

L'industria è al bivio, le filiere temono un contraccolpo negativo

L'automotive in allarme

“In Italia sono a rischio 70 mila posti di lavoro”

-75%

Il calo dei posti di lavoro nella produzione di motori se si passerà solo a quelli elettrici

IL RETROSCENA

PAOLO GRISERI

Se per costruire un motore termico sono necessarie 100 persone, per realizzarne uno elettrico ne bastano 25. I tre quarti degli attuali addetti diventano inutili. Questo non vale solo per il montaggio finale dei propulsori: si ripercuote sull'intera filiera della produzione dei motori, con esiti socialmente devastanti. Particolarmente in Italia dove gran parte dell'industria dell'automotive è rappresentata dalla componentistica, che lavora non solo per gli stabilimenti Stellantis ma anche per molti costruttori tedeschi e francesi. Il nodo da sciogliere dopo il voto di ieri a Strasburgo è tutto in queste poche cifre. I costruttori parlano di 70 mila posti di lavoro a rischio in Italia. Hanno ovviamente un punto di vista di parte ma è certo che rischiano il posto decine di migliaia di persone. Perché, come disse un anno fa il ministro Cingolani a questo giornale, «la transizione ecologica potrebbe essere un bagno di sangue».

Se questa è la posta in gioco, la discussione che ieri ha animato i politici italiani al Parlamento europeo appare piuttosto lunare. L'emendamento del Ppe che proponeva di salvaguardare una quota del 10 per cento di motori termici da produrre dopo il 2035 non era certo, come si è detto, un favore ai costruttori delle auto di lusso, ma il tentativo, non riuscito, di allontanare nel tempo il blocco della produzione dei motori ter-

mici. Almeno in parte. Perché se si applicherà alla lettera il testo uscito ieri da Strasburgo, nel 2035 non sarà possibile produrre alcun motore termico: non quelli a benzina, non quelli a gas, non quelli diesel e neppure quelli ibridi che oggi vanno per la maggiore. Ameno che entro quella data non si realizzi una tecnologia a idrogeno che oggigiorno non appare pronta, le auto che usciranno dalle linee di montaggio tra 13 anni saranno solo elettriche.

Quella di ieri non è una clamorosa novità. È una decisione annunciata da anni che l'industria dell'auto non ha saputo perché sotto schiaffo dopo lo scandalo dieselgate. Così si arriva oggi a dover fronteggiare in poco tempo le conseguenze di una scelta drastica. E tocca alla politica decidere. Il 28 giugno il consiglio dei ministri dell'ambiente dell'Ue dovrà stabilire se accettare la proposta del Parlamento o se suggerire modifiche. A fine anno si dovrà trovare una mediazione tra i punti di vista della Commissione, del Parlamento e dei ministri.

L'obiettivo di arrivare ad azzerare le emissioni nocive delle auto è uno dei punti di orgoglio dell'Europa e non avrebbe senso metterlo in discussione. Come sempre il nodo è come arrivarci, con quali tempi e con quali investimenti. Questo deve decidere la politica europea nelle prossime settimane e poi nei mesi successivi. La politica non è una serie di enunciazioni di principio. Per quelle bastano i social e i talk show. La politica è la capacità di risolvere i problemi. In questo caso i problemi economici, industriali, sociali che un'affermazione di principio pienamente sottoscrivibile comporta. In quali tempi l'Europa è in grado di garantire che sarà possibile acquistare un'auto elettrica a prezzi abbordabili e ri-

fornirla non solo nei centri cittadini ma anche nelle periferie e nelle campagne? Con quali tempi l'Europa prevede di trovare un'alternativa occupazionale a centinaia di migliaia di persone che inevitabilmente perderanno l'attuale posto di lavoro? Come pensa l'Europa di convincere i costruttori a rimanere in questo continente, anche quelli che continueranno a produrre motori termici per gli Usa, il Sudamerica o l'Africa? Queste non sono domande provocatorie: sono i problemi che i politici europei, quelli di oggi e quelli dei prossimi anni, dovranno risolvere, comunque.

Il voto del Parlamento europeo di ieri segna dunque una svolta perché mette tutti di fronte alle loro responsabilità. I tempi degli investimenti nel settore automotive sono tali da rendere impensabile perdere altro tempo con la speranza di cambiare idea tra qualche anno, magari dopo le elezioni del 2024 con una diversa maggioranza a guidare l'Unione. Il momento di decidere è ora e spetta ai governi esprimersi nella riunione del 28 giugno. I costruttori hanno già speso miliardi nelle piattaforme per le auto elettriche e più passa il tempo più quella scelta, con tutte le sue conseguenze, diventerà irreversibile. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Salta l'emendamento che proponeva di salvare almeno una quota del settore

