



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 2 marzo 2009  
(OR. en)**

**7004/09**

**COMPET 109  
IND 17  
RECH 56  
TRANS 84  
ENV 149  
SOC 150**

**NOTA DI TRASMISSIONE**

---

Origine: Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea  
Data: 26 febbraio 2009  
Destinatario: Signor Javier SOLANA, Segretario Generale/Alto Rappresentante  
Oggetto: Comunicazione della Commissione  
– "Far fronte alla crisi dell'industria automobilistica europea"

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione COM(2009) 104 def.

All.: COM(2009) 104 def.



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 25.2.2009  
COM(2009) 104 def.

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE**

**"Far fronte alla crisi dell'industria automobilistica europea"**

## COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

### "Far fronte alla crisi dell'industria automobilistica europea"

#### Introduzione

L'industria automobilistica europea è una delle più importanti industrie del continente. Rappresenta un formidabile motore della crescita, delle esportazioni, dell'innovazione e dell'occupazione. La sua influenza si estende a tutta una serie di altri settori e la sua valenza transfrontaliera è particolarmente significativa: l'indotto, i costruttori e, a valle, le attività di vendita e assistenza creano una rete di interessi reciproci che coinvolge ogni Stato membro dell'UE.

La Commissione ritiene che l'UE abbia bisogno di un settore automobilistico dinamico e competitivo. La crisi economica lo ha esposto a forti pressioni. Per aiutare il settore e i suoi addetti a superare questa fase di rallentamento dell'economia e per risolvere i problemi strutturali occorre un sostegno mirato in modo da rendere il settore più competitivo e adattarlo meglio alle esigenze del futuro.

L'industria automobilistica europea ha un futuro forte di fronte a sé: i suoi risultati all'esportazione dimostrano che è in grado di offrire i prodotti giusti a un mercato globale che continuerà a crescere. I suoi addetti posseggono le competenze per non far perdere al settore il vantaggio tecnologico che possiede. Infine quest'industria sta già producendo la nuova generazione di autoveicoli di cui avrà bisogno la prossima epoca a bassa emissione di CO<sub>2</sub>.

La presente comunicazione illustra gli strumenti politici che l'UE può utilizzare a sostegno dell'industria automobilistica. Si tratta di un quadro d'azione europeo, nel quale viene illustrato come l'UE e gli Stati membri possono adottare gli interventi decisivi necessari. I singoli Stati membri si avvarranno di un mix di interventi diversi per rispondere ai bisogni dei costruttori, dell'indotto, dei rivenditori e dei lavoratori. La fiducia derivante da un quadro comune dell'UE consentirà di ottimizzare l'efficacia dei provvedimenti.

È al mercato interno che si devono, in larga misura, la vitalità dell'industria automobilistica europea, la competitività della sua produzione e l'entità delle sue vendite. Questo stesso mercato interno sarà essenziale nella fase della ripresa. È essenziale quindi che gli aiuti di Stato e le altre misure siano mirati e contribuiscano ad assicurare la futura solidità dell'industria in esame invece che determinare distorsioni nel breve periodo che ne danneggeranno la competitività a lungo termine. Occorre per questo collaborare al di sopra del livello nazionale per far sì che le decisioni nazionali siano assolutamente coerenti con le ambizioni complessive dell'UE.

Contestualmente l'UE può mettere a disposizione una serie di altri strumenti in modo da realizzare una piattaforma in grado di stabilizzare il settore e contribuire alla sua ripresa. Si tratta tra l'altro di investire in tecnologie strategiche, di sostenere lavoratori i cui posti di lavoro sono a rischio in modo che possano riqualificarsi e trovare una nuova occupazione, e di salvaguardare e sviluppare le competenze essenziali di alcuni dei tecnici europei più apprezzati. Si tratta inoltre di impegnarsi in modo deciso e concertato per contrastare qualsiasi iniziativa protezionistica sui mercati mondiali. È ovvio infine che l'industria trarrà benefici

diretti dalle misure al centro del piano europeo di ripresa economica volte a riattivare il flusso del credito ed anche da interventi specifici come l'iniziativa europea per le "auto verdi".

Il quadro europeo per il settore automobilistico dimostra come un'applicazione oculata delle politiche comunitarie e nazionali possa servire non soltanto come ammortizzatore delle forti tensioni cui l'industria automobilistica è oggi sottoposta, ma anche come trampolino di lancio per il futuro. L'obiettivo comune è un settore automobilistico dell'UE che sia dinamico, competitivo e sostenibile nei prossimi decenni.

## 1. La situazione propria del settore automobilistico

L'industria automobilistica ha un **ruolo chiave per la prosperità dell'Europa**. L'UE è il maggiore produttore mondiale di autoveicoli: produce oltre 18 milioni di veicoli l'anno e quasi un terzo delle autovetture fabbricate nel mondo. Il settore ha un enorme rilievo da un punto di vista dell'occupazione di manodopera specializzata: vi sono occupati direttamente oltre 2 milioni di addetti, ma con gli indiretti si raggiunge una cifra di quasi 12 milioni di lavoratori. L'industria automobilistica è un formidabile motore della conoscenza e dell'innovazione e i suoi investimenti in R&S – superiori a 20 miliardi di euro l'anno – ne fanno il principale investitore privato nel settore della ricerca e dello sviluppo. Con un fatturato annuo di 780 miliardi di euro e un valore aggiunto di oltre 140 miliardi di euro dà un importante contributo al PIL dell'UE. Le sue esportazioni superano di gran lunga le sue importazioni, con un saldo attivo di oltre 60 miliardi di euro su un totale di 125 miliardi di euro di esportazioni. Il settore ha anche un ruolo centrale nella soluzione di molti dei principali problemi economici, sociali e ambientali, quali la mobilità sostenibile e la sicurezza, che l'Europa deve oggi affrontare.

La produzione automobilistica è strettamente legata a **molti altri settori**. Suoi importanti fornitori sono le industrie dell'elettronica, dell'ingegneria meccanica ed elettrica, delle tecnologie dell'informazione, dell'acciaio, della chimica, della plastica, della metallurgia e della gomma. Rispettivamente il 20% della produzione siderurgica dell'UE e il 36% di quella di alluminio sono destinati alla produzione di automobili. Si tratta di un'industria con forti valenze **transfrontaliere** a livello europeo e mondiale. All'interno dell'UE le 250 linee di produzione sono distribuite in 16 Stati membri e ogni Stato membro partecipa all'indotto manifatturiero e alla filiera di vendita a valle. Di norma, in termini di indotto a monte, ogni auto coinvolge circa 50 fornitori di componenti, sparsi in tutta l'Europa, che producono circa il 75% del valore aggiunto di un'automobile nuova. Gli scambi intracomunitari di prodotti automobilistici hanno di conseguenza un valore notevole, che è stato di circa 360 miliardi di euro nel 2008. Qualsiasi rallentamento del settore automobilistico ha quindi forti ripercussioni su altri settori e su tutti gli Stati membri dell'UE.

L'attuale crisi economica è caratterizzata da un forte rallentamento del settore manifatturiero. La produzione industriale dell'UE è scesa dell'8,4% nell'ultimo trimestre del 2008 e tutto porta a ritenere che il calo sia destinato ad accentuarsi man mano che verranno evasi gli ordinativi già acquisiti. Dato che il 60-80% circa delle automobili nuove è acquistato in Europa ricorrendo al credito, la crisi finanziaria all'origine dell'attuale rallentamento economico ha colpito in maniera particolarmente pesante l'industria automobilistica: la contrazione del 20% è la maggiore mai registrata. Un andamento analogo interessa settori strettamente legati a quello automobilistico, come ad esempio la siderurgia: si prevede una riduzione del consumo di acciaio del 30% nel primo trimestre di quest'anno e del 16% nel secondo. Le difficoltà dell'industria automobilistica europea sono dovute principalmente a tre cause.

In primo luogo, nell'UE e nel resto del mondo si è registrato un forte e diffuso **calo della domanda di autovetture e veicoli commerciali**. Le condizioni di accesso al credito più restrittive, il deprezzamento delle azioni e dei beni patrimoniali e l'incertezza determinata dal contesto economico mondiale si traducono in una riduzione della fiducia dei consumatori, oggi molto bassa, e in un calo del potere di acquisto. Nell'ultimo trimestre del 2008 le immatricolazioni di auto nuove in Europa sono scese in media del 20% e nel 2008 le vendite di autovetture nuove hanno subito una contrazione di 1,2 milioni di unità. Nel mese di gennaio del 2009 il calo del mercato europeo dell'auto rispetto allo stesso mese dell'anno precedente è stato del 27%. Ad essere colpiti ancora più duramente sono stati i costruttori di veicoli commerciali: gli ordinativi di veicoli pesanti sono crollati da 38 000 unità a gennaio del 2008 a 600 unità a novembre del 2008, un numero che rappresenta due terzi della capacità di produzione giornaliera di un costruttore medio di veicoli pesanti. La situazione varia da uno Stato membro all'altro, ma ormai ogni mercato dell'UE è interessato dal rallentamento, che colpisce gravemente tutti i principali produttori del mercato europeo.

In secondo luogo, alcuni settori dell'industria automobilistica segnalano **problemi di accesso al credito** e timori di una **scarsa liquidità**. Alcune imprese non riescono a ottenere prestiti a condizioni ragionevoli a causa del declassamento del rating creditizio dovuto alle prospettive del mercato. Si calcola che in Europa le cinque principali società finanziarie controllate o partecipate dai costruttori automobilistici (le finanziarie *captive*) dovranno raccogliere circa 10 miliardi di euro nel 2009 sotto forma di strumenti di debito a medio e lungo termine. I fornitori esprimono anche un'altra preoccupazione in merito alla mancata circolazione del denaro nell'indotto. La situazione è particolarmente difficile per i piccoli fornitori secondari, i quali presentano un più basso livello di capitalizzazione e di diversificazione rispetto ai fornitori più grandi.

In terzo luogo, l'industria automobilistica sconta **problemi strutturali** a più lungo termine, antecedenti la crisi. Le imprese del settore dovevano già far fronte a un contesto economico caratterizzato da una forte concorrenza: a causa di costi fissi elevati, di un eccesso strutturale di capacità e di una forte concorrenza sul fronte dei prezzi molte imprese automobilistiche erano già impegnate nella riduzione dei costi e nel rafforzamento dell'efficienza interna. Si è assistito a un processo di notevole consolidamento dell'indotto. I recenti cali della domanda e della produzione hanno aggravato il quadro e secondo le stime l'eccesso di capacità in Europa è almeno del 20%. A livello mondiale la capacità di produzione di autoveicoli è oggi di circa 94 milioni di unità l'anno, mentre secondo le stime la domanda nel 2009 sarà di circa 55 milioni.

Ad aggravare la situazione è il crescente rischio di **protezionismo**, che minaccia di ridurre l'accesso ai mercati dei paesi terzi da parte dei produttori europei che si sono imposti sui mercati di esportazione. I primi casi concreti di questo fenomeno sono stati rappresentati da nuovi obblighi in materia di licenze di importazione (ad esempio in Argentina e in Brasile) e da un aumento dei dazi all'importazione (ad esempio in Russia).

Attualmente le **previsioni per il 2009 non sono incoraggianti**: si prevede un'ulteriore contrazione del mercato delle autovetture compresa tra il 12 e il 18% (quantificabile in 1,5–2,5 milioni di veicoli). L'industria del settore prevede un calo di circa il 30% della domanda di veicoli commerciali. È prevedibile che ciò determini nuove tensioni sull'intera catena del valore nel settore automobilistico, soprattutto a livello di volume della produzione, utilizzo degli impianti, occupazione e investimenti nella ricerca. A causa della riduzione della domanda è probabile un prolungato calo della produzione, stimato nell'ordine del 25% già solo nei primi due trimestri del 2009.

Il calo della produzione e la conseguente riduzione dei costi da parte dei costruttori automobilistici hanno già determinato tagli **occupazionali**, che finora hanno interessato prevalentemente i lavoratori con contratto a tempo determinato. Dal settore giungono però indicazioni che il peggioramento delle condizioni di mercato potrebbe mettere a rischio il posto di lavoro del 15-20% degli addetti, mentre un fornitore su tre è minacciato dalla crisi. Gli effetti negativi sull'occupazione potrebbero essere amplificati dall'impatto che ciò avrà su singole regioni in considerazione della concentrazione geografica e del modello organizzativo a *cluster* dell'industria automobilistica. I possibili effetti indotti dalle ristrutturazioni di GM e Chrysler possono provocare ulteriori tensioni; la General Motors, ad esempio, ha annunciato la soppressione nei prossimi anni di 47 000 posti di lavoro, 26 000 dei quali al di fuori degli Stati Uniti.

Ciononostante le **prospettive mondiali a lungo termine** restano promettenti per l'industria automobilistica: la domanda mondiale di veicoli dovrebbe raddoppiare o addirittura triplicare nei prossimi venti anni a seguito della diffusione dell'auto sui mercati emergenti. La necessità ineludibile di un parco auto più ecologico si tradurrà in nuove opportunità per le tecnologie innovative. Dato poi che l'attuale calo della domanda su mercati maturi quali quello europeo e quello statunitense allunga i tempi di un rinnovo totale del parco auto, ci sarà ancora più spazio per la ripresa. È quindi particolarmente importante che l'industria automobilistica europea sia in grado di resistere all'attuale congiuntura sfavorevole per essere in condizioni di sfruttare la ripresa della domanda quando questa si concretizzerà.

## 2. Risposta politica

Il partenariato di Lisbona per la crescita e l'occupazione rilanciato nel 2005 ha visto nel settore automobilistico un patrimonio dell'Europa e prendendo le mosse da lì il **piano europeo di ripresa economica**<sup>1</sup> ha ritenuto che tale settore dovesse essere oggetto di una forte risposta politica. Per il futuro è assolutamente prioritario garantire la capacità dell'industria europea di reagire all'attuale crisi uscendone più forte per competere a livello mondiale una volta che saranno migliorate le condizioni del mercato. Questo scenario si realizzerà se l'industria automobilistica vincerà la triplice sfida che l'attende, ovvero la sfida della leadership tecnologica associata a risultati di prim'ordine nel campo ambientale e della sicurezza.

Il piano di ripresa sottolinea che non basta soltanto affrontare le cause degli attuali problemi dell'industria automobilistica, ma occorre farlo in modo da garantirne e rafforzarne ulteriormente la competitività a lungo termine. Per questo occorre, in particolare, rispondere all'evoluzione della domanda dei consumatori in Europa e nel mondo accelerando lo sviluppo e la produzione di automobili ecologiche mediante forti investimenti nella R&S e nell'innovazione. A sua volta questa strategia darà un importante contributo a che l'industria sia pronta per l'economia a bassa emissione di CO<sub>2</sub> e concorrendo così al raggiungimento degli obiettivi dell'Europa in materia di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e di una maggiore sicurezza energetica.

La **responsabilità primaria** nell'affrontare la crisi è dell'**industria**, delle singole imprese e del loro management. L'industria è direttamente chiamata a risolvere i problemi strutturali di efficienza della produzione e di utilizzo degli impianti in modo da conseguire una maggiore sostenibilità e competitività a lungo termine.

Nel contesto della politica industriale complessiva, l'UE e i suoi Stati membri possono contribuire a creare le **condizioni quadro** nelle quali l'industria può prosperare. Possono inoltre promuovere una concorrenza leale sui mercati mondiali aperti. Un **sostegno pubblico** mirato e temporaneo a livello dell'UE e degli Stati membri può servire a integrare gli sforzi che il settore sta compiendo per resistere alla crisi e ammortizzare gli effetti negativi sull'occupazione dovuti alle probabili ristrutturazioni. Il sostegno pubblico dovrebbe preferibilmente essere assicurato attraverso strumenti orizzontali applicabili all'industria nel suo insieme e dovrebbe concretizzarsi in un mix di interventi a livello europeo e degli Stati membri. In un incontro informale con i ministri in data 16 gennaio, gli Stati membri hanno condiviso questa impostazione e concordato una serie di principi chiave cui ispirare la loro risposta alla situazione attuale, come ad esempio la necessità di mercati mondiali aperti, la concorrenza leale, il rispetto dell'impegno a legiferare meglio, la cooperazione e la trasparenza.

Sarà importante garantire la **coerenza, l'efficienza e il coordinamento** delle misure adottate a livello nazionale. Tenuto conto che la rilevanza dell'industria automobilistica europea deriva in gran parte dagli effetti indiretti che essa produce sul più generale quadro economico dell'UE, è particolarmente importante garantire il corretto funzionamento del mercato interno, salvaguardare la neutralità competitiva e condizioni di parità tra gli operatori, in modo da assicurare anche la solidarietà tra gli Stati membri.

---

<sup>1</sup> Comunicazione della Commissione al Consiglio europeo del 26.11.2008: "Un piano europeo di ripresa economica", COM(2008) 800.

Nel piano europeo di ripresa economica la Commissione ha fissato gli elementi essenziali del sostegno pubblico applicabili al settore automobilistico. Alcune di queste misure hanno carattere generale, mentre altre si rivolgono specificamente all'industria automobilistica. La strategia proposta persegue principalmente i seguenti **obiettivi**: 1) sostenere la domanda in modo da contribuire a contrastare gli effetti della stretta creditizia; 2) facilitare il processo di adattamento ammortizzando i costi che le ristrutturazioni comportano soprattutto per i lavoratori e promuovere la loro riqualificazione; 3) favorire l'ammodernamento degli impianti per garantire la competitività sostenibile di questo settore a livello mondiale ed infine 4) aiutare l'industria ad attuare le profonde trasformazioni tecnologiche necessarie per affrontare la sfida del cambiamento climatico. Alcuni passi avanti sono già stati compiuti, ma è importante che il pieno conseguimento degli obiettivi avvenga in modo efficiente e coerente.

#### **a) Condizioni quadro e CARS 21**

Attraverso CARS 21 la Commissione ha sviluppato per l'industria automobilistica un quadro politico coordinato e prevedibile a medio-lungo termine, che coinvolge tutti i principali soggetti interessati in un dialogo e una consultazione continui. Nell'attuale congiuntura economica è ancora più importante un orientamento chiaro a favore della competitività a lungo termine che abbia al centro l'innovazione, la sicurezza e l'efficienza ambientale. La Commissione ribadisce quindi il suo impegno a tener debitamente conto delle raccomandazioni dell'iniziativa CARS 21 (cfr. allegato 1), nel pieno rispetto dei principi del programma "Legiferare meglio". La Commissione si adopererà affinché le future esigenze del trasporto su strada e di una mobilità sostenibile trovino una risposta coerente, coordinata e lungimirante nel follow-up all'iniziativa CARS 21. Vista la portata degli effetti della crisi attuale, la Commissione pondererà i costi e i benefici di qualsiasi nuova iniziativa legislativa e cercherà, per quanto possibile, di evitare di introdurre nuovi oneri economici.

#### **b) Accesso al credito e investimenti continui nell'innovazione e nella ricerca**

È essenziale **ripristinare la disponibilità dei finanziamenti a condizioni ragionevoli e la liquidità** in modo da evitare l'espulsione dal mercato delle imprese sane e consentire l'accesso dei consumatori al credito necessario per l'acquisto di un'automobile nuova. È assolutamente prioritario garantire che il sistema finanziario riprenda a funzionare correttamente in modo che l'economia possa avviarsi verso la ripresa: ciò è particolarmente importante per il settore automobilistico, trattandosi di un settore ad elevata intensità di capitale nel quale la domanda privata è finanziata dal ricorso al credito. L'industria automobilistica dovrà finanziare la ricerca e l'innovazione, soprattutto per progettare nuovi motori in grado di rispettare già dal 2012 l'ambiziosa normativa europea per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>. I nuovi veicoli dovranno inoltre rispettare valori limite delle emissioni di inquinanti più rigorosi e requisiti di sicurezza più severi. È quindi assolutamente necessario sostenere l'accesso delle imprese al credito.

Il tema del credito, importante non soltanto per il futuro dell'industria automobilistica europea ma per l'economia in generale, andrebbe affrontato **principalmente** attraverso **misure di sostegno del settore finanziario** a livello europeo e degli Stati membri. A questo proposito la Commissione ha già intrapreso alcune importanti iniziative con l'adozione della comunicazione relativa all'applicazione delle regole in materia di aiuti di Stato al settore



bancario<sup>2</sup> e della comunicazione sulla ricapitalizzazione delle istituzioni finanziarie nel contesto dell'attuale crisi finanziaria<sup>3</sup>. Per quanto concerne specificamente il settore automobilistico, va osservato che anche le filiali finanziarie dei costruttori automobilistici possono essere ammesse a beneficiare degli aiuti previsti dai regimi di aiuti adottati dalla Commissione per il settore bancario. Inoltre la Commissione, consapevole del carattere potenzialmente nefasto dei **problemi di liquidità, soprattutto a livello dell'indotto**, studierà insieme alla Banca europea per gli investimenti (BEI) e agli Stati membri come migliorare il flusso dei finanziamenti alle PMI, compreso l'indotto automobilistico.

Per quanto concerne la questione degli aiuti di Stato, il nuovo **quadro di riferimento temporaneo per le misure di aiuto di Stato** adottato a dicembre 2008<sup>4</sup> (e leggermente modificato in data 25 febbraio 2009) ha come finalità quella di consentire agli Stati membri di fornire aiuti alle imprese con problemi di accesso alla liquidità. Strumenti tipo ammessi in questo quadro sono i prestiti agevolati, le garanzie agevolate e altri prestiti agevolati per la produzione di prodotti verdi, tra cui le automobili ecologiche. Va a questo proposito sottolineato che gli aiuti concessi in questo quadro devono rispettare appieno le norme del mercato interno per evitare distorsioni e la frammentazione del mercato. Questo quadro si applica unicamente alle imprese le cui difficoltà non sono anteriori alla crisi, mentre per le imprese le cui difficoltà sono riconducibili principalmente a problemi strutturali piuttosto che alla crisi attuale occorre che eventuali aiuti di Stato siano sostenuti da un piano di ristrutturazione in grado di garantire la redditività a lungo termine in linea con gli obiettivi di promozione della competitività del settore.

Laddove se ne rinvenga la necessità, i numerosi **strumenti "tradizionali" relativi agli aiuti di Stato** (cfr. elenco nell'allegato 2) di cui gli Stati membri dispongono per sostenere le loro industrie possono anche essere un mezzo importante per promuovere la ricerca e l'innovazione, lo sviluppo ambientale e le ristrutturazioni dell'industria automobilistica, purché siano comunque garantite condizioni di parità tra gli operatori nel mercato interno.

Finché permarrà questa fase di rallentamento dell'economia la Commissione, insieme alla Banca europea per gli investimenti e agli Stati membri, sosterrà gli sforzi dell'industria volti al **mantenimento degli investimenti nelle tecnologie del futuro** (in particolare nelle tecnologie verdi quali l'efficienza nel consumo di carburante e i sistemi di propulsione alternativi). I principali strumenti saranno la **Banca europea per gli investimenti** e il **settimo programma quadro di ricerca**.

Attraverso lo strumento europeo per il trasporto pulito la BEI ha già incrementato l'importo dei prestiti destinati al settore automobilistico portandolo a 4 miliardi di euro nel 2009 e nel 2010. Le risorse per i prestiti alle industrie automobilistiche possono essere attinte anche da programmi orizzontali, in particolare quelli destinati alle PMI o quelli in materia di convergenza o sicurezza. I lavori procedono già a un buon ritmo e a marzo la BEI dovrebbe approvare una serie di progetti per il settore automobilistico del valore di 3,8 miliardi di euro,

---

<sup>2</sup> Comunicazione "L'applicazione delle regole in materia di aiuti di Stato alle misure adottate per le istituzioni finanziarie nel contesto dell'attuale crisi finanziaria mondiale" del dicembre del 2008 (GU C 16 del 22.1.2009), rivista il 25.2.2009 [C(2009) 1270].

<sup>3</sup> Comunicazione della Commissione: "La ricapitalizzazione delle istituzioni finanziarie nel contesto dell'attuale crisi finanziaria: limitazione degli aiuti al minimo necessario e misure di salvaguardia contro indebite distorsioni della concorrenza (GU C 10 del 15.1.2009, pag. 2).

<sup>4</sup> Quadro di riferimento temporaneo comunitario per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell'accesso al finanziamento nell'attuale situazione di crisi finanziaria ed economica (GU C 16 del 22.1.2009, pag. 1).

mentre il valore complessivo degli altri progetti in preparazione è di 6,8 miliardi di euro. La Commissione e la BEI continueranno a lavorare in stretta collaborazione per garantire la massima efficacia possibile dei finanziamenti. È sempre all'esame l'ipotesi di concentrare all'inizio del periodo i prestiti in programma per il 2009 e il 2010. Sono state semplificate le procedure di concessione dei finanziamenti, in modo che una volta presentata una domanda di sostegno finanziario l'iter decisionale sia il più breve possibile, pur nel rispetto di rigide procedure di valutazione che garantiscano la redditività degli investimenti nel lungo periodo.

