva catena del valore delle batterie;

#### **gli Stati membri partecipanti a:**

- intensificare il loro sostegno ai progetti promossi dall'industria relativi alla produzione di celle di batterie o ad altri comparti della catena di approvvigionamento, avvalendosi di strumenti nazionali e/o di adeguati meccanismi di finanziamento dell'UE di loro competenza (ossia i fondi strutturali), se del caso;
- semplificare e accelerare le procedure di rilascio di autorizzazioni e permessi (ambientali, di produzione, di costruzione) per le linee pilota e per i relativi progetti industriali.

La Commissione continuerà a collaborare ai partenariati con gli Stati membri interessati e l'industria nell'ambito della European Battery Alliance per mantenere lo slancio e garantire la realizzazione delle suddette azioni entro le scadenze e con risultati tangibili.

Nel 2019 la Commissione stenderà una relazione sull'attuazione del presente piano d'azione strategico.

---

<sup>31</sup> EIT Inno-energy: <http://www.innoenergy.com/eit-innoenergys-role-within-the-european-battery-alliance/>.