

Parere del Comitato economico e sociale europeo sulla «Relazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo, al Comitato delle regioni e alla Banca europea per gli investimenti relativa all'attuazione del piano d'azione strategico sulle batterie: creare una catena del valore strategica delle batterie in Europa»

[COM(2019) 176 final]

(2019/C 353/16)

Relatore: **Colin LUSTENHOUWER**

Consultazione	Commissione europea, 3.6.2019
Base giuridica	Articolo 304 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea
Sezione competente	Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione
Adozione in sezione	3.7.2019
Adozione in sessione plenaria	17.7.2019
Sessione plenaria n.	545
Esito della votazione (favorevoli/contrari/astenuti)	189/1/5

1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1. La prima relazione della Commissione europea sullo stato di avanzamento dell'attuazione del piano d'azione strategico sulle batterie rileva che sono state intraprese numerose azioni con l'obiettivo di creare un'industria delle batterie di rilievo nell'UE.

1.2. Sebbene sia ancora troppo presto per trarre delle conclusioni definitive, il CESE sostiene le iniziative che la Commissione ha adottato e intende adottare al fine di affrancarsi, insieme agli Stati membri e alle imprese europee, dalla dipendenza dai paesi terzi, in particolare quelli asiatici.

1.3. Nei prossimi anni si dovranno realizzare notevoli progressi per portare le conoscenze tecnologiche dell'UE al livello richiesto, per garantire l'approvvigionamento dei materiali di base dai paesi terzi e dalle fonti nell'UE e per far sì che il riciclaggio delle batterie avvenga in modo sicuro e pulito.

1.4. Investire nel personale è un compito che spetta congiuntamente alle autorità e alle imprese.

2. Introduzione

A. Nel maggio 2018 la Commissione europea ha presentato una comunicazione dal titolo *L'Europa in movimento* ⁽¹⁾, che illustra la politica prevista dalla Commissione ai fini di una mobilità sostenibile per l'Europa: una mobilità sicura, interconnessa e pulita.

2.1. Questa politica rientra a sua volta in quella avviata dalla Commissione Juncker intitolata *L'Unione europea dell'energia*, un quadro di riferimento globale e integrato che inserisce la politica in materia di cambiamenti climatici nella politica energetica e la completa con una politica industriale mirata, al fine di realizzare gli obiettivi dell'accordo di Parigi. Obiettivi, questi, che sono orientati soprattutto alla riduzione delle emissioni di CO₂ derivanti dalla produzione di energia da combustibili fossili ⁽²⁾ e dai trasporti in Europa realizzati con veicoli (mezzi pesanti e autovetture) alimentati anch'essi da combustibili fossili (benzina e gas).

⁽¹⁾ COM(2018) 293 final.

⁽²⁾ La produzione e il consumo di energia sono responsabili del 79 % delle emissioni di gas serra nell'UE. Documento di riflessione della Corte dei conti europea, del 1° aprile 2019, sul tema Il sostegno dell'UE per lo stoccaggio di energia.

2.2. Nel quadro della comunicazione *L'Europa in movimento* la Commissione ha elaborato un piano d'azione specifico per lo sviluppo e la produzione delle batterie. A tal fine la Commissione ha presentato un allegato che accompagna la comunicazione di cui sopra dal titolo *Piano d'azione strategico sulle batterie*.

B. Perché un piano d'azione specifico per le batterie?

2.3. Le batterie sono diventate una presenza indispensabile nella nostra vita quotidiana. Nei telefoni cellulari, nei PC e nei tablet, negli elettrodomestici nonché nei veicoli elettrici, le batterie rappresentano un componente essenziale per un funzionamento corretto, sicuro e possibilmente durevole dell'apparecchio. Eppure la durata della batteria rimane (troppo) limitata. Tra questi gruppi di prodotti, la politica della Commissione, come indicato nel piano d'azione, si rivolge principalmente allo sviluppo di batterie per i veicoli elettrici, ma anche ad altri aspetti come il riutilizzo delle batterie e il riciclaggio ⁽³⁾.

