



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 24 febbraio 2021
(OR. en)

**Fascicolo interistituzionale:
2021/0048(NLE)**

**6446/21
ADD 28**

**RECH 72
COMPET 123
IND 40
MI 105
SAN 82
TRANS 94
AVIATION 42
ENER 50
ENV 94
SOC 95
TELECOM 70
AGRI 79
SUSTDEV 22
REGIO 29
IA 22**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	23 febbraio 2021
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, segretario generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	SWD(2021) 38 final - Part 7/9
Oggetto:	DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA RELAZIONE SULLA VALUTAZIONE D'IMPATTO che accompagna il documento Proposta di regolamento del Consiglio che istituisce le imprese comuni nell'ambito di Orizzonte Europa Partenariato europeo "Clean aviation"

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento SWD(2021) 38 final - Part 7/9.

All.: SWD(2021) 38 final - Part 7/9

Bruxelles, 23.2.2021
SWD(2021) 38 final

PART 7/9

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE
SINTESI DELLA RELAZIONE SULLA VALUTAZIONE D'IMPATTO

che accompagna il documento

**Proposta di regolamento del Consiglio che istituisce le imprese comuni nell'ambito di
Orizzonte Europa**

Partenariato europeo "Clean aviation"

{COM(2021) 87 final} - {SEC(2021) 100 final} - {SWD(2021) 37 final}

Scheda di sintesi (massimo 2 pagine)
Valutazione d'impatto del partenariato europeo "Clean Aviation"
A. Necessità di intervenire
Qual è il problema e perché si pone a livello dell'UE?
L'impronta ecologica dell'aviazione sta aumentando perché il trasporto aereo cresce più rapidamente dei miglioramenti tecnologici e operativi incrementali che vengono introdotti. Inoltre, la strada verso un trasporto aereo a impatto climatico zero non è chiara, in quanto le soluzioni messe a punto in altri settori non possono essere facilmente applicate nel settore dell'aviazione. Nel 2019 il settore dell'aviazione nell'UE rappresentava 823 miliardi di EUR, pari al 4,1 % del PIL dell'UE, e 12,2 milioni di posti di lavoro. Per mantenere la leadership industriale e la sovranità tecnologica dell'UE su scala mondiale, realizzando nel contempo gli obiettivi del Green Deal nel settore dell'aviazione, occorre assolutamente accelerare la diffusione delle soluzioni di R&I dell'UE nel settore dell'aviazione. Per mettere a punto tecnologie climaticamente neutre entro i tempi previsti dal Green Deal occorre mobilitare la capacità di R&I, attualmente frammentata, dell'intera catena di valore del trasporto aereo europeo.
Quali sono gli obiettivi da conseguire?
L'obiettivo principale, in risposta al Green Deal europeo, è contribuire alla neutralità climatica entro il 2050, con una tappa intermedia intorno al 2030, accelerando lo sviluppo di tecnologie del trasporto aereo climaticamente neutre. Con la diffusione e l'uso su vasta scala di nuovi combustibili sostenibili per il trasporto aereo (a zero emissioni nette o completamente decarbonizzati, come i combustibili sintetici "power-to-liquid", il metano e/o l'idrogeno) nel 2050 la flotta operativa potrebbe migliorare di oltre il 90 % l'efficienza in termini di emissioni di carbonio rispetto alla flotta attuale. Il secondo obiettivo generale sarebbe garantire che l'attività di R&I relativa all'aeronautica contribuisca alla competitività globale del settore dell'aviazione dell'UE, assicurando che l'aviazione meno inquinante rimanga sicura ed efficiente per il trasporto di passeggeri e merci. Il terzo obiettivo sarebbe continuare a far progredire la capacità europea di R&I per accelerarne e ottimizzarne il processo. Oltre alla leadership industriale, la ricerca nel settore dell'aviazione verterà anche sull'istruzione, rafforzando e integrando la capacità scientifica dell'UE e creando un numero più elevato di PMI ad alta intensità di R&I.
Qual è il valore aggiunto dell'intervento a livello dell'UE (sussidiarietà)?
La necessità di un intervento dell'UE nasce dall'enorme complessità dell'impresa e dall'esigenza correlata di condividere i rischi, tenuto conto dei costi elevati dello sviluppo e della dimostrazione di soluzioni tecnologiche innovative. Né una compagnia aeronautica da sola, né tutte le compagnie associate di un singolo paese potrebbero progettare nuovi aeromobili civili e conseguire la neutralità climatica per l'aviazione. Inoltre, tutte le esigenze di ricerca dovrebbero essere coerenti con le misure e gli incentivi di mercato, oltre a richiedere un quadro normativo e di standardizzazione solido e moderno, che può essere concepito solo a livello dell'UE e attraverso la cooperazione internazionale. Al tempo stesso l'intervento dell'UE consente una cooperazione efficace su scala europea, creando sinergie con altri settori e con paesi privi di una grande industria aeronautica.
B. Soluzioni
Quali sono le varie opzioni per conseguire gli obiettivi? Ne è stata prescelta una? In caso negativo, indicare i motivi.
L'opzione prescelta è sostenere la ricerca collaborativa e la ricerca di base attraverso i tradizionali inviti a presentare proposte nell'ambito di Orizzonte Europa, insieme a un partenariato pubblico-privato

<p>istituzionalizzato (PPP), a norma dell'articolo 187 del TFUE, dedicato all'accelerazione dello sviluppo di tecnologie dell'aviazione climaticamente neutre da diffondere il più rapidamente possibile. Un PPP istituzionalizzato, a differenza delle altre opzioni che prevedono solo inviti tradizionali o di un PPP contrattuale, offre il livello, la profondità e la durata dell'impegno necessari.</p>
<p>Quali sono le opinioni dei diversi portatori di interessi? Chi sono i sostenitori delle varie opzioni?</p>
<p>Nel corso della consultazione pubblica sullo studio di valutazione d'impatto, l'80 % degli intervistati ha suggerito che un partenariato europeo istituzionalizzato avrebbe un effetto (positivo) significativo e sarebbe "molto adatto" a rafforzare la leadership industriale nelle tecnologie dell'aviazione pulita e nell'adozione di nuove tecnologie. Gli inviti tradizionali non sono considerati idonei a garantire l'adozione delle tecnologie. In una dichiarazione congiunta (Salon International de l'aéronautique et de l'espace 2019 Le Bourget-Paris) i portatori di interessi hanno confermato il loro impegno e hanno elaborato un'agenda strategica di ricerca e innovazione per il partenariato. La consultazione pubblica sull'agenda strategica ha evidenziato l'elevato interesse dei portatori di interessi e del pubblico. I portatori di interessi hanno sottolineato che la "Clean Aviation" dovrebbe continuare a concentrarsi sulla neutralità climatica nonostante la grave crisi della COVID-19.</p>
<p>C. Impatto dell'opzione prescelta</p>
<p>Quali sono i vantaggi dell'opzione prescelta (o in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)?</p>
<p>L'attuazione dell'iniziativa "Clean Aviation" attraverso un partenariato istituzionalizzato consentirebbe di garantire al meglio che i settori pubblico e privato rimangano pienamente mobilitati nella ricerca necessaria per lo sviluppo e la diffusione di soluzioni climaticamente neutre in linea con le prescrizioni del Green Deal. È coerente con la mobilitazione delle risorse finanziarie e in natura dell'industria, al fine di massimizzare l'impatto dei finanziamenti dell'UE.</p>
<p>Quali sono i costi dell'opzione prescelta (o in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)?</p>
<p>L'attuale impresa comune "Clean Sky 2" riceve 1,755 miliardi di EUR di finanziamenti dell'UE e almeno 2,19 miliardi di EUR da membri privati. Il programma collaborativo di R&I nel settore dell'aviazione nell'ambito di Orizzonte 2020 e del Settimo programma quadro ha beneficiato rispettivamente di 0,5 e 0,8 miliardi di EUR. Gli ambiziosi obiettivi di neutralità climatica entro il 2050 e il nuovo ciclo coerente di ricerca nel settore dell'aviazione in vista del 2050, senza dimenticare la grave crisi dovuta alla COVID-19 che ha colpito il settore dell'aviazione, giustificano l'aumento (dell'ordine del 25 % per ciascuno dei due pilastri della R&I).</p>
<p>Quale sarà l'incidenza sulle PMI e sulla competitività?</p>
<p>Analogamente a quanto avviene negli inviti degli altri programmi, circa il 20 % dei partner sono PMI. Nel programma Clean Sky 2 poco più del 40 % dei partner selezionati finora nei 10 inviti a presentare proposte (il 60 % del programma totale) sono PMI, pari a circa un quarto dei fondi di questi inviti. Assumere un ruolo guida nel settore dell'aviazione a impatto climatico zero gioverebbe alla competitività dell'aviazione dell'UE.</p>
<p>L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà significativo?</p>
<p>Non si prevede alcun impatto particolare sui bilanci nazionali.</p>
<p>Sono previsti altri impatti significativi?</p>
<p>Il partenariato proposto creerebbe naturalmente sinergie con il partenariato europeo per la gestione integrata del traffico aereo, ma anche con altri PPP pertinenti. Sia l'iniziativa sull'idrogeno che l'iniziativa sulle batterie potrebbero avere un impatto enorme in quanto fattori chiave per un trasporto aereo a impatto climatico zero, se i loro risultati risponderanno alle esigenze del settore dell'aviazione.</p>

Proporzionalità?
L'opzione prescelta è proporzionata all'entità del problema, tenuto conto della natura transnazionale, della complessità e dei costi del trasporto aereo e delle sue attività di R&I.
D. Tappe successive
Quando saranno riesaminate le misure proposte?
Ai fini della diffusione della R&I si sta valutando il ricorso a una valutazione intermedia, a un esame biennale dell'agenda strategica per la ricerca e l'innovazione o ancora ad un valutatore indipendente in materia di impatto. Il ruolo del consiglio di direzione della "Clean Aviation" sarà rafforzato rispetto a Clean Sky 2 di Orizzonte 2020 per migliorare l'orientamento strategico e il follow-up dei progetti.