

**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**

**ATTO UE (COM (2026) 100 final)**

**Audizione ANCE**

**COMMISSIONE 9° Industria,  
Commercio, Turismo,  
Agricoltura e Produzione  
agroalimentare**

**SENATO**

**19 maggio 2026**

La proposta della Commissione europea recante l'**Industrial Accelerator Act (IAA)** rappresenta un passaggio importante verso la definizione di una **politica industriale ambiziosa**, in grado di favorire la competitività e l'autonomia dell'economia europea, facendo leva sulle **catene del valore strategiche** e sull'utilizzo di **materiali a basse emissioni**.

L'ANCE accoglie positivamente l'iniziativa che si annuncia come una **fondamentale occasione** per affrontare compiutamente **il tema della politica industriale per il settore delle costruzioni**.

## **1. Un ruolo chiave per le costruzioni nell'attuazione della strategia industriale europea**

La Commissione pone il settore delle costruzioni **al centro del suo progetto di politica industriale**, sancendone il **valore prioritario** nel contesto della riforma. L'ANCE, chiaramente, accoglie tale riconoscimento con grande soddisfazione.

In particolare, l'ANCE valuta positivamente la creazione di **mercati leader nella produzione di prodotti per il settore delle costruzioni a basse emissioni di carbonio**, alla luce del ruolo centrale delle costruzioni nel perseguimento degli obiettivi di potenziamento infrastrutturale, di transizione energetica e risoluzione della crisi abitativa.

A tal riguardo, riteniamo che il naturale corollario di tale premessa sia **l'individuazione del comparto quale pilastro dell'autonomia strategica** del tessuto produttivo europeo, a prescindere dalle misure relative alle singole filiere dei materiali.

Peraltro, l'ecosistema delle costruzioni rappresenta circa **il 10% del PIL UE e milioni di posti di lavoro** e consente investimenti in infrastrutture, abitazioni, energia e impianti industriali.

Il quadro proposto per stimolare la domanda di **materiali a basso contenuto di carbonio e prodotti Made in EU**, utilizzando il fondamentale strumento degli appalti pubblici e degli schemi di supporto pubblico, può svolgere un ruolo chiave nel:

- rafforzare la produzione industriale europea;
- ridurre le dipendenze strategiche dai paesi terzi;
- accelerare la decarbonizzazione dei settori ad alta intensità energetica;
- migliorare la resilienza delle catene di approvvigionamento per il settore delle costruzioni.

In questo contesto, l'introduzione di requisiti relativi al contenuto di carbonio per materiali chiave utilizzati negli appalti pubblici potrebbe rappresentare **un viatico efficace per l'affermazione della domanda di prodotti industriali a basse emissioni**. L'eventuale definizione di soglie minime per i materiali, a nostro avviso, stimolerebbe investimenti in processi produttivi innovativi, così da sostenere la transizione dell'industria pesante europea.

In generale, l'ANCE ritiene necessario tornare a parlare di una politica industriale complessiva del settore delle costruzioni. In un contesto globale in cui l'Europa deve rafforzare la propria forza economica, ridurre la dipendenza dai Paesi terzi, garantire infrastrutture resilienti e affrontare la crisi abitativa, il settore edile europeo è chiamato a svolgere un ruolo determinante.

## **2. L'importanza del "Made in Europe" e low-carbon: approccio ampio a materiali, tecnologie e macchinari**

L'introduzione di **requisiti di origine unionale per le principali tecnologie Net-Zero** — inclusi pompe di calore, tecnologie solari, componenti eoliche e sistemi di accumulo di energia — rappresenta un segnale importante per gli investimenti industriali in Europa.

Il settore delle costruzioni è il motore principale della domanda per queste tecnologie. Il rafforzamento della base manifatturiera europea consentirà di:

- sostenere l'implementazione di tecnologie di energia pulita negli edifici e nelle infrastrutture;
- rafforzare la sicurezza economica e la sovranità tecnologica dell'Europa;
- creare posti di lavoro industriali di qualità in tutta l'Unione Europea.

L'ANCE sostiene quindi un **approccio equilibrato al Made in EU** che rafforzi le catene del valore europee pur rimanendo coerente con gli impegni internazionali dell'UE nell'ambito dell'Accordo sugli Appalti Pubblici dell'OMC e degli altri Accordi bilaterali, garantendo la reciprocità nell'accesso agli appalti pubblici.

Tuttavia, la visione strategica non può limitarsi a un approccio circoscritto ad alcuni materiali, né tantomeno a misure relative alle sole filiere di tali materiali. Accanto ad acciaio, cemento, alluminio e agli altri materiali a basse emissioni, occorre considerare anche tecnologie, componenti, macchinari e attrezzature strategiche per la realizzazione delle infrastrutture e degli interventi edilizi.

In questa prospettiva, il tema del Made in Europe dovrebbe riguardare anche i macchinari ad alto valore strategico per il settore delle costruzioni. Si pensi, ad esempio, alle Tunnel Boring Machine utilizzate per la realizzazione di grandi infrastrutture: non è positivo che, anche nell'ambito di progetti finanziati con risorse europee, una parte rilevante di tali macchinari venga acquisita da Paesi terzi, pur in presenza di capacità produttive europee.

L'obiettivo deve essere quello di promuovere una politica industriale capace di rafforzare l'intera catena del valore delle costruzioni: materiali, tecnologie Net-Zero, componentistica, macchinari e capacità produttiva europea.

## **3. Il connubio necessario tra concorrenza, Made in EU e solidità del sistema, con particolare riguardo al settore degli appalti**

Con riferimento al settore dei contratti pubblici, l'ANCE coglie appieno il rilievo del nuovo approccio della Commissione: non mera semplificazione procedimentale, ma **sprone per la concorrenza nei settori strategici** - tra cui le costruzioni – favorendo il Made in Europe ma evitando, al contempo, la chiusura del mercato.

In tale contesto, si esprime una posizione favorevole all'introduzione di una disciplina che preveda la partecipazione alle gare pubbliche d'appalto europee esclusivamente da parte di operatori economici, posseduti o controllati da entità stabilite in Paesi terzi, che abbiano concluso con l'Unione europea un accordo internazionale volto a garantire condizioni di accesso reciproco ai rispettivi mercati degli appalti pubblici.

Inoltre, in linea di principio, si sostiene un orientamento volto a riconoscere, nell'ambito delle procedure di affidamento dei contratti pubblici, una priorità alle produzioni e alle catene del valore localizzate nell'Unione europea (Made in Europe), in coerenza con l'esigenza di rafforzare la competitività e la resilienza del sistema produttivo europeo.

Per l'attuazione efficace dell'IAA, sarà tuttavia essenziale assicurare che la nuova normativa non risulti onerosa e farraginosa **per gli acquirenti pubblici e le imprese.**

In particolare, l'ANCE accoglie con favore:

- la possibilità per le stazioni appaltanti di ovviare ai requisiti del Made in Europe in caso di **mancanza di concorrenza, incompatibilità tecnica o costi sproporzionati;**
- l'introduzione graduale dei nuovi requisiti;
- la volontà di dedicare una riflessione più approfondita alle regole di dettaglio sullo svolgimento degli appalti, nel contesto della prossima revisione del quadro del *public procurement* dell'UE.

Tali misure sono essenziali per la salvaguardia degli obiettivi della politica industriale, **senza tuttavia pregiudicare la realizzazione di progetti strategici di infrastrutture e edilizia abitativa.**

Al tempo stesso, occorre evitare che le deroghe ai requisiti Made in Europe, in particolare quelle fondate sui costi sproporzionati, finiscano per indebolire eccessivamente la portata della misura. Le differenze di prezzo non devono diventare una facile motivazione per superare sistematicamente le nuove regole, altrimenti si rischierebbe di confermare lo status quo.

