

*ADAPT - Scuola di alta formazione sulle relazioni industriali e di lavoro*

*Per iscriverti al **Bollettino ADAPT** [clicca qui](#)*

*Per entrare nella **Scuola di ADAPT** e nel progetto **Fabbrica dei talenti** scrivi a:  
[selezione@adapt.it](mailto:selezione@adapt.it)*

*Bollettino ADAPT 6 marzo 2023, n. 9*

Lo scorso 14 febbraio, il Parlamento europeo ha approvato in via definitiva i nuovi obiettivi vincolanti per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> di autovetture e veicoli commerciali leggeri di nuova produzione. Ciò nell'ambito del pacchetto "Pronti per il 55%" nel cui contesto la Commissione aveva presentato, a luglio 2021, una [proposta legislativa per il rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub>](#) delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi. La proposta intende contribuire agli obiettivi climatici UE per il 2030 e il 2050, fornire benefici ai cittadini e stimolare l'innovazione nell'ambito delle tecnologie a emissioni zero.

Con una netta maggioranza i deputati hanno approvato l'[accordo raggiunto con il Consiglio](#) sugli obblighi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per nuove auto e nuovi furgoni, in linea con gli ambiziosi obiettivi climatici dell'UE.

La legislazione approvata prevede l'obbligo per nuove autovetture e nuovi veicoli commerciali leggeri di non produrre alcuna emissione di CO<sub>2</sub> dal 2035. L'obiettivo è quello di ridurre del 100% le emissioni di questi tipi di veicoli rispetto al 2021. Gli obiettivi intermedi di riduzione delle emissioni per il 2030 sono stati fissati al 55% per le autovetture e al 50% per i furgoni.

Fra gli altri strumenti previsti dalla recente normativa, la Commissione ha anche sottolineato l'urgenza di adottare metodologie per la valutazione e comunicazione dei dati relativi alle emissioni durante tutto il ciclo di vita di auto e furgoni leggeri venduti all'interno del territorio dell'Unione. In tal senso, l'impegno è di presentare il piano entro il 2025, anche accompagnato da eventuali proposte legislative. Entro dicembre 2026, la Commissione si assume inoltre l'impegno di monitorare l'eventuale divario fra valori limite di emissione e i dati reali del consumo di carburante ed energia. In quell'occasione, la Commissione si impegna a specificare le metodologie per l'adeguamento delle emissioni inquinanti per ogni specifica casa automobilistica. Infine, con

cadenza biennale, il regolamento stabilisce che, a partire dalla fine del 2025, la Commissione debba pubblicare una relazione per valutare i progressi compiuti nell'ambito della mobilità a zero emissioni nel trasporto su strada.

A tale disciplina sono però previste un'esenzione totale dall'obbligo per chi produce meno di 1000 veicoli l'anno, e una deroga, relativamente a questo stop alle vendite fino alla fine del 2035, per i costruttori di piccoli volumi di produzione, calcolati nell'arco di un intero anno solare, e precisamente per i costruttori di automobili dalle 1000 fino alle 10000 unità, e per i costruttori di furgoni, dalle 1000 alle 22000 unità l'anno.

Contestualmente alle misure sopraelencate riguardanti i veicoli leggeri, la Commissione europea ha inoltre avviato un confronto per la revisione del regolamento delle emissioni di CO2 anche per autobus e camion. La proposta, in particolare, prevede di anticipare l'obiettivo di eliminazione delle emissioni dal 2030 per i bus che circolano in territorio urbano e cittadino e un taglio del 90% delle emissioni per l'intera flotta di mezzi pesanti dal 2040 (con step intermedi al 2030, anno in cui viene previsto un taglio delle emissioni pari al 45%; e al 90% nel 2040).

Sebbene, come ha dichiarato l'europarlamentare olandese di Renew Europe Jan Huitema -relatore dell'accordo - *"La normativa incentiva la produzione di veicoli a basse e a zero emissioni. Inoltre, contiene un'ambiziosa revisione degli obiettivi per il 2030 e l'obiettivo emissioni zero per il 2035, cruciale per il raggiungimento della neutralità climatica entro il 2050. Questi obiettivi offriranno chiarezza per l'industria automobilistica e stimoleranno l'innovazione e gli investimenti dei costruttori. Acquistare e guidare autovetture a emissioni zero diventerà meno oneroso per i consumatori e porterà a un rapido sviluppo del mercato di seconda mano. Guidare in modo sostenibile diventerà accessibile a tutti"*, questi nuovi obiettivi non sono stati esenti da critiche.

In primis, Germania e Italia hanno espresso posizioni contrarie alla normativa presentata. L'Italia, attraverso una dichiarazione del ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica, ha motivato la propria posizione di dissenso affermando come *"i target ambientali vanno raggiunti attraverso una transizione economicamente sostenibile e socialmente equa"*, caratteristiche che secondo il paese non vengono assicurate mediante la disciplina proposta. Similmente si è espressa la Germania che ha minacciato l'astensione se non addirittura il veto al regolamento sullo stop ai motori a combustione nel 2035 qualora il regolamento non venga presentato integrato ad una disciplina in merito agli e-fuel o guardando anche alle nuove tecnologie utilizzabili nel settore dei trasporti, tra cui quella dell'idrogeno.

Se, come da iter legislativo, il 7 marzo il Consiglio dell'Unione Europea avrebbe dovuto approvare formalmente il testo prima della sua pubblicazione in Gazzetta ufficiale, i diversi ostacoli e resistenze degli stati membri hanno di fatto portato il Coreper, l'organo che riunisce gli ambasciatori permanenti presso l'Unione europea, a rinviare il voto.

È indubbio, inoltre, come questa proposta impatterà non solo sulla produzione e vendita di veicoli, incidendo dunque sulle politiche industriali dei Paesi Membri, ma invero anche sulle dinamiche occupazionali, sulle competenze richieste ai lavoratori del settore dell'*automotive* -e anche su quelle dei loro rappresentanti- e [sulle transizioni industriali delle regioni con una forte specializzazione del comparto automobilistico e della sua filiera](#). A tal proposito rileva illustrare come si sono espresse sul punto le parti sociali che, se da un lato e in termini generali, concordano con la necessità di rinnovamento dell'industria dei trasporti a livello europeo a sostegno della transizione verde, dall'altro, sottolineano come queste politiche di transizione debbano essere accompagnate anche dalla creazione di posti di lavoro di qualità.

Infatti, come ben evidenziato nello [dalle posizioni di IndustriAllEurope](#) la federazione sindacale europea rappresenta i lavoratori dei settori metalmeccanico, chimico, energetico, minerario, tessile, dell'abbigliamento e calzaturiero e delle industrie e attività connesse: *"Questi cambiamenti tecnologici non sono 'neutri' per i lavoratori. Alcuni di essi porteranno a massicce perdite di posti di lavoro in alcune parti della catena del valore. Le tecnologie hanno anche un impatto sui profili di competenze richiesti nel settore e la loro rapida introduzione potrebbe creare sfide per alcune categorie di lavoratori (poco qualificati, lavoratori anziani, lavoratori con contratti di lavoro a tempo determinato)"*. Secondo il IndustriAll Europe, perciò, al fine di evitare spiazzamenti occupazionali e l'acuirsi delle disuguaglianze, sarà fondamentale garantire che la strategia di riduzione delle emissioni di CO2 si preoccupi di supportare l'industria automobilistica e la leadership dell'UE e nella produzione di veicoli per il trasporto pesante su gomma. Nel suo [Just Transition Manifesto](#), IndustriAll Europe sottolinea pertanto la necessità di un *policy framework* equo per i lavoratori e con preciso riferimento al comparto dei trasporti del settore automobilistico, una "giusta transizione" dovrebbe considerare: (1) l'urgenza di realizzare valutazioni dell'impatto, con approfondimenti a livello regionale, della transizione lungo tutta la catena di approvvigionamento e del valore per evitare cambiamenti dirompenti per i lavoratori; (2) la messa a disposizione di finanziamenti adeguati per sostenere le regioni in difficoltà a causa degli effetti delle strategie di decarbonizzazione; (3) la necessità di anticipare il cambiamento a tutti i livelli (impianti, aziende, regioni e settori) attraverso piani sviluppati con i sindacati e (4) uno sforzo significativo da parte di enti pubblici e aziende per riqualificare e riorientare i lavoratori e accrescere le loro competenze.

Dal punto di vista della ricerca e attraverso la lente delle relazioni industriali, ADAPT sta presidiando il tema con il [progetto europeo TIR-H](#) “*Transporting Industrial Relations towards Hydrogen*”, che si propone di fornire ai sindacalisti e ai rappresentanti dei lavoratori di quattro paesi (Italia, Francia, Ungheria e Turchia) informazioni e formazione adeguate per gestire le dinamiche connesse alla transizione “verde” nel settore automobilistico con particolare riferimento alle sfide e alle criticità legate al passaggio dalla produzione di veicoli per il trasporto pesante su strada attualmente alimentati a combustibili fossili a quelli che in futuro “viaggeranno” ad idrogeno, una fra le nuove tecnologie che potrebbero contribuire ad abilitare la decarbonizzazione del settore. In questo contesto, è già stato realizzato un primo report ed è stato svolto la prima sessione di training transnazionale in occasione del quale gli operatori sindacali hanno potuto confrontarsi reciprocamente e con esperti e colleghi sulle iniziative europee e sulle esperienze di dialogo sociale in materia di transizione verde e giusta del settore del trasporto pesante<sup>1</sup>.

### **Sara Prodocimi**

Scuola di dottorato in Apprendimento e innovazione nei contesti sociali e di lavoro  
ADAPT, Università degli Studi di Siena

 [@ProdocimiSara](#)

### **Margherita Roiatti**

ADAPT Research Fellow

 [@MargheRoi](#)

<sup>1</sup> Il report e i materiali del training si possono reperire nel sito del progetto TIR-H, <https://www.adapt.it/tir-h/>.