

**Position paper di Confartigianato Imprese
sulla proposta di regolamento c.d. *Industrial Accelerator Act* (IAA)**

Introduzione

Confartigianato Imprese sostiene¹ l'obiettivo della Commissione europea di rafforzare la produzione industriale europea, che da anni registra una tendenza negativa. In questo contesto, la proposta di regolamento *Industrial Accelerator Act* (IAA) rappresenta un segnale politico importante di rinnovata attenzione verso la manifattura e le filiere strategiche europee. L'obiettivo di industrializzazione previsto all'art. 2², pur ambizioso, va nella giusta direzione e, con alcuni correttivi, potrebbe contribuire a rafforzare la competitività, la resilienza e l'autonomia strategica dell'Unione.

La Confederazione rileva tuttavia come l'impianto delle politiche industriali proposte dalla Commissione europea appaia prevalentemente orientato verso le esigenze della grande industria, lasciando le MPMI del tutto ai margini del quadro complessivo. Secondo Confartigianato Imprese, l'accelerazione industriale delineata dalla Commissione europea, focalizzata su specifici comparti, richiede particolare attenzione affinché gli strumenti previsti non generino effetti distorsivi lungo le filiere produttive. In assenza di un adeguato bilanciamento, vi è infatti il rischio di ricadute sulla competitività delle MPMI, in particolare in termini di aumento dei costi di approvvigionamento e di riduzione della flessibilità produttiva. Se condivisibile appare la strategia di concentrare gli sforzi in modo integrato su alcuni obiettivi strategici di politica industriale, permane tuttavia una limitata integrazione delle MPMI. L'IAA può infatti mobilitare importanti risorse pubbliche e private rispetto a determinate aree di intervento che, laddove includano le piccole imprese, possono costituire un fattore di riduzione del *gap* di accesso al credito e agli investimenti che storicamente penalizza le imprese di minori dimensioni. In

¹ Il presente documento costituisce una versione aggiornata delle osservazioni preliminari predisposte inizialmente da Confartigianato Imprese in occasione dell'incontro dell'8 aprile 2026 con Stéphane Séjourné, Vicepresidente esecutivo della Commissione europea, svoltosi a Roma con la partecipazione delle principali associazioni imprenditoriali italiane. Il testo era stato successivamente integrato, anche in vista dell'audizione della Confederazione presso il Senato della Repubblica ([link](#)).

² L'obiettivo prevede che la quota dell'industria manifatturiera europea raggiunga almeno il 20% del PIL dell'Unione entro il 2035.

questo contesto, il ruolo delle organizzazioni imprenditoriali, quali fattori di aggregazione e rete tra le piccole imprese, andrebbe riconosciuto e valorizzato. Andrebbe inoltre rilevato come i settori strategici individuati dalla proposta, corrispondenti perlopiù ai principali comparti energivori (*Hard To Abate*), rappresentano soltanto parzialmente i punti di forza del sistema industriale e produttivo europeo. Appaiono infatti totalmente escluse filiere parimenti essenziali e caratterizzanti il *Made in Europe*, come la moda, l'arredo o l'agroalimentare – settori nei quali peraltro si registra un elevato numero di micro e piccole imprese. Infine, la Confederazione evidenzia come il regolamento non preveda nessuna misura di accompagnamento per il raggiungimento dell'obiettivo industriale e l'implementazione delle nuove norme. Senza una strategia più ampia, la proposta – di tipo puramente regolatorio – rischia di non essere all'altezza delle sfide commerciali che l'Unione è chiamata ad affrontare, soprattutto considerato il sempre più incerto contesto geopolitico attuale. Sulla base di queste premesse, Confartigianato Imprese riporta qui di seguito alcune osservazioni specifiche.

Semplificazione iter autorizzativi

La Confederazione accoglie le misure per la semplificazione autorizzativa (*permitting*): tempi più certi, infatti, sono essenziali per l'accelerazione industriale, soprattutto se accompagnati dalla riduzione di oneri ridondanti e procedure eccessivamente complesse. Per le piccole imprese, ciò può poi tradursi in una maggiore integrazione nelle catene del valore, soprattutto nei settori della transizione energetica, del digitale e della manifattura avanzata.

La sfida che ne deriva non deve essere vista soltanto in chiave di crescita dimensionale delle imprese, ma soprattutto di miglioramento del posizionamento strategico nelle filiere stesse: diventare fornitori qualificati, partecipare a ecosistemi produttivi più solidi, combinare innovazione e competenze. Se attuata in modo coerente ed efficace, questa misura potrebbe migliorare significativamente il contesto operativo, riducendo tempi e incertezze per gli investimenti industriali.

In questo contesto, vale la pena reiterare come la digitalizzazione degli adempimenti amministrativi e l'interoperabilità delle piattaforme pubbliche nazionali saranno cruciali: l'implementazione del *Business Digital Wallet*, partendo anche da esperienze nazionali come quella del Fascicolo d'impresa italiano, sarà decisiva per la razionalizzazione degli oneri amministrativi legati alle procedure di *permitting*.

La c.d. “preferenza europea”

Innanzitutto, appare condivisibile l'obiettivo di usare la forza d'acquisto del settore pubblico per spingere la decarbonizzazione in quei settori dove è più difficile ottenerla. Tuttavia, va evidenziato come l'introduzione di nuovi requisiti connessi ai criteri *Made in EU* e *low-carbon*, in assenza di appositi accorgimenti, possa comportare un significativo aumento della complessità procedurale nonché dei

relativi costi. Tali misure rischiano infatti di incidere in modo sproporzionato sulle MPMI, trasformando così strumenti concepiti per rafforzare l'industria europea in barriere all'accesso proprio per gli operatori di minori dimensioni.

In tal senso, la Confederazione riconosce i benefici legati ad una lettura ampia del concetto di "contenuto di origine UE", in quanto permette di far fronte alla limitata disponibilità di determinati materiali e risorse nel continente europeo. Tale considerazione assume un rilievo ancora maggiore con riferimento alle tecnologie strategiche individuate dal *Net-Zero Industry Act* (NZIA), rispetto alle quali l'Unione europea presenta tuttora una significativa dipendenza dai Paesi terzi per l'approvvigionamento di componenti, materiali e tecnologie essenziali. In questo contesto, un'interpretazione eccessivamente restrittiva del requisito di contenuto di origine UE rischierebbe di compromettere la realizzabilità degli investimenti e gli stessi obiettivi di rafforzamento della capacità produttiva europea perseguiti dal regolamento. Inoltre, questa logica garantisce il rispetto degli accordi commerciali e delle regole sul commercio internazionale; tuttavia, la Confederazione raccomanda che la Commissione europea garantisca un regolare ed efficace monitoraggio sul rispetto del principio di reciprocità, affinché l'equiparazione di cui all'art. 9 della proposta non si traduca in uno svantaggio competitivo per le imprese europee.

In senso contrario, Confartigianato Imprese esprime alcune perplessità sulla scelta di introdurre nuovi sistemi di classificazione volontari basati sull'intensità delle emissioni di gas a effetto serra. Oltre al già richiamato rischio di oneri amministrativi sproporzionati, tali sistemi potrebbero infatti sovrapporsi ai criteri già previsti dalla normativa vigente, in particolare dal Regolamento sui prodotti da costruzione (CPR) e dal Regolamento sulla progettazione ecocompatibile dei prodotti (*Ecodesign*).

Le considerazioni sopra esposte assumono un rilievo ancora maggiore con riferimento ad alcuni settori particolarmente esposti alle misure del futuro *Industrial Accelerator Act*.

a) Costruzioni

I richiamati effetti distorsivi della c.d. preferenza europea sono infatti particolarmente evidenti in comparti come quello edile, caratterizzati da filiere articolate e da una forte dipendenza dagli *input* di base, che li rende particolarmente esposti agli impatti indiretti delle politiche industriali. In questo contesto, le disposizioni di maggiore rilievo sono contenute nell'Allegato II e negli articoli 10, 11 e 12 del regolamento, che introducono requisiti di sostenibilità per alcuni materiali da costruzione impiegati negli appalti pubblici. Tali disposizioni sono destinate ad incidere, anche indirettamente, sulle modalità di approvvigionamento dei materiali. Nella fase iniziale di applicazione del regolamento, infatti, sebbene il mercato europeo dei materiali da costruzione sia particolarmente sviluppato, la riduzione della concorrenza sul lato dell'offerta potrebbe determinare un aumento dei prezzi. Ulteriori criticità riguardano l'incremento degli adempimenti amministrativi. Sebbene sia prevista la possibilità di ricorrere ad un'autodichiarazione, rimane

concreto il rischio che requisiti eccessivamente complessi possano limitare la partecipazione delle MPMI agli appalti pubblici, favorendo operatori di maggiori dimensioni.

Confartigianato Imprese sostiene gli obiettivi di decarbonizzazione del settore, ma ritiene indispensabile che la loro attuazione sia accompagnata da misure proporzionate alle caratteristiche delle micro e piccole imprese. In particolare, è necessario prevedere modelli standardizzati per la dimostrazione della conformità, semplificare gli adempimenti documentali, consentire alle imprese di fare affidamento sulle dichiarazioni dei fornitori, introdurre efficaci clausole di revisione dei prezzi negli appalti pubblici e garantire un effettivo accesso delle MPMI alle procedure di gara.

b) Autoriparazione

L'IAA assume particolare rilievo anche per la filiera automotive, poiché si inserisce nel più ampio quadro normativo europeo volto a promuovere la diffusione dei veicoli a basse e zero emissioni, soprattutto alla luce della revisione dei target di CO₂ per autovetture e veicoli commerciali leggeri e della futura disciplina sulle *corporate fleets*. In particolare, le disposizioni contenute nell'Allegato III e negli articoli 13, 14 e 15 definiscono i requisiti di "made in EU" applicabili ad alcune categorie di veicoli elettrici, veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna e veicoli a celle a combustibile nell'ambito degli appalti pubblici e di specifici regimi di sostegno pubblico. Tali requisiti riguardano, tra l'altro, l'assemblaggio del veicolo nell'Unione europea, la quota di componenti di origine europea, le batterie, e i principali sistemi elettronici. Nel loro complesso, queste previsioni dovrebbero favorire la diffusione di veicoli a basse emissioni e ad accrescere l'importanza dell'origine europea dei componenti lungo l'intera filiera.

Pur essendo rivolte principalmente ai costruttori automobilistici, tali disposizioni produrranno effetti rilevanti anche sulle imprese dell'autoriparazione. La progressiva diffusione di veicoli elettrici e sempre più digitalizzati richiederà alle officine indipendenti investimenti nella formazione del personale, nell'acquisto di nuove attrezzature, nell'aggiornamento degli strumenti diagnostici e nell'adeguamento degli standard di sicurezza.

Parallelamente, la crescente digitalizzazione del veicolo rende ancora più centrale il tema dell'accesso ai dati tecnici. In assenza di un accesso effettivo e non discriminatorio alle informazioni tecniche, agli strumenti diagnostici, ai ricambi e agli aggiornamenti *software*, esiste il rischio di un progressivo rafforzamento della posizione delle reti ufficiali dei costruttori, con conseguente riduzione della concorrenza nel mercato della manutenzione e della riparazione.

Anche in questo caso, Confartigianato Imprese condivide la necessità di proseguire lungo la via della progressiva decarbonizzazione, ma ritiene indispensabile che la transizione non penalizzi gli operatori indipendenti. Occorre pertanto garantire il pieno diritto alla riparazione, assicurare un accesso equo ai dati del veicolo e

prevedere misure di sostegno agli investimenti e alla formazione necessari affinché le MPMI possano continuare a operare in condizioni di effettiva concorrenza.

c) Trasporti e logistica

Le misure previste dall'IAA produrranno effetti indiretti anche sulle imprese del trasporto (compreso quello di persone) e della logistica. Sebbene le micro e piccole imprese del settore non siano i principali destinatari delle disposizioni del regolamento, la combinazione tra requisiti di origine europea, sostegno pubblico ai veicoli e futura disciplina delle *corporate fleets* è destinata a incidere progressivamente sulla domanda di servizi di trasporto, favorendo la diffusione di flotte aziendali a basse o zero emissioni. Di conseguenza, grandi imprese, committenti e pubbliche amministrazioni potranno richiedere sempre più frequentemente ai propri fornitori e subappaltatori l'utilizzo di veicoli a basse emissioni come requisito per l'accesso al mercato. Al contempo, qualora gli incentivi pubblici fossero limitati ai veicoli conformi ai requisiti "made in EU", le MPMI potrebbero trovarsi di fronte a una minore disponibilità di modelli incentivabili e, almeno nella fase iniziale, a costi di acquisto più elevati.

La transizione comporta inoltre sfide significative in termini di rinnovo delle flotte, disponibilità di veicoli adeguati alle diverse esigenze operative, realizzazione delle infrastrutture di ricarica presso i depositi, gestione dei tempi di ricarica e adeguamento dell'organizzazione aziendale. A ciò si aggiunge il rischio che i maggiori costi derivanti dalla transizione siano trasferiti lungo la filiera dai grandi committenti senza il necessario adeguamento dei corrispettivi.

In questo contesto, Confartigianato Imprese ritiene necessario accompagnare la transizione con strumenti di sostegno realmente accessibili alle micro e piccole imprese, prevedendo incentivi non solo per l'acquisto dei veicoli ma anche per la realizzazione delle infrastrutture di ricarica, l'adeguamento dei depositi, la formazione del personale e strumenti finanziari adeguati, assicurando al contempo che i maggiori costi derivanti dalla transizione siano riconosciuti nei rapporti contrattuali con i grandi committenti.

Nuove norme in tema di investimenti esteri

Confartigianato Imprese condivide l'impostazione volta a rafforzare il monitoraggio degli investimenti esteri nei settori strategici, in particolare laddove essi possano determinare fenomeni di dipendenza industriale o acquisizioni meramente speculative a danno del tessuto produttivo europeo. Tale esigenza appare particolarmente rilevante per le MPMI innovative e ad alto contenuto tecnologico, che spesso rappresentano anelli essenziali delle filiere industriali ma risultano maggiormente esposte al rischio di "*killer acquisitions*", finalizzate all'assorbimento di competenze, brevetti o capacità produttive senza un reale sviluppo industriale sul territorio europeo.

Al tempo stesso, occorre evitare che i nuovi strumenti di *screening* e controllo generino procedure eccessivamente complesse, costi amministrativi aggiuntivi o

incertezza regolatoria per le micro e piccole imprese, che necessitano invece di un contesto semplice e prevedibile per attrarre investimenti, accedere a *partnership* industriali e crescere sui mercati internazionali. Risulta pertanto necessario garantire criteri chiari, proporzionalità degli obblighi, standard informativi e adeguato coordinamento tra livello europeo e nazionale, assicurando che la tutela degli interessi strategici europei sia compatibile con le esigenze di sviluppo e apertura internazionale delle MPMI.

Le aree di accelerazione industriale

Occorre infine considerare con attenzione la dimensione territoriale e l'effettiva capacità dell'*Industrial Accelerator Act* di promuovere una crescita industriale equilibrata e inclusiva. Se adeguatamente orientato, il regolamento può rappresentare uno strumento utile a valorizzare le filiere corte, le economie locali e le specializzazioni produttive diffuse, rafforzando il contributo delle MPMI alla resilienza e alla competitività industriale europea.

Tuttavia, l'impostazione prevista per le future "aree di accelerazione industriale" sembra privilegiare i poli manifatturieri già più strutturati, caratterizzati da maggiore densità industriale, capacità infrastrutturale e presenza di grandi operatori. In assenza di adeguati meccanismi di riequilibrio, ciò rischia di concentrare investimenti, semplificazioni amministrative e capacità attrattiva in territori già forti, ampliando i divari territoriali esistenti e riducendo le opportunità per le MPMI localizzate nelle aree meno industrializzate o periferiche.

È significativo, inoltre, che il riferimento alle piccole imprese (peraltro equiparate alle *small mid-caps*) compaia nel testo del regolamento unicamente tra gli elementi da "tenere in considerazione" nella designazione delle aree di accelerazione industriale, senza tuttavia prevedere criteri vincolanti, strumenti dedicati o garanzie concrete volte ad assicurare una partecipazione effettiva delle micro, piccole e medie imprese. Una simile impostazione rischia di relegare il ruolo delle MPMI a fattore accessorio, anziché riconoscerle come componente essenziale delle filiere industriali europee e della coesione economica e territoriale.

In questo senso, riteniamo utile richiamare in particolare il ruolo centrale svolto dalle organizzazioni imprenditoriali, soprattutto con riferimento alla loro funzione aggregatrice delle MPMI. Attraverso strumenti come il contratto di rete, tali associazioni possono infatti catalizzare le energie degli operatori più piccoli, permettendo loro di partecipare anche a progetti industriali di grandi dimensioni e garantendo un'equa distribuzione dei benefici associati a questa "accelerazione" lungo tutta la catena del valore.

Conclusioni

L'*Industrial Accelerator Act* può rappresentare una leva importante per rafforzare la competitività industriale europea e sostenere la resilienza delle filiere produttive.

L'impatto concreto della proposta dipenderà tuttavia in misura significativa dalle modalità di attuazione, anche alla luce del ruolo centrale che la Commissione eserciterà attraverso la definizione della legislazione secondaria.

In questo contesto, è fondamentale non ridurre a condizioni di marginalità le piccole imprese, adottando invece una visione integrata delle catene del valore. Il rischio è infatti che gli obiettivi di accelerazione industriale e innovazione si traducano in un rafforzamento delle asimmetrie competitive esistenti, concentrando benefici e capacità di investimento su un numero limitato di grandi attori industriali.

Per questo motivo, la Commissione europea e i colegislatori dovranno applicare concretamente il principio *“Think Small First”*, evitando che nuovi obblighi amministrativi, requisiti di rendicontazione o procedure eccessivamente complesse finiscano per penalizzare le imprese di minori dimensioni.

10 luglio 2026

