



EUROPA LAVORO

8
numero

Aprile 2023 - Bimestrale
Distribuzione Gratuita

LA RIVISTA DELLA CONFEDERAZIONE AUTONOMA EUROPEA DEI LAVORATORI

MARRELLA

Flussi migratori:
più concretezze
e meno ideologie

SQUERI,

Ecco la mia
DecarbPolitik

LA STORIA

del salario minimo
e gli esempi all'estero



Tra i diversi argomenti in discussione nella dialettica politica, si fa un gran parlare dello stop alle auto diesel e benzina a partire dal 2035. Il regolamento del Consiglio dell'Unione europea prevede di ridurre del 100% entro il 2035 le emissioni di CO₂ delle auto e dei furgoni nuovi. Questo vuol dire che non potranno più essere immatricolati veicoli leggeri con motore a combustione, alimentati a benzina e diesel. Già entro il 2030, poi, i costruttori dovranno ridurre del 55% le emissioni delle nuove auto immesse sul mercato e del 50% quelle dei veicoli commerciali. Lo stop comunque non riguarda le auto già immatricolate che – anche dopo il 2035 – potranno continuare a circolare. Il regolamento prevede una deroga per le case automobilistiche di nicchia. Chi produce meno di 10mila auto l'anno, o meno di 22mila furgoni all'anno, avrà un anno in più di tempo per adeguarsi allo stop. E questa previsione favorisce tra gli altri le scuderie di lusso della Motor Valley, come Ferrari, Maserati e Lamborghini. Nessun giro di vite, infine, per le case che producono meno di mille veicoli l'anno. Verrà ripensato il cosiddetto bonus Zlev (zero and low emission vehicles, un incentivo che va direttamente alle case che producono auto a basse emissioni): ci sono diverse tappe a scalare dal 2025 al 2029, fino alla sua eliminazione nel 2030. Il testo inevitabilmente porta con sé una serie di conseguenze economiche e occupazionali. Ma andiamo per gradi. La decisione del Consiglio UE viene preceduta da un accordo sugli e-fuel tra la Commissione europea e la Germania. L'intesa consente di commercializzare gli autoveicoli con motori termici anche dopo il 2035, quando scatterà il divieto di vendere auto a benzina e diesel, a condizione che siano alimentati con carburanti sintetici, cioè in grado di garantire la neutralità climatica. Il regolamento è stato poi ratificato dai ministri europei dell'Energia, anche se il voto non è stato unanime. Bulgaria e Romania si sono astenute, e lo stesso ha fatto anche l'Italia – chiedeva un'esenzione anche per i biocarburanti - mentre l'unico voto contrario è stato espresso dalla Polonia. La Germania, che inizialmente era tra i Paesi scettici e che avrebbe potuto far saltare il tavolo, ha invece votato a favore proprio grazie all'intesa raggiunta con la Commissione. La strada degli e-fuel comunque non è del tutto spianata. Già il prossimo autunno, Bruxelles dovrà pubblicare un atto delegato per chiarire in che modo benzina e diesel sintetici contribuiscono a abbattere le emissioni. Il Parlamento e il Consiglio potranno respingere il documento, ma la Commissione ha il potere di riproporlo nel 2026. Ancora, Bruxelles presenterà entro il 2025 una metodologia per valutare e comunicare i dati sulle emissioni di CO₂ durante tutto il ciclo di vita delle auto e dei furgoni venduti sul mercato continentale. Ogni due anni la Commissione europea pubblicherà una relazione per evidenziare i progressi compiuti nell'ambito della mobilità a zero emissioni. Quali conseguenze avrà tutto questo? Le case automobilistiche ormai da tempo stanno adeguando le proprie catene di montaggio alle nuove disposizioni, ma tutto questo ha un costo. Inoltre, si sta affrontando la formazione di personale che dovrà adeguarsi alle nuove tecnologie. E le vecchie industrie automobilistiche? Le professionalità che impiegano? Tutti i lavoratori saranno "riconvertiti"? Quanto ammonteranno i costi per realizzare le nuove fabbriche? I componenti per realizzare le auto elettriche saranno facilmente reperibili? E lo smaltimento delle batterie? E sul fronte della sicurezza i canoni quali sono? Tutte queste domande attendono risposte concrete non ipotesi future. Esiste poi il "problema" dei rapporti commerciali con i Paesi che estraggono petrolio, la nuova direttiva potrebbe comprometterli. Senza contare i dubbi dei consumatori. Se oggi acquisto un'auto elettrica e devo viaggiare da Roma a Milano devo fermarmi per ricaricare ma quante "colonnine" di ricarica trovo nel tragitto? Sono sufficienti? E per quanto tempo devo fermarmi? Sicuramente fare rifornimento con carburanti tradizionali al momento è più facile e veloce per la capillare presenza di stazioni di servizio. Siamo sicuri che arriveremo alla stessa presenza anche con le colonnine di ricarica? Oltre a tutto questo però viene da riflettere su un altro aspetto: siamo proprio sicuri che i cambiamenti climatici siano condizionati per la maggior parte dall'uomo e quindi dalle emissioni delle auto? Nel 2014 il professor Carlo Rubbia, premio Nobel per la Fisica, nel corso di un'audizione in Senato chiarisce che, in base ai dati di fatto, i cambiamenti climatici non dipendono dall'uomo, mentre lo scienziato Antonino Zichichi nel 2019 spiega che "è bene precisare che cambiamento climatico e inquinamento sono due cose completamente diverse. Legarli vuole dire rimandare la soluzione. E infatti l'inquinamento si può combattere subito senza problemi, proibendo di immettere veleni nell'aria. Il riscaldamento globale è tutt'altra cosa, in quanto dipende dal motore meteorologico dominato dalla potenza del Sole. Le attività umane incidono al livello del 5%: il 95% dipende invece da fenomeni naturali legati al Sole. Attribuire alle attività umane il surriscaldamento globale è senza fondamento scientifico. Non c'è la Matematica che permette di fare una previsione del genere". Per il fisico dell'atmosfera e climatologo Franco Prodi, cinquant'anni di studi al Consiglio nazionale delle ricerche, venti dei quali da direttore del Fisbat e poi dell'Isac, gli istituti del Cnr dedicati alle scienze dell'atmosfera, oltre alle esperienze al Cnen – Comitato nazionale per l'energia nucleare e come professore universitario a Ferrara, "l'aumento delle temperature non è in discussione. Ma prima di tutto bisogna pensare che il cambiamento è connaturato al clima. Ci sono ragioni astrofisiche e astronomiche, oltre a quelle atmosferiche. Dire che la responsabilità sia tutta antropica è un'affermazione che non trova riscontro nelle conoscenze attuali della climatologia, una disciplina relativamente giovane, nella sua infanzia. E non consente questo tipo di previsioni".

Gianluca G. Ricci





A P R I L E 2 0 2 3

Europa Lavoro Magazine

Bimestrale della Conf.A.E.L. - Confederazione Autonoma Europea dei Lavoratori

Iscritta al Tribunale di Roma in data 29 marzo 2022 n.41/2022 del Registro Stampa

Direttore Responsabile
Direttore Editoriale
Editore

Gianluca G. Ricci
Domenico Marrella
Conf.A.E.L.
sede: via Adolfo Ravà 106 - 00142 Roma RM
tel. 06 1641 62200
ufficiostampa@confael.eu
www.confael.net

Grafica e impaginazione
Stampa: tipografia

WKN Srl - wknstudio.com
Punto Stampa Srl

- 6** *Flussi migratori: più concretezze e meno ideologie*
- 10** *Crivello, Vie sicure e legali per fermare la strage nel mediterraneo*
- 14** *Russo, Contribuiamo allo sviluppo dei Paesi dai quali i migranti fuggono*
- 16** *La storia del salario minimo e gli esempi all'estero*
- 20** *Prima di spegnere il motore a benzina*
- 22** *Squeri, Ecco la mia DecarbPolitik*
- 26** *Capodieci, Troppa incertezza nella transizione, così si penalizzano gli investimenti*
- 28** *L'auto torna a correre, ma al momento non sa bene dove andare*
- 32** *125 anni dalla nascita di Totò: Quanto servirebbe all'Italia di oggi la sua arguzia*





Flussi migratori: più concretezze e meno ideologie

Serve una politica migratoria responsabile, più lavoratori stranieri formati e maggiore coesione tra Italia ed Europa.

Il Segretario Generale Confederale, Domenico Marrella

La storia umana è stata caratterizzata, fin dall'antichità, da grandi picchi di migrazione di massa. Chi decide di emigrare non lo fa per le medesime ragioni. C'è chi migra per una propria scelta personale e volontaria, con lo scopo di rincorrere una vita migliore. E c'è chi migra per cause di forza maggiore e lo fa per scappare da guerre, persecuzioni, carestie e disastri naturali, ma anche a causa della globalizzazione e dei cambiamenti climatici. E poi ci sono i migranti misti, una categoria particolare che include le precedenti e comprende sia rifugiati che migranti economici. L'Organizzazione Internazionale per le Migrazioni, meglio conosciuta come OIM, definisce il termine flusso migratorio "lo spostamento delle persone dal loro luogo di residenza, attraverso un confine internazionale o all'interno di uno Stato".

Negli ultimi quindici anni, l'Europa e il nostro Paese sono stati interessati, in misura sempre crescente, dal fenomeno degli arrivi via mare di migranti e richiedenti protezione internazionale, in partenza prevalentemente dalle coste nord-africane. Questi flussi sono aumentati in modo significativo nel 2011, a causa degli stravolgimenti politici delle Primavere Arabe e con l'intensificarsi del conflitto in Siria, ma sono poi cresciuti in modo cospicuo e costante a partire dal 2014 fino ad oggi. La rotta del Mediterraneo centrale resta il principale percorso solcato da chi cerca migliori condizioni di vita. La migrazione odierna è peraltro sempre più irregolare, pericolosa e, in molti casi, gestita da trafficanti.

Con la strage di Cutro si è riaperto un acceso dibattito sulle politiche migratorie del Paese e sulla necessità di riformarle. I nodi da sciogliere sono sempre gli stessi e vanno dai decreti flussi alle sanatorie, dalle politiche securitarie - studiate per contrastare il traffico illegale di persone da una parte e la clandestinità dall'altra - fino all'organizzazione e gestione di primo soccorso e accoglienza; dalle misure di identificazione ed espulsione ai rimpatri. Da sempre si gioca una partita tra spazi grigi, rimpallo di responsabilità a livello internazionale e non solo.

Le nuove norme che sono state approvate nell'ultimo Consiglio dei Ministri sono tese da una parte a rafforzare gli strumenti di contrasto dei flussi migratori illegali e delle reti criminali che operano la tratta di esseri umani, dall'altra a semplificare le procedure per l'accesso, attraverso canali legali, dei migranti qualificati.



In queste settimane il governo Meloni ha ribadito la volontà di regolamentare gli ingressi attraverso uno strumento ben noto, il decreto flussi. Lo prevede il cosiddetto Testo unico dell'immigrazione del 1998, poi modificato dalla legge Bossi-Fini del 2002. Con esso, ogni anno, viene di fatto quantificata la manodopera che serve e gli immigrati che vogliono arrivare regolarmente in Italia devono già avere un contratto di lavoro in tasca. L'ultimo decreto flussi è stato approvato il 29 dicembre 2022. La quota degli ingressi per il 2023 è di lavoratori stranieri. I numeri sono ripartiti tra 44.000 stagionali e 38.705 non stagionali, ed è il numero più alto degli ultimi 10 anni. Le quote fissate sono destinate ai settori dell'autotrasporto, dell'edilizia e del turistico-alberghiero nonché, novità di quest'anno, della meccanica, delle telecomunicazioni, dell'alimentare e della cantieristica navale.

