

# Orsini: serve più tempo per la transizione green

## Sull'auto chiediamo risposte prima del 2026

*Imprese. Il presidente di Confindustria a Bruxelles, tra gli incontri Metsola, Gentiloni e gli europarlamentari. «Il ruolo di Fitto fondamentale nei prossimi anni»*

Beda Romano



Dal nostro corrispondente

BRUXELLES

Pur all'avanguardia su molti fronti, l'industria italiana è convinta che alcune delle scadenze del Patto Verde siano troppo ravvicinate, e che sia necessario maggiore tempo – soprattutto in campo automobilistico - per rendere viabile la transizione verso una economia più attenta all'ambiente. La presa di posizione è giunta dal presidente di Confindustria Emanuele Orsini che ieri qui a Bruxelles ha riunito il consiglio di presidenza dell'associazione imprenditoriale.

«La linea fra decarbonizzazione e deindustrializzazione è molto sottile. Non possiamo permetterci di perdere settori industriali o filiere nel nostro Paese (...) Abbiamo chiesto di poter ragionare di nuovo sul Green Deal», ha affermato il presidente di Confindustria, incontrando la stampa. «La diagnosi sulla transizione verde è chiara, ma adesso serve la cura». Sono state fatte in passato «scelte sbagliate». L'imprenditore ha quindi messo l'accento su due aspetti: «Il tempo e la finanza».

L'avvertimento di Confindustria giunge mentre il Patto Verde è oggetto di ripensamenti (si veda l'articolo a pagina 16). Negli ultimi anni l'Unione europea ha approvato una serie di leggi pur di contrastare il riscaldamento globale. L'obiettivo è la decarbonizzazione dell'industria. Tra le altre cose, è stato deciso che le case automobilistiche non potranno più vendere vetture a motore endotermico dal 2035 in poi. Il regolamento, approvato nel 2023, prevede che il testo venga eventualmente rivisto nel 2026.

«Siamo molto netti. Il 2026 è troppo tardi», ha spiegato Orsini, chiedendo una revisione anticipata del controverso provvedimento (si veda Il Sole 24 Ore del 27 settembre). L'imprenditore ha osservato le difficoltà di molte società. Mentre Volkswagen non esclude di chiudere impianti in Germania, Stellantis è stata costretta ad annunciare un netto calo delle sue vendite (proprio ieri un rapporto Fim-Cisl ha calcolato che la produzione del gruppo in Italia è scesa del 32% nel terzo trimestre).

L'industria cinese è un passo avanti rispetto ai concorrenti europei, in parte perché spesso gode di sussidi statali, ma anche perché beneficia di materie prime che in Europa mancano o sono molto costose. Secondo Confindustria, la tecnologia per decarbonizzare il settore automobilistico e più in generale l'industria manifatturiera spesso non è ancora pienamente a regime; è ancora oggetto di ricerca e innovazione. Per questo motivo c'è bisogno di tempo per completare la transizione.

«La tecnologia nuova deve poter superare quella precedente con prezzi che siano equilibrati. Ancora non ci siamo», ha precisato altresì il presidente Orsini. Il timore, evidentemente, è di provocare una deindustrializzazione di alcune regioni, di creare «un deserto», come ha spiegato l'imprenditore nella sua conferenza stampa. Lo sguardo corre in particolare al delicato settore della ceramica, nel quale la concorrenza indiana è fortissima e non esistono ancora tecnologie dedite alla decarbonizzazione.

Per il presidente dell'associazione imprenditoriale anche la discussione sull'uso dei biocarburanti, di cui l'Italia è un rilevante produttore, non va considerata chiusa: «E se raggiungessimo lo stesso risultato in termini di decarbonizzazione con altre tecnologie? Perché gli elettrocarburi sì e i biocarburanti no?». Il governo italiano sta dando battaglia perché la revisione del regolamento sulle emissioni nocive delle auto autorizzi i biocarburanti, oltre che i carburanti sintetici.

Proprio questa settimana i Ventisette potrebbero dare il via libera ai dazi sulle auto elettriche cinesi (si veda l'articolo a fianco). Interpellato in proposito, il presidente Orsini si è detto «a favore» di questo provvedimento, anche se ha notato che i dazi «non ci entusiasmano», ricordando «l'esigenza di aprire nuovi mercati». Si è quindi detto favorevole alla firma di un accordo di libero scambio con il Mercosur, oggetto tuttora di negoziati. L'economia italiana ha registrato nel 2023 un attivo commerciale di 35 miliardi di euro.

Come detto, oltre al fattore tempo, il presidente dell'associazione imprenditoriale ha messo l'accento anche sul fattore finanziario. In questo senso, ha salutato positivamente il recente Rapporto Draghi che suggerisce nuovo debito in comune per finanziare la transizione ambientale e digitale (si veda Il Sole 24 Ore del 10 settembre). «Nessuna industria ce la può fare da sola». Due sono le alternative agli occhi di Confindustria: o si emette nuovo debito comune o si rivede il Patto Verde.

Sempre ieri il presidente degli industriali italiani ha incontrato la presidente del Parlamento europeo Roberta Metsola così come gli eurodeputati italiani e il commissario agli affari economici Paolo Gentiloni. Con l'occasione, si è detto

soddisfatto della nomina di Raffaele Fitto a vicepresidente della Commissione europea con delega ai fondi di coesione, ritenuti «importantissimi». Ha aggiunto di credere che l'uomo politico italiano «avrà un ruolo fondamentale» nei prossimi anni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA