

# “SERVE UN OCCIDENTE COESO, ALTRIMENTI È UNA RESA”

intervista a **Massimiliano Salini**, europarlamentare, Vicepresidente PPE di **Marco D'Aloisi**



**L**a tenuta industriale dell'automotive europeo è sempre più a rischio, ma tutto ciò non sembra preoccupare più di tanto l'attuale Commissione che sembra decisa ad andare avanti sulla strada già segnata senza ripensamenti. Cosa ci possiamo aspettare in questa legislatura?

Il problema industriale è notevole e non è determinato solo dal Fit for 55 e dal bando del motore endotermico al 2035. Un primo elemento è stata la decisione della Cina di aumentare smisuratamente la produzione di veicoli, passando in 10 anni da 15 a 30 milioni di auto all'anno, di cui la metà finisce sui mercati perché è una extra-produzione. La conseguenza è stata il sostanziale blocco delle importazioni dei veicoli prodotti in Europa. Una riduzione enorme del mercato su cui l'Europa contava. Un secondo elemento che in prospettiva indebolisce l'automotive europeo è la sciagurata decisione di tradire il principio della neutralità tecnologica. Ciò vuol dire che non si deve rinunciare all'obiettivo, ma puntare su tutte le tecnologie e non solo sull'elettrico. L'imposizione per legge di una tecnologia è un assurdo giuridico ed economico che contradd-



dice anche gli interessi di quella stessa tecnologia.

Nel Parlamento europeo sta emergendo una forte tendenza a chiedere modifiche e sono ottimista perché credo ci si sia resi conto che il piano di sostenibilità non va cancellato ma collocato nella realtà, e questo lo stanno riconoscendo forze sia di destra che di sinistra.

## C'è poi il tema delle multe scattate con il 2025.

Ci sono diverse proposte sul tavolo, come quelle avanzate dal PPE. Al momento c'è un rallentamento in vista delle elezioni politiche in Germania, ma probabilmente nei primi mesi dell'anno adotteremo un provvedimento che preveda, se non un annullamento, almeno una revisione della struttura di queste sanzioni. Vedremo se riusciremo ad inserirlo nell'anticipo della revisione del regolamento prevista nel 2026 in aggiunta al tema della neutralità tecnologica. Si è aperto un dibattito interessante, ma credo che le multe verranno riviste.

## Resta il fatto di come gestire questo passaggio.

Da un punto di vista industriale è importante trattare il tema dell'automotive nella sua interezza. Non c'è solo il tipo alimentazione che potrà essere elettrica, a biocarburanti o a idrogeno, ma anche tutto quello che ruota intorno. Ne abbiamo parlato recentemente anche con il Ministro Urso. A tendere l'auto avrà caratteristiche tecnologiche tali da renderla una commodity la cui qualità sarà definita dai servizi che eroga. Ad esempio, sul tema della guida autonoma abbiamo sviluppato un livello di ricerca tale da non

temere la concorrenza orientale, a differenza delle batterie. Su temi come questo dobbiamo giocare all'attacco e non in difesa come fatto sinora.

## L'elettrificazione sembra comunque un processo irreversibile visti i tanti soldi investiti?

Sarei più ambizioso. Per certi versi, se il mercato è lasciato operare in maniera libera, soprattutto dal punto di vista della competizione tecnologica, arriverà a chiarire l'importanza di una mobilità nuova, probabilmente sempre meno endotermica, ma non può essere una scelta forzata. Paradossalmente, attraverso una maggiore libertà questo processo potrebbe realizzarsi anche prima del 2035. Non è irreversibile il processo legislativo, ma deve esserlo quello economico e di mercato, nel senso di una naturale evo-

luzione tecnologica e della domanda. L'imposizione è assurda. L'idea del pooling per evitare di pagare le multe è eclatante, soldi che andrebbero a beneficio di altri, Tesla ad esempio, sottraendo risorse agli investimenti anche nell'elettrico. Va poi fatto un ragionamento più ampio. Ci sono settori industriali che soffrono la concorrenza cinese e che rischiano di scomparire. Dobbiamo trovare alleati strategici in modo tale da creare un blocco davvero rilevante in termini di capacità produttiva e proteggere in qualche modo la nostra manifattura, senza la quale viene meno il modello del nucleo di sviluppo europeo.

### **Perché a livello europeo ci sono così tante resistenze per l'introduzione del concetto di carburanti carbon neutral che non siano solo gli e-fuel?**

Credo che questo aspetto ormai sia stato sdoganato. Abbiamo chiarito che è stato l'ennesimo errore che si rischia di correre solo per tutelare un paese come la Germania che non ha valutato in prospettiva le conseguenze delle proprie azioni. Nel paper del PPE, che ho curato insieme al collega tedesco, c'è scritto a chiare lettere che ci deve essere piena dignità tra biocarburanti e carburanti sintetici, anche perché di e-fuels ne fai pochi e costano molto, mentre i biocarburanti sono pronti a prezzi decisamente inferiori. Quando riesci a raggiungere un punto di equilibrio all'interno del PPE vuol dire che c'è già mezzo Parlamento che ti segue.

### **Ha fatto riferimento alla necessità di alleanze strategiche. Gli Stati Uniti sarebbero il candidato ideale. Ma Trump già parla di dazi e potrebbe lasciare sola un'Europa in cui la maggioranza che sostiene la Commissione non è tale in molti Paesi. Come possono convivere queste tendenze?**

È la realtà che si incaricherà di farle convivere. Gli Stati Uniti non sono autonomi su tutti i fronti della manifattura. Le filiere produttive si sono spaccate. Fare prodotti di eccellente qualità significa avere non solo un'industria buona, ma un distretto di buone industrie. Queste cose in America non ci sono quasi più perché nel tempo sono cresciute le importazioni da Europa e Cina. Ricostruire un sistema manifatturiero non è impossibile ma non è facile, ci vogliono tempo, soldi e professionalità. Sul tema della gestione dati e dell'energia, ad esempio, gli USA comandano e dettano legge a un partner come la UE, ma un partner come la UE ha un valore aggiunto che deriva dalla complessità della sua manifattura. Ciò che limita l'Europa è la lentezza delle decisioni.

### **In sostanza l'Europa dovrebbe cominciare a fare l'Europa?**

Il passaggio di cui necessita l'Europa per dare seguito allo sviluppo degli investimenti come prefigura il Rapporto Draghi è quello di ripensare completamente la relazione tra i bilanci nazionali e quello europeo. Il bilancio europeo è meno dell'1% del suo Pil e il grosso delle risorse è collocato nei bilanci dei 27 Paesi membri. Oggi è impossibile fare una vera politica di sviluppo industriale europea. Per reperire

risorse finanziarie sui mercati internazionali facendo leva sul tuo bilancio non basta unire le spese, ma è necessario anche un pezzo di fiscalità perché servono le entrate. Per stare al passo con le grandi sfide abbiamo bisogno di un bilancio europeo che sia almeno 6-7 volte quello attuale, ridimensionando di conseguenza quelli nazionali. Questa è la sfida che ci aspetta a livello europeo.

### **Quale è il suo auspicio per il 2025?**

Credo che il 2025 passerà alla storia come l'anno da mettere sui libri per capire cosa significa negoziazione dal punto di vista geopolitico e geoeconomico. Emergeranno i prezzi tragici pagati a livello sociale ed economico, cioè le condizioni concrete su cui sarà possibile costruire una pace in Medio Oriente e Ucraina. Su questi conflitti si chiariranno due elementi. Il primo, cosa ne sarà dell'Occidente, poiché sarà possibile costruire la pace solo se l'Occidente chiarirà come intende porsi rispetto alle relazioni strette da Iran, Russia e Cina, in cui si colloca anche la partita del rapporto con l'Arabia Saudita per un nuovo equilibrio intorno a Israele. La regola numero uno per la pace, rifiutata in passato dalla parte araba, è quella dei due popoli e dei due Stati, chiarendo però chi sono gli interlocutori. Il prezzo in chiave economica sarà invece definito attraverso il tipo di relazione che si verrà a instaurare tra Europa e USA. Inoltre, al netto del giudizio spietato che posso dare su Putin, non si può immaginare che due continenti contigui come Europa e Russia possano permanere in una condizione di conflitto, bisogna necessariamente trovare un punto di equilibrio diplomatico che solitamente deriva dal chiarimento della forza delle posizioni contrapposte e, cioè, dalla consapevolezza che se Stati Uniti ed Europa sono coesi l'unità dell'Occidente è inscalfibile. È la forza che garantisce la pace, altrimenti è una resa.

**RICOSTRUIRE UN SISTEMA MANIFATTURIERO NON È IMPOSSIBILE MA NON È FACILE, CI VOGLIONO TEMPO, SOLDI E PROFESSIONALITÀ. SUL TEMA DELLA GESTIONE DATI E DELL'ENERGIA, AD ESEMPIO, GLI USA COMANDANO E DETTANO LEGGE A UN PARTNER COME LA UE, MA UN PARTNER COME LA UE HA UN VALORE AGGIUNTO CHE DERIVA DALLA COMPLESSITÀ DELLA SUA MANIFATTURA. CIÒ CHE LIMITA L'EUROPA È LA LENTEZZA DELLE DECISIONI**