In questa prospettiva, è necessario rafforzare anche gli strumenti europei già esistenti a tutela della concorrenza, quali il regolamento sulle sovvenzioni estere e l'*International Procurement Instrument*, al fine di contrastare fenomeni distortivi legati alla partecipazione di operatori extra-UE a condizioni non realmente concorrenziali.

Inoltre, in tale contesto, al fine di garantire il principio di leale concorrenza, è necessario tutelare l'applicazione della contrattazione collettiva sottoscritta dalle parti sociali comparativamente più rappresentative sul piano nazionale, contrastando contestualmente fenomeni di dumping sociale e salariale.

Resta in ogni caso assolutamente necessario che, qualora l'applicazione del principio del Made in Europe comporti maggiori oneri economici, tali costi siano adeguatamente considerati dalle amministrazioni aggiudicatrici nella definizione dei prezzi posti alla base della realizzazione dei lavori.

In linea generale, sarebbe poi opportuno valutare un sistema di incentivi transitori per gli utilizzatori dei materiali con i requisiti Made in Europe e low carbon, anche per consentire un'attuazione graduale dell'obbligo al loro impiego che, in base alle previsioni della proposta, diventerà vincolante anche per accedere a regimi di sostegno pubblico.

Sarebbe, infatti, auspicabile prevedere una **fase transitoria** che garantisca la **neutralità fiscale degli interventi connessi alla transizione industriale** e, a tal fine, sarebbe da valutare l'introduzione di **meccanismi fiscali compensativi** (quali ad esempio crediti d'imposta) **a favore dei soggetti che utilizzano materiali con i requisiti previsti.**

Ci sono alcune perplessità riguardanti il funzionamento del meccanismo.

Partendo dal presupposto che l'Europa, e in particolare l'Italia, presenta un deficit di competitività (alto costo del lavoro e costi dell'energia crescenti), le produzioni interne

avranno un costo assai elevato (considerando anche l'obbligo di rispettare i requisiti low carbon).

È possibile, inoltre, ipotizzare un effetto inflattivo nella produzione industriale dell'edilizia, almeno nella fase iniziale, che potrebbe creare delle difficoltà in determinati comparti (per esempio, l'housing sociale).

#### **4. L'urgenza di un Tavolo nazionale per la definizione della politica industriale**

L'ANCE condivide la proposta della Commissione, apprezzandone soprattutto il suo **valore di appello** per un rinnovamento organico dei processi produttivi in un'ottica di lungo periodo. **Sarà poi compito degli Stati membri sfruttare questa finestra strategica.**

L'Italia, in particolare, dovrà adottare un piano coerente di trasformazione industriale: a tal fine, è fondamentale non limitarsi a un ragionamento circoscritto che coinvolga solo le filiere dei materiali. Si auspica, invece, **il coinvolgimento del settore delle costruzioni**, alla luce della priorità ad esso riconosciuta dal legislatore europeo, nel contesto di un apposito **Tavolo nazionale per la definizione della politica industriale.**

#### **5. Permitting e semplificazione dei procedimenti autorizzativi**

In coerenza con le valutazioni generali già espresse, e pur riconoscendo il contributo della proposta al **rafforzamento della competitività industriale e al sostegno dei processi di decarbonizzazione**, si ritiene opportuno richiamare l'attenzione su un profilo di particolare rilevanza operativa, rappresentato dalla **persistente complessità e frammentazione dei procedimenti autorizzativi**, che continua a costituire uno dei principali fattori critici **soprattutto per quanto attiene al permitting ambientale.**

Tali elementi risultano particolarmente rilevanti per il settore edilizio, che è direttamente coinvolto sia quale ambito di applicazione delle misure (es. utilizzo di materiali a basse emissioni) sia quale settore fortemente impattato dai tempi e dalle modalità delle procedure autorizzative. In questo senso, la previsione di strumenti di semplificazione e coordinamento procedurale può rappresentare un fattore abilitante per l'accelerazione degli investimenti e per la realizzazione degli interventi.

