

Data Stampa 6901-Data Stampa 6901

Data Stampa 6901-Data Stampa 6901

Export, energia e filiere: sfide di Urso tra mercati e Europa

■ Alessandro Caruso

Diversificazione dei mercati, transizione industriale, costo dell'energia e futuro dell'automotive. Il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, indica le direttrici su cui il Governo punta per rafforzare la competitività del sistema produttivo italiano, mentre il confronto si sposta sempre più anche sul piano europeo.

a pag. 9 ■

EXPORT, ENERGIA E FILIERE

Le idee di Urso tra nuovi mercati e sfida europea

Il ministro delle Imprese e del Made in Italy traccia le priorità della politica industriale: obiettivo 700 miliardi di export entro il 2027
incentivi più semplici, riduzione del costo dell'energia e rilancio dell'automotive. E a Bruxelles chiede regole più adatte alla competizione globale

L'energia è il fattore che pesa più di ogni altro sul divario competitivo

Ricerca e sviluppo nel Mezzogiorno agisce sulla capacità di generare tecnologia dove c'è più divario

Una transizione che trasforma l'automobile in un bene di lusso non è sostenibile

■ Alessandro Caruso

Diversificazione dei mercati, transizione industriale, costo dell'energia e futuro dell'automotive. Il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, indica le direttrici su cui il Governo punta per rafforzare la competitività del sistema produttivo italiano, mentre il confronto si sposta sempre più anche sul piano europeo.

Obiettivo 700 mld di export entro il 2027. Su quali mercati e settori può costruirsi la prossima fase di crescita?

«L'obiettivo dei 700 miliardi misura quanto il nostro sistema produttivo possa ancora crescere fuori dai confini: l'Italia guadagna quote di mercato mentre il commercio mondiale rallenta, segno che la nostra competitività dipende da qualità e affidabilità, non dal prezzo. La crescita si costruisce su tre direzioni: il Golfo e il Mediterraneo allargato, dove con il Piano Mattei ci presentiamo come partner industriali e non come fornitori; l'Indo-Pacifico, da India e Vietnam alla Corea del Sud e al Giappone; l'America Latina, con l'intesa sul Mercosur, insieme ai Balcani occidentali. Il Nord America resta un mercato di riferimento: i

dazi ci impongono di lavorare sul valore e i risultati sono già positivi. In generale, è necessario diversificare i mercati».

Quanto è importante diversificare i mercati e quali strumenti servono alle Pmi per internazionalizzarsi?

«La dipendenza è sempre doppia: dai mercati di sbocco e dalle forniture critiche. Un'impresa che realizza metà del fatturato in un solo Paese, o che dipende da un unico fornitore per una materia prima essenziale, non ha un problema commerciale: ha un problema di sicurezza economica. Occorre assolutamente diversificare. Per le piccole e medie imprese il vincolo non è la qualità del prodotto. Serve coordinamento, ed è il com-



pito della Cabina di regia per l'internazionalizzazione, che riunisce ministeri, ICE, SIMEST, SACE, Cassa Depositi e Prestiti e sistema associativo; serve finanza per l'export e contrasto alla contraffazione e all'italian sounding. Ma il fattore decisivo resta dimensionale: una microimpresa esporta in modo stabile se entra in una filiera.

È su

questo che stiamo lavorando insieme alle grandi imprese».

Con il ritorno dell'iperammortamento, quali risultati vi aspettate e come rendere gli incentivi più semplici per le imprese?

«Il ritorno all'iperammortamento con un orizzonte pluriennale conferma che le imprese investono se l'incentivo è automatico, stabile e comprensibile. I primi numeri ci danno ragione, con 18 mila pratiche presentate per 5,6 miliardi di investimenti. Adesso ci aspettiamo la ripartenza del ciclo degli investimenti in beni strumentali, l'ammodernamento di un parco macchine troppo vecchio - sostituire una macchina di venticinque anni con una macchina interconnessa significa guadagnare in produttività, consumi e sicurezza sul lavoro - e la possibilità per l'impresa di programmare su più anni. Sulla semplificazione abbiamo lavorato sui singoli strumenti, a partire dai Contratti di sviluppo, e sul quadro generale, con il riordino degli incentivi e regole standard. Il passo successivo è un unico punto di accesso digitale: tutte le misure in un solo luogo, un solo fascicolo, e dati già in possesso dell'amministrazione che non vengono chiesti due volte. Stiamo predisponendo il Business Wallet per le imprese».

Energia, burocrazia e competenze restano tra i principali problemi delle imprese. Quali sono le priorità della prossima fase della politica industriale?

«Dall'energia, perché è il fattore che pesa più di ogni altro sul divario competitivo: un'impresa che paga l'elettricità due o tre volte il prezzo di un concorrente americano o asiatico non recupera quel differenziale con l'efficienza. Servono interventi strutturali e non compensazioni: energia rinnovabile e gas nazionale a prezzi di lungo periodo per la manifattura, sostegno all'autoconsumo, la scelta di riaprire la strada al nucleare di nuova generazione. La seconda priorità è la semplificazione, e in questo ambito il governo ha decisamente cambiato passo rispetto al passato:

autorizzazione unica, tempi certi, un solo interlocutore, come nella Zona economica speciale unica e come faremo con le aree di accelerazione industriale. La terza priorità riguarda le competenze: ci sono imprese che rinunciano a ordini perché non trovano manutentori, saldatori, programmatori di macchine, e la risposta non può essere solo scolastica: serve formazione dentro le filiere. Aggiungo una quarta priorità: dimensione e capitale, perché la politica industriale può sostenere un investimento, non sostituire la solidità di un'impresa».

Come evitare che i diversi incentivi restino misure separate e costruire invece una politica industriale con priorità definite?

«Con tre passaggi. Il primo è il quadro delle regole: il Codice degli incentivi e il decreto di riordino hanno introdotto principi comuni, bando tipo, fascicolo unico d'impresa e la piattaforma Sistema Incentivi Italia, perché le misure si leggano come un sistema e non come un catalogo. Il secondo è la definizione delle priorità attraverso i tavoli di settore, dall'automotive alla siderurgia, dalla chimica al biomedicale, dalla meccanica e robotica alla moda e allo spazio: sono i piani di settore che orientano le risorse, non il contrario. Le due misure che lei cita lo mostrano: la ricerca e sviluppo nel Mezzogiorno agisce sulla capacità di generare tecnologia dove il divario è maggiore; gli Investimenti sostenibili 4.0 agiscono sulla capacità di trasformarla in produzione installata. Il terzo passaggio è la valutazione degli effetti, anche con metodi controfattuali: è da lì che arriva la legittimazione a concentrare le risorse su ciò che funziona».

Quale correzione di rotta dovrebbe arrivare dall'Europa per rafforzare la competitività della manifattura?

«La diagnosi è condivisa: energia cara, regolazione sovrabbondante, mercati dei capitali frammentati. Quello che manca è la conseguenza, e l'Italia ha indicato per prima quello che oggi è senso comune europeo, dalla neutralità tecnologica alla revisione delle scadenze imposte all'automotive. Chiediamo cinque correzioni: prezzi dell'energia compatibili con la manifattura; neutralità tecnologica, perché gli obiettivi ambientali si fissano ma i mezzi non si impongono per legge; preferenza europea quando si spende denaro pubblico o si sostiene la domanda di beni strategici; una difesa commerciale rapida ed effettiva, come stiamo ottenendo sull'acciaio e come serve nella chimica; regole sugli aiuti di Stato coerenti con il contesto competitivo globale e accompagnate da risorse europee, perché la flessibilità senza capacità fiscale comune premia chi ha più spazio di bilancio. Ma soprattutto chiediamo rapidità nelle decisioni: il tempo è scaduto».

Sull'automotive, i 300 milioni destinati alla filiera servono soprattutto alla riconversione o a creare nuove specializzazioni?

«Le due cose non sono alternative. La filiera è fatta di migliaia di imprese di componentisti-

ca con competenze di meccanica di precisione, materiali, stampaggio, elettronica: un patrimonio che non si ricostruisce, e il compito della politica industriale è portarlo sui prodotti che il mercato chiederà nei prossimi vent'anni, non accompagnarne l'uscita. I contratti di sviluppo funzionano bene sui grandi progetti, ma le soglie escludono una fetta importante di imprese: con i 300 milioni diamo un supporto a tutti, semplificando l'istruttoria e accelerando i tempi, e indirizziamo le risorse su riconversione, diversificazione e ingresso in segmenti in cui l'Italia è sottorappresentata. Resta una condizione che nessun incentivo può sostituire: i volumi. Una filiera vive se in Italia si producono veicoli, e per questo insistiamo sugli impegni per modelli e capacità produttiva negli stabilimenti italiani e sulla revisione delle regole europee che hanno compresso la domanda».

Mobilità sostenibile significa anche rendere le nuove tecnologie economicamente accessibili a famiglie e imprese?

«Significa esattamente questo, e non è solo un principio sociale: una transizione che trasforma l'automobile in un bene di lusso non è sostenibile per le famiglie e non lo è per l'industria, perché senza volumi non ci sono economie di scala né occupazione. Per questo abbiamo introdotto una nuova misura, il noleggio sociale di lungo termine, che separa l'accesso alla mobilità dalla proprietà del veicolo: la famiglia non affronta l'esborso iniziale, che è la vera barriera, e paga un canone calmierato comprensivo di assicurazione e manutenzione, mentre il contributo pubblico abbatta il canone per i redditi più bassi e per chi non ha alternativa all'auto».

Nella foto
Adolfo Urso

