

"BASTA CON L'AMBIENTALISMO DA SALOTTO"

intervista a Paolo Borchia, Europarlamentare Patrioti per l'Europa, di Marco D'Aloisi

Il nuovo piano d'azione per l'automotive UE ha suscitato reazioni contrastanti. C'è chi ci ha visto segnali positivi, chi invece lo ha bocciato perché non c'è la neutralità tecnologica. Lei che idea si è fatto?

Non possiamo accettare un piano europeo che continua a spingere solo sull'elettrico, ignorando completamente il principio della neutralità tecnologica. Così facendo, la Commissione UE dimostra ancora una volta di inseguire un approccio ideologico e miope, che rischia di distruggere un intero settore strategico per l'economia italiana ed europea, come quello dell'automotive. Una transizione sostenibile è possibile, ma deve essere realistica e compatibile con il tessuto produttivo. Non si può imporre dall'alto un solo modello, senza tenere conto delle alternative tecnologiche disponibili, come i biocarburanti o l'idrogeno, che potrebbero garantire minori emissioni e maggiore competitività. Serve buon senso: proteggere ambiente e posti di lavoro può e deve andare di pari passo. L'Europa deve sostenere l'innovazione, non soffocarla con regolamenti ideologici.

Il piano ha spalmato le multe su tre anni, lasciando però fermo il phase-out dei motori ICE al 2035. È dunque una scelta irreversibile?

Assolutamente no, non è affatto una scelta irreversibile. È una forzatura ideologica imposta da Bruxelles, ma non è scolpito nella pietra, lavoreremo in Commissione ed in ogni apparato possibile per far sì che questa imposizione venga eliminata. Le condizioni economiche, le tecnologie disponibili e – soprattutto – la volontà politica possono cambiare, e devono cambiare. Non si possono mettere a rischio milioni di posti di lavoro, l'intero indotto automobilistico e l'accessibilità alla mobilità per tante famiglie. L'aver spalmato le multe su tre anni è solo un piccolo respiro, un'ammissione implicita che il piano è irrealistico. Ma se davvero si vuole aiutare il settore, bisogna riaprire il confronto sulla scadenza del 2035 e rimettere al centro la neutralità tecnologica, senza criminalizzare i motori termici che – con l'innovazione italiana – possono ancora dare molto in termini di sostenibilità. Per noi non solo è reversibile: va cambiata.

I principali produttori europei di carburanti hanno chiesto l'inclusione nel Clean Industrial Deal della raffinazione, lasciata fuori, in quanto settore strategico ai fini della transizione. L'ennesima dimenticanza?

Sì, è l'ennesima dimenticanza, ma purtroppo non sorprende. Questo è proprio il problema di un'Unione Europea che continua a pianificare la transizione ecologica a tavolino, senza ascoltare davvero chi produce, investe e dà lavoro. Escludere un settore come questo, che può contribuire attivamente alla decarbonizzazione attraverso innovazione e nuovi carburanti a basse emissioni, è una scelta miope che penalizza le imprese europee



e favorisce i concorrenti extra-UE.

Siamo convinti che non si possa fare una vera transizione senza coinvolgere tutti i comparti produttivi, specialmente quelli che hanno il know-how per innovare. Serve un'Europa che valorizzi le sue filiere industriali, non che le lasci indietro in nome di un ambientalismo da salotto.

Si è anche fatta strada l'idea di riconvertire parte dell'industria automotive per produrre armamenti. È un'idea che

va presa sul serio?

La priorità è tutelare l'industria italiana, i posti di lavoro e la sovranità nazionale, sia economica che strategica. L'idea di riconvertire parte dell'industria automotive per produrre armamenti non può essere una scorciatoia per giustificare il declino forzato del nostro settore automobilistico, causato da politiche europee sbagliate e ideologiche. Se l'automotive è in difficoltà, la risposta non può essere: "va bene così, tanto lo riconvertiamo alla difesa". Questa è una visione pericolosa e miope.

Detto ciò, rafforzare le nostre capacità industriali nel settore della difesa, in un contesto geopolitico sempre più instabile, è un tema serio. Ma va affrontato con equilibrio e strategia, non come rimpiazzo di comparti produttivi sacrificati sull'altare della transizione verde. Per noi, prima viene il rilancio della manifattura italiana, compresa l'automotive. Se poi ci sono aziende che vogliono contribuire anche alla produzione per la difesa, devono poterlo fare, ma come scelta e non come ripiego. Diciamo no alla dismissione programmata dell'automotive, sì a una strategia industriale seria che tuteli le competenze e la forza produttiva dell'Italia in tutti i settori.

Dopo anni di austerità la Germania ha deciso di poter derogare al tetto per l'indebitamento per spese militari e di difesa. Cosa ne pensa?

È l'ennesima dimostrazione di un'Europa a doppia velocità, dove si applicano due pesi e due misure. La Germania, guidata dal cancelliere Friedrich Merz, ha ottenuto una deroga al tetto di indebitamento per finanziare spese militari e di difesa, con il sostegno di Verdi e SPD.

Nel frattempo, la Commissione Europea, sempre solerte nell'aprire procedure d'infrazione contro l'Italia per qualche decimale di deficit, rimane in silenzio di fronte a questa mossa tedesca. È evidente che esistono figli e figliastri in Europa: quando si tratta di difendere gli interessi dei soliti noti, si chiudono entrambi gli occhi; quando invece l'Italia chiede flessibilità per investimenti strategici o per sostenere la crescita, scattano subito i richiami e le minacce di sanzioni. Non si può accettare questo trattamento discriminatorio. Se si concedono deroghe per spese militari, perché non dovrebbero essere concesse per investimenti in infrastrutture, sanità o sostegno alle famiglie italiane? È ora di dire basta a questa Europa dei due pesi e due misure.