

NARDELLA: «SENZA SCELTE CORAGGIOSE L'EUROPA RISCHIA L'IRRILEVANZA»

intervista a Dario Nardella, Europarlamentare S&D, di Marco D'Aloisi

Tra crisi geopolitiche e guerre commerciali, l'Europa rischia l'irrilevanza. Come se ne esce?

Per uscire dall'irrilevanza dobbiamo ripensare profondamente il nostro modello di governance. Abbiamo bisogno di un vero bilancio pluriennale europeo con risorse adeguate, capace di sostenere investimenti strategici. Dobbiamo superare il diritto di veto che paralizza le decisioni più urgenti. E soprattutto dobbiamo applicare davvero il Piano Draghi: competitività e decarbonizzazione richiedono investimenti massicci e debito comune europeo, non solo dichiarazioni. L'autonomia strategica si costruisce con scelte coraggiose e risorse concrete, non con tatticismi di corto respiro.

Come tradurre il concetto di "autonomia strategica" in campo energetico senza penalizzare la neutralità tecnologica e senza aumentare i costi per imprese e cittadini?

L'autonomia strategica energetica passa certamente attraverso l'elettrificazione, che rappresenta la strada maestra per la decarbonizzazione. Ma dobbiamo essere onesti: non tutti i settori possono elettrificarsi con la stessa velocità. Per questo serve un approccio tecnologicamente neutrale che valorizzi tutte le soluzioni capaci di ridurre le emissioni: biocarburanti avanzati, e-fuels, idrogeno, accanto all'elettrico.

La chiave è dare certezze normative alle imprese. Chi investe in molecole rinnovabili ha bisogno di sapere che queste tecnologie saranno riconosciute nel lungo periodo. Senza stabilità normativa, gli investimenti si fermano e con essi la transizione stessa. Le tensioni geopolitiche hanno dimostrato quanto sia pericolosa la dipendenza energetica.

Quali interventi normativi e regolatori servirebbero per scalare i carburanti rinnovabili nei diversi segmenti del trasporto?

Il 13 gennaio ho ospitato al Parlamento Europeo una conferenza sul ruolo della biomassa sostenibile nella decarbonizzazione del trasporto. Come coordinatore AGRI, vedo



nei carburanti rinnovabili un'opportunità anche per il settore agricolo: biomasse sostenibili che generano reddito aggiuntivo e sviluppo rurale, senza competere con la produzione alimentare.

Pur ribadendo l'elettrico come orizzonte di lungo termine, i carburanti rinnovabili sono una risposta concreta nel breve-medio termine per trasporto pesante su strada, aviazione e marittimo. Tecnologie già pronte, immediatamente disponibili, che

riducono le emissioni fin da subito. La Commissione deve riconoscere questa complementarità. Le aziende che investono hanno bisogno di certezze normative e quadro regolatorio stabile.

IL RESHORING È DIVENTATO UNA NECESSITÀ STRATEGICA. RIPORTARE PRODUZIONI STRATEGICHE IN EUROPA È FONDAMENTALE PER LA NOSTRA AUTONOMIA. PER L'ITALIA VEDO OPPORTUNITÀ ENORMI. ABBIAMO COMPETENZE MANIFATTURIERE, INFRASTRUTTURE E CAPITALE UMANO QUALIFICATO. SETTORI COME COMPONENTISTICA AUTOMOTIVE E CHIMICA VERDE POSSONO CRESCERE CON POLITICHE INDUSTRIALI CHE METTANO AL CENTRO QUALITÀ DEL LAVORO E DIRITTI DEI LAVORATORI



Come garantire che l'Italia e l'Europa restino competitive nella corsa a carburanti rinnovabili, idrogeno ed e-fuels, evitando squilibri di mercato e nuove dipendenze esterne?

L'Italia ha eccellenze industriali straordinarie: dalla chimica verde alla componentistica avanzata. Dobbiamo valorizzarle invece di relegarle a un ruolo secondario. Serve una strategia industriale europea che integri ricerca, capacità produttive e regole di preferenza europea. E serve evitare che standard ambientali rigorosi per i produttori europei si accompagnino a importazioni da paesi con standard bassi. Sul Mercosur, pur essendo un'opportunità per diversificare i mercati, insisto su clausole di salvaguardia robuste e controlli stringenti. Le condizioni ambientali e sociali devono essere rispettate concretamente, non solo sulla carta.

Il reshoring e la regionalizzazione delle catene di fornitura sono temi caldi. Quali sono le opportunità e i rischi per il sistema industriale nazionale ed europeo?

Il reshoring è diventato una necessità strategica. Riportare produzioni strategiche in Europa è fondamentale per la nostra autonomia. Per l'Italia vedo opportunità enormi. Abbiamo competenze manifatturiere, infrastrutture e capitale umano qualificato. Settori come componentistica automotive e chimica verde possono crescere con politiche industriali che mettano al centro qualità del lavoro e diritti dei lavoratori. Produrre in Europa costa di più e dunque serve sostegno mirato: crediti d'imposta, energia a prezzi competitivi, semplificazione normativa. Ma il reshoring non deve tradursi in dumping sociale. Dobbiamo concentrarci su settori strategici, senza chiuderci al mondo.

Città e regioni possono giocare un ruolo attivo nel sostenere queste filiere?

Assolutamente sì, e lo dico con doppia esperienza: come ex sindaco di Firenze e come ex presidente di EUROCITIES. Città e regioni conoscono il territorio meglio di chiunque altro. Possono facilitare l'incontro tra aziende, semplificare procedure, gestire reti di distribuzione. Le città sono il problema e la soluzione. Le città europee

consumano l'80% dell'energia, producono l'80% dei rifiuti, ospitano l'80% della popolazione. È qui che la transizione si vince o si perde. Ma con il nuovo bilancio pluriennale il loro ruolo rischia di entrare in un cono d'ombra. Mettere agricoltura e coesione in un unico calderone annacqua le specificità territoriali. Senza canali diretti tra territori e Bruxelles, le politiche europee restano sulla carta.

Come immagina l'evoluzione del mix italiano tra 10 anni e quale spazio resterà alla raffinazione, anche in ottica di conversione verso prodotti a basse emissioni?

Credo che tra dieci anni il mix italiano sarà molto più diversificato. L'elettrico crescerà significativamente, ma conviverà con soluzioni complementari. Gas naturale e GNL probabilmente manterranno un ruolo, progressivamente sostituiti da biometano e bioGNL. I biocarburanti liquidi avanzati resteranno essenziali per aviazione, marittimo e trasporto pesante. La raffinazione si trasformerà. Le bioraffinerie italiane dimostrano di essere all'avanguardia nella produzione di diesel rinnovabile e SAF da scarti. Questa conversione merita sostegno con investimenti pubblici e privati. La transizione funziona meglio quando siamo tecnologicamente aperti.

Per chiudere. Se fosse chiamato a valutare quanto fatto sinora dalla nuova Commissione UE, che voto darebbe e perché?

Darei un voto di insufficienza. Ci sono stati segnali positivi, come l'apertura sui biocarburanti, ma mancano scelte coraggiose. Come coordinatore AGRI, sono molto critico sulla proposta di bilancio agricolo. Il fondo unico lascia la PAC senza autonomia, con tagli che penalizzano gli agricoltori. Il Piano Draghi viene citato ma non applicato. Bollette insostenibili colpiscono cittadini e imprese. C'è un problema di metodo. Serve una Commissione che torni a essere un'istituzione indipendente che difende l'interesse comune europeo, non un organo esecutivo degli accordi tra capitali. Una transizione che lascia indietro lavoratori e territori vulnerabili fallirà politicamente prima ancora che tecnicamente. Il tempo per cambiare c'è, ma sta scadendo.