



AUTOMOTIVE ABRUZZO

4 ottobre 2022

Automotive in Europa

L'industria automobilistica è uno dei principali settori produttivi in Europa e da sola vale oltre 800 miliardi di Euro di fatturato, pari al 6,4% del Pil.

Negli ultimi due anni sia la pandemia che la crisi dei semiconduttori ha provocato la riduzione di circa il 20-25%, percentuale che può aumentare anche a causa della guerra in Ucraina.

La transizione elettrica in Europa

Dal 2035 in Europa si potranno vendere solo auto elettriche. Il Parlamento europeo ha approvato la proposta della Commissione Ue che imprime una decisa accelerata alla transizione ecologica del mondo delle quattro ruote. Una misura in linea con il piano di Bruxelles Fit For 55, il pacchetto di misure per contrastare i cambiamenti climatici, decarbonizzare l'Europa e raggiungere la neutralità climatica.

Il settore automotive si appresta ad una profonda trasformazione, perché tutte le aziende che lavorano per questo ambito sono coinvolte nel passaggio all'auto elettrica.

Se, da un lato, il passaggio garantirà minor inquinamento atmosferico soprattutto nelle aree urbane, dall'altro questo mette a rischio moltissimi posti di lavoro. La riduzione delle emissioni di CO2, che in definitiva è il driver fondamentale delle politiche europee sul clima, è aspetto che merita ancora approfondimenti, dipendendo le stesse dal combustibile di origine per la produzione di energia elettrica.

Rischi e opportunità della mobilità elettrica

Per l'automotive, quello che si rischia è una reazione a catena che provocherà la crisi in diversi comparti: dalla vendita dell'auto alla produzione di tutti i suoi componenti, relativamente alle auto a diesel o benzina. Per il futuro si prospetta un aumento decisivo delle automobili elettriche di nuova immatricolazione, accompagnato ad un calo drastico degli acquisti di nuove auto a benzina o diesel.

In Italia, ma anche in altri paesi europei, il passaggio comporterà indubbiamente dei cambiamenti, anche a livello di produzione.

Lo scenario è quello di un'industria automotive nazionale in affanno, con numeri in caduta libera, dall'oltre 1,8 milioni di veicoli prodotti nel 1997 alle appena 700.000 unità del 2021, di cui meno di 500.000 autovetture e che, però, vale un fatturato di 93 miliardi di euro, pari al 5,6% del Prodotto Interno Lordo.

Non solo, oltre 2.000 imprese che contano 180.000 lavoratori sono impegnate nel solo comparto della fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi ed è proprio in questo comparto che si realizza il 7% delle esportazioni metalmeccaniche nazionali per un valore di 31 miliardi di euro.

Certamente la decisione della Ue di proibire l'immatricolazione di nuovi veicoli con motore endotermico a partire dal 2035, puntando sulla tecnologia elettrica, non è un'operazione banale e senza rischi e sarebbe erroneo credere il contrario. Questo non tanto, e non solo, per la complessità di un cambio di paradigma tecnologico nelle catene produttive del settore automobilistico, per cui sono disponibili competenze e risorse finanziarie tali da poter affrontare questo passaggio senza particolari difficoltà. Piuttosto, per il ritardo accumulato dall'Ue nell'assicurare e garantire la necessaria disponibilità e capacità di trasformazione di materie prime critiche quali Litio, Cobalto, Nickel, Fosforo, ecc., utili alla produzione di batterie, nonché i metalli delle terre rare, per la produzione dei magneti permanenti per i motori elettrici. La vera debolezza dell'Europa nei confronti dell'Asia sta proprio nel non avere investito nelle tecnologie di estrazione e trasformazione di questi materiali, mentre la Cina non ha mai smesso di farlo, e di essersi legata ad essa per forniture di prodotti semilavorati a basso costo, senza preoccuparsi di diversificare. Ma si sta velocemente correndo ai ripari con importanti sostegni all'industria e alla ricerca, con una strategia di economia circolare per i materiali critici e le batterie, con nuove alleanze industriali internazionali.

