

DECARBONIZZARE NON SIGNIFICA DEINDUSTRIALIZZARE

di Gianni Murano, Presidente Unem

Nell'ultimo decennio l'Europa ha segnato il passo in termini di competitività rispetto Cina e Stati Uniti, capacità di attrarre investimenti e quindi creare occupazione e crescita industriale per mantenere sostenibile il nostro Stato sociale. L'Europa negli ultimi anni è infatti cresciuta ad un tasso che mediamente è stato pari a circa un quarto di quello degli Stati Uniti e a un quinto della Cina. Anche la produzione industriale non è stata particolarmente brillante, così come l'occupazione, considerato che negli ultimi 20 anni il tasso medio di disoccupazione è stato di circa il 9% rispetto al 5-6% ritenuto accettabile dagli economisti e che dunque viene visto come un segnale di debolezza economica, bassa domanda, crisi industriali o problemi strutturali del mercato del lavoro.

Le ragioni sono sicuramente dovute ad una serie di fattori esterni e non controllabili (COVID-19, invasione Ucraina), ma hanno radici profonde anche nell'impianto strutturale del nostro Continente che ha perseguito una politica di crescita geografica, arrivando a contare 27 Paesi rispetto ai 15 del 2000, senza però adeguare la governance in modo che potesse sostenere rapidità di decisione e intervento. In aggiunta, una struttura "federale" come quella europea, che tende a regolare il mercato ma che poi non ha adeguati strumenti per sostenere il proprio mercato interno sia finanziario che di merci, ha creato evidenti fratture in cui i competitors extra-UE si sono infilati crescendo in forza e peso economico. Troppi sono gli esempi che si possono fare, dai pannelli fotovoltaici ai biocarburanti, all'automotive, ai prodotti chimici, alla siderurgia. In questo contesto, il quadro appare complicarsi ulteriormente alla luce delle politiche commerciali della nuova amministrazione Trump che puntano a dazi

L'ATTUALE STRUTTURA DELL'UNIONE EUROPEA TENDE A REGOLARE IL MERCATO INTERNO MA POI NON HA GLI STRUMENTI ADEGUATI PER SOSTENERLO, CREANDO EVIDENTI FRATTURE IN CUI I COMPETITORS EXTRA-UE SI SONO INFILATI INCREMENTANDO LA LORO POSIZIONE E PESO ECONOMICO





significativi per le merci provenienti dall'estero, creando quindi ulteriori barriere alle nostre esportazioni e una maggiore spinta a prodotti non europei verso il mercato europeo sicuramente ricco e con poche barriere.

Infatti, stando alle stime della Commissione il 70% delle nostre esportazioni verso gli Stati Uniti sarà colpito dalle nuove politiche sui dazi, che seppure ora sospesi per 90 giorni, indicano chiaramente l'intenzione dell'Amministrazione USA. Non è ancora chiaro quale sarà la risposta europea ma, ha assicurato la presidente von der Leyen, "l'Europa sarà al fianco di chi sarà colpito. Abbiamo già annunciato nuove misure a sostegno dei settori dell'acciaio e delle automobili e altri seguiranno".

Il caso dell'automotive, un settore che rappresenta circa il 6% del Pil europeo e impiega 13 milioni di lavoratori, ossia oltre l'8% della forza lavoro totale, è sicuramente tra i più evidenti della difficoltà europea a regolare settori creando al contempo opportunità per l'industria locale. Un settore, l'automotive, che di fatto è stato messo in stallo da scelte forzate su tecnologie non europee e che gli stessi cittadini europei non hanno capito né apprezzato. In pratica, è stato bloccato il mercato europeo con impatti sulle produzioni. La scelta del divieto del motore endotermico al 2035 ha creato insicurezza e dubbi tra i consumatori, con il risultato che l'acquisto del "nuovo" è crollato mentre quello dell'usato è ai livelli pre-COVID. Chi voleva usare il Green Deal per rinnovare il vetusto parco automobilistico europeo (italiano in particolare) ha veramente sbagliato politiche e approccio. La stessa scelta di multare i produttori di autovetture in funzione delle vendite delle autovetture tradizionali verso le autovetture elettriche ha comportato scelte commerciali che hanno fatto crescere i prezzi mediamente del 30% in 5 anni. Non siamo tra i primi a rilevare questi "paradossi", ma sicuramente non saremo tra gli ultimi. È sempre più crescente la voce di chi invoca una revisione del Green Deal che su molti aspetti, tra cui l'automotive, si rivela inefficace o perlomeno intempestivo.

Ci aspettiamo quindi una revisione dell'impronta regolatoria europea che dovrà favorire il mercato interno, ma so-

IL RECENTE PACCHETTO DI DAZI DELL'AMMINISTRAZIONE TRUMP DEVE QUINDI ESSERE L'ENNESIMA "SVEGLIA" CHE DOVREBBE SPINGERE IL GOVERNO EUROPEO A CAMBIARE ROTTA E FAVORIRE UNA CRESCITA ECONOMICA CHE NON PUÒ SOSTENERSI SOLO CON I SERVIZI, MA DEVE PREVEDERE UNA FORTE STRUTTURA INDUSTRIALE

prattutto la possibilità per l'industria europea di svilupparsi e riconquistarsi il proprio mercato interno senza dimenticare le mire verso mercati esteri colpiti dai dazi americani. Il recente pacchetto di dazi dell'amministrazione Trump deve quindi essere l'ennesima "sveglia" che dovrebbe spingere il governo europeo a cambiare rotta e favorire una crescita economica che non può sostenersi solo con i servizi, ma deve prevedere una forte struttura industriale. Cambiare rotta per una decarbonizzazione che non faccia rima con deindustrializzazione deve essere il mantra della nuova legislatura. I partiti che compongono la maggioranza del Parlamento europeo devono riconsiderare il peso della crescita industriale per sostenere l'occupazione e quindi il costo del nostro Stato sociale, che è il pilastro dei valori europei. Dobbiamo quindi insistere anche nel nostro Paese perché ci sia più Europa, ma un'Europa che protegga i nostri valori, la nostra struttura industriale, la nostra capacità di innovare e produrre. Abbiamo chiara la meta finale, ma il percorso scelto finora non è stato né vincente né apprezzato. Non abbiamo tanto altro tempo prima di arrivare ad un punto di non ritorno.