

# «La scadenza del 2035? Serve più tempo per creare una filiera elettrica europea»

## Colaninno: svolta necessaria ma valutare i costi sociali

### L'intervista

di **Fabio Savelli**

«Primo: non si può andare avanti come se non fosse successo nulla: in due anni una pandemia e una guerra in Europa con uno choc pesante sui prezzi dell'energia. Secondo: davanti a una dinamica di moltiplicazione delle complessità non possiamo pensare che le due transizioni che stiamo costruendo, digitale ed ecologica, non debbano essere riviste nei tempi, nei modi e nelle risorse».

Matteo Colaninno, capogruppo di Italia Viva in commissione affari europei alla Camera e vicepresidente della Piaggio, invita a fare attenzione. Il recente voto del Parlamento Ue sulla fine dei motori diesel e benzina nel 2035 rischia di provocare una rivoluzione troppo avventata. Invece «serve un atterraggio più morbido. Andando verso la necessaria direzione della riduzione delle emissioni non aversando certo gli obiettivi da raggiungere contro l'emergenza climatica ma considerando i risvolti sociali e politici di quello che avverrà nell'automotive».

**Dunque troppo in fretta e in solitaria: l'Europa si sta legando mani e piedi alla Cina che controlla tutte la ma-**

**terie prime per produrre le batterie?**

«Serve un riadeguamento della filiera. Stiamo spostando l'asse della componentistica dell'auto, su cui siamo fortissimi, da qui a migliaia di chilometri di distanza. Non possiamo dare questo regalo alla concorrenza senza aver costruito un indotto specializzato sull'elettrico. Né possiamo perseguire obiettivi asimmetrici e asincroni rispetto al resto del mondo».

**Sottovalutando che l'impronta di carbonio per realizzare le auto elettriche non sia irrilevante: non stiamo sbagliando anche le premesse?**

«Obiezione corretta. Perseguiamo invece la neutralità tecnologica: stiamo escludendo dalla transizione ecologica l'idrogeno e i biocarburanti. Non possiamo avversare i trend ecologici mondiali che rappresentano una rivoluzione già in atto, però non dobbiamo sottovalutare i costi sociali che questi comporteranno».

**Soprattutto se stiamo drogando di incentivi il mercato perché le auto elettriche costano molto di più di quello che può permettersi la classe media.**

«Appunto. Teniamo in considerazione l'allarme che arriva dai sindacati, dai costruttori e dalle associazioni. Abbia-

mo davanti a noi problemi con una magnitudine molto alta. L'Europa rischia di indebolirsi quando i problemi sociali deflagreranno e a quel punto i populismi ne trarranno ulteriore vantaggio. A Versailles il nostro premier Mario Draghi ha svolto un ruolo straordinario mettendo al centro il paradigma dell'autonomia europea grazie al prestigio e alla credibilità che gode a livello internazionale. Obiettivo ineludibile, questo, a maggior ragione poiché la globalizzazione è tutt'altro che finita. Non credo in un'Europa arrocata, non vedo un ritorno dei muri nell'economia e nel commercio, con catene del valore corte, paletti e vincoli».

**L'Europa però è priva di materie prime: lo choc energetico provocato dalla Russia ne è una riprova.**

«Vero, ma non sottovaluterei la grande capacità di adattamento del nostro sistema industriale. Pur pagando un'inerzia tecnologica, sarà in grado di mettersi al passo. Attenzione però che 13 anni di orizzonte per l'industria significano domani mattina. Dobbiamo costruire un sistema di infrastrutture adeguato e non disperdere l'effetto moltiplicatore dell'auto che si lega anche all'elettronica, alla siderurgia, alla meccanica e alla chimica».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'Europa rischia di indebolirsi quando i problemi sociali deflagreranno



Serve un riadeguamento, ma per l'industria 13 anni di tempo è come dire domani



Neutralità tecnologica: così stiamo escludendo dalla transizione idrogeno e biocarburanti

### Industria



● Matteo Colaninno, in Parlamento con Italia Viva