E' importante che l'industria continentale dell'auto ritrovi un po' di unità nel dialogo con la Commissione europea, facendosi promotrice di soluzioni più equilibrate che, più che rallentare lo sviluppo dell'elettrico, non escludano pregiudizialmente l'apporto di altre tecnologie, come i carburanti sintetici e biologici e l'idrogeno, nella lotta alla CO2, e che contemplino la sopravvivenza oltre il 2035 dei motori termici, diesel incluso, almeno per determinati impieghi. Sarebbe auspicabile, e la stessa Commissione ha lanciato un segnale di ricettività aprendo una consultazione sul futuro della mobilità. La ricerca sui veicoli elettrici, nel frattempo, andrà avanti per avere sistemi di gestione dell'energia più efficienti, vetture più aerodinamiche, percorrenze più elevate e costi più gestibili.

Anche l'ANFIA¹ è convinta, *sulla base di diverse evidenze scientifiche, che esistano tecnologie che, insieme alla mobilità elettrica possono contribuire in modo significativo alla decarbonizzazione del nostro settore e che ci consentirebbero di raggiungere gli stessi obiettivi, preservando, al contempo, competenze e posti di lavoro della nostra filiera. Ci si riferisce al contributo tangibile che possono dare i biocombustibili, i carburanti sintetici, così come l'idrogeno (sia come vettore per il motore endotermico sia le fuel cell), tecnologia in cui la filiera crede tantissimo e su cui sta già facendo grandi investimenti.*

Confindustria ANCMA, tramite il responsabile Moto Michele Moretti, ritiene che *“La mobilità leggera è fisiologicamente destinata a crescere nei prossimi anni, perché si presta meglio ad un utilizzo urbano. Consideriamo anche che con l'aumento delle limitazioni al traffico nelle città, è probabile che la e-mobility in futuro sarà una delle poche ammesse a circolare. Inoltre, sviluppare motori elettrici efficaci per tragitti cittadini brevi è più semplice; oltretutto le batterie degli scooter sono sempre di più modulari ed estraibili. Quindi il cittadino non deve dipendere da infrastrutture di ricarica pubbliche”.*

¹ Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Fatta salva la necessità di elettrificare il trasporto su strada, è sempre importante ricordare che la soluzione finale per decarbonizzare i trasporti non potrà limitarsi a uno shift tecnologico sui veicoli, ma dovrà anche passare da un radicale cambiamento delle modalità di fruizione della mobilità da parte dei cittadini, rendendo disponibili soluzioni alternative di qualità per il trasporto pubblico locale, la micro-mobilità, i servizi di sharing, la ciclo-pedonalità, con l'obiettivo primario di ridurre il ricorso all'auto privata.

A questi rischi, che appaiono oggettivi, i cui effetti si stanno già manifestando in ambito manifatturiero si aggiungono le considerazioni in merito all'effettivo beneficio relativo alle emissioni di CO₂. Solo una efficace decarbonizzazione dell'energia elettrica nella maggior parte degli stati europei rende la propulsione elettrica più sostenibile di quella fossile, relativamente alle emissioni di CO₂.

I nuovi sistemi di produzione

I nuovi veicoli elettrici saranno molto più semplici e con meno componenti. Gli impianti sempre più automatici a partire dal cuore pulsante della logistica dei componenti che alimenta la catena di montaggio. Obiettivo? Ridurre i costi di manifattura e quelli per l'elettrificazione, così come indicato dal piano lanciato da Tavares. A raccontare a Repubblica quello che verrà è il responsabile globale degli stabilimenti Stellantis, Arnaud Deboeuf, che rimarca come, tra Covid, crisi energetica, scarsità di microchip e riduzione dei volumi, la situazione sia ormai cambiata: «Si tratta di un processo che riguarda tutti i Paesi del mondo e che in Italia è già iniziato in vari impianti. Abbiamo trasferito a Pomigliano un ramo della plastica da un altro sito. A Cassino abbiamo avviato in anticipo i lavori di rinnovo delle verniciature per contenere meglio i costi dovuti alla crisi energetica. Contromisura efficace. Non c'è nessuna prova che un grande stabilimento sia più efficace di uno piccolo. Anzi. Non chiudiamo stabilimenti, li compattiamo, li adattiamo al contesto e alle esigenze».

Ciò comporterà senza dubbio un adeguamento delle competenze e una razionalizzazione degli occupati.

Diventa indispensabile incrementare le attività complementari.

