C/2024/6019

23.10.2024

Parere del Comitato economico e sociale europeo

Combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio: sviluppare la capacità dell'industria europea di decarbonizzare i settori aeronautico e marittimo in uno spirito di autonomia europea

(parere d'iniziativa)

(C/2024/6019)

Relatore: **Anastasis YIAPANIS**

Correlatore: **Franck UHLIG**

Consiglieri	Mihai IVAŞCU (per il relatore, III gruppo) Elspeth HATHAWAY (per il correlatore, II gruppo)

Decisione dell'Assemblea plenaria	18.1.2024
Base regolamentare	Articolo 52, paragrafo 2, del Regolamento interno
Organo competente	Commissione consultiva per le trasformazioni industriali
Adozione in CCMI	6.6.2024
Adozione in sessione plenaria	10.7.2024
Sessione plenaria n.	589
Esito della votazione (favorevoli/ contrari/astenuti)	198/0/4

1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1. In ogni parte dell'UE sono stati avviati diversi progetti per la produzione di combustibili sostenibili e a basse emissioni di carbonio. Attualmente, però, tali progetti si trovano nelle fasi (più o meno avanzate, ma comunque) iniziali del loro sviluppo, mentre spicca l'assenza di incentivi per la loro adozione. L'elevato costo di produzione dei combustibili sostenibili e l'incertezza della loro disponibilità continuano a porre ostacoli significativi alla conclusione di accordi volti a diffondere ampiamente l'uso di tali combustibili. Tuttavia, un'Unione europea che non riuscisse a produrre combustibili sostenibili subirebbe ripercussioni negative sulla propria autonomia strategica.

1.2. Il CESE caldeggia l'adozione di una tabella di marcia completa per aumentare gradualmente l'impiego di carburanti sostenibili per l'aviazione, onde garantire a tutte le parti interessate la necessaria stabilità di pianificazione. Per conseguire una reale decarbonizzazione del settore del trasporto aereo, sono indispensabili una cooperazione internazionale e impegni vincolanti ambiziosi a livello globale da parte di tutti i portatori d'interesse e di tutti i paesi del mondo.

1.3. Per quanto riguarda l'adozione di combustibili sostenibili nell'industria marittima, questa, entro il 2030, punterà sullo sviluppo e l'attuazione di sistemi di propulsione affidabili, infrastrutture di approvvigionamento di carburante e tecnologie logistiche su larga scala. Al riguardo una sfida significativa è tuttora rappresentata dalla creazione, nei porti di tutto il mondo, dell'infrastruttura di bunkeraggio necessaria per rifornire le navi di carburanti alternativi in condizioni di sicurezza.

1.4. Il CESE mette l'accento sul rischio che possa esservi una penuria di materie prime disponibili, nonché sull'entità dei volumi di energia decarbonizzata necessari per garantire la transizione verso la produzione sostenibile di combustibili. Per realizzare catene del valore essenziali, occorre adottare un approccio olistico e instaurare un dialogo strutturato con i diversi settori implicati (agricoltura, sostanze chimiche, gestione e riciclaggio dei rifiuti ecc.).

1.5. Il Comitato riconosce la necessità di un sostegno pubblico concreto e di un quadro normativo stabile per stimolare e accrescere la competitività del settore dell'idrogeno a livello mondiale. Permangono incertezze in merito alla fattibilità, ai tempi e ai costi dell'ampliamento degli impianti di cattura diretta dall'aria, nonché ai requisiti in materia di disponibilità, sicurezza e infrastrutture relativi alla produzione di idrogeno.

1.6. Il CESE esorta i responsabili politici dell'UE a realizzare le condizioni normative per sbloccare gli investimenti, in particolare offrendo maggiori incentivi per stimolare la produzione immediata di combustibili con una ridotta impronta di carbonio e coltivare un vero mercato di tali combustibili. Propone inoltre di allineare la tassazione di ciascun combustibile al suo impatto climatico e appoggia una proposta a livello europeo di introdurre robusti meccanismi di incentivazione, compresa una tassazione molto bassa o nulla sui combustibili a basse emissioni di carbonio.

1.7. Vi è bisogno di ingenti investimenti in combustibili a basse emissioni di carbonio e da fonti rinnovabili, come anche nelle relative infrastrutture, compresi finanziamenti per le diverse componenti della produzione di combustibili, e occorrono procedure di autorizzazione rapide e un'adeguata formazione dei lavoratori addetti. Le sovvenzioni e i sussidi dell'UE non danno sufficiente priorità allo sviluppo di infrastrutture per la produzione di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio per i settori aereo e marittimo.

1.8. Il CESE ritiene che i contratti per differenza siano un meccanismo efficace per incentivare gli investimenti in tecnologie con costi di produzione non competitivi, contribuendo a stabilizzare i prezzi e fornendo certezze agli investitori.

1.9. Esistono già varie forme di assistenza finanziaria pubblica, ma nessuna di esse è concepita appositamente per le esigenze specifiche dei settori aereo e marittimo. Ove necessario, quindi, andrebbero messe in atto nuove forme di tale assistenza, ad esempio da parte di fondi di investimento pubblici europei e fondi pubblici nazionali, per attenuare i rischi legati agli investimenti in impianti di produzione all'avanguardia.

1.10. Per ridurre i costi delle tecnologie avanzate a basse emissioni di carbonio e facilitarne la commercializzazione, è essenziale compiere maggiori sforzi nel campo della R&S. Per quanto riguarda il breve termine, il CESE invoca una strategia olistica per una transizione pulita di intere catene del valore industriali, che comprenda l'integrazione dell'idrogeno, l'aumento di scala della produzione di biocarburanti, l'espansione della produzione di combustibili sintetici e il proseguimento dei partenariati settoriali esistenti nell'ambito del programma che succederà a Orizzonte Europa.

1.11. Le industrie del trasporto aereo e marittimo devono adottare prontamente iniziative per garantire l'accesso alle risorse energetiche a basse emissioni di carbonio e la disponibilità di tecnologie industriali in linea con i suddetti obiettivi. I loro sforzi devono essere sostenuti da incentivi e meccanismi di sostegno, nonché da un quadro normativo coerente a livello sia europeo che internazionale.

1.12. Il CESE esorta la Commissione europea a impegnarsi a rendere disponibili finanziamenti a lungo termine sufficienti per la R&S di nuove tecnologie, anche attraverso programmi quali Orizzonte Europa, il Fondo per l'innovazione e InvestEU. Il Comitato insiste sulla condizionalità sociale per tutti i finanziamenti pubblici al fine di garantire un uso responsabile del denaro dei contribuenti dell'UE.

1.13. Il CESE chiede che siano condotte campagne di sensibilizzazione ed educazione a livello regionale, nazionale e unionale per approfondire la comprensione dell'importanza dei combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio. Programmi avanzati di sviluppo delle competenze – ad esempio formazione professionale e sostegno alle transizioni professionali lungo le intere catene del valore – sono necessari nella più ampia ottica di agevolare lo sviluppo delle competenze e le transizioni professionali nonché di promuovere un dialogo sociale di qualità. Il CESE ribadisce l'importanza prioritaria di garantire elevati standard di salute e sicurezza per i lavoratori lungo tutta la catena di approvvigionamento, in particolare durante l'adozione di nuovi processi e combustibili ecologici.

1.14. Il CESE sottolinea la necessità cruciale di preservare e migliorare la competitività dell'industria dell'UE di fronte all'intensa concorrenza mondiale, caldeggiando meccanismi di monitoraggio e impegni internazionali vincolanti. Tutto ciò richiede la messa in opera di politiche, finanziamenti e incentivi fiscali per sostenere la posizione degli attori industriali dell'UE sul mercato internazionale, in particolare alla luce del fatto che in molte economie del resto del mondo le eventuali misure analoghe di protezione del clima sono assai limitate.

