

**CONTRIBUTO DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME DI
TRENTO E BOLZANO ALLA PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL
PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE ISTITUISCE UN QUADRO
DI MISURE PER L'ACCELERAZIONE DELLA CAPACITÀ INDUSTRIALE E
DELLA DECARBONIZZAZIONE IN SETTORI STRATEGICI E CHE MODIFICA
I REGOLAMENTI (UE) 2018/1724, (UE) 2024/1735 E (UE) 2024/3110**

1. Premessa

Il presente documento raccoglie e sistematizza i contributi regionali alla Proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro di misure per l'accelerazione della capacità industriale e della decarbonizzazione in settori strategici e che modifica i regolamenti (UE) 2018/1724, (UE) 2024/1735 e (UE) 2024/3110, presentato dalla Commissione Presentato da Commissione Europea, il 24 aprile 2026; annunciato nella seduta n. 415 del 28 aprile 2026.

La proposta di regolamento introduce un quadro europeo volto a rafforzare la base industriale, accelerare la decarbonizzazione e ridurre le dipendenze strategiche, in risposta alle criticità della competitività globale e della sicurezza economica dell'Unione.

L'intervento mira, tra l'altro, a riportare il settore manifatturiero al 20% del PIL UE entro il 2035, valorizzando la transizione verde e digitale come leva di crescita.

In tale documento, le Regioni evidenziano come il rafforzamento delle politiche di accelerazione tecnologica richieda un significativo miglioramento della capacità di integrazione tra i diversi livelli istituzionali e la valorizzazione dei rispettivi ecosistemi territoriali. Ne deriva l'esigenza di una *governance* multilivello effettivamente operativa, fondata su forme di cooperazione strutturata e continuativa tra dimensione europea, nazionale e regionale.

Si ritiene necessario, infatti, superare frammentazioni e sovrapposizioni, anche attraverso la piena interoperabilità delle piattaforme, orientando l'azione pubblica verso strumenti più coordinati e capaci di generare impatti concreti e misurabili sul sistema produttivo, nonché garantendo un coerente allineamento tra politiche nazionali, strategie regionali di specializzazione intelligente (S3) e fondi europei.

Inoltre, le Regioni evidenziano l'importanza di promuovere sia l'innovazione incrementale sia lo sviluppo di tecnologie *deep tech*, riconoscendone il valore complementare nel rafforzamento del sistema produttivo e della ricerca.

Di seguito si riportano gli elementi qualificanti del Regolamento ed alcune proposte formulate in merito ai singoli elementi. Si riportano infine, all'ultimo paragrafo, alcune osservazioni e proposte.

2. Valutazione generale e potenzialità della proposta

- ✓ Semplificazione autorizzativa per i progetti industriali e di decarbonizzazione
- ✓ Creazione di mercati guida per prodotti a basse emissioni
- ✓ Condizionalità sugli investimenti esteri strategici
- ✓ Istituzione di zone di accelerazione industriale
- ✓ accelerazione della decarbonizzazione delle industrie ad alta intensità energetica e creazione della domanda di materiali a basse emissioni

3. Ambito di rafforzamento n. 1 – Semplificazione autorizzativa per i progetti industriali e di decarbonizzazione.

La “semplificazione amministrativa” viene correttamente citata tra le leve o ambiti di rafforzamento, attraverso l'introduzione di sportelli unici e domanda unica per i progetti industriali. Viene altresì posto in rilievo l'obbligo per gli stati membri di ridurre i tempi e la complessità autorizzativa correlato al potenziamento della digitalizzazione e della interoperabilità dei dati tra le amministrazioni.

Al fine di evitare che il sistema di semplificazione autorizzativa risulti frammentato si propone di:

- Rafforzare il ruolo delle amministrazioni territoriali nella gestione dei procedimenti
- Adeguare le risorse tecnico ed organizzative
- Armonizzare e ridurre i tempi delle autorizzazioni per gli investimenti locali.
- garantire l'effettiva applicazione dell'Art. 6 ai progetti di decarbonizzazione dei siti energivori, con: a) raccordo strutturato tra autorità competente unica e amministrazioni regionali; b) adeguamento delle risorse tecniche degli enti coinvolti nei procedimenti complessi; c) coordinamento con i procedimenti di bonifica, affinché i tempi di risanamento ambientale non blocchino gli investimenti di decarbonizzazione su aree industriali esistenti.

In tale prospettiva, la sostenibilità attuativa della Proposta dovrebbe essere valutata anche con riferimento agli oneri tecnologici, organizzativi e finanziari a carico delle amministrazioni e dei sistemi camerali. Potranno riprodursi effetti positivi solo se l'interconnessione europea sarà accompagnata da standard tecnici chiari, risorse adeguate, tempi di adeguamento realistici e un coinvolgimento stabile degli Stati membri e delle autorità territoriali.

Si propone l'adozione di un'architettura dati comune attraverso:

- prevedere la progressiva apertura in formato *open data* dei dati, rendendoli accessibili ad imprese e *policy maker*;
- assicurare l'integrazione tra piattaforme nazionali (es. *Knowledge Share*) e sistemi informativi regionali, valorizzando il patrimonio digitale già disponibile a livello territoriale (come le piattaforme regionali di *Open Innovation*).

4. Ambito di rafforzamento n. 2 – Zone di accelerazione industriale

L'Industrial Accelerator Act (IAA), come desumibile dall'impianto della proposta della Commissione europea, si configura come uno strumento prioritariamente orientato al rafforzamento della **competitività industriale e tecnologica** dell'Unione. Coerentemente con questa impostazione, appare altresì necessario prevedere un **adeguamento della disciplina in materia di aiuti di Stato**,

attraverso l'introduzione di uno specifico regime di sostegno agli investimenti produttivi nelle Aree di accelerazione industriale, che consenta di accompagnare efficacemente progetti ad alta intensità tecnologica e di capitale, inclusi quelli promossi dalle grandi imprese, in quanto attori centrali nello sviluppo delle filiere strategiche europee.

Le Regioni sottolineano la necessità di rafforzare il ruolo centrale nell'individuazione e pianificazione territoriale anche attraverso la costituzione di tavoli di raccordo amministrativo a livello territoriale.

La proposta di istituire aree o zone di accelerazione industriale (di cui al Capo V della proposta della Commissione europea) può rappresentare un'opportunità per favorire nuovi investimenti, ridurre i tempi autorizzativi e sostenere la localizzazione di produzioni strategiche in Europa.

Le Regioni condividono l'esigenza di semplificare e accelerare le procedure per gli investimenti industriali, in particolare nei settori decisivi per la transizione ecologica, digitale ed energetica. Tuttavia, si ritiene necessario che tali strumenti debbano essere progettati in modo tale da beneficiare della sinergia con le infrastrutture energetiche esistenti e in via di sviluppo, con particolare riguardo a quelle rinnovabili (si pensi alle Hydrogen Valleys), da riutilizzare il più possibile i brownfield, da evitare lo sprawling dei nuovi insediamenti produttivi e creare sinergie con le aree produttive già esistenti.

L'obiettivo dovrà essere quello di stimolare la creazione di zone speciali di investimento e aree di accelerazione industriale in connessione con le filiere diffuse, le PMI, le aree interne, le aree montane e i sistemi manifatturieri policentrici, anche grazie ad una integrazione delle strutture logistiche e dei nodi intermodali. In questo scenario, le nuove zone diventerebbero quindi dei nuovi poli integrati con l'economia locale e capaci di generare ricadute strutturali sul territorio.

Il modello industriale non coincide con pochi grandi insediamenti separati dal contesto locale, ma con una rete articolata di distretti, subfornitura, competenze tecniche, università, centri di ricerca, infrastrutture formative e servizi avanzati. Le zone di accelerazione devono quindi essere costruite in modo da rafforzare questo ecosistema, non da sostituirlo.

Si ritiene pertanto necessario che:

- l'individuazione delle Aree di accelerazione industriale risponda a criteri selettivi legati alle priorità strategiche (settori, tecnologie, filiere), nonché alla disponibilità di adeguati asset infrastrutturali, energetici e tecnologici;
- le zone di accelerazione siano collegate in via prioritaria a un approvvigionamento di energia a basse emissioni sufficiente (Art. 26, lett. c-d), con investimenti *ex ante* sulle reti e valorizzazione delle valli dell'idrogeno e dei surplus di generazione rinnovabile a servizio dell'industria locale, in particolare energivora.
- sia riconosciuto un ruolo centrale delle Regioni nella proposta, pianificazione territoriale e governance delle aree;
- le procedure accelerate siano integrate con le strutture amministrative territoriali esistenti;
- siano valorizzate le esperienze nazionali e regionali già operative, evitando sovrapposizioni o duplicazioni di strumenti;
- le PMI e le filiere locali siano espressamente considerate tra i beneficiari degli effetti delle zone di accelerazione;
- sia assicurato il coordinamento delle zone di accelerazione con la ZES Unica del Mezzogiorno e con gli strumenti di bonifica e riconversione delle aree industriali, prevedendo procedure integrate che evitino sovrapposizioni e conflitti di competenza

Un ulteriore profilo riguarda il raccordo tra sportelli unici, autorizzazioni e competenze territoriali. L'eventuale istituzione di sportelli unici per gli investimenti industriali debba avvenire in stretto collegamento con le amministrazioni regionali e locali, evitando modelli centralizzati che non tengano conto delle procedure urbanistiche, ambientali, infrastrutturali e produttive già presenti nei territori.

5. Ambito di rafforzamento n. 3 – Rafforzamento delle filiere industriali strategiche

La Proposta prevede l'introduzione di requisiti di origine UE e basse emissioni negli appalti pubblici. Prevede altresì il sostegno alla domanda di prodotti industriali europei e la creazione di mercati guida a livello europeo nei settori delle costruzioni, mobilità ed energia.

La previsione di criteri legati al Made in EU (di cui in particolare ai Capi II, III, IV della proposta sull'IAA) può rappresentare una leva rilevante per orientare la domanda pubblica e gli strumenti di sostegno verso le filiere produttive europee, rafforzando la resilienza industriale dell'Unione e riducendo la dipendenza da fornitori extraeuropei in settori strategici, quali quelli menzionati nella proposta e fra cui si annovera la produzione di veicoli elettrici. In linea generale, le Regioni valutano positivamente l'obiettivo di promuovere la produzione europea purché ciò sia sostenuto da programmi di accompagnamento territoriale, soprattutto nei comparti collegati alla transizione energetica, alla decarbonizzazione industriale, alle tecnologie pulite, alla mobilità sostenibile e alle infrastrutture produttive strategiche. Tuttavia, l'introduzione di vincoli di origine o di contenuto europeo nei regimi di sostegno pubblico e negli appalti deve essere attentamente calibrata, per evitare effetti controproducenti. In particolare, occorre considerare che le Regioni e gli enti locali saranno direttamente coinvolti nell'applicazione di tali criteri, sia nella costruzione dei bandi di incentivo, sia nella gestione delle procedure di evidenza pubblica. Quando le amministrazioni regionali o territoriali istituiranno misure di sostegno per imprese, famiglie o soggetti pubblici — ad esempio in materia di fotovoltaico, sistemi di accumulo, pompe di calore, mezzi a basse emissioni o materiali a ridotto impatto carbonico — dovranno poter applicare criteri Made in EU chiari, verificabili e compatibili con la capacità amministrativa delle stazioni appaltanti.

È fondamentale una revisione dell'articolo 34, con riguardo ai seguenti punti.

Si propone la revisione dell'articolo 28 Quinquies "Origine UE" che ridefinisca la condizione relativa all'origine dell'Unione come limitata alla produzione nei 27 Stati membri dell'UE o, al massimo, allo Spazio economico europeo. Nell'attuale quadro normativo, il concetto di "origine dell'Unione" non si applica solo ai prodotti fabbricati nell'UE, ma comprende anche quelli prodotti in paesi con accordi di libero scambio o unioni doganali con l'UE (Vietnam, India, Turchia, tra gli altri). Questi paesi dispongono già oggi di una base produttiva con costi molto inferiori rispetto all'Europa. Inoltre, alcuni di essi, come la Turchia o l'India, hanno già propri requisiti in materia di contenuto locale per i prodotti delle tecnologie pulite. Pertanto, l'attuale formulazione non garantisce in alcun modo la sostenibilità futura della catena di approvvigionamento delle tecnologie pulite in Europa, e elimina qualsiasi chiara garanzia dal lato della domanda per i componenti fabbricati in Europa, consentendo che il fattore costo sia l'unico criterio determinante, strategia che si è già dimostrata dannosa per l'Europa anziché vantaggiosa.

Si propone la revisione dell'articolo 34, paragrafo 8), relativo all'Allegato II Requisiti relativi all'origine UE per le tecnologie a zero emissioni nette, in cui anche la tecnologia dell'eolico deve

essere esplicitamente protetta come le altre filiere manifatturiere delle rinnovabili e dell'efficienza energetica. Come avviene per altre tecnologie, in cui i componenti fondamentali sono inseriti nell'IAA in ragione della loro importanza strategica e del loro impatto sulla catena del valore (ad esempio i sistemi di accumulo di energia a batteria, gli elettrolizzatori o gli inverter fotovoltaici), lo stesso dovrebbe valere anche per il settore eolico, che dovrebbe includere esplicitamente pale, navicelle, rotori, torri, generatori e convertitori (questi ultimi, ad esempio, sono l'equivalente funzionale degli inverter fotovoltaici nelle applicazioni eoliche).

In coerenza con quanto rappresentato, si ritiene quindi necessario che:

- i requisiti Made in EU siano definiti in modo chiaro, stabile e non eccessivamente discrezionale;
- siano previsti strumenti tecnici comuni a livello europeo per la verifica dell'origine, del contenuto europeo e delle caratteristiche low-carbon dei prodotti;
- le stazioni appaltanti regionali e locali non siano gravate da oneri istruttori sproporzionati;
- le autodichiarazioni delle imprese siano accompagnate da sistemi di controllo tracciabili e interoperabili;
- siano evitati blocchi o rallentamenti delle procedure di gara a causa di requisiti troppo complessi da verificare.

È inoltre essenziale che i criteri Made in EU valorizzino non soltanto i grandi produttori industriali, ma anche l'intero sistema delle PMI, dei fornitori specializzati, dei subfornitori e delle filiere intermedie. Il valore industriale non risiede esclusivamente nel prodotto finale, ma nella rete di competenze, componentistica, lavorazioni, servizi tecnologici e capacità organizzative che sostiene la produzione. Per queste ragioni, l'applicazione del criterio "Made in Europe" dovrà avvenire attraverso un'attenta analisi del suo impatto sulle intere filiere e sub-filieri presenti in ogni settore. Tutto ciò allo scopo di supportare le imprese nella sostituzione più o meno graduale dei diversi soggetti operanti in sub-fornitura all'interno e all'esterno del territorio europeo, garantendo priorità per le filiere produttive interamente europee, senza produzioni extraUE, in particolare per la manifattura strategica delle rinnovabili e dell'efficienza energetica e garantendo la permanenza all'interno dello spazio economico europeo delle materie prime critiche strategiche funzionali alla manifattura strategica delle rinnovabili e dell'efficienza energetica, poiché, in ottica di economia circolare dei materiali, non si deve consentire la fuoriuscita dal mercato UE – nemmeno a mezzo di accordi commerciali con Paesi extra UE – di rifiuti preziosi quali la black mass delle batterie esauste, essenziale per il recupero di materiali di cui l'Europa è povera.

In relazione in particolare all'acciaio a basse emissioni, si chiede che gli atti delegati di definizione (Artt. 10–12) siano adottati con il coinvolgimento degli Stati membri e delle Regioni, accompagnino la transizione dei produttori primari esistenti, premino circolarità e contenuto riciclato e siano coerenti con ETS, CBAM e con la misura commerciale sulla sovraccapacità.

Particolare attenzione deve essere inoltre posta al tema degli atti delegati e degli atti di esecuzione della Commissione europea. La possibilità di modificare requisiti, metodologie di calcolo, settori interessati o criteri tecnici mediante strumenti amministrativi successivi non deve comportare un eccessivo accentramento decisionale a livello europeo. Su aspetti che incidono direttamente sull'organizzazione degli appalti, sui regimi di sostegno e sulle competenze territoriali, è necessario garantire un adeguato coinvolgimento degli Stati membri e delle Regioni.

Si propone pertanto che l'attuazione del Made in EU avvenga nel rispetto dei principi di sussidiarietà e proporzionalità, con un quadro normativo certo, applicabile e compatibile con la realtà amministrativa e produttiva dei territori.

