

In ordine sparso Le incognite dell'auto green e la coesione che manca

Romano Prodi

I parlamentari europei hanno passato una brutta settimana. In teoria avrebbero semplicemente dovuto ratificare le decisioni prese in passato sui rapporti fra ambiente e mobilità e si sono invece trovati di fronte a nuovi problemi che hanno messo in discussione anche le prese di posizione che sembravano essere ormai patrimonio comune.

E' vero che è stata riconfermata la fondamentale decisio-

ne di proibire la circolazione in Europa delle vetture a diesel e a benzina entro il 2035, cioè entro un tempo strettissimo. Tuttavia, se seguiamo bene i dibattiti parlamentari, sono emersi più gli accenti sui rischi che questa misura comporta che non i vantaggi per l'ambiente. Non poteva infatti passare inosservato come l'aumento del prezzo dell'elettricità, assai superiore a quello pur gravoso della benzina e del diesel, abbia reso meno conveniente l'uso dell'auto

elettrica rispetto ai sistemi tradizionali. A questo si è aggiunta la considerazione che un tempo così ristretto per una conversione totale del settore finirà con il favorire l'industria cinese che già produce la metà delle vetture elettriche generate in tutto il mondo e esercita una leadership fortissima nel settore delle batterie, vero motore delle nuove vetture.

L'editoriale

Le incognite dell'auto green e la coesione che manca

A questo si aggiunge l'assoluto dominio cinese nel campo delle terre rare che, a loro volta, sono componenti insostituibili delle nuove batterie. Tutto questo ha naturalmente costretto a riesaminare il problema dei posti di lavoro e dell'onere degli investimenti necessari per rinnovare gli impianti produttivi e produrre e trasportare l'energia elettrica necessaria. Quanto alla mano d'opera si calcola che si ridurrà di 500mila addetti a livello continentale, mentre gli enormi investimenti per il necessario rapidissimo aumento dell'eolico e del solare necessari per nutrire le batterie non sembrano facilmente realizzabili. Non è di certo convincente la posizione del Commissario Europeo al Mercato Interno (Thierry Breton) che sostiene che l'Unione Europea potrà conservare parte degli impianti tradizionali continuando ad esportare cinque milioni di vetture al di fuori dell'Europa. Il che si regge sulla strana ipotesi, che le automobili da noi prodotte debbano avere emissioni zero all'interno del nostro continente ed inquinare liberamente al di fuori dei confini europei.

Analizzando tutti questi aspetti del dibattito parlamentare europeo mi è sembrato quindi di scorgervi un condiviso tentativo del Parlamento di non essere meno verdi della Commissione, per sperare poi che il Consiglio Europeo (dove gli interessi nazionali solitamente prevalgono)

finisca con l'ammorbire le posizioni prese.

Se dal dibattito europeo ci trasferiamo in casa nostra ci troviamo di fronte a punti interrogativi che vanno nella stessa direzione, ma con un'intensità ancora maggiore. Il ministro della Transizione Ecologica afferma che le proposte europee non tengono conto che si può mettere in atto una corretta politica ambientale facendo funzionare le vetture oggi esistenti con combustibili alternativi e non inquinanti, dei quali l'Italia è il secondo produttore al mondo. Aggiunge inoltre che è impossibile arrivare in tre anni alla produzione dei 60 GW di eolico o solare necessari per caricare le batterie. Infine il ministro dello Sviluppo Economico e, pur con diversi accenti, i sindacati e la Confindustria, chiedono di porre rimedio al problema dei 70mila addetti che perderanno il lavoro in conseguenza di una così radicale trasformazione della produzione.

In Italia l'aspetto occupazionale è infatti particolarmente acuto e presenta differenze sostanziali rispetto agli altri paesi. Non è tanto determinante nella produzione finale delle vetture dove, senza contare la Gran Bretagna, siamo ormai emarginati all'ottavo posto tra i paesi europei, ma per la nostra industria dei componenti che è importante fornitrice della maggior parte dei grandi produttori europei. La produzione di componenti, che dovrebbe

evidentemente ridursi drasticamente, non sembra nemmeno trovare sollievo dalla nascita di fabbriche di batterie che, nella quasi totalità, vedranno la luce negli impianti dei quali è già stata decisa la localizzazione a nord delle Alpi.

Eppure queste tante preoccupazioni condivise non hanno ancora dato luogo ad una reazione unitaria del nostro Paese. La frammentazione di competenze fra i diversi ministeri, a cominciare dal ministero dell'Economia per passare al ministero dello Sviluppo e a quello della Transizione Ecologica, e la mancanza di un senso di un'azione coordinata fra Confindustria e sindacati, ci impediscono di esercitare quell'azione unitaria che, pur con notevoli difficoltà, l'industria germanica ha già preparato. Un'azione congiunta fra i responsabili politici, gli operatori economici e le parti sociali non solo ci aiuterebbe a difendere i nostri interessi, ma darebbe anche una mano ai nostri parlamentari europei affinché non continuino a dividersi nella ricerca di politiche che faticano a tenere il passo con il cambiamento dei tempi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