Abruzzo, una regione ad alta vocazione automotive

L'automotive, in Abruzzo, rappresenta una realtà consolidata i cui numeri sono di tutto rilievo per l'economia regionale: oltre 7,5-8 miliardi di fatturato, 22-24.000 addetti con esportazioni che rappresentano circa il 55% di quelle dell'Abruzzo.

Il settore automotive rappresenta un tesoro per la Regione che interessa l'intero territorio, anche se con una concentrazione nella provincia di Chieti e, più nello specifico, in quella che viene definita la Automotive & Mechatronic Valley, cioè la Val di Sangro. Lo sviluppo è partito ormai 50 anni fa con la Honda e poi con la SEVEL e man mano con altre imprese e ha raggiunto livelli di sviluppo importanti grazie al contributo dei lavoratori, imprenditori, manager, Enti, sistema dell'istruzione, cittadini.

La filiera

In Abruzzo, la filiera Automotive è costituita da un gruppo di imprese globalizzate, sia Grandi Imprese che PMI, che comprende, oltre ai produttori di veicoli, la componentistica.

La filiera è costituita da:

- operatori della filiera due ruote, che fanno riferimento a Honda Italia, unico stabilimento europeo del colosso giapponese per il comparto due ruote. Ha un mercato in ripresa e si prevede di recuperare un buon livello di produzione;
- operatori della filiera quattro ruote; fanno capo in ampia parte a Sevel, gruppo Stellantis. Lo stabilimento di Atessa è il più grande d'Europa per i veicoli commerciali leggeri che ha prodotto già 7 milioni di veicoli. Il prodotto (con i marchi FIAT, Peugeot, Citroen, Opel e ora anche Toyota) è molto richiesto sul mercato con la domanda che supera l'attuale capacità produttiva; è tra i furgoni più venduti d'Europa;
- altri operatori classificabili in:
 - o produttori di prodotti finiti,
 - o produttori di componenti.

Il comparto automotive abruzzese è abbastanza eterogeneo rispetto alla tipologia di impresa.

Queste imprese sono state oggetto di un'analisi scaturita nell'Osservatorio Automotive Abruzzo (attualmente in fase di aggiornamento) che ha, nello specifico, scattato una *fotografia* del settore, realizzata con l'obiettivo di individuare le principali tendenze di cambiamento, nel breve e nel medio periodo, derivanti dalle trasformazioni in atto nel mondo del manifatturiero avanzato e le competenze chiave che ne derivano, comprese quelle trasversali.

Dall'analisi è emerso che l'eterogeneità del comparto automotive abruzzese riguarda sia la tipologia di impresa, sia il fatturato e il numero dei dipendenti. Di questi, la maggior parte è impiegato nelle GI. Rispetto alla tipologia di impresa, nello specifico, il 49% appartiene alla categoria piccola impresa; il 34% a quella di media impresa; il 17% sono grandi imprese.

Ma se si considera la tipologia delle imprese rispetto al fatturato, emerge che il fatturato delle grandi imprese è pari al 97% del totale.

Il livello di saturazione degli impianti è buono (circa l'80%); i prodotti sono destinati prevalentemente al Mercato primo impianto (ovvero, clienti case auto) e, nello specifico, al mercato LCV (fino a 3,5t).

Le criticità e i rischi

Il settore Automotive in Abruzzo ha grandi potenzialità e opportunità, ma anche qualche criticità, di natura prevalentemente congiunturale. Ci sono alcuni casi che destano qualche preoccupazione - come Denso, Dayco e Pilkington – ma in generale la prospettiva è migliore di altre aree italiane ed europee.

I principali problemi sono di natura:

- a) Congiunturale, legati ai componenti carenti, perché nel tempo abbiamo delocalizzato in Asia; questo ci interessa direttamente perché la SEVEL è costretta a ridurre la produzione in modo sensibile (I semestre 2022 -37%) con conseguenti ricadute negative
- b) Strutturale, legati alla eccessiva capacità produttiva mondiale e alla transizione elettrica dei veicoli come precedentemente ricordato.

Per fortuna in Abruzzo non produciamo, salvo qualche caso raro, motori, cambi e altra componentistica legata ai motori stessi ma, essenzialmente, parti della carrozzeria e costruiamo veicoli sia a due ruote che a quattro ruote.

Certo, c'è il 'problema' del nuovo stabilimento Stellantis in Polonia (con una capacità annua di 100.000 veicoli), ma con un mercato favorevole c'è spazio per tutti, come ha sottolineato l'AD di Stellantis Carlos Tavares.

Per Honda non esistono stabilimenti in Europa concorrenti della stessa azienda.

NEL BREVE TERMINE PESERANNO PREVALENTEMENTE I PROBLEMI CONGIUNTURALI.

NEL MEDIO LUNGO TERMINE DOVREMO AFFRONTARE I CAMBIAMENTI NEI SISTEMI DI PRODUZIONE E NELL'EVOLUZIONE GENERALE DEI VEICOLI.

Se pensiamo alla sofferenza delle altre aree del Paese come la Lombardia, Piemonte, Veneto, Cassino (dove si produce due giorni alla settimana), Melfi (dove è rimasta una sola linea), o anche Torino e Grugliasco, in Abruzzo la situazione è più tranquilla.

Ai problemi prima evidenziati si possono aggiungere:

- Rischio delocalizzazione per imprese componentistica
- PMI di ridotta dimensione e con ridotta propensione alla ricerca e sviluppo e alla digitalizzazione.

E' importante prendere coscienza che siamo ormai in una competizione non solo Italiana, ma Europea e mondiale, dove oltre all'America c'è anche l'Asia; ciò significa che dobbiamo valutare la nostra competitività in rapporto agli altri e capire i nostri punti di forza e debolezza.

Punti di forza e di debolezza del Sistema Abruzzo

Tra i **punti di forza** c'è da segnalare il nostro livello di competenze e la capacità di essere flessibili rispetto a molti nostri competitor; ma è indispensabile un aggiornamento continuo. Anche le nostre tecnologie, specie nelle grandi imprese, sono avanzate, ma le tecnologie si comprano facilmente.

Tra i **punti di debolezza** segnaliamo, in sintesi:

- a) le infrastrutture,
- b) la logistica, da migliorare specie con l'operatività (ferrovia e porti),
- c) i servizi territoriali, costi dell'acqua e gestione delle acque piovane,
- d) i costi dell'energia e le frequenti micro interruzioni della fornitura e di energia elettrica,
- e) la connettività,
- f) la tassazione locale, es. IMU,
- g) l'aggiornamento delle competenze,
- h) la digitalizzazione,
- i) la percentuale media di presenze dei lavoratori in azienda.

A questi si aggiungono problemi di carattere nazionale - quali tassazione sui redditi e sul lavoro e la burocrazia - e di carattere europeo, specie per gli **Aiuti di Stato**. Alla luce della normativa vigente, **gli ampliamenti e gli adeguamenti tecnologici**, come fortemente e diffusamente auspicati dall'evoluzione dei mercati, dal PNRR, dai Programmi 2021/2027 **non possono essere sostenuti né da fondi comunitari (nuovo Reg FESR 1058/2021) né da fondi nazionali se programmati da Grandi Imprese**. Tale situazione potrebbe impedire, in alcune

aree a forte concentrazione automotive, di utilizzare anche i fondi dell'art. 22 Riconversione, ricerca e sviluppo del settore automotive del DECRETO-LEGGE 1° marzo 2022, n. 17 e i Contratti di sviluppo recentemente rifinanziati.

Si evidenzia, inoltre, che assistiamo ad un acuirsi della concorrenza tra aree mondiali, nei vari settori, che richiederà sempre più una capacità da parte delle imprese di crescere in tecnologie e competenze per restare sul mercato, interventi che richiederanno ingenti investimenti; in tale situazione potrebbero svilupparsi forti tentazioni di delocalizzare verso aree più convenienti che prevedono aiuti statali.

In occasione dell'avvio della procedura di modifica del Regolamento degli aiuti di stato da parte della Commissione Europea, il Governo italiano ha presentato la sua POSIZIONE, dove propone il superamento dei limiti ai finanziamenti sopra riportati. E' indispensabile una forte azione di supporto politico anche tramite alleanze con altre nazioni possibilmente interessate (Germania, Francia, Spagna, Austria e Danimarca).

La competitività è di Sistema

Dobbiamo fare un *tagliando* ed esaminare tutti gli elementi per intervenire ognuno con il proprio contributo al fine di mantenere questo tesoro che abbiamo, perché se non facciamo uno sforzo importante potremo perdere attività. Un'arma che abbiamo a nostra disposizione è la capacità di restare uniti e fare squadra perché, come diceva Henry Ford, *"Ritrovarsi insieme è un inizio, restare insieme è un progresso, ma riuscire a lavorare insieme è un successo"*.

A tale scopo l'Assessore allo Sviluppo Economico ha costituito un **Tavolo Automotive** che coinvolge rappresentanti degli imprenditori, dei lavoratori, aziende erogatrici di servizi, del mondo della scuola e della formazione per approfondire i punti di debolezza sopra riportati.

Polo Innovazione Automotive

Il Polo Innovazione Automotive Abruzzo è una rete di aziende globalizzate e organizzazioni pubbliche - grande industria, piccole e medie imprese, università e centri di ricerca - che operano nel comparto automotive e della meccanica: industria dell'auto, subfornitura, componentistica. Nato come Consorzio (IAM – Innovazione Automotive e Metalmeccanica) nel 2008 per fare ricerca e sviluppo, nel 2010 è stato formalizzato il Polo Innovazione Automotive, uno dei Poli di Innovazione istituiti dalla Regione Abruzzo per favorire il rafforzamento dell'intero sistema dell'innovazione regionale.

Il Polo Automotive riunisce circa 50 partner tra aziende e organizzazioni impegnate a vario titolo nella filiera dell'industria automobilistica localizzate prevalentemente in Abruzzo. Tra i partner: Fca Italy (Stellantis), Honda, Denso, Isringhausen, Tecnomatic, IMM Hydraulics, Università degli Studi dell'Aquila, ecc.

La mission del Polo è incoraggiare le interazioni tra i soggetti economici e le istituzioni per contribuire allo sviluppo della ricerca-innovazione, nuove tecnologie, disseminazione della conoscenza, messa in rete e diffusione delle informazioni. Focus dell'attività è la smart specialisation strategy, orientata ai veicoli commerciali e professionali (due/quattro, trasporto persone e merci), capace di rafforzare e consolidare la filiera, per migliorare la competitività e favorire il radicamento delle grandi imprese.

Istituto Tecnico Superiore “ITS Academy- Sistema Meccanica e Informatica”

L’Istituto Tecnico Superiore Sistema Meccanica – Lanciano (Ch) è una scuola speciale di tecnologia in meccanica, mecatronica, automazione ed automotive che forma tecnici competenti e rispondenti alle reali esigenze delle aziende del settore.

Attiva annualmente corsi biennali post-diploma per “Tecnico superiore per la meccanica, mecatronica ed automazione” – V livello del Quadro Europeo delle Qualifiche (EQF), utilizzando metodologie didattiche innovative in linea con Industria 4.0 per acquisire le più aggiornate competenze tecniche e soft-skills utili al lavoro (team working, problem solving, FabLab etc.) e per il conseguimento di certificazioni aggiuntive (Sicurezza, PES-PAV conduzione impianti elettrici, carrelli elevatori, Project management base, certificato di lingua inglese etc.). Nell’implementare i percorsi, la Fondazione si avvale della stretta collaborazione del Polo Innovazione Automotive e altre aziende presenti sul territorio regionale, per la definizione dei fabbisogni, dei profili professionali, l’erogazione della formazione, la progettazione e la realizzazione dei tirocini formativi/project work di 800 ore in azienda. Il percorso, altamente professionalizzante, permette un contatto fra aziende e allievi sin dall’inizio dell’attività; la frequentazione didattica e poi l’assegnazione ad ogni allievo di una azienda specifica, consente di avviare una collaborazione che spesso prosegue con un rapporto di lavoro (93% di occupati ad un anno dalla fine del percorso).

Ecosistema di Innovazione “Vitality”

Gli ecosistemi dell'innovazione sono luoghi fisici di contaminazione tra università, enti di ricerca, aziende e istituzioni locali; le loro attività sono legate a istruzione superiore, ricerca applicata, innovazione, su specifiche aree tecnologiche, definite in base alla specializzazione del territorio

A dicembre 2021 il MUR ha lanciato il bando per la raccolta di proposte; le Università erano ammissibili alla presentazione dei progetti. Le Università abruzzesi insieme a quelle di Umbria e Marche hanno presentato il 24 febbraio 2022 una proposta di ecosistema di innovazione approvata.

