

Manifattura e target Ue, l'Italia dovrà crescere di cinque punti

Industrial accelerator act. In 10 anni va raggiunto il 20% del Pil invertendo il trend (dal 2000 calo dal 17,7% al 15%). Auto, acciaio, investimenti esteri e Pmi: i dubbi delle imprese sul nuovo Regolamento

Carmine Fotina

ROMA

Per allinearsi al nuovo target europeo della manifattura l'Italia sarà chiamata a uno sforzo senza precedenti: portare la quota del settore sul Pil dal 15% al 20% entro il 2035. A valori correnti, sarebbe un salto di quasi 113 miliardi di euro.

La sfida, apparsa subito molto impegnativa alla luce dell'andamento degli ultimi vent'anni, deriva dall'*Industrial accelerator act*, la proposta di regolamento pubblicata dalla Commissione Ue il 4 marzo con l'obiettivo di introdurre misure per spingere la capacità industriale e la decarbonizzazione in settori strategici, con un'inedita impronta protezionistica per limitare la dipendenza dai fornitori extra Ue.

Non mancano i dubbi e i distinguo delle categorie e dei gruppi di impresa che saranno più interessati, dai costruttori di auto agli industriali dell'acciaio, oltre ai rappresentanti delle Pmi, ed è indubbio che il percorso in Consiglio e Parlamento per l'approvazione definitiva sarà accidentato. Ma, ancora prima dei dettagli della proposta, che impone in alcune aree strategiche una percentuale minima di componenti europei e di requisiti ambientali negli appalti pubblici e nel ricorso ai sussidi nazionali, l'attenzione è caduta sul target. Oggi nella Ue la manifattura esprime il 18,3% degli occupati e il 14,3% del Pil. «Ma a dispetto della sua importanza – segnala Bruxelles nella proposta – questa quota è diminuita dal 17,4% del 2000. Questo calo non è solo una realtà economica, ma un segnale di allarme strategico con potenziali impatti strutturali sul benessere e la coesione della Ue». L'input è quindi invertire la tendenza e salire al 20% entro il 2035. Secondo i dati Eurostat del 2025 l'Italia, con il suo 15%, si posiziona leggermente al di sopra della media Ue-27, ma ampiamente

distante dalla Germania (17,6%) e anche appena sotto Paesi con una minore tradizione industriale come la Repubblica Ceca (19,5%), la Danimarca (18,7%), la Slovenia (18,6%), la Slovacchia (16,2%), l'Ungheria e l'Austria (15,2%). Ma, confronti a parte, è soprattutto l'andamento degli ultimi 25 anni che legittima qualche perplessità sulla reale capacità – per tutti, non solo per l'Italia – di raggiungere l'obiettivo del 20% in meno di un decennio. Nel 2000 la quota espressa dalla manifattura sul Pil dei 27 Stati oggi aderenti alla Ue era pari al 17,4%, oltre tre punti in più rispetto ad oggi.

L'Italia era al 17,7%, la Germania al 20,3%, la Francia è addirittura scivolata dal 14,4% al 9,5 per cento. A questa costante compressione della base industriale la Commissione intende rispondere con requisiti stringenti sulle basse emissioni dei prodotti, sulla loro origine made in Eu e sull'autorizzazione degli investimenti esteri. Nei settori ad alta intensità energetica, nelle tecnologie pulite (ad esempio batterie, eolico, fotovoltaico) e nell'industria automobilistica si punta a consentire la partecipazione agli appalti pubblici e l'accesso a sussidi o incentivi nazionali solo alle imprese che per la produzione di determinate parti rispettano i criteri di "origine non preferenziale" della Ue oppure se il contenuto proviene da Paesi terzi con i quali c'è un accordo di libero scambio o altri accordi internazionali. Emblematico il requisito per le auto elettriche che, negli appalti pubblici, dovranno essere assemblate in Europa e contenere materiale europeo per il 70% del totale, batteria esclusa. Diversi costruttori automobilistici hanno mostrato cautela, in alcuni casi paventando rischi derivanti da una regolamentazione molto complessa e squilibri tra marchi.

Secondo Stellantis la proposta non è sufficiente e «per proteggere e promuovere realmente l'industria automobilistica europea e i milioni di posti di lavoro che sostiene, la politica deve essere semplice da attuare e fornire una compensazione chiara e tempestiva all'aumento dei costi del made in Europe; deve inoltre garantire condizioni di reale parità per tutte le case automobilistiche che vendono sul mercato europeo». L'Anfia, l'associazione italiana dei componentisti di auto, il settore che sulla carta trarrà i maggiori benefici, non può che accogliere con favore il testo di Bruxelles ma chiede comunque una serie di modifiche, ad esempio specificando che il criterio del contenuto locale venga riferito ai fornitori di primo livello e all'ultima trasformazione sostanziale in Ue. Le critiche più nette, però, forse

sono arrivate dall'industria siderurgica, sia a livello europeo sia dall'Italia. Eurofer e Federacciai hanno giudicato il pacchetto deludente perché richiede che il 25% dell'acciaio negli appalti pubblici e negli incentivi sia a basse emissioni di carbonio, senza però prevedere espressamente il requisito "made in Europe", fissato invece per materiali come alluminio e cemento.

Business Europe, l'associazione imprenditoriale europea, solleva critiche sui nuovi vincoli per gli investimenti diretti esteri da Paesi terzi, che potrebbero creare confusione con l'attuale regolamento sullo screening degli Ide, rappresentare un nuovo ostacolo protezionistico alla stregua dei poteri del golden power e creare fenomeni di arbitraggio normativo tra singoli Stati che potranno applicare i criteri con differente intensità. Eurochambres, l'associazione europea delle camere di commercio, promuove l'idea di un portale digitale unico in ogni Paese al quale rivolgersi per avviare progetti produttivi, ma teme aggravii degli oneri dovuti ai criteri del "made in Europe" «che, se mal concepiti, aumenteranno i costi per le Pmi che già faticano a causa degli alti prezzi dell'energia, della burocrazia e di un mercato unico frammentato». Lunga e tortuosa è la strada verso il fatidico 20 per cento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA