Gazzetta ufficiale
dell'Unione europea

IT
Serie C

C/2025/3166

20.6.2025

Risoluzione sul rafforzamento della dimensione territoriale nell'attuazione del piano d'azione industriale dell'UE per il settore automobilistico

(C/2025/3166)

IL COMITATO EUROPEO DELLE REGIONI (CdR),

VISTA

- la comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni — Piano d'azione industriale dell'UE per il settore automobilistico ([1]);

1. accoglie con favore gli sforzi della Commissione europea volti a sostenere la transizione del settore automobilistico verso una mobilità pulita, la digitalizzazione e una maggiore competitività mediante la pubblicazione del piano d'azione industriale dell'UE per il settore automobilistico (in prosieguo «piano d'azione»);

2. nonostante l'attenzione prestata al Comitato europeo delle regioni nel processo di consultazione, si rammarica del fatto che il piano d'azione non tenga in considerazione la dimensione territoriale e che le misure proposte non prevedano soluzioni basate sul territorio;

3. prende atto del fatto che la revisione del regolamento che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO_2 delle autovetture e dei furgoni sarà effettuata già nel 2025; riconosce che la modifica mirata del regolamento potrebbe assicurare flessibilità alle industrie automobilistiche, perseguendo al contempo in modo pragmatico gli obiettivi generali dell'UE in materia di clima, unitamente a una solida politica industriale; ritiene tuttavia che tale modifica non sia sufficiente per affrontare la crisi del settore e garantire certezza giuridica;

4. mette in guardia contro i frequenti adeguamenti legislativi che compromettono la prevedibilità per l'industria dell'UE e ostacolano la transizione industriale. Tali adeguamenti rischiano di minare il vantaggio competitivo dell'industria automobilistica europea nel mercato mondiale. Teme in particolare che tali adeguamenti possano pregiudicare il nostro impegno a favore dell'elettrificazione del settore automobilistico e dell'azzeramento delle emissioni prodotte dalle autovetture nuove e dai nuovi furgoni entro il 2035. Per rispondere efficacemente alle sfide future dobbiamo sostenere con determinazione gli obiettivi concordati e rafforzare la dimensione regionale del piano d'azione;

5. sollecita la Commissione ad adottare un approccio più graduale basato sulla piena neutralità tecnologica come principio fondamentale nella revisione del regolamento che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO_2, come sottolineato dalla Presidente von der Leyen, e a presentare quanto prima la revisione di detto regolamento;

6. rileva inoltre i vincoli tecnologici e di mercato nella diffusione dei veicoli pesanti a zero e basse emissioni, e sollecita la Commissione a prendere in considerazione, come nel caso delle autovetture e dei furgoni, la possibilità di prevedere flessibilità e una revisione anticipata del regolamento che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti;

7. avverte che i cambiamenti normativi creeranno instabilità e ostacoleranno la prevedibilità e il progresso industriale, mettendo il settore automobilistico europeo in una posizione di svantaggio competitivo;

8. mette in luce l'assenza di una politica industriale coerente dell'UE per il settore automobilistico, come evidenziato nella relazione Draghi ([2]); chiede una strategia globale europea in materia di trasformazione per l'industria automobilistica, al fine di preservare questo settore economico vitale per la prosperità e la crescita dell'UE;

9. chiede una promozione coerente dei sistemi di propulsione a basse emissioni, che comprenda diversi approcci tecnologici. Accanto alla mobilità elettrica, anche la propulsione a idrogeno, i combustibili sintetici e i veicoli ibridi ricaricabili devono essere considerati opzioni equivalenti per la riduzione delle emissioni di CO_2. Una regolamentazione favorevole all'innovazione dovrebbe garantire che tutte le tecnologie possano essere ulteriormente sviluppate a condizioni eque;

([1]) COM(2025) 95 final.
([2]) https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report_en#paragraph_47059.

10. sottolinea che la concorrenza internazionale esercita una pressione crescente sull'UE affinché intensifichi gli sforzi intesi a sviluppare soluzioni sostenibili nel settore automobilistico; fa presente la necessità di adottare con urgenza delle misure supplementari nel contesto degli attuali cambiamenti geopolitici e della politica commerciale, soprattutto nelle relazioni transatlantiche, puntando anche sui combustibili alternativi quali gli elettrocarburanti e i biocarburanti, che permetteranno di realizzare la transizione senza compromettere la competitività del settore;

11. accoglie con favore il riconoscimento delle molteplici sfide cui devono far fronte le regioni che dipendono dall'industria automobilistica, come indicato nella comunicazione sulla pubblicazione del riesame intermedio della politica di coesione ([3]);

12. osserva che l'elettrificazione delle automobili e dei furgoni rimane il percorso più efficace verso la neutralità in termini di emissioni di carbonio nel settore automobilistico nonché un motore fondamentale della competitività mondiale.

Sottolinea la necessità di espandere e rafforzare l'infrastruttura di ricarica per garantire una copertura ampia, accessibile e affidabile in grado di soddisfare la crescente domanda. Pone inoltre in risalto l'importanza di rendere la ricarica economicamente più accessibile nel lungo termine, al fine di sostenere la transizione;

13. sottolinea che, come emerge dal recente studio del CdR *State of play and future challenges of automotive regions* [Situazione attuale e sfide future delle regioni automotive] ([4]), il buon esito della transizione dell'industria automobilistica è determinante per garantire l'attrattiva a lungo termine delle regioni;

14. sottolinea l'importanza di coinvolgere gli enti locali e regionali nella pianificazione e nella realizzazione delle infrastrutture di ricarica e rifornimento a livello di UE, quale elemento chiave della competitività del settore automobilistico europeo. Incoraggia pertanto i partenariati tra i settori pubblico e privato per accelerare lo sviluppo di tali infrastrutture, ricorrendo alla semplificazione delle procedure di autorizzazione e alla fornitura di incentivi finanziari, in modo da garantire un accesso equo e a prezzi accessibili;

15. evidenzia l'importanza di coinvolgere le regioni automobilistiche e i cluster automobilistici regionali, nonché di tenere conto dei loro punti di vista e delle soluzioni proposte, al fine di realizzare una transizione equa, e sottolinea che il CdR ha istituito l'Alleanza delle regioni automotive (ARA) per promuovere la loro voce a livello europeo;

16. sottolinea che il regolamento che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO_2 delle autovetture e dei furgoni riconosce l'ARA come partner della Commissione europea per individuare eventuali carenze di finanziamento, al fine di garantire una giusta transizione nelle regioni maggiormente interessate dalla transizione verde e digitale;

17. accoglie con favore il recente studio dell'OCSE sul futuro delle catene del valore del settore automobilistico ([5]), che sottolinea il ruolo chiave delle regioni nell'attrarre investimenti esteri diretti (IED) e i collegamenti con le PMI, e fa notare che le regioni automobilistiche e i cluster automobilistici regionali forniscono risposte che vanno dal sostegno sociale e dalle opportunità di formazione per i lavoratori al sostegno agli ecosistemi di innovazione e alla definizione di politiche industriali e in materia di mobilità lungimiranti;

18. accoglie con favore il progetto della Commissione europea di istituire un'Alleanza europea per i veicoli connessi e autonomi, al fine di accelerare lo sviluppo e la produzione di componenti hardware e software per la guida connessa e autonoma, garantendo in tal modo la competitività e la resilienza dell'Europa; invita la Commissione europea a tenere conto delle esperienze e delle preoccupazioni espresse a livello regionale nell'elaborazione di un quadro normativo globale per i veicoli autonomi;

19. sottolinea che il documento economico della Commissione sul tema *Mapping the impact of industrial decline on European regions* [Mappatura dell'impatto del declino industriale sulle regioni europee] ([6]) riconosce l'importanza del ruolo svolto dall'Alleanza delle regioni automotive nell'individuare l'impatto del declino industriale nelle regioni automotive nonché la sua rilevanza per le decisioni politiche informate su dove incentrare l'assegnazione dei fondi dell'UE;

([3]) Una politica di coesione modernizzata: riesame intermedio. *COM(2025) 163 final*.
([4]) *State of play and future challenges of automotive regions* [Situazione attuale e sfide future delle regioni automotive], studio del CdR.
([5]) Studi dell'OCSE sulle PMI e sull'imprenditorialità, *The future of the automotive value chain – Implications for FDI-SME linkages* [Il futuro della catena del valore del settore automobilistico - Implicazioni per i collegamenti IED-PME].
([6]) https://single-market-economy.ec.europa.eu/publications/mapping-impact-industrial-decline-european-regions_en.

20. sottolinea che in molti Stati membri il settore automobilistico svolge un ruolo fondamentale per l'industria manifatturiera e che si concentra in diverse regioni, in cui l'assemblaggio di automobili e l'intera catena di approvvigionamento rivestono un ruolo cruciale per la crescita economica, creando posti di lavoro e garantendo investimenti in R&S; sottolinea che le ripercussioni vanno al di là delle regioni in cui si procede all'assemblaggio delle automobili, interessando spesso in modo ancora più significativo le regioni che ospitano gli impianti di sottoproduzione dell'indotto delle forniture automobilistiche;

21. chiede un aumento dei finanziamenti per la transizione giusta nel prossimo bilancio a lungo termine dell'UE, in particolare mediante una politica di coesione rafforzata finalizzata ad affrontare le disparità regionali esistenti e a promuovere soluzioni basate sul territorio, per garantire che il sostegno sia adattato alle esigenze specifiche di ciascuna regione, in particolare quelle più colpite dalla transizione verso la neutralità climatica;

22. chiede un ulteriore sostegno per gli ecosistemi regionali dell'innovazione, in particolare attraverso strategie di specializzazione intelligente e azioni specifiche volte a promuovere la cooperazione interregionale tra le regioni automobilistiche lungo la catena del valore;

23. chiede che, per ridurre le emissioni di CO_2 e l'impronta di carbonio, si promuova l'acquisto di componenti di provenienza locale e si incoraggi l'inserimento, negli strumenti di sostegno economico per le imprese, di criteri di valutazione che promuovano l'acquisto da fornitori dell'UE;

24. chiede non solo una semplificazione normativa, ma anche una modifica dei requisiti in materia di aiuti al settore, al fine di incoraggiare e aumentare gli investimenti nell'industria automobilistica europea;

25. ritiene essenziale attuare programmi globali di miglioramento del livello delle competenze e di riqualificazione per rafforzare le competenze e le conoscenze specialistiche della forza lavoro attuale e futura nel settore automobilistico. Queste iniziative dovrebbero essere adattate in modo da rispondere all'evoluzione delle esigenze dell'industria automobilistica, affrontare la carenza di forza lavoro e adattarsi alle sfide dell'invecchiamento della manodopera, anche per quanto riguarda il settore della manutenzione e della riparazione dei veicoli che, a causa della transizione tecnologica, rischia di subire un significativo ridimensionamento strutturale;

26. sottolinea l'importanza della ricerca e dell'innovazione per la futura competitività dell'industria automobilistica; chiede pertanto un aumento dei finanziamenti a livello dell'UE per la ricerca di base e avanzata;

27. chiede l'instaurazione di un dialogo territoriale sulla transizione giusta basato su solidi partenariati tra le parti sociali e le autorità pubbliche a tutti i livelli di governance, con l'obiettivo di trovare soluzioni basate sul territorio;

28. chiede la creazione di un «dialogo in materia di attuazione con le regioni automobilistiche» finalizzato all'istituzione di una piattaforma strutturata che consenta alle regioni automobilistiche e ai cluster automobilistici regionali di tenere scambi con la Commissione sulle migliori pratiche e contribuire all'attuazione delle misure previste dal piano d'azione;

29. sottolinea che il CdR, assieme all'Alleanza delle regioni automotive (ARA) e al suo gruppo interregionale «Il futuro del settore automobilistico» (CoRAI), nonché grazie ai collegamenti con il lavoro dell'Alleanza per le competenze nel settore automobilistico (ASA) e dell'Alleanza europea delle regioni produttrici di semiconduttori (European Semiconductors Regions Alliance — ESRA), è pronto a facilitare gli scambi con la Commissione europea sull'attuazione di questo piano d'azione grazie alle sue conoscenze locali e regionali, per garantire una transizione equilibrata e inclusiva del settore automobilistico, nonché per perseguire obiettivi comuni e creare un senso di titolarità nel quadro del dialogo strategico sul futuro dell'industria automobilistica.

Bruxelles, 3 aprile 2025

La presidente
del Comitato europeo delle regioni
Kata TÜTTŐ