Lo Spoke attivato in Abruzzo da UNIVAQ è MEGALITHIC - MMethods and technologies enhancing Local specialization strategies in Health, Industry and Cybersecurity che ricomprende attività specifiche nel settore automotive quali:

- Attività di formazione e istruzione
- Dottorati industriali
- Attività di ricerca applicata
- Programmi di ricerca applicata e innovazione, in partnership con aziende locali
- Infrastrutture di ricerca e innovazione
- Supporto a nuove start-up

European Digital Innovation Hubs

Svolgeranno un ruolo centrale nel programma Europa digitale per stimolare l'ampia diffusione dell'intelligenza artificiale, dell'elaborazione ad alte prestazioni (HPC) e della cybersecurity, nonché di altre tecnologie digitali da parte dell'industria (in particolare PMI e imprese di media capitalizzazione) e organizzazioni del settore pubblico. Sono sportelli unici che aiutano le aziende a diventare più competitive per quanto riguarda i loro processi di

business / produzione, prodotti o servizi che utilizzano tecnologie digitali, fornendo accesso a competenze tecniche e sperimentazione, in modo che le aziende possano "testare prima di investire". Forniscono inoltre servizi di innovazione, quali consulenza finanziaria, formazione e sviluppo delle competenze necessari per una trasformazione digitale di successo.

La Commissione Europea ha esaminato positivamente il progetto presentato da una partnership di Enti pubblici e privati di Abruzzo e Molise attribuendo il Seal of Excellence; il PNRR sta emanando il decreto per il finanziamento.

Le aree strategiche prioritarie sulle quali orientare le attività del EDIH Abruzzo-Molise sono: Agrifood, Automotive-Meccatronica, Scienze della Vita, ICT/aerospazio e Moda-Design e particolare attenzione sarà rivolta anche alle tematiche ambientali e all'economia circolare.

Le imprese del POLO AUTOMOTIVE plaudono all'iniziativa dell'ALLEANZA DELLE REGIONI PER L'AUTOMOTIVE e condividono il documento Alleanza di regioni per una transizione giusta ed equa dell'industria automobilistica europea e dei fornitori (allegato a).

Alla luce di quanto sopra si ritiene indispensabile valorizzare tale patrimonio di strutture, imprese, lavoratori e sistema delle competenze che consente all'Abruzzo di essere un punto di riferimento in Italia e in Europa specializzato in veicoli commerciali e scooter.

Lo sforzo ulteriore messo in atto per migliorare la competitività di sistema può rendere la Regione Abruzzo più attrattiva con particolare riferimento anche alle competenze delle maestranze.

La sfida è sviluppare un nuovo programma di attrazione di investimenti di imprese esogene ed endogene sia a monte che a valle della filiera. In particolare, è opportuno attivare interlocuzioni con imprese fornitrici di componenti (motori elettrici, assemblaggio batterie, e varie) e imprese che si occupano di allestimenti (es. il 70% dei camper sono su base Ducato).

Un ragionamento particolare potrebbe essere fatto sul disassemblaggio dei veicoli. L'Abruzzo potrebbe ospitare un Hub per l'Economia Circolare relativamente ai veicoli commerciali leggeri. Come annunciato per Torino, l'iniziativa potrebbe interessare tre attività progettate per aumentare la sostenibilità produttiva: rigenerazione di componenti, ricondizionamento e smantellamento di veicoli.

Diventa indispensabile avviare un dialogo con SEVEL (Stellantis) per approfondire l'iniziativa. Il recupero e riuso di materiali metallici da veicoli e scooter che sono a fine vita, oltre a ridurre le emissioni di anidride carbonica nell'atmosfera, riduce la quantità di elettricità utilizzata per ottenere i metalli presenti in un veicolo e il consumo di materie prime; consente, inoltre, di valorizzare le competenze attualmente disponibili su tutto il territorio. E' evidente che bisogna sviluppare i prodotti nell'ottica del disassemblaggio (concept design); diventa, quindi, indispensabile stimolare ulteriormente la ricerca e lo sviluppo del prodotto, dei materiali e dei processi; il Polo Automotive può essere di supporto alla Regione e alle imprese in questo percorso.

