



3° Convegno annuale dell'Alleanza delle regioni automotive, Monza, 29 novembre 2024

"Dichiarazione di Monza" dell'Alleanza delle regioni automotive

In occasione del terzo convegno politico dell'Alleanza delle regioni automotive (ARA), svoltosi il 29 novembre 2024 a Monza su invito della regione Lombardia e del Comitato europeo delle regioni, le regioni aderenti hanno confermato il loro sostegno alle posizioni espresse nella dichiarazione istitutiva dell'ARA¹ nonché nelle dichiarazioni di Lipsia² e di Navarra³ e si sono impegnate a continuare a perseguire i seguenti obiettivi:

L'Alleanza delle regioni automotive:

Conseguire gli obiettivi climatici pur rimanendo competitivi

1. condivide le ambizioni dell'UE in materia di clima e sottolinea la necessità di una tabella di marcia chiara e stabile per la transizione delle regioni automotive, che offra certezze all'industria automobilistica e al relativo indotto e dia ai consumatori i mezzi per partecipare attivamente a questa transizione verso l'energia pulita, tenendo conto al tempo stesso della situazione attuale e in particolare della chiusura di diversi stabilimenti automobilistici nell'UE e del progresso tecnologico;
2. apprezza il fatto che il Presidente della Commissione europea ponga l'accento sulla neutralità tecnologica riguardo ai modi di conseguire l'obiettivo della mobilità stradale a zero emissioni⁴ e appoggia i notevoli sforzi e i cospicui investimenti dell'industria automobilistica per progredire sempre più verso l'auto elettrica, sottolineando nel contempo l'importanza dell'elettrificazione dell'automotive in termini di innovazione, ambizioni climatiche e competitività globale;

¹ Adottata nella 150ª sessione plenaria del CdR il 30 giugno 2023: <https://cor.europa.eu/it/alleanza-delle-regioni-automotive>.

² <https://webapi2016.cor.europa.eu/v1/documents/cor-2022-05422-00-01-tcd-tra-it.docx/content>.

³ https://cor.europa.eu/sites/default/files/2024-07/ara_navarra_declaration_en-tl.pdf.

⁴ https://commission.europa.eu/document/download/e6cd4328-673c-4e7a-8683-f63ffb2cf648_it?filename=Political%20Guidelines%202024-2029_IT.pdf

3. ricorda la vitale importanza dell'industria automobilistica per la prosperità e la competitività – nonché per la coesione economica, sociale e territoriale – dell'Unione europea;
4. sottolinea che la transizione dell'industria automobilistica e del relativo indotto, nonché del settore dei servizi automobilistici, nell'UE è in piena evoluzione e sta subendo una forte concorrenza da parte di Paesi terzi. Come evidenziato nella relazione Draghi⁵, vi sono molteplici fattori che determinano la perdita di competitività dell'UE nel settore automobilistico e che devono essere affrontati;
5. sottolinea la necessità di dedicare una particolare attenzione all'ampia diversità di dimensioni e capacità di trasformazione delle imprese lungo tutta la catena del valore del settore automobilistico e al grande impatto delle attuali trasformazioni industriali sui rapporti tra tali imprese;
6. si compiace dell'impegno della Commissione europea a tenere dialoghi regolari con le parti interessate per ridurre gli adempimenti burocratici per le PMI e le piccole imprese a media capitalizzazione e conseguire una competitività sostenibile;
7. accoglie con favore l'annuncio del Presidente della Commissione europea di rendere più semplice e rapida la partecipazione a importanti progetti di comune interesse europeo (IPCEI), facendo leva sull'esperienza degli IPCEI esistenti nei comparti delle batterie, dell'idrogeno e della microelettronica.

Rafforzare la dimensione regionale e sociale e garantire i necessari finanziamenti aggiuntivi

8. mette in rilievo la necessità di attenuare l'impatto della suddetta transizione adottando soluzioni basate sul territorio e anticipando i cambiamenti, sulla base di un autentico dialogo sociale e di solidi partenariati tra le parti sociali e le autorità pubbliche a tutti i livelli di governo;
9. richiama l'attenzione sugli sforzi profusi dalle regioni automotive dell'Unione europea per trovare soluzioni basate sul territorio al fine di sostenere la transizione del settore automobilistico nell'UE;
10. accoglie con favore l'intento, espresso dal Presidente della Commissione europea, di aumentare i finanziamenti per una transizione giusta nel complesso del prossimo bilancio a lungo termine dell'UE e di rafforzare la politica di coesione e di crescita mettendo al centro le regioni e il principio di partenariato; allo stesso tempo, apprezza

