



VEICOLI “MADE IN UE” & LOCAL CONTENT

Proposta del Gruppo componenti

INTRODUZIONE

Accanto agli obiettivi climatici, l'Unione Europea è chiamata ad agire per preservare il proprio tessuto industriale, le competenze tecnologiche e l'occupazione qualificata lungo l'intera catena del valore dell'automotive, settore economico ed occupazionale di primaria importanza e primo investitore privato in ricerca ed innovazione.

La competitività dell'automotive europeo è oggi minacciata da diversi fattori strutturali:

- differenziali di costo energetico e del lavoro;
- politiche industriali aggressive e sussidi mirati in Paesi terzi;
- crescente rischio di delocalizzazione delle catene di fornitura

In questo particolare e complesso momento storico in cui la competizione settoriale è messa sotto pressione, è strategico adottare misure che possano mantenere in salute, rafforzare ed accrescere la competitività della manifattura europea. Le **politiche di valorizzazione del contenuto locale rappresentano uno strumento chiave per garantire che la trasformazione del settore avvenga mantenendo in Europa la creazione di valore strategico.**

La previsione di un local content europeo è, pertanto, un prerequisito all'adozione di misure di politiche economiche e commerciali che mirino a stimolare maggiormente le produzioni di veicoli, per stabilizzare gli investimenti industriali in Europa e proteggere competenze tecnologiche strategiche ed evitare che si possano verificare perdite di valore aggiunto con fenomeni di delocalizzazione.

L'obiettivo delle misure proposte non è riconfigurare drasticamente le catene di fornitura esistenti, anche perché ad oggi circa l'80% dei componenti dei veicoli assemblati nell'UE è già di origine locale, bensì **evitare ulteriori delocalizzazioni, rafforzare la fiducia degli investitori e proteggere posti di lavoro altamente qualificati.**

Un esempio importante di come la misura impatterà positivamente sui costruttori è l'applicazione del local content sugli **autobus**, categoria fortemente esposta in tutti gli Stati Membri ad una competizione di mercato a basso costo derivante dall'offerta asiatica ed extra europea.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Sedi: 10128 Torino - Corso Galileo Ferraris, 61 - Telefono +39 011 5546511 - E-mail: anfia@anfia.it -
00144 Roma - Viale Pasteur, 10 - Telefono +39 06 54221493 (4) - E-mail: anfia.roma@anfia.it
C.F. 80084590019
www.anfia.it

Integrazione dei requisiti di local content nel quadro normativo UE

Si auspica che il principio del requisito di contenuto locale possa essere previsto nel prossimo **Industrial Accelerator Act (IAA)**, come elemento cardine per sostenere la produzione strategica europea, in particolare in riferimento a:

- incentivi e appalti pubblici
- decarbonizzazione flotte aziendali;
- Quadro Finanziario Pluriennale (MFF).

Per garantire certezza giuridica e coerenza regolatoria, è essenziale introdurre una definizione comune e armonizzata di **“veicolo prodotto nell’UE”**, basata su criteri chiari, verificabili e orientati alla creazione di valore reale.

Per garantire certezza giuridica e coerenza regolatoria, un veicolo dovrebbe essere considerato “made in EU” solo se soddisfa entrambi i seguenti requisiti:

- **Ingegnerizzazione, sviluppo (R&D) ed assemblaggio finale** all’interno dell’Unione Europea + Regno Unito;
- Contenuto di **componentistica europea**, **ad esclusione della batteria**, pari ad almeno **il 70% del valore ex-works**

Per valorizzare anche le produzioni europee di batterie, si propone di prevedere in aggiunta alle percentuali suddette, ulteriori premialità per i costruttori legate all’utilizzo di batterie “made in EU” con meccanismi gradualisti nel tempo, legati alla progressiva produzione delle celle.

Il criterio del contenuto locale dovrebbe far riferimento ai **fornitori di primo livello (Tier1) e all’ultima trasformazione sostanziale** (che necessita di una definizione chiara e condivisa) che avviene **all’interno dell’Unione Europea**, al massimo **estesa anche al Regno Unito** (con cui c’è un sostanziale equilibrio di competitività), **ma non anche** ad altri Paesi con cui ci sono accordi di libero scambio (es. **Turchia, Marocco o Algeria** con cui i gap di costo di energia e costo del lavoro penalizzerebbe molto gli Stati Membri).

NB: considerata la peculiarità ed il numero ridotto di produzioni si propone di esentare i piccoli costruttori (Small Volume Manufacturers) di veicoli commerciali leggeri che producono in UE dagli obblighi di “union origin requirements” per la partecipazione a gare di appalto ed incentivazioni pubbliche.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica