

L'ECONOMISTA

Data Stampa 3374 Data Stampa 3374

**Agricoltura, De Micheli
chiede regole più eque
e simmetriche dalla Ue**

■ Ilaria Donatio

a pag. 9 ■

Agricoltura, De Micheli chiede regole eque alla Ue «Risorse e infrastrutture per essere competitivi»

Parla la deputata Pd ed ex Ministra, Paola De Micheli: paralizzati dai meccanismi decisionali e senza una vera politica industriale europea, l'Italia e gli altri Paesi membri corrono il pericolo di restare schiacciati dalla competizione con i grandi produttori stranieri

“

Veto e meccanismi decisionali europei rendono difficile adottare politiche profonde e veloci

■ Ilaria Donatio

Brillante, diretta, pragmatica. Paola De Micheli ragiona da politica, ma con un riflesso da impresa. Prima di arrivare ai vertici istituzionali è stata imprenditrice agricola e manager nel settore agroalimentare, esperienza che emerge nel modo in cui parla di filiere, costi e concorrenza internazionale. «Sono emiliana», dice a un certo punto, quasi a rivendicare un metodo: meno parole, più cose da far funzionare. Deputata Pd, ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti nel Conte II, oggi componente della Commissione Attività produttive della Camera, legge dazi, agricoltura, automotive ed energia come pezzi di un'unica partita: la competitività europea.

Dazi e nuova fase globale: l'Italia deve puntare su una maggiore integrazione industriale europea oppure rafforzare strumenti nazionali di sostegno alle imprese?

«L'interdipendenza tra Italia e Paesi europei in tutte le filiere industriali porta a una risposta quasi scontata: Europa. Non abbiamo risorse di bilancio sufficienti per fare politiche industriali attive da soli. Detto questo, l'Europa è lenta: i meccanismi decisionali e il diritto di veto rendono difficile adottare politiche profonde e veloci. Per questo alcune scelte vanno comunque fatte a livello nazionale, per poi condizionare l'Europa. Penso all'acciaio, alla subfornitura dell'automotive, alla chimica verde, alla moda. Si parte da noi per arrivare a una vera politica industriale europea».

“

Se le regole sono senza simmetria finisce che perdi competitività anche se sei più efficiente

“

Per la maturazione tecnologica serve una finanza paziente ma in Europa non ce l'abbiamo

Il settore agricolo italiano opera in un mercato globale in cui gli standard ambientali, sanitari e sociali non sono sempre omogenei. Come si può coniugare apertura commerciale e tutela della qualità produttiva senza scivolare in logiche puramente difensive?

«La parola chiave è reciprocità. L'agricoltura italiana non è tutta uguale: c'è una parte competitiva sui mercati internazionali, integrata con l'agroalimentare, che può reggere il confronto globale se accompagnata da un rapporto continente su continente. Poi c'è un'agricoltura collinare e montana, più fragile, che va difesa e non caricata sulle spalle della competizione globale. Se apriamo i mercati, dobbiamo avere strumenti per verificare che standard ambientali, sanitari e produttivi siano gli stessi. Senza reciprocità, la competizione non è leale».

Lei ha vissuto direttamente questo tema. Perché è così decisivo?

«Perché la differenza di prezzo spesso non è nella qualità, ma nelle regole. Ho gestito un'azienda agricola e una fabbrica di trasformazione del pomodoro. A un certo punto la competizione



con la Cina si giocava su costi dimezzati a parità di prodotto. Le tecnologie erano le stesse, ma nei campi si usavano sostanze vietate in Europa. Non era vietata l'importazione, però. Se le regole non sono simmetriche, perdi competitività anche se sei più efficiente. E questo vale per fitofarmaci, antibiotici, benessere animale».

Ragionando di semplificazioni e investimenti, quali riforme sono davvero prioritarie per ridurre l'incertezza normativa e rendere l'Italia più attrattiva per le produzioni strategiche?

«Non esiste la "riforma della burocrazia" come slogan. Esistono riforme verticali e puntuali. Primo: un quadro urbanistico nazionale più forte, meno frammentato tra Regioni e Comuni. Secondo: norme ambientali applicate in modo omogeneo. Oggi lo stesso impianto può avere regole diverse a seconda del territorio. Terzo: passare dal controllo formale al controllo sostanziale, responsabilizzando chi deve autorizzare. L'innovazione corre più veloce delle norme e chi deve decidere spesso si trova in un contesto incerto. La certezza insieme alla continuità delle regole sono la prima forma di attrattività».

