

Tutte le incognite della transizione ecologica, dai costi elevati alla dipendenza dalla Cina per le batterie

I timori dell'industria: a rischio 73mila posti

di Achille Perego

MILANO

La strada della transizione green è segnata e tutta l'industria dell'auto viaggia in questo senso. Ma se dal 2035 si potranno vendere in Europa solo auto al 100% a emissioni zero, e quindi elettriche, la filiera automobilistica europea perderà, secondo uno studio di Clepa, l'associazione europea della componentistica, e Pwc, mezzo milione di posti solo in parte compensati dai 226mila previsti al 2040 per le produzioni dei sistemi elettrici. E in Italia, Paese con una filiera perlopiù di piccole-medie aziende esportatrici con un saldo attivo della bilancia commerciale di 5,5 miliardi ma indietro nell'elettrico rispetto a Francia e Germania, andrà peggio. Con



la stima, ricorda Fabrizia Vigo, responsabile Relazioni istituzionali di Anfia, di 73mila posti persi su un totale di 268mila a fronte di solo 6mila nuovi addetti all'elettrico. Una tecnologia che comporta costi produttivi più alti ma meno forza lavoro. Anche perché il 70% (fino a 70 miliardi

in Europa) della creazione di valore sarà collegata alla filiera delle batterie che vede, a partire a monte dalla raffinazione dei metalli, lo strapotere della Cina.

Con il rischio di un'Europa Pechino-dipendente anche per la mobilità elettrica. Le cifre allarmanti dell'impatto del pacchetto europeo Fit For 55 sull'occupazione sono state denunciate anche nel documento firmato a febbraio da Federmeccanica e Fim, Fiom e Uilm. Questo non significa che il settore, avverte Stefano Franchi dg di Federmeccanica si opponga alla transizione ecologica ma è fondamentale quando e come ci si arriva. Quindi, ecco l'appello al governo, come si incentiva la filiera non solo sul fronte domanda ma soprattutto su quello dell'offerta con gli investimenti in Ricerca & Sviluppo e innova-

zione dei processi produttivi. E quindi il futuro di stabilimenti specializzati nella «vecchia» componentistica da Pisa a Bari, da Ferrara e Pratola Serra fino a Chieti mentre un gruppo come Stellantis sta investendo nell'elettrificazione di Mirafiori, Pomigliano, Melfi, Cassino e la gigafactory per batterie di Termini. Il fondo automotive prevede fino al 2030 investimenti per 8,7 miliardi compresi però i bonus per l'acquisto.

Il dubbio è se basteranno mentre se al 2035 il tetto del 100% di emissioni zero fosse ridotto al 90%, lasciando spazio a biocombustibili e ibrido, come auspicato ieri dal ministro Cingolani, l'impatto sulla filiera e sulla perdita di aziende e posti di lavoro, chiosa Vigo, sarebbe inferiore.

