

Il commento

I nodi cruciali di una rivoluzione

di **Andrea Bonanni**

Tredici anni alla fine di un'era. Tra tredici anni, nel 2035, tutte le auto nuove saranno elettriche. Quelle a benzina, diesel, metano e perfino le ibride usciranno di produzione e verranno relegate al mercato dell'usato. Lo ha deciso ieri il Parlamento

europeo approvando a maggioranza una specifica proposta della Commissione nel quadro della riduzione delle emissioni inquinanti. Una scelta ambiziosa, quella degli eurodeputati. Ma non è ancora la rivoluzione. La proposta, infatti, dovrà adesso andare all'esame dei governi, dove la consapevolezza delle difficoltà produttive, logistiche

ed economiche legate ad una decisione così radicale è molto più forte. Dopo di che si aprirà un tavolo di trattative tra Consiglio, Commissione e Parlamento che potrebbe apportare modifiche anche consistenti. Resta comunque il fatto che il voto del Parlamento, ieri, ha suonato una sveglia che non si può ignorare.

● a pagina 34

Il voto Ue sullo stop ai motori termici nel 2035

I nodi di una rivoluzione

di **Andrea Bonanni**

Tredici anni alla fine di un'era. Tra tredici anni, nel 2035, tutte le auto nuove saranno elettriche. Quelle a benzina, diesel, metano e perfino le ibride usciranno di produzione e verranno relegate al mercato dell'usato. Lo ha deciso ieri il Parlamento europeo approvando a maggioranza una specifica proposta della Commissione nel quadro della riduzione delle emissioni inquinanti. Una scelta ambiziosa, quella degli eurodeputati. Ma non è ancora la rivoluzione. La proposta, infatti, dovrà adesso andare all'esame dei governi, dove la consapevolezza delle difficoltà produttive, logistiche ed economiche legate ad una decisione così radicale è molto più forte. Dopo di che si aprirà un tavolo di trattative tra Consiglio, Commissione e Parlamento che potrebbe apportare modifiche anche consistenti.

Resta comunque il fatto che il voto del Parlamento, ieri, ha suonato una sveglia che non si può ignorare. E confermato come il Green deal, annunciato dalla presidente della Commissione Ursula von der Leyen al momento del suo insediamento, resta la bussola strategica che orienta il cammino dell'Europa verso il futuro. La fine delle auto con motore a scoppio è un passaggio inevitabile sulla strada della terza rivoluzione industriale che abbiamo ormai imboccato. Tutti, dai produttori di auto ai governi nazionali, dalle industrie petrolifere ai distributori di energia elettrica che dovranno creare una rete capillare di rifornimento, faranno bene a rivedere le proprie tabelle di marcia.

I problemi che la transizione all'elettrico pone sono enormi. E vanno gestiti in primo luogo dai poteri pubblici. Perché anche la rivoluzione verde, come tutte le rivoluzioni, vedrà vincitori e vinti. E lo spartiacque che dividerà gli uni dagli altri sarà il tempismo con cui gli attori coinvolti si saranno mossi per adeguarsi alla nuova realtà. La Norvegia, che pure è un grande produttore di petrolio, senza aspettare l'Europa ha già fissato al 2025 il passaggio all'auto elettrica. In generale i Paesi del Nord Europa appaiono oggi molto più avanti nel prepararsi al grande cambiamento. Sarebbe un peccato se l'Italia e l'Europa mediterranea dovessero perdere anche questa occasione. Ma la rivoluzione dei trasporti pone anche problemi strutturali enormi, che non possono essere sottovalutati. Oggi l'Europa è completamente dipendente dalla Cina e dall'Asia nel settore cruciale delle batterie elettriche.

Recentemente Bruxelles ha lanciato grandi progetti lautamente finanziati per superare i ritardi e acquisire anche in questo campo una "autonomia strategica" che riduca la nostra dipendenza. Ma riusciremo a colmare il gap in tredici anni? E, se ci riusciremo, quali Paesi arriveranno a conquistare la maggior fetta della nuova produzione?

Lo stesso mercato delle auto elettriche, oggi, vede la Cina in notevole vantaggio rispetto alla concorrenza europea. Questo non è in sé un buon motivo per rifiutare il cambiamento, come sostengono le destre del Parlamento europeo. Ma saremo in grado di gestire la transizione evitando il dumping dell'industria cinese, lautamente finanziata dai poteri pubblici, a danno dei produttori europei? La sfida industriale comporta, per l'Europa, anche una sfida commerciale globale che non può permettersi di perdere.

La transizione metterà a rischio molti posti di lavoro nell'industria dell'auto, visto che i motori elettrici richiedono meno manodopera di quelli a combustione interna. Ma ne creerà anche di nuovi, sia nel settore della componentistica sia in quello delle infrastrutture. Anche in questo campo, vincerà chi si muoverà prima e con le idee più chiare. La divisione che si è registrata ieri tra le forze politiche italiane nel voto al Parlamento europeo lascia temere che, da noi, il confronto e il dibattito su una questione cruciale per il futuro del Paese sia ancora ai primi vagiti. La definizione di quale sia l'interesse nazionale non può passare dal rifiuto del cambiamento, ma da una definizione possibilmente condivisa di come questo cambiamento, di per sé inevitabile, debba essere gestito.

Infine, anche se paradossalmente può sembrare secondaria, c'è la questione ambientale. Le auto



contribuiscono al 12 per cento delle emissioni nocive. Eliminare quella fonte di inquinamento può essere utile soprattutto se mette in moto una rivoluzione industriale che mantenga l'Europa all'avanguardia nel settore. Ma rinunciare alla benzina in favore di energia elettrica prodotta bruciando carbone, come ancora succede, potrebbe non essere un buon affare dal punto di vista ambientale. Anche in questo campo, molto resta da fare nei tredici cortissimi anni che ci separano dalla nuova era.

© RIPRODUZIONE RISERVATA