2.4. I sistemi a batteria sono ideali per l'accumulo di energia su piccola scala. Per lo stoccaggio su larga scala, ad esempio nel caso dell'energia generata dai parchi eolici offshore, non sembra possibile utilizzare le batterie. In questi casi si rende necessario il ricorso ad altri vettori energetici, quali idrogeno e ammoniaca ⁽⁴⁾. Anche in tale ambito la Commissione sostiene, attraverso il bilancio di Orizzonte 2020, una serie di iniziative quali la tecnologia per la conversione dell'elettricità in gas («power to gas») ⁽⁵⁾. Analogamente, è dedicata grande attenzione allo sviluppo tecnologico di metodi efficienti e sicuri per il trasferimento dell'energia immagazzinata alle reti elettriche ad alta tensione («power to the grid»), al fine di abbattere i costi molto elevati delle piattaforme in mare. Anche le perdite lungo la rete, che si verificano tuttora con l'uso di cavi ad alta tensione sopra o sotto i fondali marini per il trasferimento dai parchi eolici offshore alla terraferma, si potrebbero in buona misura evitare, con un potenziale guadagno in termini di efficienza compreso tra il 10 e il 15 % nella produzione di energia sostenibile offshore.

2.5. Secondo le previsioni circa il 40-50 % del costo di un veicolo elettrico sarà imputabile alle batterie, ma sembra già che tale costo potrà diminuire. Con il rapidissimo sviluppo dell'alimentazione elettrica nei trasporti ⁽⁶⁾ la disponibilità di batterie di buona qualità, sicure e rispettose dell'ambiente assume ancora una volta un ruolo essenziale. La Commissione ritiene che vi possa essere un enorme mercato per l'industria europea, potenzialmente dell'ordine di 400 GWh, per un valore di 250 miliardi di EUR entro il 2025. Questo settore offre all'Europa delle opportunità non soltanto nell'ottica degli obiettivi climatici, ma anche dal punto di vista economico e occupazionale. Come ha recentemente dichiarato la commissaria Bieńkowska, si prevede una forte industria delle batterie nell'UE, che contribuirà all'economia circolare e alla mobilità pulita.

2.6. Ma diciamo pure le cose come stanno: l'Europa ha accumulato un notevole e preoccupante ritardo rispetto alle imprese e ai paesi asiatici in termini di sviluppo (R&S) e produzione delle batterie. Ben l'85 % del totale delle batterie che noi tutti utilizziamo in Europa proviene dalla Cina, dal Giappone o dalla Corea. La produzione europea si attesta appena al 3 % della produzione mondiale, e quella statunitense si aggira intorno al 15 %. Pertanto, se in Europa vogliamo trasformare la mobilità con il passaggio dall'alimentazione a combustibili fossili all'alimentazione elettrica, siamo assolutamente e totalmente dipendenti dalla capacità di produzione asiatica.

2.7. Come se ciò non bastasse, bisogna considerare che in Europa attualmente le materie prime necessarie per la produzione di batterie, quali litio, nichel, manganese e cobalto, sono ancora estratte in quantità limitata, nonostante l'esistenza di potenziali giacimenti. Lo sfruttamento di queste risorse minerarie europee sarà indispensabile, sebbene al momento sembrano essere in grado di soddisfare appena il 15-20 % circa della domanda totale. Le materie prime necessarie provengono anche dall'America latina, dall'Africa e dall'Asia, dove peraltro i cinesi avrebbero creato grandi aziende minerarie per garantirsi il libero accesso a queste materie prime ⁽⁷⁾. Inoltre, anche la raffinazione e la lavorazione dei minerali europei solitamente hanno luogo in Cina.

2.8. Le attività estrattive e di lavorazione delle materie prime sono ad alta intensità energetica e producono notevoli volumi di rifiuti minerali, tra cui in alcuni casi rifiuti pericolosi.

2.9. L'Europa invece deve affrontare il problema del trattamento delle batterie. L'elevato quantitativo di batterie esauste ci pone dinanzi a un nuovo e preoccupante problema in materia di rifiuti, anche perché il riciclaggio dei materiali presenti nelle batterie è ancora solo in fase iniziale. Al momento si recupera appena il 10 % circa dei materiali delle batterie. Il trattamento e il recupero presentano pertanto un potenziale enorme.

⁽³⁾ Sebbene l'attenzione sia rivolta principalmente alle autovetture, non va dimenticato che sono in corso anche sviluppi per la produzione di imbarcazioni ad alimentazione elettrica (quali piccoli traghetti).

⁽⁴⁾ Cfr. il parere del CESE sul tema *Stoccaggio dell'energia: un fattore di integrazione e di sicurezza energetica* (GU C 383 del 17.11.2015, pag.19).

⁽⁵⁾ Nelle Fiandre è stato avviato un progetto interessante, denominato «WaterstofNet» (*Rete dell'idrogeno*) per la creazione di un polo di produttori (eolico e veicoli elettrici), operatori nell'ambito delle tecnologie a idrogeno (elettrolisi e compressione) e utilizzatori finali nei settori chimico e dei trasporti.

⁽⁶⁾ Si prevede per esempio che quest'anno (2019) in Norvegia le vendite di autovetture elettriche supereranno per la prima volta quelle delle automobili tradizionali con motore a combustione. Il fornitore della maggior parte di questi veicoli elettrici è una nota casa automobilistica americana.

⁽⁷⁾ Le autorità cinesi hanno fissato l'obiettivo di portare entro il 2025 la vendita di autovetture ad alimentazione elettrica al 20 % del totale delle nuove automobili vendute.

3. Relazione 2019 sullo stato di avanzamento

3.1. Nel parere del 17 ottobre 2018 ⁽⁸⁾ il CESE ha espresso il proprio sostegno alle proposte della Commissione per una maggiore sostenibilità dei trasporti e per il piano d'azione strategico sulle batterie. In tale contesto il Comitato ha sottolineato tuttavia che diversi fattori potrebbero ostacolare la realizzazione del piano, quali la dipendenza da paesi terzi per le materie prime, la mancanza di combustibili alternativi, problemi nella gestione, nella trasformazione e nello smaltimento delle batterie esauste nonché la mancanza di una forza lavoro qualificata.

3.2. Il 9 aprile 2019 la Commissione ha pubblicato la prima relazione sullo stato di avanzamento del *Piano d'azione strategico sulle batterie* definito nel maggio 2018. Dalla relazione emerge che una serie di iniziative settoriali e regionali sono in fase di sviluppo. La European Battery Alliance risulta essere una piattaforma stimolante, che unisce rappresentanti dell'industria, responsabili politici e scienziati per rispondere in modo coordinato al difficile e ambizioso obiettivo di riportare l'UE e le sue industrie in prima fila nella tecnologia delle batterie, un settore in rapido sviluppo. Un primo invito a presentare proposte è stato lanciato con un bilancio di 1 14 milioni di EUR a valere sul programma Orizzonte 2020, a cui seguirà per il 2020 un secondo invito con un bilancio di 1 32 milioni di EUR. A ciò si aggiungono finanziamenti su larga scala provenienti dalle risorse stanziare per la politica regionale dell'UE. Il mondo imprenditoriale e quello scientifico sembrano molto motivati a partecipare, nell'ottica di integrare i propri investimenti con le risorse finanziarie dell'UE e accelerare lo sviluppo delle attività di R&S.

3.3. Dalla pubblicazione del piano d'azione sono state elaborate numerose iniziative, molte delle quali però, anche a livello interregionale, sono ancora in una fase preparatoria. Ad appena un anno dalla pubblicazione del piano d'azione sembra decisamente troppo presto per una valutazione. Tuttavia si percepisce un diffuso senso di urgenza: i responsabili politici, il mondo scientifico e quello imprenditoriale si rendono conto che è tardi, se non addirittura troppo tardi. La posta in gioco è estremamente alta: vi è un rischio concreto che ampie sezioni dell'industria automobilistica europea trasferiscano la produzione nelle regioni, perlopiù asiatiche, prossime alle unità di produzione delle batterie, con conseguenti ripercussioni su circa 13 milioni di posti di lavoro in Europa in questo settore.

4. Sviluppi futuri

4.1. Dall'insediamento della Commissione Juncker e dalla definizione del programma dell'Unione europea dell'energia sono state lanciate numerose azioni che, alla luce della politica in materia di cambiamenti climatici, hanno dato avvio a una politica industriale che ha conferito un carattere completamente nuovo alla transizione verso una società più sostenibile. La politica industriale della Commissione, sostenuta dagli Stati membri, ha assunto un'impronta molto più di orientamento e ha dimostrato un maggior senso di iniziativa rispetto al passato. Il CESE si congratula con la Commissione per il nuovo approccio e incoraggia la Commissione, gli Stati membri e l'imprenditoria europea a proseguire con questo nuovo approccio.

4.2. Si tratta di un orientamento lodevole ma anche necessario, tenuto conto del forte ritardo dell'imprenditoria europea in termini di sviluppo e produzione delle batterie. Una politica industriale di orientamento comporta però i rischi connessi alla scelta a priori degli attori vincenti (il cosiddetto «*picking winners*»). Resta tuttavia degno di lode il nuovo approccio che tiene conto dell'intera catena del valore industriale («*value chain approach*»). Una politica industriale basata sul metodo della catena del valore si inserisce molto meglio nella logica dell'economia circolare rispetto al vecchio approccio settoriale. L'approccio fondato sulla catena del valore richiede anche una politica diversa e più adeguata a questo nuovo contesto, che ad esempio sia coerente con la politica sugli aiuti di Stato. Ora che il settore della produzione di batterie è diventato un ambito prioritario della politica industriale dell'UE, anche la Commissione dovrà dimostrare maggiore flessibilità ed elasticità rispetto al sostegno agli investimenti concesso dagli Stati membri alle imprese di questa filiera. Con un'applicazione flessibile dei criteri di ammissibilità per la qualifica di «importante progetto di comune interesse europeo» (IPCEI) si può aiutare l'industria europea con risorse finanziarie pubbliche considerevoli, che possono in qualche misura avvicinarsi agli aiuti concessi alle imprese asiatiche dai rispettivi paesi. Il CESE accoglie con favore questa nuova applicazione dello strumento dell'IPCEI.

4.3. Resta soltanto da capire se la nuova politica, come descritta nel piano d'azione strategico, non sia stata introdotta troppo tardi per poter recuperare l'enorme ritardo nei confronti delle imprese e dei paesi asiatici. Ci si domanda inoltre se le risorse stanziare siano sufficienti. In termini più pessimistici, non sarà troppo poco e troppo tardi? ⁽⁹⁾ In un documento di riflessione di recente pubblicazione la Corte dei conti europea si pone i medesimi dubbi: «Vi è il rischio, tuttavia, che le misure adottate finora non siano sufficienti per raggiungere gli obiettivi strategici dell'UE in materia di energia pulita». Ciò nonostante, bisogna tenere presente che il ruolo della Commissione e le risorse finanziarie di cui dispone sono limitati. A buon diritto, la Commissione mostra una certa cautela. Il suo ruolo è quello di mediare. Spetta in primo luogo agli Stati membri, all'imprenditoria europea e ai suoi istituti di ricerca intervenire. È molto incoraggiante che i governi di Francia e Germania all'inizio di maggio 2019 abbiano deciso di stanziare circa 1 miliardo di EUR ciascuno a sostegno delle iniziative delle loro imprese per lo sviluppo del settore della produzione di batterie. Questo è uno dei primi risultati tangibili della European Battery Alliance lanciata dalla Commissione, che vede la collaborazione tra Stati membri, Commissione e imprese.

⁽⁸⁾ Parere del CESE sul tema *L'Europa in movimento* (GU C 62 del 15.2.2019, pag. 254).

⁽⁹⁾ Cfr. anche il documento di riflessione della Corte dei conti europea del 1° aprile 2019 dal titolo *Il sostegno dell'UE per lo stoccaggio di energia*.

4.4. Il CESE ritiene che, dopo così breve tempo dall'introduzione del piano d'azione sulle batterie, sia troppo presto per trarre delle conclusioni. Il Comitato è soddisfatto delle numerose azioni avviate o sviluppate da una serie di parti interessate. I risultati si potranno (e si dovranno) sentire nei prossimi anni. Gli sviluppi tecnologici proseguono all'interno e all'esterno dell'Unione europea; il processo dinamico impone che la strategia per le batterie non si limiti a un'iniziativa una tantum e rende indispensabile un approccio strutturale nelle politiche dell'UE e degli Stati membri, dal momento che i necessari investimenti negli strumenti di produzione presentano lunghi tempi di rientro del capitale (talvolta anche 20 o 30 anni).

4.5. Ci si chiede se l'Unione europea possa effettivamente costruire un settore competitivo per lo sviluppo e la produzione delle batterie, considerando che le materie prime necessarie non sono reperibili in quantità sufficiente all'interno dell'UE. Sebbene siano state sviluppate iniziative volte ad esempio all'estrazione del litio in alcuni Stati membri (come ad esempio la riapertura di miniere precedentemente chiuse), l'ipotesi che l'Unione possa diventare completamente autosufficiente appare inverosimile. In più in Europa vi è una forte riluttanza nei confronti dell'industria mineraria e anche in questo caso vige il principio «sì, ma non a casa mia». Gli effetti positivi che possono derivare per le comunità locali da un'estrazione delle materie prime responsabile dal punto di vista sociale e ambientale meritano di essere portati maggiormente all'attenzione dei cittadini. Inoltre, a quanto risulta, il coinvolgimento della popolazione locale anche a livello finanziario e di altro tipo («local ownership») può prevenire l'insorgere di un'opposizione a queste attività tale da impedirne il decollo.

4.6. Alla luce della situazione relativa alle materie prime, il CESE sottolinea l'importanza di uno sforzo maggiore in materia di R&S da parte di tutti i soggetti interessati ai fini dello sviluppo di nuovi tipi di batterie, come le batterie allo stato solido, le quali riducono significativamente questa dipendenza dalle materie prime.

4.7. Quanto è realistica l'ipotesi che nell'UE, come ipotizzato dalla Commissione, si sviluppino da dieci a venti grandi produttori? Tra gli investitori di lungo periodo del mercato di capitali vi è la disponibilità a investire i dieci miliardi di EUR circa necessari a tal fine? Benché le priorità definite nel piano d'azione siano apprezzabili, appare deludente che non sia stata trattata in alcun modo la questione dell'accesso ai capitali necessari per questi mega-investimenti. Nel caso di specie, i semplici finanziamenti bancari sono assolutamente insufficienti. I mercati di capitali, e segnatamente i fondi infrastrutturali, dovranno essere pronti a investire in questi progetti con capitale di rischio⁽¹⁰⁾. A tal fine bisogna portare avanti una politica a lungo termine, ottenere un rendimento adeguato e godere di un sostegno di fondo da parte delle autorità nazionali. Occorre evitare che le parti rimangano ad aspettare l'iniziativa di qualcun altro, e in tal senso le autorità possono assumere un ruolo importante, stimolando il processo di investimento. Le iniziative franco-tedesche dimostrano che questi paesi ne sono consapevoli. Il CESE ritiene che anche la piattaforma per gli investimenti lanciata di recente con EIT InnoEnergy, con la funzione di «acceleratore», possa fornire un contributo significativo nel far incontrare gli investitori e i promotori di iniziative.

4.8. Al contempo si deve sensibilizzare il consumatore europeo con campagne di informazione mirate affinché si renda conto che l'acquisto di batterie prodotte in Europa, dove sono applicate norme per la sicurezza delle persone e dell'ambiente, presenta una serie di vantaggi rispetto all'acquisto di batterie provenienti da paesi terzi che non osservano allo stesso modo tali norme e valori. Proseguire con il sistema attuale significa continuare a esportare i nostri problemi ambientali.

4.9. Il CESE rileva la necessità di ulteriori iniziative concrete per lo sviluppo del riciclaggio dei materiali recuperabili dalle vecchie batterie. L'estrazione mineraria urbana («urban mining») può portare un contributo sostanziale al necessario approvvigionamento di materie prime. Il potenziale delle miniere urbane in termini di riciclaggio futuro è considerevole, ma a tal fine è indispensabile migliorare gli incentivi economici, le quantità di raccolta, le tecnologie di recupero e, in ultima analisi, i tassi di riciclaggio. Dalla recente relazione della Commissione sull'attuazione e sull'impatto della direttiva sulle batterie risulta purtroppo che la raccolta delle batterie convenzionali non ha ancora raggiunto i livelli auspicati. Tuttora circa il 57 % delle batterie non viene conferito a impianti di riciclaggio. È pertanto a buon diritto che la Commissione, come ha dichiarato in questa relazione concisa ma molto interessante, sta riflettendo sull'adeguamento della direttiva del 2006, anche alla luce dell'avvento di nuove batterie come quelle su cui verte il piano d'azione. Il Comitato attende tali proposte con grande interesse, e constata la necessità di un ulteriore adeguamento degli attuali impianti per il trattamento delle batterie, tenuto conto dei grandi flussi di nuovi tipi di batterie nel prossimo futuro. Si dovrà sviluppare inoltre una nuova tecnologia per il riciclaggio o il trattamento; secondo il Comitato, in questo campo una R&S mirata merita il pieno sostegno dell'UE, poiché tali attività contribuiscono a migliorare l'ambiente in cui viviamo e possono ridurre in misura significativa la dipendenza da materie prime provenienti da paesi terzi.

4.10. Il Comitato auspica inoltre una ricerca mirata sul recupero dei materiali dalle discariche di carbon fossile e acciaio o altri metalli ricavati con le attività estrattive. Non si esclude che anche queste fonti possano contribuire a soddisfare il fabbisogno di materie prime. Il CESE accoglie con favore la recente pubblicazione, da parte del Centro comune di ricerca della Commissione europea, di una relazione sul recupero delle materie prime essenziali dai rifiuti minerari e dalle discariche⁽¹¹⁾, e chiede di sostenere a livello politico lo studio e l'analisi della questione delle materie prime essenziali, dal momento che la «battaglia mondiale per le materie prime» sta diventando più aspra.

⁽¹⁰⁾ Il 2 maggio 2019 Tesla ha dichiarato che i risultati per il primo trimestre del 2019 indicavano perdite per oltre 700 milioni di USD, ma che tuttavia l'impresa intende raccogliere 2 miliardi di USD sul mercato dei capitali per una nuova fabbrica di batterie e per lo sviluppo di un nuovo tipo di automobili ad alimentazione elettrica. Il mercato dei capitali americano è in grado di far fronte agevolmente a investimenti di questa portata, sotto forma di azioni e/o obbligazioni. C'è da chiedersi se il frammentato mercato dei capitali europeo possa fare altrettanto.

⁽¹¹⁾ Recovery of critical and other raw materials from mining waste and landfills: State of play on existing practices (Recupero delle materie prime essenziali e di altre materie prime dai rifiuti minerari e dalle discariche: situazione attuale delle pratiche esistenti), EUR 29744 EN, Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, Lussemburgo, 2019, ISBN 978-92-76-03391-2, doi:10.2760/494020, JRC116131.

4.11. In che misura il quadro normativo contribuisce allo sviluppo all'interno dell'Unione delle necessarie attività di R&S e all'applicazione delle tecnologie che ne derivano? Riflettere sulla legislazione e sulla normativa rappresenta l'inclinazione naturale della Commissione, poiché questi sono gli strumenti di influenza a sua disposizione. Forse però sarebbe meglio monitorare e analizzare gli sviluppi del mercato insieme alle imprese e alle organizzazioni delle parti sociali prima di ricorrere agli strumenti normativi. Considerata la precarietà del settore, appare più indicato un approccio politico che preveda dapprima una fase di avvio delle iniziative, di stimolo e di produzione e poi, solo dopo un'opportuna analisi, il ricorso alla regolamentazione.

4.12. Il CESE invita la Commissione a continuare ad assicurarsi che le gare d'appalto siano effettivamente adeguate alla scala generalmente ridotta del panorama imprenditoriale dell'UE, affinché questi produttori di medie dimensioni non perdano i finanziamenti perché le loro attività di R&S, di modesta entità, non rispondono ai requisiti del bando in merito alla portata dei progetti. Il CESE apprezza tuttavia che la Commissione abbia configurato i bandi in modo nuovo e più integrato, rendendoli più accessibili alle imprese dell'Unione.

4.13. Il Comitato ritiene importante che i finanziamenti dell'UE siano accessibili anche per progetti di produttori di batterie europei di medie dimensioni che abbiano già compiuto ampi sviluppi tecnologici (Technology Readiness Level da 5 a 9). Questa categoria di imprese, più concentrate sull'accesso al mercato che sulla ricerca di base, sembra essere ancora troppo spesso esclusa dall'accesso ai fondi dell'UE. In funzione di questo gruppo di imprese, inoltre, si dovrà strutturare in modo semplice l'accesso alle sovvenzioni dell'Unione per la formazione e la riqualificazione dei lavoratori.

Bruxelles, 17 luglio 2019

Il presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Luca JAHIER