2. **Osservazioni generali**

2.1. L'Unione europea mira a conseguire la neutralità climatica entro il 2050 ed è chiaramente impegnata a favore di un trasporto marittimo e aereo verde – obiettivi da realizzare attraverso importanti iniziative europee quali il Green Deal europeo, il pacchetto «Pronti per il 55 %» e la normativa sull'industria a zero emissioni nette, che mirano a ridurre ulteriormente le emissioni di gas a effetto serra e a diffondere l'impiego di combustibili più sostenibili per il trasporto marittimo e aereo. L'industria europea della raffinazione stima che, per contribuire al raggiungimento degli obiettivi fissati per il 2050, sarà necessario un investimento compreso tra 400 e 650 miliardi di EUR ([1]).

2.2. In ogni parte dell'UE sono stati avviati diversi progetti per la produzione di combustibili sostenibili e a basse emissioni di carbonio. Tali progetti si trovano in fasi più o meno avanzate, ma comunque incipienti, e il CESE osserva che il loro sviluppo è fortemente ostacolato dall'aumento dei costi di produzione, dall'incertezza circa la disponibilità di combustibili alternativi sostenibili e dalla mancata riduzione del divario di prezzo tra questi combustibili e quelli fossili.

([1]) Fuels Europe, *Clean fuels for all* [Combustibili puliti per tutti].

2.3. La Commissione europea ha varato due alleanze europee composte da portatori d'interesse pertinenti intese a esaminare le sfide cui devono far fronte i settori aereo e marittimo al fine di individuare possibili soluzioni: si tratta dell'Alleanza per un'aviazione a emissioni zero (AZEA), che copre il settore dell'aviazione, e dell'Alleanza industriale per la catena del valore dei combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio (RLCF), che copre sia il settore marittimo che quello aereo.

3. **Il settore dell'aviazione**

3.1. Secondo le stime dell'Associazione internazionale del trasporto aereo (IATA), per conseguire la transizione verso l'azzeramento delle emissioni nette entro il 2050 saranno necessari 450 miliardi di litri di carburanti sostenibili per l'aviazione (*Sustainable Aviation Fuels* - SAF) ([2]). L'iniziativa ReFuelEU Aviation prescrive che i SAF debbano costituire entro il 2025 il 2 % del carburante fornito negli aeroporti dell'UE e che tale quota salga al 6 % entro il 2030 e aumenti ulteriormente e gradualmente fino a raggiungere il 70 % entro il 2050. A questi traguardi si aggiunge quello di pervenire a una quota media dell'1,2 % per i combustibili sintetici tra il 2030 e il 2031, quota che dovrà salire gradualmente al 35 % entro il 2050. Il CESE ha già avuto modo di invocare l'adozione di «una tabella di marcia realistica e completa per l'aumento progressivo del ricorso ai SAF» intesa a garantire a tutte le parti interessate la necessaria stabilità di pianificazione ([3]).

3.2. Se si adotta l'ottica realmente ambiziosa e a tutto campo necessaria per decarbonizzare tutti gli aspetti di questo complesso settore (progettazione e fabbricazione degli aeromobili, gestione degli aeroporti, rotte aeree ecc.), si osserva che, dati alla mano, la maggior parte dei gas a effetto serra viene emessa durante la propulsione ([4]). Saranno pertanto necessari motori più efficienti, alimentati, a breve termine, da combustibili sostenibili e, in futuro, anche da idrogeno e da elettricità pulita.

3.3. Una vera decarbonizzazione del settore dell'aviazione sarà possibile solo se tutti i portatori d'interesse internazionali perverranno a concordare tra loro impegni ambiziosi e vincolanti.

4. **Il settore marittimo**

4.1. L'iniziativa FuelEU Maritime si applica alle navi mercantili di stazza lorda superiore a 5 000 tonnellate, indipendentemente dalla loro bandiera, e promuove l'uso di combustibili rinnovabili a basse emissioni di carbonio e di tecnologie energetiche pulite per le navi. Essa introduce limiti massimi sempre più rigorosi riguardo all'intensità media annua dei gas a effetto serra dell'energia utilizzata da tali navi e stabilisce inoltre obblighi aggiuntivi per azzerare le emissioni delle navi ormeggiate, imponendo l'uso dell'alimentazione elettrica da terra o di tecnologie alternative a zero emissioni nei porti.

4.2. Gli sforzi del settore marittimo si concentreranno sullo sviluppo di sistemi di propulsione affidabili, di tecnologie per i combustibili e di infrastrutture per l'approvvigionamento di questi ultimi, per poi introdurre queste innovazioni sul mercato su larga scala. Il CESE osserva altresì che «uno dei maggiori ostacoli alla decarbonizzazione del settore marittimo sarà la realizzazione delle nuove infrastrutture di rifornimento necessarie nei porti di tutto il mondo per fornire alle navi combustibili alternativi in condizioni di sicurezza» ([5]).

4.3. La decarbonizzazione del trasporto marittimo richiede un approccio olistico e tecnologicamente neutro che tenga adeguatamente conto di tutte le opzioni in materia di combustibili e del loro impatto operativo e sociale. Tuttavia, fattori come il prezzo, i volumi significativi, i requisiti di stoccaggio e le preoccupazioni in materia di sicurezza potrebbero ostacolare la diffusione dei combustibili alternativi sostenibili nel trasporto marittimo. Per quanto riguarda l'idrogeno, dovranno essere affrontate con successo una serie di sfide tecnologiche prima di potere utilizzarlo nel trasporto marittimo in alto mare. I combustibili liquidi sostenibili offrono il vantaggio di poter essere stoccati e trasportati utilizzando le infrastrutture esistenti per i combustibili fossili.

4.4. I portatori d'interesse del settore marittimo europeo caldeggiano da tempo la creazione di un fondo che utilizzi i proventi del sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (EU ETS) e il gettito delle sanzioni pecuniarie irrogate a norma di FuelEU Maritime per rendere commercialmente sostenibili il trasporto marittimo a emissioni zero e l'uso di combustibili più puliti. Benché nel Fondo per l'innovazione esista già una dotazione finanziaria specifica per il settore marittimo, finanziata con i proventi del sistema EU ETS, sarà necessario compiere ulteriori sforzi per accelerare l'avvento di un trasporto marittimo a zero emissioni e di una produzione navale sostenibile. Gli oneri amministrativi dovrebbero essere ridotti al minimo, in modo da consentire anche alle PMI di rispondere agli inviti a presentare progetti per ottenere il sostegno del Fondo per l'innovazione.

([2]) IATA, *SAF Production Increases 200 % - More Incentives Needed to Reach Net Zero* [La produzione di SAF aumenta del 200 %, ma per raggiungere il traguardo «zero emissioni nette» occorrono maggiori incentivi], 2022.

([3]) Parere del Comitato economico e sociale europeo sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile (GU C 105, 4.3.2022, pag. 134).

([4]) Aerospace Research Central, *Considerations for Reducing Aviation's CO2 with Aircraft Electric Propulsion* [Considerazioni per la riduzione delle emissioni di CO_2 nel trasporto aereo grazie alla propulsione elettrica degli aeromobili].

([5]) Parere del Comitato economico e sociale europeo sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE (GU C 152, 6.4.2022, pag. 145).

5. **Accesso alle risorse**

5.1. Per quanto riguarda le materie prime necessarie per la transizione, il CESE pone l'accento sul rischio che possa esservi una penuria delle risorse disponibili. La disponibilità di biomassa, rifiuti, residui, oli alimentari usati (UCO), grassi animali ecc. è infatti limitata, senza contare che tali risorse vengono impiegate anche per altri scopi. Per realizzare catene del valore essenziali, occorre adottare un approccio olistico e instaurare un dialogo strutturato con i diversi settori implicati (agricoltura, sostanze chimiche, gestione dei rifiuti, riciclo ecc.).

5.2. Il CESE osserva che gli studi disponibili giungono a conclusioni contrastanti riguardo alla quantità di biomassa sostenibile disponibile in Europa per il settore dei trasporti e pertanto si interroga sulla capacità dell'Europa di garantirsi l'autosufficienza in questo campo. Riconosce inoltre che l'uso della biomassa come combustibile sostenibile non dovrebbe mettere a rischio l'uso primario delle materie prime o anche solo entrare in competizione con quest'ultimo. Analogamente, il CESE esprime preoccupazione per la capacità dell'Unione europea di fornire le crescenti quantità di energia decarbonizzata necessarie per produrre elettrocarburanti. Di conseguenza, reputa prioritario considerare le materie prime come una componente strategica del processo di transizione.

5.3. Il settore europeo dell'idrogeno necessita di un sostegno pubblico tangibile e di un quadro normativo coerente, se si vuole che esso sia competitivo su vasta scala nel mercato globale. Benché esistano già strategie politiche dell'UE e dei suoi Stati membri per espandere le capacità di produzione di idrogeno verde, al riguardo non esiste ancora una tecnologia a prezzi accessibili e resta incerto se tale espansione possa essere realizzata in tempi e a costi ragionevoli. Permangono inoltre interrogativi in merito alla disponibilità, ai costi di produzione, alla sicurezza e ai requisiti infrastrutturali.

6. **Finanziamento e investimenti**

6.1. Sebbene ReFuelEU Aviation e FuelEU Maritime offrano certezza normativa, i produttori di carburanti sostenibili fanno presente che i prestiti bancari rimangono difficili da ottenere e che i fondi di capitale di rischio sono ancora restii a investire nei loro progetti. Il CESE esorta pertanto i responsabili politici dell'UE a offrire maggiori incentivi alla produzione immediata di combustibili con una ridotta impronta di carbonio, favorendo così la creazione di un vero mercato per tali combustibili. Inoltre, per quanto riguarda la tassonomia, il CESE reputa che occorra formulare definizioni di «progetti sostenibili» basate su criteri ambientali, sociali e di governance al fine di migliorare sostanzialmente il finanziamento della transizione energetica e delle ambizioni climatiche. Oltre a ciò, per agevolare la transizione verso un futuro energetico più sostenibile, sono necessarie politiche dell'UE e nazionali che promuovano gli investimenti privati e accelerino l'adozione di combustibili sostenibili e a basse emissioni di carbonio.

6.2. L'interesse commerciale a investire nella capacità di produzione di biocarburanti ed elettrocarburanti sostenibili per il trasporto aereo e marittimo è indebolito fintanto che resta incerta la possibilità di allocare sul mercato coprodotti come la bio- o elettronafta, la bio- o elettrobenzina e il bio- o elettrogasolio. Per far fronte a questa sfida, è quindi necessario creare mercati per tutti i biocarburanti e gli elettrocarburanti prodotti.

6.3. L'UE ha introdotto numerosi meccanismi di finanziamento, compresi quelli che facilitano lo sviluppo di un ecosistema dell'idrogeno verde (è il caso, ad esempio, di uno strumento di recente introduzione come la Banca europea dell'idrogeno ([6])). Tuttavia, le condizioni per ottenere le sovvenzioni e i sussidi dell'UE non tengono conto in maniera adeguata della dimensione specifica del trasporto aereo e marittimo, anche per quanto riguarda le infrastrutture per i combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio.

6.4. Per incentivare gli investimenti in tecnologie attualmente non competitive in termini di costi di produzione, un meccanismo efficace è rappresentato dai contratti per differenza, che consentono la selezione dei produttori più efficienti attraverso un'asta inversa, sovvenzionando successivamente i combustibili soltanto fino al prezzo predeterminato. Il CESE appoggia pertanto l'introduzione di tali contratti e reputa che essi contribuiranno a stabilizzare i prezzi e a fornire certezze agli investitori, aiutando così la crescita del mercato dei carburanti sostenibili.

6.5. Investire in impianti di produzione all'avanguardia comporterà rischi tecnologici e commerciali intrinseci, con conseguenti costi di finanziamento per i fornitori di carburante. Per attenuare tali rischi, dovrebbero pertanto essere utilizzate varie forme di assistenza finanziaria pubblica, ad esempio da parte di fondi di investimento pubblici europei, di fondi pubblici nazionali e delle banche di sviluppo regionale. Inoltre, gli operatori che si muovono per primi dovrebbero poter confidare nell'ammortamento dei loro investimenti nei tempi previsti, facendo affidamento su regole certe e beneficiando di condizioni quadro che riducono i rischi e dunque stimolano gli investimenti.

6.6. Per garantire una maggiore e più rapida diffusione dei combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio, il CESE chiede con forza che la tassazione di ciascun combustibile sia allineata al relativo impatto climatico. Appoggia quindi una proposta a livello europeo di introdurre un robusto meccanismo di incentivazione basato su una tassazione molto bassa o nulla sui combustibili a basse emissioni di carbonio, al duplice scopo di rendere più agevole applicare prezzi socialmente accettabili ai combustibili sostenibili e incoraggiare gli investimenti in tali combustibili.

([6]) Banca europea dell'idrogeno.

7. **Ricerca e sviluppo (R&S)**

7.1. Per ridurre i costi delle tecnologie avanzate, rinnovabili e a basse emissioni di carbonio e facilitarne la commercializzazione, è necessario compiere ulteriori sforzi nel campo della R&S. La produzione di combustibili sostenibili richiede lo sviluppo di infrastrutture industriali avanzate, comprese tecnologie quali l'elettrolisi ad alta temperatura e le tecnologie di cattura del carbonio. A breve termine, è necessaria una chiara tabella di marcia per la transizione dell'industria, che copra l'integrazione dell'idrogeno, un aumento sostanziale della produzione di biocarburanti e l'espansione della produzione di combustibili sintetici.

7.2. L'adozione dei combustibili sostenibili deve essere sorretta dall'attuazione di meccanismi di incentivazione e sostegno, dall'introduzione di un quadro normativo coerente a livello sia europeo che internazionale, che promuova un mercato sostenibile ed efficiente, e dall'avvio di una pianificazione a lungo termine per tutti i combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio, che copra anche la produzione di biomassa e di energia elettrica a basse emissioni di carbonio. A lungo termine, dovrebbe essere attuata una strategia specifica per la transizione nei combustibili, che abbracci tutte le componenti della catena di approvvigionamento: materie prime (biomassa sostenibile, rifiuti, energia elettrica rinnovabile e CO_2 riciclata), logistica per la raccolta e il trasporto delle materie prime stesse verso gli impianti di produzione, e impianti di produzione. Per salvaguardare l'equilibrio tra la domanda e la capacità dell'UE, occorrerebbe combinare la conversione delle raffinerie esistenti con l'installazione di nuovi impianti dedicati.

7.3. Il CESE invita la Commissione europea a impegnarsi a rendere disponibili finanziamenti europei a lungo termine sufficienti per la R&S di nuove tecnologie, anche attraverso Orizzonte Europa, il Fondo per l'innovazione ed InvestEU nonché la proroga dei partenariati settoriali esistenti per i settori aereo e marittimo. Innovazioni tecnologiche dirompenti possono infatti contribuire ad abbassare i costi dei combustibili rinnovabili e più in generale a renderli maggiormente competitivi. Il CESE insiste sulla condizionalità sociale per tutti i finanziamenti pubblici allo scopo di garantire che il denaro dei contribuenti europei sia impiegato in maniera responsabile.

8. **Aspetti sociali e transizione giusta**

8.1. Le grandi quantità di energia elettrica, biomassa e acqua necessarie per la produzione di elettrocarburanti potrebbero acuire lo scetticismo delle comunità locali nei confronti delle relative tecnologie. Per vincere tale scetticismo, è indispensabile coinvolgere ampiamente le parti sociali e la società civile attraverso un dialogo informato aperto e trasparente, evitando potenziali ritardi, ambiguità giuridiche e oneri finanziari e garantendo al tempo stesso l'accettabilità sociale dei progetti relativi ai combustibili sostenibili.

8.2. Il CESE chiede con forza iniziative educative e di sensibilizzazione a livello regionale, nazionale e unionale volte a promuovere una comprensione più approfondita della necessità di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nonché delle tecnologie emergenti e dei loro vantaggi in termini di sostenibilità locale e futura competitività. Saranno creati nuovi posti di lavoro, che dovrebbero essere verdi e di qualità; e il Comitato prevede fin d'ora la necessità di programmi di sviluppo di competenze avanzate lungo tutta la catena di approvvigionamento, compresi programmi di formazione professionale complessa e sostegno alle transizioni professionali che coinvolgano anche le giovani generazioni.

