

SOSTENIBILITÀ
**NEL 2035 LE AUTO
 DEL NUOVO MILLENNIO?
 L'INDUSTRIA RILANCIA:
 BASTA CON GLI SLOGAN
 SERVONO SOLUZIONI**

di Francesca Basso e Dario Di Vico 4, 5



Poteri Stefano Bonaccini (a sinistra), presidente dell'Emilia Romagna, e il ministro Giancarlo Giorgetti (Sviluppo)

**LO CHOC ELETTRICO
 IL PARTITO DELL'AUTO VA
 TRA TORINO E L'EMILIA**

di Dario Di Vico

La decisione dell'Europarlamento che blocca le vetture a benzina e diesel dal 2035 scardina equilibri e rapporti con il tessuto produttivo. L'ala pragmatica del Pd e i tweet di Calenda per Letta. E intanto i piemontesi del Centrodestra marciano il punto...

Il primo a mettere in evidenza il nesso tra le decisioni dell'Europarlamento sull'auto elettrica e il quadro politico italiano è stato Carlo Calenda con una serie di tweet molto polemici verso Enrico Letta e il Pd. «La tua posizione è priva di qualsiasi razionalità che non sia l'ideologia. I governatori e i sindaci del Pd non si vengano poi a lamentare delle centinaia di migliaia di posti di lavoro perduti». E ha aggiunto: «Non basta votare l'eccezione per Ferrari e Lamborghini per salvare la faccia».

La tesi di fondo dell'ex ministro dello Sviluppo economico e fondatore di Azione è che noi italiani «ci facciamo male da soli, siamo green

senza spiegare come». Se e sempre più evidente che le decisioni prese tra Bruxelles e Strasburgo monopolizzano di fatto il dibattito politico nazionale (si pensi anche alla *vexata quaestio* dei balneari), resta da vedere come scelte importanti sui motori o i divari retributivi alla fine rimodelleranno prima i rapporti tra i partiti e poi le relazioni tra gli stessi e le loro constituency elettorali/territoriali. Di sicuro il Pd di Letta che aveva assunto una posizione molto ferma e filo-atlantica sul conflitto ucraino si è più riavvicinato alla formula del campo largo (aperto ai 5 Stelle) proprio applaudendo auto elettrica e salario minimo. Altrettanto chiaro è che la decisione di lasciarsi alle spal-

le il motore endotermico è monitorata con particolare attenzione a Torino e in Emilia, dove c'è il grosso dell'industria motoristica italiana.

Dove corre la filiera

I dati della filiera della componentistica parlano chiaro: il 33,5% è in Piemonte, il 10,2% in Emilia-Romagna e in mezzo c'è con il 27,4% la Lombardia che però — in virtù dell'ampia articolazione settoriale del suo tessuto produttivo — non viene considerata una regione a identità motoristica. In termini di addetti, la filiera vale oggi 161 mila posti di lavoro e di conseguenza i partiti devono fare attenzione agli umori non solo degli

imprenditori, ma anche alle reazioni dei sindacati metalmeccanici preoccupati per i riflessi che una transizione troppo veloce verso l'elettrico può avere in chiave di perdita d'occupazione (ipotesi stimata: 70 mila unità). C'è da segnalare però la differente reazione almeno nelle ore immediatamente successive al voto di Strasburgo: i sindacati hanno fatto sentire la loro voce («Giorgetti convochi subito il tavolo di settore»), da Torino è arrivata una secca presa di posizione del presidente degli industriali Giorgio Marsiaj («Un durissimo colpo per il settore» e «Strasburgo ha assunto una posizione ideologica a favore dell'elettrico») mentre da Bologna la giunta Regionale ha espresso soddisfazione per l'emendamento approvato che consente a Ferrari e Lamborghini, considerati produttori di nicchia, una deroga fino al 2036.

Se una volta Torino era l'incontrastata capitale dell'auto, oggi deve condividere il suo scettro con la Motor Valley emiliana e il suo fascino. Molte cose sono cambiate in riva al Po in questi anni a cominciare dal peso della sua fabbrica-simbolo, la Mirafiori, passata da 60 mila a 6 mila addetti. Il merger Fca-Peugeot e i nuovi equilibri di governance del gruppo con la leadership dell'amministratore delegato Carlos Tavares hanno creato una forte discontinuità con il passato e hanno allentato i legami anche sentimentali tra la città e l'auto. Potrà sembrare singolare, ma il calo dell'egemonia a matrice Fiat è andata in parallelo con una minore focalizzazione della sinistra sui problemi dell'industria. Una volta i volti di punta del Pci-Pds-Ds-Pd esibivano una sicura competenza in materia di motori e modelli, basta pensare ai sindaci Sergio Chiamparino e Piero Fassino, anche grazie a un intenso rapporto con alcuni tra i più stimati intellettuali della città e il retroterra universitario.

Il Centrodestra muove

Oggi questo primato sembra essere scemato per effetto di una sorta di disillusione e una certa disattenzione alle vicende del gruppo Stellantis. Se la palazzina uffici del Lingotto, simbolo della dinastia automobilistica sabauda, solo qualche anno fa fosse stata venduta a una società di software ci sarebbero state fior di di-

chiarazioni e interpellanze consiliari, oggi invece la compravendita è passata nell'indifferenza.

Così ad occupare il campo del «partito dell'auto» si candida il centro-destra che certamente non ha agli occhi dell'opinione pubblica i quarti di nobiltà della sinistra figlia del '900. Il leghista alessandrino Riccardo Molinari, capogruppo a Montecitorio, è molto attento alle vicende industriali, così come marciano il punto altri esponenti cittadini del centro-destra tipo la forzista Claudia Porchietto e Mino Giachino, l'uomo del sì-Tav. Ma la capacità di coinvolgere intellettuali e università è molto bassa e anche per questo motivo alla fine l'audience non è mai quella sperata. In parole povere anche se il centro-destra facesse campagna contro Bruxelles in nome degli interessi del territorio piemontese non è detto che possa sfondare. Più peso potrebbe avere un'azione combinata tra industriali e sindacato, magari sulla falsariga del documento comune firmato dalla Federmeccanica nazionale con i tre segretari generali di Fiom-Fim-Uilm per chiedere quella che in gergo si chiama «la neutralità tecnologica», il contrario della scelta full electric di Strasburgo.

Gli emiliani

Diverso si presenta il quadro in Emilia-Romagna. In regione i rapporti tra industria e politica sono molto fluidi, il pragmatismo è la religione corrente, i distretti sono una forza di grande integrazione sociale e di conseguenza nelle istituzioni europee personalità di spicco come gli eurodeputati Elisabetta Gualmini e Paolo De Castro seguono con grande attenzione i dossier che riguardano nel primo caso l'industria della ceramica di Sassuolo e nel secondo l'agro-alimentare.

In fondo la stessa capacità degli

emiliani di far passare in sede di Europarlamento un emendamento di protezione del settore lusso della Motor Valley (Ferrari e Lamborghini), firmato successivamente da tutti gli esponenti italiani a prescindere dalla tessera di partito, la dice lunga

sulla capacità di persuasione del soft power emiliano.

Ma questo vuole dire — come crede Calenda — che la scelta del veicolo elettrico e l'abbandono della neutralità tecnologica finiranno per mettere in contrapposizione il Pd green di Letta con gli interessi materiali del territorio che non sono riassumibili nei brand del lusso? E che investono invece i componentisti legati al motore endotermico? In teoria sì, in pratica a chiudere la forbice interverrà la giunta regionale del duo Bonaccini-Colla. L'arte della mediazione politica non è finita in disuso da queste parti e quindi l'amministrazione tenterà di tenere tutto assieme, senza distinzioni tra brand e pmi. È la logica ferrea del capitalismo amministrativo emiliano che sposterà l'attenzione sul tavolo del Mise e metterà in fila come un rosario i temi delle filiere, del sostegno alla riconversione e addirittura il reshoring delle produzioni. Ed è difficile che come a Torino il centro-destra riesca a recuperare spazio mettendo nel mirino Bruxelles.

I riflettori si sposteranno giocoforza sul Mise e il ministro Giancarlo Giorgetti. Il dicastero ha da tempo messo giù una sua «analisi della filiera della componentistica italiana nel settore automotive», ora dovrà farla vivere. Finora infatti il governo italiano si è attirato le critiche di Confindustria per avere sovvenzionato il consumo (le vendite di auto elettriche) e non aver invece avviato la strategia per la riconversione.

Il ministro in pubblico è piuttosto tranchant e al recente festival dell'Economia di Trento se n'è uscito con due dichiarazioni a forte impatto: 1) «Puntando sul veicolo elettrico e non adottando la neutralità tecnologica rischiamo una dipendenza dalle forniture cinesi e ripeteremmo l'errore che abbiamo fatto con il gas russo»; 2) È stata la politica e non il mercato a decidere l'eutanasia del diesel. Ma dopo il pronunciamento di Strasburgo è chiaro che tutti, dai

sindacati agli imprenditori fino agli amministratori dell'Emilia-Romagna, chiederanno altro. Non solo frasi pepate.

E a quel punto per un ministro che rappresenta una figura centrale negli equilibri di un governo decisamente europeista non ci saranno più deroghe. Dovrà tirar dritto e indovinare la strada.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Pd

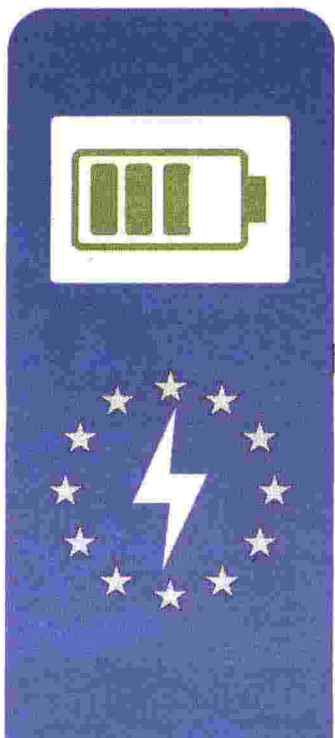
Il segretario
Enrico Letta,
55 anni



Lega

Riccardo Molinari,
presidente del gruppo
alla Camera, 38 anni

Si stima
che possano
andare persi
70 mila posti
di lavoro
La palla ora
passa al Mise
e a Giorgetti



Le regole

I regolamenti e le proposte dell'Unione europea per la riduzione delle emissioni di CO₂

	2020	2025	2030	Fit 2030	Fit 2035
Automobili	95 g/km (-40% rispetto al 2007)	-15% sui livelli 2021	-37,5% sui livelli 2021	-55% sui livelli 2021	-100%
Furgoni	147 g/km (-30% rispetto al 2007)	-15% sui livelli 2021	-31% sui livelli 2021	-50% sui livelli 2021	-100%
Camion		-15% sui livelli 2019	-30% sui livelli 2021		

Fonte: Anifa