Allegato a) Alleanza di regioni per una transizione giusta ed equa dell'industria automobilistica europea e dei fornitori

Il raggiungimento degli obiettivi climatici di Parigi non sarà possibile senza una drastica riduzione delle emissioni di gas serra del 55% fino al 2030 e la piena neutralità climatica entro il 2050. Tutti i modi di trasporto devono diventare più sostenibili e il trasporto su strada non può fare eccezione.

L'Alleanza delle regioni per una transizione giusta ed equa dell'industria automobilistica e dei fornitori europea è un'iniziativa delle regioni con un forte settore automobilistico che vogliono svolgere un ruolo attivo nel raggiungimento di questi obiettivi.

L'Alleanza sostiene pertanto la proposta di rafforzare gli standard di emissione di CO₂ per autovetture e furgoni al fine di raggiungere gli ambiziosi obiettivi climatici dell'Unione.

Il raggiungimento di questo obiettivo richiederà un processo di trasformazione trasversale fondamentale del settore automobilistico europeo e delle sue regioni automobilistiche, con enormi impatti sulla crescita economica regionale e sull'occupazione.

Inoltre, questa trasformazione influenzerà le regioni in modo diverso, a seconda della loro posizione nella catena del valore della produzione automobilistica. Pertanto, dovranno affrontare sfide diverse e avranno bisogno di strategie di adattamento diverse. Tuttavia, queste conseguenze locali e regionali sull'economia e l'occupazione e le possibili tendenze di una nuova industria automobilistica climaticamente neutra non sono state valutate a sufficienza.

Per garantire che la trasformazione del trasporto su strada e del settore automobilistico sia giusta ed equa, assicurandosi che nessuna regione venga lasciata indietro, l'Alleanza invita tutti i leader a livello europeo, nazionale, regionale e locale e dalle imprese e dalla società civile, a:

1. istituire un meccanismo europeo a sostegno della transizione giusta dell'industria automobilistica e dei fornitori europea, anche razionalizzando linee di bilancio dedicate nei vari fondi e programmi europei.
2. intraprendere una valutazione d'impatto territoriale dettagliata delle conseguenze regionali della trasformazione del settore automobilistico come punto di partenza per il quadro di una transizione giusta. Compresa una mappatura dettagliata dell'impatto sulla crescita regionale e sull'occupazione.
3. affrontare le sfide e le opportunità comuni per le regioni dell'industria della filiera automobilistica, che saranno maggiormente interessate dalla transizione alla trasmissione.
4. sostenere la riqualificazione e il miglioramento delle competenze della forza lavoro (regionale) attraverso il meccanismo di transizione giusta e all'interno di un quadro europeo per le competenze e i posti di lavoro al fine di consentire il monitoraggio della domanda e dell'offerta di competenze pertinenti e anticipare le richieste future per garantire competitività e innovazione dell'industria automobilistica europea.
5. sviluppare ulteriormente un quadro di ricerca rafforzato per la trasformazione industriale e l'innovazione nell'industria automobilistica europea, incentrato sul sostegno all'industria europea delle batterie, aumentando la resilienza della catena di approvvigionamento di materie prime strategiche e critiche e riciclando le batterie.
6. prevedere ulteriori misure di sostegno per l'adozione di veicoli a emissioni zero (ZEV) attraverso la flessibilità per gli appalti pubblici di ZEV, un adeguamento degli orientamenti sugli aiuti di Stato per il clima, la protezione dell'ambiente e l'energia e la fornitura di finanziamenti diretti per le autorità pubbliche.
7. garantire la neutralità tecnologica per l'industria automobilistica sulla strada verso veicoli a zero e basse emissioni.
8. garantire che l'ampliamento delle infrastrutture per il rifornimento dei veicoli a combustibili alternativi integri la coesione territoriale come parametro chiave.

9. stabilire una governance multilivello e un approccio di partenariato per questa transizione giusta e un dialogo con tutte le parti interessate e le autorità pubbliche a tutti i livelli per una pianificazione politica e azioni di bilancio appropriate ed efficaci diventando il primo portale della Commissione europea, del Consiglio e dell'Unione europea Il Parlamento nei processi a livello europeo di sostegno alla transizione regionale.
10. aderire all'Alleanza come piattaforma principale per il coordinamento sulla dimensione regionale del sostegno alla transizione a livello nazionale e per lo scambio di buone pratiche e dati.