La filiera automotive italiana è attraversata da una transizione che riguarda tecnologia, catene del valore e occupazione. Ritieni che il quadro regolatorio europeo garantisca sufficiente gradualità o sia necessario un ripensamento dei tempi e degli strumenti di accompagnamento?

«La transizione nei trasporti è la più complessa. La scelta dell'elettrico è ineluttabile, ma servono gradualità e strumenti adeguati. Primo, valorizzare anche tecnologie complementari. Secondo, sostenere economicamente la subfornitura, non solo i grandi produttori: in Europa il settore occupa milioni di lavoratori. Terzo, l'errore di fondo è non aver costruito una filiera elettrica interamente europea. Senza una catena del valore continentale, i tempi e i costi diventano più difficili da gestire».

Filiere strategiche: l'Italia deve concentrarsi su alcune filiere prioritarie o rafforzare in modo sistemico l'intero ecosistema industriale? Con quali leve?

«Le leve sono due e stanno insieme: tecnologia e finanza. I tempi della maturazione tecnologica hanno bisogno di finanza paziente, e in Europa ce n'è poca. Abbiamo perso propensione al rischio. Negli Stati Uniti il fallimento non è un marchio definitivo, da noi può avere conseguenze anche giuridiche. Questo frena l'innovazione. L'Italia ha pezzi di quasi tutte le filiere: trasporti, aerospazio, chimica, componentistica. Non credo nella scelta di poche filiere salvifiche, credo

nella costruzione di campioni europei e nel rafforzamento di tutta la rete dei fornitori. Perché il campione resiste, ma chi sta sotto rischia di più. Anche l'acciaio, pur senza materie prime, resta strategico: nel mondo nuovo possiamo davvero farne a meno? La competizione è tra continenti, non più tra singoli Paesi».

Parliamo di infrastrutture e competitività: quali investimenti in energia e trasporti sono oggi indispensabili per sostenere crescita e coesione territoriale?

«Oggi spesso l'infrastruttura deve precedere lo sviluppo. Nel Novecento le infrastrutture seguivano l'industria; oggi, se vogliamo ridurre le disuguaglianze territoriali e rendere più omogenea la competitività, dobbiamo investire prima nelle aree meno consolidate. Questo implica investimenti pubblici importanti, perché molte aree non partono a mercato. Sul fronte energetico, con l'espansione delle rinnovabili e gli obiettivi del Pniec, servono gestori di rete capaci di accelerare: per farlo, devono essere messi nelle condizioni di essere più reattivi, coordinandosi con il resto d'Europa. I singoli Paesi non ce la fanno da soli. Sui trasporti la priorità è l'intermodalità delle persone, che porta con sé intermodalità delle merci. Se integri ferro, gomma, porti e aeroporti riduci i costi logistici interni ed esterni al continente. L'Italia è un hub naturale, con portualità estesa, reti ferroviarie strategiche e un sistema aeroportuale capillare. La vera sfida è metterli a sistema, non ragionare per compartimenti separati».

Negli ultimi anni le politiche economiche hanno spesso risposto a emergenze successive. Quali pilastri dovrebbe avere una strategia industriale italiana stabile e coerente, capace di accompagnare il Paese nei prossimi dieci anni?

«La concentrazione sulle emergenze ha fatto perdere la prospettiva. Salvare l'oggi è necessario, ma non può diventare l'unica bussola. Europa e Italia devono uscire dalla zona di comfort. "Abbiamo sempre fatto così" è la frase che non possiamo più permetterci. Le politiche industriali non possono essere conservative: le migliori pratiche del passato vanno usate solo se servono alle strategie del futuro. Il punto centrale resta l'innovazione. Gli Stati Uniti restano forti perché non si spaventano dell'innovazione, la finanziano e la trasformano in industria. La competizione oggi è tra continenti: Cina, India, Sudamerica, Africa. Pensare di affrontarla con strumenti frammentati o con politiche difensive non basta. Serve una strategia europea, ma anche una responsabilità nazionale nell'orientare investimenti, infrastrutture e propensione al rischio».