8.3. Nel lungo periodo, si prevede che l'obbligo di utilizzare progressivamente carburanti sostenibili per l'aviazione aumenti i costi per le compagnie aeree, con un conseguente aumento dei costi per i passeggeri e per gli spedizionieri di merci che utilizzano il trasporto aereo. Il CESE richiama l'attenzione sull'impatto che ciò avrebbe sul piano sociale e potrebbe avere sulla competitività dell'industria europea, in particolare nei casi in cui i concorrenti internazionali non siano tenuti a rispettare misure analoghe. Inoltre, nell'elaborare le politiche in materia di trasporto aereo, è essenziale tenere conto della ridotta connettività esistente negli Stati membri – o nei loro territori insulari e/o remoti – che per l'accesso al mercato unico dipendono esclusivamente dai collegamenti aerei e/o marittimi.

8.4. È di fondamentale importanza assicurarsi che la transizione verde dei settori aereo e marittimo dell'UE sia gestita in maniera socialmente equa. Infatti, onde evitare che vi siano territori, imprese e lavoratori lasciati indietro, è imperativo garantire una transizione ecologica giusta provvedendo a offrire misure adeguate di sviluppo o miglioramento delle competenze e, ove necessario, la possibilità di passare da un posto di lavoro all'altro. Anche in quest'ottica, un dialogo sociale di qualità a livello regionale, nazionale e dell'UE risulta essenziale.

8.5. Il CESE ribadisce la necessità di garantire elevati standard di salute e sicurezza per tutti i lavoratori, lungo tutta la catena di approvvigionamento e in tutte le fasi del funzionamento degli aeromobili e delle navi, ma in particolare quando si introducono nuovi processi ecologici o digitali e si utilizzano nuovi combustibili.

9. **La competitività dell'industria europea**

9.1. Il CESE sottolinea l'importanza di preservare e stimolare la competitività dell'industria dell'Unione europea. La prevista trasformazione sostenibile dei settori marittimo e aereo deve essere sostenuta da politiche, finanziamenti, agevolazioni fiscali ecc. finalizzati a mantenere elevata la competitività dell'industria europea sul piano internazionale, specie alla luce del fatto che, al di fuori dell'UE, la maggior parte delle economie deve ancora attuare misure climatiche sostanziali. Mantenere all'interno dell'UE una solida base industriale, sostenuta da strategie, politiche, finanziamenti e normative specifiche per settore, è essenziale per garantire prosperità e posti di lavoro di qualità.

9.2. Il CESE fa osservare che occorre fare di più per garantire parità di condizioni di concorrenza a livello mondiale. Occorrerebbe condurre un attento monitoraggio onde assicurarsi che tutti gli operatori internazionali rispettino le regole – per accertarsi, ad esempio, che le compagnie aeree non effettuino operazioni di *tankering*. Il CESE incoraggia la Commissione europea e gli Stati membri dell'UE a insistere affinché tutti i paesi membri dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale e dell'Organizzazione marittima internazionale assumano impegni internazionali vincolanti alla decarbonizzazione.

9.3. Nel contempo, è necessario introdurre incentivi al rinnovo delle flotte per stimolare la domanda interna e l'ammodernamento delle flotte stesse, il che dovrebbe andare a beneficio delle imprese e dei lavoratori marittimi e aerospaziali europei. Riguardo al settore marittimo, il CESE ha di recente invocato una strategia industriale marittima che comprenda «misure urgenti che stimolino la domanda interna di navi verdi e ad alta tecnologia, tra cui un programma dell'UE per il rinnovo della flotta e l'ammodernamento delle navi esistenti» nonché «l'istituzione di un apposito Fondo marittimo dell'UE» ([7]). Il Comitato chiede a gran voce che siano profusi maggiori sforzi per aumentare la percentuale delle navi battenti una bandiera dell'UE.

Bruxelles, 10 luglio 2024

Il presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Oliver RÖPKE

([7]) Parere del Comitato economico e sociale europeo sul tema *Una strategia industriale per il settore della tecnologia marittima* (GU C 100, 16.3.2023, pag. 31).