Questo impegno sarà integrato da un **partenariato di ricerca** sulla mobilità del futuro tra il settore pubblico e quello privato, il cui valore complessivo è stimato in un miliardo di euro. In linea con i lavori preparatori svolti nel quadro del settimo programma quadro di ricerca e con le pertinenti piattaforme tecnologiche europee, il partenariato si concentrerà soprattutto sullo sviluppo di veicoli "verdi", come autovetture, autobus, veicoli urbani e camion, ma si occuperà anche di tematiche connesse, quali le infrastrutture e la logistica. Occorre sfruttare anche tutte le possibilità di maggiore semplificazione amministrativa a livello dei programmi pubblici di R&S e dei partenariati pubblico-privato di R&S. La Commissione invita poi gli Stati membri a sostenere la R&S in campo ambientale e a incrementare gli investimenti nelle infrastrutture per il trasporto ecologico, quali quelle per le auto elettriche e i veicoli a idrogeno, con interventi coordinati così da evitare costose sovrapposizioni e massimizzare gli effetti positivi.

La Commissione sta infine lavorando alla definizione della **standardizzazione** necessaria affinché le nuove soluzioni tecnologiche si collochino in un quadro di certezza del diritto e possano essere applicate in tutto il mercato interno.

### **c) Rilanciare la domanda di veicoli nuovi e accelerare il rinnovo del parco auto**

Gli Stati membri hanno adottato misure sul lato della domanda, trattandosi dello strumento più efficace per **contrastare il calo a breve della domanda e accrescere la fiducia dei consumatori**. Dato che nove Stati membri hanno già introdotto programmi di riciclaggio e recupero dei veicoli ("programmi di rottamazione") e altri ne stanno valutando l'adozione, la Commissione ha invitato gli esperti degli Stati membri per la prima volta in data 16 febbraio 2009 per garantire la trasparenza di ogni iniziativa e procedere a uno scambio sulle migliori pratiche. Essa ha discusso con gli Stati membri i principi comuni che consentiranno un'adozione agevole di questi programmi di rottamazione (cfr. allegato 3) e si è anche impegnata ad accelerare il processo della loro approvazione a norma della direttiva 98/34/CE.

La Commissione invita gli Stati membri ad avvalersi appieno degli **appalti pubblici** per rilanciare, nel breve periodo, la domanda di autoveicoli più puliti ed efficienti dal punto di vista del consumo di carburante, valutando la possibilità di promuovere gli investimenti nelle infrastrutture e quelli finalizzati al rinnovo del parco automezzi pubblici, compresi i veicoli pesanti.

### **d) Salvaguardare le competenze e l'occupazione e ridurre al minimo i costi sociali**

Le prospettive dell'occupazione nel settore automobilistico preoccupano e meritano ogni attenzione della politica. Gli Stati membri dovranno affrontare gravi problemi e alcune regioni rischiano di essere colpite molto duramente.

È in questo quadro che le parti sociali e le organizzazioni economiche europee del settore hanno varato nell'ottobre del 2007 un "**Partenariato europeo per prepararsi al**

**cambiamento** nell'industria automobilistica". È in fase di attuazione un programma di lavoro complessivo di durata biennale, per prevedere e attenuare le conseguenze sociali delle ristrutturazioni.

Per sostenere i **costi sociali dell'adeguamento e garantire che i livelli di competenze necessari** alla futura competitività del settore non vengano dispersi possono essere mobilitati diversi fondi e strumenti delle politiche dell'UE. Andrebbero a tal fine utilizzate modalità che favoriscano il progressivo passaggio a nuove forme di produzione, senza con ciò escludere le ristrutturazioni necessarie. Questo tipo di misure, valido per tutti i settori, è particolarmente importante per il settore automobilistico con il suo indotto, visto che vi si registreranno notevoli eccessi di capacità.