Per quanto riguarda il supporto all'accompagnamento territoriale, si segnala che le *Regional Innovation Valleys* (RIV), promosse nell'ambito della Nuova Agenda Europea dell'Innovazione, rappresentano un'opportunità strategica per le Regioni del Mezzogiorno. Si propone di:

- coinvolgere formalmente le Regioni e le Agenzie territoriali nell'accompagnamento alla partecipazione ai programmi europei, con servizi di assistenza tecnica, supporto alla costruzione di partenariati e rafforzamento delle competenze progettuali;
- promuovere la partecipazione attiva dell'Italia alle RIV, quale strumento per rafforzare il posizionamento europeo e favorire la collaborazione tra regioni a diverso livello innovativo;
- assicurare che le *roadmap* tecnologiche nazionali (Linea strategica 2) tengano conto delle traiettorie degli ecosistemi regionali coinvolti nelle RIV, creando coerenza tra agenda nazionale ed europea.

6. Ambito di rafforzamento n. 4 – Sostegno agli investimenti e gestione degli investimenti esteri

La Proposta prevede l'introduzione di possibilità di investimenti esteri diretti nei settori strategici emergenti che non superano 100 milioni di euro.

Si prevede altresì misure di sostegno dell'Unione agli investimenti, al rafforzamento dello sviluppo tecnologico dell'Unione, all'occupazione dei lavoratori dell'Unione e un contributo alle catene del valore dell'Unione per il mercato interno.

Le Regioni guardano con interesse alla capacità della proposta di attrarre investimenti sui territori, tuttavia per guidare al meglio tale processo è necessario un coordinamento multilivello tra Stato e Regioni. E' opportuno, pertanto, prevedere un sistema di gestione e decisione condivisa tra Unione Europea, Stato centrale e Regioni, fondato sui principi di sussidiarietà e leale collaborazione, assicurando che le politiche di attrazione degli investimenti siano definite e attuate coinvolgendo tutti i livelli territoriali

Le attività di internazionalizzazione commerciale che i Poli regionali svolgono per le imprese associate attraverso ICE-Agenzia e SIMEST-CDP – quali il supporto all'export, l'accesso a strumenti finanziari agevolati per l'internazionalizzazione e la partecipazione a missioni commerciali, generano valore economico diretto e misurabile per le PMI, ma rischiano di rimanere invisibili ai KPI standard del TT (incentrati quasi esclusivamente su brevetti, licenze, spin-off e accordi di ricerca). Si chiede pertanto che tali attività di internazionalizzazione commerciale e di supporto all'export siano esplicitamente valorizzate e integrate tra i criteri di valutazione dell'Elenco Nazionale.

Il settore automotive rappresenta uno degli ambiti nei quali l'Industrial Accelerator Act assume maggiore rilevanza per molte Regioni italiane.

La transizione dell'automotive verso elettrificazione, digitalizzazione, guida autonoma, riduzione delle emissioni, nuovi materiali, economia circolare e nuovi modelli di mobilità pone sfide particolarmente rilevanti. Coerentemente con le posizioni espresse dall'Alleanza delle Regioni Automotive e con il principio di co-progettazione delle politiche industriali, si ritiene che le Regioni maggiormente interessate da filiere operanti nel settore automotive debbano essere coinvolte stabilmente nella definizione e nell'attuazione degli strumenti previsti dall'Industrial Accelerator Act.

Si chiede di valutare il riconoscimento del ruolo delle Regioni anche per le filiere aerospaziale e dei materiali avanzati, oltre che per l'automotive, con strumenti dedicati di R&I, reskilling e accesso agevolato delle PMI agli strumenti finanziari europei

In particolare, si chiede che l'Industrial Accelerator Act riconosca il ruolo delle Regioni nel:

- co-progettare gli strumenti europei di investimento per la transizione industriale;
- individuare i fabbisogni specifici delle filiere automotive territoriali;
- sostenere la riqualificazione professionale dei lavoratori;
- promuovere percorsi di formazione tecnica superiore e universitaria coerenti con le nuove competenze richieste;
- favorire l'attrazione e la permanenza di talenti nei territori industriali;
- accompagnare le PMI della componentistica nella transizione tecnologica;
- rafforzare il collegamento tra imprese, ricerca, formazione e politiche del lavoro;
- monitorare gli impatti sociali e occupazionali della transizione.

Per questo motivo, l'Industrial Accelerator Act dovrebbe prevedere strumenti specifici per le regioni automotive, con particolare attenzione a:

- investimenti in ricerca e innovazione;
- sostegno alla riconversione produttiva;
- accesso agevolato delle PMI agli strumenti finanziari europei;
- programmi di reskilling e upskilling;
- rafforzamento degli ITS, delle università e dei centri di competenza;
- sostegno alla produzione europea di componenti e tecnologie strategiche;
- accompagnamento dei territori più esposti agli impatti occupazionali della transizione.

Il tema automotive deve inoltre essere collegato agli ambiti di rafforzamento precedenti.

Da un lato, il principio Made in EU può contribuire a rafforzare le filiere europee della mobilità, ma solo se applicato in modo tale da valorizzare anche la componentistica, le tecnologie intermedie e le produzioni specializzate. Dall'altro lato, le zone di accelerazione industriale possono diventare strumenti utili per sostenere investimenti nella mobilità del futuro, a condizione che siano integrate con i distretti esistenti e non producano polarizzazioni territoriali.

Infine, si chiede di chiarire un aspetto della proposta dell'IAA sulle limitazioni agli investimenti diretti esteri e, in particolare, quello relativo alla necessità di impiego di forza lavoro UE per almeno il 50%. Specialmente nel caso di alcuni settori strategici, primo fra tutti l'automotive, l'impatto dell'IAA sarebbe molto differente ove per "Union workers" si intendano lavoratori nazionali EU27 oppure lavoratori basati in EU (anche di paesi terzi con permesso di soggiorno). Un differente orientamento su questo punto cambierebbe radicalmente l'impatto sul territorio di possibili investimenti di soggetti extra-UE che vengano a determinarsi in aree colpite da crisi industriale e, conseguentemente, la postura che le amministrazioni centrali e territoriali intenderanno tenere rispetto ad essi.

7. Ambito di rafforzamento n. 5 – Transizione industriale

La Proposta prevede un forte focus sulla decarbonizzazione e le tecnologie a zero emissioni, incentivi per la formazione e la riqualificazione della forza lavoro e lo sviluppo di competenze green e digitali.

È opportuno anche in questo caso valorizzare il ruolo chiave delle Regioni nelle politiche formative, favorendo integrazione con i sistemi regionali di formazione ed istruzione.

Si riepilogano in modo sintetico alcune proposte sintetiche di rafforzamento:

- Garantire il coinvolgimento strutturato delle Regioni nell'attuazione del regolamento attraverso l'introduzione di una clausola di salvaguardia del ruolo delle Regioni.
- Assicurare coerenza con politiche di coesione e fondi UE
- Prevedere strumenti per sostenere la capacità amministrativa regionale
- Favorire una distribuzione equilibrata degli investimenti sul territorio
- Promuovere l'integrazione tra politiche industriali, ambientali e formative
- Favorire una Governance multilivello attraverso la definizione di un modello chiaro di coordinamento tra UE, Stato e Regioni
- Promuovere linee guida per l'attuazione territoriale del regolamento
- Attivare un sistema di monitoraggio degli impatti regionali
- Assicurare il raccordo dell'attuazione del regolamento con il Just Transition Fund e i fondi di coesione; b) programmi di reskilling e upskilling dedicati ai lavoratori delle industrie energivore in transizione; c) un sistema di monitoraggio degli impatti occupazionali e sociali nei territori industriali più esposti

8. Conclusioni

L'Industrial Accelerator Act rappresenta una potenziale leva di sviluppo. Tuttavia, la sua efficacia dipenderà dalla capacità di integrare gli obiettivi europei con le specificità territoriali garantendo una distribuzione territorialmente equilibrata degli investimenti, evitando che le nuove misure producano effetti distorsivi per alcune Regioni, appesantimenti amministrativi o concentrazioni territoriali non coerenti con la struttura reale del sistema produttivo europeo.

L'Industrial Accelerator Act, tuttavia, deve essere attuato secondo un approccio *place-based*, fondato sul coinvolgimento diretto delle Regioni, sulla valorizzazione delle filiere locali, sulla tutela delle PMI e sulla piena considerazione delle trasformazioni in atto nei territori industriali.

Roma, 6 luglio 2026