⁵ [Report on the future of European competitiveness](#) [Relazione sul futuro della competitività europea] - Parte B, sezione 1, capitolo 6.

quanto dichiarato dal prossimo Commissario europeo per la Transizione pulita, giusta e competitiva in merito alla necessità di sostenere le regioni automotive con tali finanziamenti⁶. Avverte che i finanziamenti per la transizione giusta dovrebbero fornire un sostegno mirato alle regioni che si trovano a fare i conti con la trasformazione delle industrie a più alta intensità energetica, comprese quelle automobilistiche e del relativo indotto;

11. pone l'accento sull'importanza delle regioni ai fini dell'attuazione della politica di coesione ed esprime la sua netta contrarietà all'idea del piano nazionale unico, che indebolirebbe le competenze di pianificazione e attuazione delle regioni dell'UE in tutti i settori, compreso quello automobilistico, e comprometterebbe la competitività;
12. invoca una forte dimensione territoriale in un futuro quadro per una transizione giusta che non lasci indietro nessuno e nessuna regione;
13. sottolinea l'importanza di mantenere una forte componente "transizione giusta" in una futura politica di coesione europea rafforzata e ricorda che, nel quadro di una politica di coesione a tutto tondo, l'aggiunta di altri ambiti d'intervento prioritario dovrebbe essere accompagnata dai conseguenti finanziamenti supplementari;
14. esorta vivamente la Commissione europea a introdurre un sistema di monitoraggio efficace che raccolga dati regionali granulari per sviluppare un approccio di monitoraggio esteso all'intera UE che assicuri una valutazione coerente dello stato e dell'impatto della transizione, tenendo conto delle esperienze acquisite con gli osservatori regionali per una transizione giusta, istituiti nel quadro dell'attuazione del Fondo per una transizione giusta, nonché con gli altri osservatori regionali pertinenti per il settore automobilistico;
15. suggerisce a tutti i servizi competenti della Commissione europea di lavorare insieme a stretto contatto alla ricerca di soluzioni per gestire una transizione giusta ed equa delle regioni automotive, iniziando con il raccogliere i dati necessari a questo scopo. L'Alleanza delle regioni automotive è pronta a continuare la sua opera di facilitatore della cooperazione tra gli enti locali e regionali, le organizzazioni di cluster automobilistici e i fornitori di competenze;
16. apprezza il forte impegno, espresso negli orientamenti del Presidente della Commissione europea, a promuovere l'istruzione e la formazione professionale sulla base dell'analisi e dell'anticipazione delle competenze, unitamente al riconoscimento e

⁶ https://hearings.elections.europa.eu/documents/ribera/ribera_writtenquestionsandanswers_it.pdf.

alla convalida comuni delle qualifiche, ed è pronta a proseguire la stretta collaborazione tra le regioni automotive e l'Alleanza per le competenze nel settore automobilistico.

Adottare un piano d'azione chiaro e provvedere a una rapida revisione delle norme vigenti

17. ribadisce la necessità di indicare all'industria europea un percorso chiaro e stabile per conseguire gli obiettivi in materia di emissioni – e in particolare gli obiettivi di azzeramento delle emissioni delle autovetture nuove entro il 2035 – al fine di attenuare il forte e ormai tangibile impatto della transizione sull'occupazione come anche sulla coesione sociale e territoriale;
18. prende atto dell'obiettivo, enunciato nella lettera d'incarico al prossimo Commissario europeo per il Clima e la crescita pulita e a zero emissioni nette, di assicurare la neutralità tecnologica attribuendo un ruolo agli elettrocarburanti grazie a una modifica mirata, nell'ambito del riesame in programma, del regolamento che fissa livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ per autovetture e furgoni; e chiede di partecipare ai relativi lavori, nello specifico intento di contribuire ad abbreviare i tempi per la riduzione delle emissioni dei veicoli già circolanti;
19. accoglie con favore l'introduzione di un dialogo strategico sul futuro dell'industria automobilistica in Europa⁷ sotto la guida del Presidente della Commissione europea per garantire il proseguimento di un dialogo multilivello e multilaterale per la transizione delle regioni automobilistiche e invita la Commissione europea a tenere conto delle raccomandazioni del gruppo di lavoro Route 35 nella preparazione dei prossimi lavori, in particolare dell'annunciato piano d'azione industriale dell'UE per il settore automobilistico;
20. chiede l'istituzione di un gruppo di lavoro in vista della relazione sui progressi compiuti ed esorta la Commissione europea ad adottare un approccio più graduale e a prendere in considerazione una revisione anticipata del regolamento che stabilisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture e dei furgoni, ancora nel 2025, al fine di concedere alle case automobilistiche europee il tempo sufficiente per adeguarsi alla transizione;
21. chiede a tutti i servizi competenti della Commissione europea di stabilire, all'inizio del 2025, una valida tabella di marcia per la preparazione della relazione sui progressi compiuti sulla base di un monitoraggio e di una valutazione efficaci della necessità di eventuali misure finanziarie supplementari per facilitare una transizione giusta;

⁷ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/speech_24_6084

22. pone l'accento sulla necessità di rispettare l'ampia varietà di situazioni di mobilità e di integrare l'elettrico con le tecnologie alternative, climaticamente neutre dalla produzione all'impiego, eventualmente esistenti, in linea con la dichiarazione adottata in esito al vertice del G7 Trasporti svoltosi a Milano nel 2024⁸.

Garantire la necessaria coerenza della legislazione europea

23. chiede un accesso equo alla mobilità per tutti i cittadini dell'UE, che li aiuti e li tuteli nella transizione ecologica della mobilità;
24. chiede che il successore del programma Orizzonte Europa sia un programma robusto che valorizzi adeguatamente la ricerca e l'innovazione aperte dal punto di vista tecnologico in ogni singolo territorio dell'UE al fine di conseguire gli obiettivi ambientali, promuovere la nuova occupazione e la competitività europea e ridurre i rischi significativi dell'impatto della transizione sull'occupazione e sulla coesione sociale e territoriale. È di cruciale importanza incoraggiare e sostenere finanziariamente i processi collaborativi nel campo della ricerca e dell'innovazione tra i territori automotive europei (collaborazioni tra centri di ricerca che operano in territori sviluppati e svantaggiati);
25. riafferma la necessità di utilizzare la metodologia di valutazione del ciclo di vita (LCA) per soppesare le tecnologie da utilizzare per conseguire gli obiettivi climatici;
26. mette in rilievo la necessità di controllare meglio l'impatto ambientale dei materiali adoperati nei veicoli e di rafforzare la circolarità dell'industria automobilistica, quale leva per conseguire gli obiettivi ambientali e di crescita dell'UE, attraverso lo sviluppo di biomateriali e l'impiego di fibre naturali;
27. chiede che siano resi disponibili ulteriori finanziamenti e si introducano incentivi alla rottamazione per sostenere l'acquisto di veicoli neutri in termini di emissioni di carbonio, nonché ulteriori investimenti per la diffusione dei punti di ricarica richiesti dal regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi e la promozione dell'interoperabilità tra tutti i punti di ricarica per agevolare l'utilizzo di tali veicoli;
28. chiede che sia adottata in tempi brevi la normativa settoriale specifica in materia di accesso ai dati dei veicoli. In base al regolamento sui dati, tale normativa di settore deve assicurare la sovranità europea nel controllo dei dati dei veicoli e garantire condizioni idonee per il futuro sviluppo dell'industria dell'indotto e dell'assistenza post-vendita;

⁸ Riunione dei ministri dei Trasporti dei paesi del G7 sul tema "The Future of Mobility: Ensuring Global Connectivity in an Uncertain World" [Il futuro della mobilità: garantire la connettività globale in un mondo senza certezze].

29. sottolinea che il quadro giuridico dell'UE che fissa obiettivi climatici per il trasporto su strada non si applica alle autovetture storiche, che svolgono un ruolo chiave per la preservazione del patrimonio storico e culturale delle regioni automotive europee, come indicato nel "manifesto dei veicoli d'epoca"⁹;
30. fa notare che il gruppo interregionale "Il futuro del settore automobilistico" (CoRAI) e l'ARA continueranno a lavorare fianco a fianco per sostenere la trasformazione regionale e che il CoRAI appoggia espressamente la presente dichiarazione.

⁹ Con il sostegno della commissione storica internazionale della Federazione internazionale dell'automobile (FIA), della Federazione internazionale dei veicoli d'epoca (FIVA) e della Federazione internazionale di motociclismo (FIM).