La Commissione ha proposto anche un incremento degli anticipi da parte del **Fondo sociale europeo (FSE)** e una semplificazione dei criteri. Questi fondi potranno essere utilizzati a sostegno di misure di esecuzione volte a preservare i posti di lavoro e a contrastare la disoccupazione nell'industria automobilistica. Si potrà trattare ad esempio di misure per: i) sostenere i lavoratori a orario ridotto finanziando la formazione e una parte dei costi del lavoro, salariali e non; ii) sostenere le ristrutturazioni aziendali e del settore; iii) finanziare la riqualificazione professionale; iv) prepararsi ai cambiamenti necessari e adeguare le competenze. Vi sono già validi esempi – cui eventualmente rifarsi – di come il FSE abbia in passato sostenuto con successo alcune ristrutturazioni nel settore automobilistico.

Vanno anche esaminate a fondo le possibilità di interventi finanziati dal **Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione (FEG)**. Per quanto concerne il settore automobilistico, il FEG è già intervenuto in quattro casi e un quinto è all'esame. La disponibilità di questo sostegno sarà ancora maggiore una volta che il Parlamento europeo e il Consiglio avranno adottato la recente proposta della Commissione che consentirà interventi più rapidi del fondo e – per un periodo di tempo limitato – ammetterà interventi giustificati dall'attuale crisi economica indipendentemente da qualsiasi rapporto con la globalizzazione.

#### **e) Mercati aperti e concorrenza leale a livello mondiale**

In periodi di crisi economica cresce la probabilità che gli Stati cerchino di proteggere le industrie nazionali frapponendo ostacoli agli scambi. **La concorrenza leale su mercati aperti** può contribuire a contrastare la crisi in atto, mentre eventuali misure protezionistiche rischiano di aggravarla. L'UE è decisa a evitare l'introduzione di nuove restrizioni agli scambi con i paesi terzi. Si aspetta che i suoi partner commerciali assumano lo stesso atteggiamento e non tollererà la rinascita del protezionismo.

La Commissione seguirà da vicino gli sviluppi internazionali e incoraggerà il **dialogo a livello internazionale**, in particolare con i suoi principali partner internazionali tra cui USA, Giappone, Corea e Cina, con i quali collaborerà in modo da garantire che i mercati mondiali restino aperti e sia garantita una concorrenza leale.

### 3. Rafforzare il partenariato

La Commissione è impegnata a riunire gli Stati membri e altri soggetti al fine di garantire una strategia coerente e coordinata a sostegno dell'industria automobilistica europea. Seguirà costantemente gli sviluppi della situazione. La Commissione propone un rafforzamento dell'iniziativa CARS 21 e una tavola rotonda con gli Stati membri, l'industria automobilistica (costruttori e indotto) e sindacati. L'obiettivo sarebbe quello di disporre di una struttura per l'informazione reciproca, il dialogo e lo scambio delle migliori pratiche. Questa tavola rotonda dovrebbe sostenere gli sforzi di ristrutturazione in modo che il settore sia in grado di competere sui mercati mondiali; un'attenzione particolare dovrebbe essere riservata ad evitare la dispersione delle competenze di cui il settore dispone e alla riqualificazione dei lavoratori per mansioni future e per nuovi lavori in questo e in altri settori.

La tavola rotonda dovrebbe anche seguire gli sviluppi nei seguenti settori:

- la ripresa della **domanda privata** e l'anticipazione temporale della **domanda pubblica**;
- il sostegno finanziario alla **ricerca**;
- un sostegno attivo, attraverso il Fondo sociale europeo e il Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione, per ridurre l'**eccesso di capacità** senza disperdere la **manodopera qualificata**;
- il rispetto rigoroso delle **raccomandazioni dell'iniziativa CARS 21**, soprattutto in rapporto al tema "Legiferare meglio" e alla necessità di ponderare i costi e i benefici di qualsiasi nuova iniziativa legislativa per evitare, per quanto possibile, di introdurre nuovi oneri economici.

La Commissione è pronta a sfruttare appieno le potenzialità offerte dal Consiglio economico transatlantico (TEC) per un più intenso dialogo con gli USA sulla situazione dei costruttori automobilistici americani e sulla relative ricadute sull'UE.

Allegato 1: Conclusioni della revisione intermedia dell'iniziativa CARS 21

Allegato 2: Inventario degli strumenti relativi agli aiuti di Stato

Allegato 3: Orientamenti relativi ai programmi di rottamazione