

SENATO DELLA REPUBBLICA

XII LEGISLATURA

Doc. XII
N. 113

RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

APPROVATA NELLA SEDUTA DI GIOVEDÌ 21 SETTEMBRE 1995

Risoluzione

sulla comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo
su « L'industria automobilistica - Situazione attuale, strategia
per il futuro e proposte di azione »

Annunziata il 19 ottobre 1995

IL PARLAMENTO EUROPEO,

vista la comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo sull'industria automobilistica dell'Unione europea [COM(94)0049 - C3-0158/94],

vista la precedente comunicazione della Commissione sull'industria automobilistica (1),

vista la sua risoluzione del 17 novembre 1993 sulla comunicazione della Commissione europea sull'industria europea dei veicoli a motore: situazione, prospettive e proposte di azione (2),

viste le osservazioni presentate dalle parti in causa,

visti la relazione della commissione per i problemi economici e monetari e la politica industriale e i pareri della commissione per la ricerca, lo sviluppo tecnologico e l'energia, della commissione per le relazioni economiche esterne, della commissione per gli affari sociali e l'occupazione, della commissione per la politica regionale, della commissione per i trasporti e il turismo e della commissione per la protezione dell'ambiente, la sanità pubblica e la tutela dei consumatori (A4-0188/95),

A. considerando che un'industria automobilistica dinamica ed efficiente è essen-

(1) G.U. C 241 del 21 settembre 1992, pag. 9.

(2) G.U. C 329 del 6 dicembre 1993, pag. 213.

ziale per la prosperità dell'Unione europea, dal momento che contribuisce con quasi il 2 per cento alla formazione del PIL totale dell'Unione e assicura 1.800.000 posti di lavoro,

B. considerando che le esigenze che l'industria automobilistica deve soddisfare per quanto riguarda la tecnologia, il rispetto dell'ambiente, i processi di produzione, la concorrenza internazionale e la domanda dei consumatori, orientata verso auto più sicure, ecologiche, affidabili e qualitativamente migliori, sono fondamentalmente cambiate,

C. considerando che il forte incremento delle vendite, pari a quasi il 6 per cento nel 1994, è stato seguito da un sensibile calo nei primi quattro mesi di quest'anno, collocandosi ad appena lo 0,2 per cento,

D. considerando che, secondo uno studio della Commissione, la riduzione delle vendite sul mercato automobilistico ha avuto ripercussioni estremamente negative sull'occupazione, con una perdita di 400.000 posti di lavoro nel solo settore delle forniture,

E. considerando che l'industria automobilistica dell'Unione ha il compito di realizzare l'automobile del futuro e deve competere con i principali costruttori del Giappone e degli Stati Uniti, impegnati in sforzi analoghi,

F. considerando che l'industria automobilistica e quella componentistica devono continuare, in cooperazione con la Commissione e gli Stati membri, a migliorare i livelli di investimento, sia nella ricerca, nel rispetto dell'ambiente e nello sviluppo tecnologico che nell'istruzione e nella formazione, in vista di una maggiore produttività e competitività,

G. considerando che l'obiettivo di sviluppare, per il 2000 e oltre, automobili ecologiche, prodotte a prezzi contenuti, razionali, di alto valore qualitativo e sicure, merita di essere sostenuto,

H. preoccupato per la debolezza della strategia seguita dalla Commissione nel settore automobilistico, che rimane condizionata dal suo approccio multisettoriale e dai limiti del suo sostegno agli investimenti nella ricerca e nello sviluppo tecnologico prossimi al mercato,

I. ritenendo necessario adottare una strategia specifica per l'industria automobilistica europea, per assicurare che essa rimanga un'industria di classe mondiale e competitiva in grado di produrre l'automobile del futuro,

J. ritenendo che una siffatta strategia debba essere impostata in funzione delle più ampie esigenze di trasporto e mobilità in Europa e accogliendo con favore la Task force « Intermodalità nei trasporti » recentemente istituita dal commissario Neil Kinnock, la quale può svolgere un ruolo positivo nello sviluppo di una politica integrale dei trasporti nell'Unione europea,

K. confortato dal fatto che l'accordo recentemente raggiunto tra Stati Uniti e Giappone ha scongiurato una guerra commerciale totale tra questi due paesi ed evitato di scalzare il sistema multilaterale e le regole dell'Organizzazione mondiale del commercio,

L. preoccupato per il fatto che l'accordo concluso il 29 giugno 1995 tra gli Stati Uniti e il Giappone potrebbe risultare dannoso per i produttori e i fornitori dell'industria automobilistica europea,

M. accogliendo con favore il recente annuncio da parte della Commissione di una proroga di sette anni dell'esenzione di categoria per gli accordi di distribuzione nel settore automobilistico,

N. accogliendo inoltre con favore il 2° Foro dell'industria automobilistica europea, organizzato dalla Commissione e dal Parlamento europeo per il 5 e 6 ottobre 1995 a Stoccarda, il quale offre un'ottima occasione di esaminare la comunicazione della Commissione e la presente risoluzione,

XII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

1. chiede alla Commissione di mettere a punto una strategia specifica per l'industria automobilistica europea che equivalga, nella sua portata, agli sforzi già intrapresi in Giappone e negli Stati Uniti, in particolare attraverso:

a) l'ampliamento delle attribuzioni e del programma di lavoro della *Task force* sull'automobile del futuro recentemente costituita dalla Commissione,

b) la ridefinizione delle politiche della Commissione e dei suoi livelli di finanziamento della R&ST nel settore automobilistico, soprattutto per assicurare più elevati livelli di sicurezza — in particolare quella dei pedoni — e una diminuzione dell'inquinamento connesso alla mobilità individuale,

c) la creazione di un gruppo ad alto livello costituito dai maggiori rappresentanti dell'industria, delle parti sociali, di organizzazioni del settore automobilistico/gruppi di consumatori, del Parlamento e della Commissione, che si riunirebbe tre volte l'anno per verificare l'impatto delle politiche dell'Unione aventi un'incidenza sull'industria automobilistica, e soprattutto la validità e l'attuazione della nuova esenzione di categoria per gli accordi di distribuzione e di assistenza alla clientela,

d) il coordinamento dei programmi europei di R&ST nel settore automobilistico con le attività di ricerca a livello nazionale; occorre avviare e strutturare in modo trasparente la ricerca e lo sviluppo di veicolo a motore nel quadro dei programmi di R&S comunitari da parte del « gruppo misto » di rappresentanti dell'industria e dei servizi della Commissione, come proposto nella comunicazione della Commissione « Ricerca e sviluppo tecnologico - Coordinamento mediante la cooperazione »; è indispensabile in tale contesto un'adeguata partecipazione del Parlamento europeo,

e) l'intensificazione delle attività di ricerca coronate da successo nel settore telematico; esse dovrebbero orientarsi sulla mobilità e non solo sul prodotto « automobile » con l'obiettivo di un ulteriore

sviluppo verso sistemi di gestione del traffico completi; occorre prevedere incentivi per una rapida attuazione dei risultati e tener conto in tale contesto delle esigenze in materia di protezione dei dati,

f) una maggiore considerazione, nella messa a punto dell'automobile del futuro, degli aspetti socio-economici, per esempio gli effetti sulle infrastrutture, sull'ambiente, sull'occupazione, il ruolo delle piccole e medie imprese, gli sviluppi urbani e i costi esterni;

g) il sostegno in particolare agli sforzi volti a migliorare le condizioni di lavoro e a soddisfare le aspettative salariali nel settore intestato;

2. sottolinea l'importanza di rafforzare la domanda per stimolare la crescita dell'industria automobilistica europea e invita la Commissione a presentare proposte a tal fine;

3. sottolinea inoltre l'importanza di una manodopera sempre più qualificata e sempre più preparata che consenta di creare nuovi posti di lavoro impostati su criteri di creatività, innovazione e qualità, capace di gestire dinamiche proprie nel solco della società dell'informazione e di garantire un miglior adattamento dei lavoratori alle trasformazioni strutturali dell'industria, contribuendo a termine alla creazione di nuovi posti di lavoro e alla stabilità occupazionale;

4. chiede alla Commissione di incoraggiare gli Stati membri a prevedere incentivi fiscali per la sostituzione dell'usato con auto nuove, nonché di valutare i potenziali benefici di un regime di incentivi su scala europea che consentirebbe di stimolare l'attività dell'industria e nel contempo di ammodernare il parco automobilistico, riducendo così le emissioni dei veicoli;

5. chiede alla Commissione di completare quanto prima il Mercato unico, in particolare per far avanzare importanti progetti di direttiva nell'ambito del Sistema globale di omologazione dei veicoli e

proposte relative all'armonizzazione delle tasse sull'acquisto, l'immatricolazione e l'uso dell'automobile, e di garantire che il mercato dei pezzi di ricambio originali per i veicoli a motore, anch'esso attualmente esentato dalle regole di concorrenza, sia liberalizzato contestualmente a quello degli autoveicoli;

6. chiede alla Commissione di presentare una proposta su un contributo finanziario per sostenere l'attività della *Task force* sull'automobile del futuro nell'ambito del finanziamento integrativo del IV programma quadro di ricerca, qualora siano disponibili a detto scopo mezzi per un importo adeguato; nel 1996, in occasione della revisione del IV programma quadro, sarà presa una decisione sulla proposta; in materia va presentato un piano d'azione con obiettivi definiti, che deve comprendere in particolare tecnologie in grado di assicurare livelli di emissione bassi o nulli (pile a combustibile, motori ibridi, impiego di combustibili alternativi, per esempio materie prime rigenerabili, miglioramento dei motori esistenti a benzina e diesel, sistemi di propulsione elettrica), sistemi integrati di mobilità con l'impiego della telematica e la ricerca socioeconomica di accompagnamento; parallelamente al lavoro della *Task force*, la Commissione e gli Stati membri devono accelerare, con misure fiscali e regolamentari, la diffusione sul mercato di veicoli con livelli di emissione bassi o nulli e di sistemi telematici di mobilità soprattutto nelle grandi concentrazioni urbane;

7. chiede alla Commissione di assicurare che i produttori di componenti tragano il massimo beneficio dal sostegno fornito dalla Commissione alla R&ST, data l'importanza che questo comparto riveste per l'industria automobilistica nel suo insieme; l'industria delle forniture deve essere maggiormente associata alle misure volte a promuovere il trasferimento di tecnologie e lo sviluppo di reti di cooperazione;

8. chiede alla Commissione di continuare a sostenere gli investimenti nell'istruzione e nella formazione nel settore automobilistico e di attingere in più ampia misura alle risorse finanziarie disponibili nell'ambito dei programmi comunitari « Leonardo da Vinci » e « Socrates »; la invita inoltre a promuovere misure volte ad agevolare l'adeguamento dei lavoratori alle trasformazioni industriali e ai cambiamenti nei sistemi di produzione nonché a esaminare la possibilità di condurre sul piano europeo uno studio in materia di riconversione industriale e di formazione nelle migliori metodologie operative;

9. chiede alla Commissione di garantire, in particolare, che si tenga pienamente conto delle particolari esigenze e dello speciale contributo dato dalle piccole e medie imprese all'industria automobilistica; che programmi quali ADAPT siano oggetto di costante monitoraggio quanto alla loro « facilità d'impiego » per le PMI e che queste ultime vedano riconosciuta la loro posizione di partner di importanza chiave per la risoluzione dei problemi dell'industria automobilistica;

10. chiede alla Commissione di adottare norme il più possibile rigorose e coerenti con gli sviluppi scientifici e tecnici in materia di sicurezza e di rispetto dell'ambiente dei veicoli, in modo da sostenere

a) l'introduzione, in tempi brevi ma realistici; di norme per una prova d'urto frontale contro una barriera deformabile scentrata e una prova d'urto laterale contro una barriera collocata a 300 mm di altezza dal suolo,

b) l'introduzione, quanto prima possibile, di un sistema di sicurezza per i seggiolini dei bambini quale requisito obbligatorio secondo i criteri ISOFIX, messi a punto dall'ISO (Organizzazione internazionale per la standardizzazione),

c) un divieto per i respingenti anteriori (« Bull Bars ») e incentivi per veicoli progettati in modo da garantire una maggiore sicurezza dei pedoni,

d) l'obbligo delle cinture di sicurezza su autobus e pullman e misure volte a migliorare la loro idoneità alla circolazione;

11. invita la Commissione a sostenere lo sviluppo, a livello europeo, di un programma di valutazione della resistenza all'urto dei nuovi modelli che preveda il ricorso a prove d'urto frontale e laterale quanto più realistiche possibili, per sensibilizzare maggiormente i consumatori e promuovere un mercato di prodotti che garantiscono la sicurezza;

12. chiede alla Commissione di promuovere la realizzazione di automobili più ecologiche e, in particolare, di mettere a punto una vettura per uso quotidiano a basso livello di emissioni con un consumo di carburante di 3 litri per 100 km; di definire una serie completa di misure intese a limitare i livelli dell'inquinamento provocato dalle automobili mediante:

a) provvedimenti contro i veicoli la cui manutenzione risulti inadeguata (i cosiddetti « grandi inquinanti »), incoraggiando l'uso di strumenti di rilevazione a distanza e introducendo una norma europea per il controllo tecnico dei veicoli che preveda anche prove di emissione,

b) l'obbligo di installare a bordo sistemi di diagnosi (le cosiddette « scatole verdi ») nell'ambito del Sistema globale di omologazione dei veicoli e di stabilire norme d'informazione comuni a livello europeo (comprendenti i dispositivi di segnalazione, i codici avaria, l'interscambio delle informazioni digitali, le apparecchiature di prova, gli strumenti di diagnosi e i connettori) per facilitare la diagnosi e le riparazioni,

c) iniziative volte a istituire nell'Unione europea un quadro giuridico per strategie integrate di riciclaggio delle automobili e di limitazione dei rifiuti nel settore automobilistico; i programmi di R&ST in tale settore devono accordare priorità assoluta alla riciclabilità,

d) ulteriori ricerche su nuove formule di carburanti e tecnologie di propulsione e dei motori in linea con le attività

svolte nell'ambito del programma congiunto « Auto-Oil »,

e) misure volte a ridurre il livello di rumore dei veicoli, specialmente attraverso innovazioni nel disegno del battistrada dei pneumatici e nella pavimentazione stradale,

f) la presentazione immediata di una proposta sui valori massimi dei gas di scarico e sulla riduzione dei consumi da realizzare entro il 2000; a questo riguardo occorre fare in modo che le autovetture e le utilitarie leggere siano sottoposte ad una comune disciplina;

13. chiede alla Commissione di continuare a vigilare attentamente su tutte le barriere doganali e non doganali che impediscono l'accesso delle automobili europee ai mercati di paesi terzi; in particolare, di sollecitare la Corea del Sud a eliminare tutti gli ostacoli commerciali — soprattutto di natura non tariffaria — che ancora si frappongono all'accesso delle automobili europee al mercato di tale paese; di controllare il rispetto dell'intesa raggiunta tra l'Unione Europea e il Giappone nel 1991 sulla base dell'interpretazione degli elementi di consenso fornita per iscritto dalla Commissione; e, infine, di appoggiare un sistema di scambi internazionali aperto e basato sulle regole concordate;

14. chiede alla Commissione di promuovere e sostenere il dialogo su modelli di orario di lavoro che garantiscano l'occupazione nonché di condurre il dialogo sui necessari mutamenti strutturali in modo da poter adottare misure adeguate che accompagnino il processo di rinnovamento delle strutture di produzione; in tale contesto occorre accordare particolare attenzione alla salvaguardia dell'occupazione;

15. chiede alla Commissione di sostenere misure di promozione di progetti modello per accelerare lo sviluppo di strategie integrate nel settore dei trasporti che combinino diversi modi di trasporto; occorre sostenere il passaggio dell'industria automobilistica alle imprese di mobilità;

16. chiede alla Commissione di coordinare in modo migliore le diverse iniziative di rilievo a livello regionale nel settore dell'industria automobilistica (programmi di ricerca, GL, FSE, eccetera), in virtù della cooperazione fra gli Stati membri e con la partecipazione degli operatori regionali, quali le parti sociali, gli enti territoriali e le associazioni;

17. chiede alla Commissione di mettere a punto un sistema di monitoraggio riguardante i trasferimenti di imprese automobilistiche e di prendere provvedimenti contro le pratiche di «subsidy shopping» (incetta di sovvenzioni) da parte di grandi aziende; chiede alla Commissione di riferirgli regolarmente sui trasferimenti di aziende e sulle sovvenzioni pubbliche concesse al settore automobilistico in Europa;

18. chiede alla Commissione di mirare a una cooperazione internazionale sugli standard minimi in materia di orario di

lavoro, condizioni sociali e ambiente per reagire in comune ai problemi ambientali globali ed eliminare ingiusti vantaggi competitivi;

19. chiede alla Commissione di valutare l'esatto impatto dell'accordo raggiunto tra Stati Uniti e Giappone il 29 giugno 1995 sui produttori e fornitori europei di automobili e di partecipare al controllo sull'accordo, per garantire che tutte le imprese possano trarre vantaggio dalla maggiore apertura del mercato giapponese;

20. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione alla Commissione, al Consiglio nonché ai governi e ai parlamenti degli Stati membri.

GEORGIOS ANASTASSOPOULOS
Vicepresidente