In particolare, è **fortemente apprezzabile l'introduzione di punti unici di contatto** competenti ai fini del rilascio di tutti i titoli necessari per la realizzazione di progetti industriali. Tale previsione va nella direzione di superare la frammentazione amministrativa e di garantire una **gestione unitaria del procedimento**, riducendo gli oneri organizzativi per gli operatori e aumentando la trasparenza del processo decisionale.

Parimenti positivo è il fatto che sia previsto un **iter dedicato e integrato**, in grado di ricomprendere al suo interno tutti i nulla osta, i pareri e le autorizzazioni richieste. Questo approccio appare **particolarmente rilevante sotto il profilo ambientale e coerente con l'obiettivo**, esplicitato nel provvedimento, di **rendere le procedure più snelle e coordinate**, evitando duplicazioni e sovrapposizioni tra amministrazioni.

In questo senso, sarebbe però importante prevedere un **termine unico e certo per la conclusione dell'intero procedimento autorizzativo.**

L'articolo 5 dell'Industrial Accelerator Act, infatti, si limita a disciplinare tempistiche parziali, relative principalmente alla richiesta di documentazione integrativa da parte dell'amministrazione procedente, senza fissare un termine complessivo entro il quale il procedimento deve concludersi.

Tale impostazione rischia di compromettere l'efficacia delle misure di semplificazione introdotte, in quanto **non prende in considerazione la fase più complessa dell'iter procedimentale** e notoriamente soggetta a ritardi, **ossia quella valutativa**.

Sarebbe pertanto auspicabile l'introduzione di un **termine massimo vincolante per la conclusione del procedimento**.

## **6. Ulteriori profili attuativi**

Accanto alle priorità sopra richiamate, l'ANCE ritiene necessario segnalare alcuni ulteriori profili attuativi e di coordinamento normativo, essenziali per garantire l'efficacia e la coerenza della proposta.

In primo luogo, si **evidenzia l'importanza della coerenza normativa con i quadri esistenti**, in particolare con le specifiche tecniche armonizzate sviluppate ai sensi del Regolamento sui Prodotti da Costruzione (CPR), che deve costituire **l'unico e imprescindibile riferimento normativo per la commercializzazione dei prodotti e materiali da costruzione** sul mercato dell'Unione europea.

Si ritiene preferibile che il **CPR costituisca il "linguaggio universale"** per la caratterizzazione tecnica dei prodotti da costruzione, lasciando poi che siano il mercato da una parte, ed eventuali requisiti di legge dall'altra, a garantire l'equa concorrenza per i prodotti edilizi anche sul piano della sostenibilità ambientale.

Occorre, inoltre, assicurare un adeguato coordinamento temporale tra gli interventi di supporto pubblico previsti e l'introduzione di regole specifiche nelle procedure d'appalto, al fine di garantire alle imprese appaltatrici l'effettiva reperibilità di materiali a basse emissioni di carbonio.

Rispetto ai **punti unici di contatto** richiamati al paragrafo precedente, sarà tuttavia necessario assicurare un adeguato coordinamento tra le previsioni del Regolamento e il sistema nazionale già vigente, garantendo il pieno raccordo con gli sportelli amministrativi esistenti, al fine di evitare duplicazioni e sovrapposizioni procedurali, nonché nuovi oneri per cittadini e imprese.

Un ulteriore profilo di attenzione riguarda il **necessario coordinamento normativo e procedurale** con altre iniziative che sono in fase di definizione a livello europeo, o che sono già state definite - ad esempio **l'Omnibus I** - che prevedono analogamente la costituzione di sportelli unici piuttosto che di iter amministrativi accelerati. In assenza di un adeguato coordinamento, vi è il rischio di **sovrapposizioni o disallineamenti tra discipline parallele**, con conseguenti incertezze applicative per le amministrazioni e gli operatori.

In tale prospettiva, appare altresì necessario prestare attenzione alle modalità con cui i principi del Made in Europe e dei requisiti low-carbon saranno declinati sul piano applicativo, nonché al loro impatto con il quadro regolatorio nazionale già vigente.