Il datore di lavoro che vuole assumere un immigrato deve innanzitutto verificare, presso un centro per l'impiego, che non vi siano altri lavoratori già disponibili sul nostro territorio con le qualifiche necessarie per ricoprire quel determinato ruolo, una formalità che il governo attuale ha trasformato in un obbligo.

Tra le agevolazioni, la più utile per i datori interessati all'assunzione, anche a fronte dell'avvicinarsi dei periodi di raccolta, è la possibilità di impiegare il lavoratore subito dopo aver avuto il nulla osta, senza aspettare la firma del contratto di soggiorno.

L'Italia, volente o nolente, ha bisogno dei migranti. Il nostro Paese continua a esprimere una forte domanda di lavoro immigrato. Le imprese e le associazioni lamentano un evidente fabbisogno di manodopera che non viene soddisfatto. Gli industriali dell'Italia settentrionale in particolar modo denunciano che il sistema potrebbe andare in crisi senza massicce iniezioni di lavoratori stranieri. Le innumerevoli richieste arrivate con il click day, lo scorso 27 marzo, hanno confermato la moltitudine di posti vacanti non ancora occupati, tanto che la premier Meloni è intenzionata ad aumentare le quote d'ingresso previste. Basti pensare che solo nella prima ora di apertura sono state presentate 238.335 domande, a fronte di un limite massimo - appunto - di 82.705 tra ingressi dall'estero e conversioni di permessi di soggiorno autorizzati. Il sistema, dopo pochi secondi, era già al collasso. L'eccesso di richieste ha di fatto dimostrato ciò che molti già prevedevano: da una parte, il bisogno di molti più lavoratori, e dall'altra, la non funzionalità del click day.



Per poter assorbire l'eccedenza di domande già presentate, riducendo al contempo gli adempimenti a carico dei datori di lavoro, è evidente che sia necessario un nuovo decreto flussi. Il governo ha inoltre sottolineato l'importanza di un'immigrazione qualificata e la necessità di formare i lavoratori che andranno a occupare questi ruoli. E questo perché la richiesta di manodopera specializzata arriva direttamente dalle imprese.

L'immigrazione, a mio avviso - e la politica del governo sembra andare in questa direzione - deve essere gestita in modo responsabile e prendere in considerazione sia la qualificazione che la formazione dei futuri lavoratori, garanzia non solo del loro inserimento nel mercato del lavoro italiano, ma anche del loro benessere e della loro integrazione nella società.

È necessario quindi un approccio globale e sostenibile che tenga conto sia delle esigenze del mercato del lavoro che dei diritti e delle necessità dei migranti. Solo in questo senso, la creazione di nuove quote per la migrazione potrebbe essere una soluzione per soddisfare la crescente domanda di manodopera straniera.

Una nuova legge quadro, coordinata con degli accordi bilaterali con i Paesi di provenienza e con un Piano europeo di aiuti economici per la gestione dei flussi, potrebbe essere la giusta risposta per gestire efficacemente un fenomeno epocale come quello migratorio.

L'Italia, in questo contesto, non può e non deve essere lasciata sola. Nella riunione straordinaria dello scorso 9 febbraio, il Consiglio europeo ha dedicato ampio spazio alla situazione migratoria, considerandola una sfida europea che richiede una risposta europea. Nelle conclusioni, ha esaminato in particolare il rafforzamento dell'azione esterna e della cooperazione in materia di rimpatrio e di riammissione; il controllo delle frontiere esterne, la lotta alla tratta e al traffico di migranti; il miglioramento del monitoraggio del fenomeno e il patto sulle migrazioni e l'asilo. Tutti questi obiettivi possono essere raggiunti attraverso una più efficace sinergia con i Paesi d'origine e di transito. La cooperazione internazionale con gli stati partner è quindi fondamentale affinché quella di migrare non sia una scelta obbligata e affinché minori siano garantiti il diritto alla protezione, alla salute, all'educazione e allo sviluppo, in condizioni di democrazia e libertà. La comunità internazionale ha il dovere di impegnarsi per garantire pace, giustizia e stabilità nelle aree più colpite dalla violenza e dai conflitti.



Crivello, Vie sicure e legali per fermare la strage nel mediterraneo

L'Italia e gli altri Paesi costieri
sono lasciati soli, mentre
il resto d'Europa rimane a
guardare



Nel mondo, ogni giorno, rifugiati e migranti rischiano la vita nel tentativo disperato di abbracciare la salvezza e una vita migliore. Le cronache, purtroppo, raccontano tanti episodi drammatici. Narrano di pericolose traversate via mare, di lunghi viaggi a piedi, di tragitti dentro camion o container. Chi sceglie il mare viene trascinato da pescherecci, barconi fatiscenti e piccole imbarcazioni, e non sempre, riesce a raggiungere la propria meta. Negli ultimi anni le migrazioni sono aumentate per una serie di fattori: conflitti, globalizzazione, carestie e crescenti disparità delle condizioni di vita.

Le missioni europee restano inattive, i governi nazionali cercano di inasprire le politiche sull'immigrazione, l'impressione è che i migranti vengano sempre visti come degli invasori. Senza toccare le uscite infelici sulle madri che non dovrebbero mettere a rischio la vita dei propri figli, si può essere d'accordo con chi sostiene che è impossibile accogliere tutti e che sarebbe meglio contribuire allo sviluppo dei Paesi da cui si fugge. E in linea di massima si può anche essere d'accordo con chi ritiene che i migranti economici dovrebbero impegnarsi per ricostruire il proprio Paese, invece di fuggire. Ma poi queste obiezioni cadono quando c'è una barca carica di persone in balia delle onde. Senza contare che magari su quella barca, insieme ai migranti economici ci sono anche persone che fuggono da un Stato che nega loro diritti umani e civili.

“A mancare oggi è una vera politica comune europea sui temi dell'accoglienza e del sistema di concessione d'asilo” sottolinea Mimmo Crivello, segretario generale Confael Sicilia. “L'Europa dimostri davvero di essere civile e di approcciarsi al problema con la voglia di trovare soluzioni efficaci”

Segretario Crivello, la Sicilia, Lampedusa in particolar modo, è ancora il principale approdo dei migranti che fuggono verso l'Europa. Purtroppo, ad oggi, la traversata del Mediterraneo è la rotta più rischiosa al mondo. Non pensa che questa situazione abbia oltrepassato il limite della tollerabilità?

Assolutamente sì. Ma il volume di transito dei migranti e le numerosissime vittime inghiottite dal mare sono la testimonianza del fatto che stiamo gestendo una crisi limitandoci a tamponare l'emergenza, ma senza un vero e proprio piano. E va sottolineato un dato di fatto: l'Ue volutamente dimentica che l'Italia, e la Sicilia in particolare, sono i confini naturali dell'Europa con il sud del Mediterraneo, e che l'isola di Lampedusa, rappresenta il primo avamposto per la traversata del mare.



Secondo il report annuale di Action Aid e Openpolis, la situazione delle strutture siciliane che ospitano gli immigrati non sarebbe affatto critica. Dai dati, invece, emerge solo una mala gestione e poca trasparenza. Qual è la situazione secondo lei?

In realtà le strutture d'accoglienza sono in sofferenza e sovraffollate. È vero però che il problema viaggia su due binari paralleli. Da un lato c'è un'oggettiva difficoltà a dare accoglienza a un flusso di migranti così ampio, ma dall'altra c'è sicuramente un'incapacità organizzativa. Quando lo scenario non è addirittura peggiore. Non dimentichiamo che la magistratura ha aperto svariate indagini legate alla mala gestione dei centri di ospitalità, e molto spesso ha scoperto che a controllare questi centri c'erano delle organizzazioni criminali. Ma anche quando non si raggiungono questi estremi, è necessario ricorrere ad altri modelli di gestione che garantiscano insieme sicurezza e vivibilità.

Mentre il mare continuava a restituire cadaveri sulla spiaggia di Cutro, a largo della Libia si è consumato un altro naufragio. Secondo lei, la colpa è delle politiche d'accoglienza attuate da Unione europea e governo italiano?

Senza ombra di dubbio la colpa è da attribuire alla poca trasparenza che si cela dietro le politiche d'accoglienza. La Guardia Costiera, che esegue gli ordini del Governo, ha a disposizione una tecnologia così evoluta da permettere l'individuazione anche di uno spillo che sta per salpare da qualsiasi costa che è sul Mediterraneo.

La Premier Meloni accusa però Frontex di non aver segnalato l'emergenza. Invece, tutte quelle vite umane, si sarebbero potute salvare?

Io credo, anzi, sono convinto che tutte quelle vite si sarebbero potute salvare. Il Mediterraneo dal punto di vista militare è fortemente monitorato. La Marina Italiana, così come la Guardia Costiera, possono agire anche senza le segnalazioni di Frontex, ma la vera domanda da porsi è: come mai nessuno ha dato l'ordine di andarli a salvare? Non è un caso se la Magistratura stia indagando.

Oltre L'Italia, diversi altri Paesi esprimono preoccupazione per lo stato attuale del sistema di asilo comune in Europa e sono d'accordo nell'affermare che sia necessario rivedere le regole. Qual è il problema allora?

Ad oggi, manca una vera politica comune in Europa sui temi dell'accoglienza e del sistema di concessione d'asilo. Questo è dimostrato dal comportamento dei singoli Stati che si affacciano sul Mediterraneo. Ognuno procede secondo la propria politica nazionale e senza scopi comuni. Credo che su alcuni temi davvero importanti, siamo ancora fermi a Mazzini con il sogno della Giovane Europa.



Mentre a Cutro si discuteva sul decreto, alla Camera c'è stato uno scontro tra maggioranza e opposizione sulle proposte di legge della Lega per ripristinare le misure dei decreti sicurezza di Salvini. Il governo poi ha anche deciso di abolire la protezione speciale per i migranti...

La soluzione del problema non è inasprire i requisiti per la protezione speciale. Il fenomeno non si attenuerà mai fin quando il problema non verrà risolto alla base, con una vera politica di aiuti e di sviluppo nei Paesi da dove si fugge.

Con l'ultimo Consiglio dei Ministri, c'è stato anche un inasprimento della pena per i trafficanti. È sufficiente secondo lei, o si aspettava misure maggiori?

La posta in gioco è molto alta. La mole di denaro che si muove con il traffico dei migranti è impressionante, e coinvolge anche i Paesi da dove i migranti partono. Le misure introdotte dal governo non producono alcun effetto, non mitigano per nulla gli arrivi e il traffico clandestino, perché il problema deve essere risolto alla base, per esempio ufficializzando i canali per la migrazione e adottando politiche di rilancio e rinascita dei territori da dove si fugge.

Dalla Relazione annuale dell'intelligence italiana emerge che la presenza di navi umanitarie rappresenti un vantaggio logistico per le organizzazioni criminali che gestiscono il traffico di migranti. Che opinione si è fatto a riguardo?

Penso che le regole d'ingaggio relative alle navi umanitarie debbano essere riviste e rese davvero adeguate al search and rescue. Anche se questo può rappresentare un vantaggio logistico per le organizzazioni criminali, non si può non agire. Salvare o girarsi dall'altra parte? In questi casi la scelta è obbligata, se non ovvia.

Oggi i corridoi umanitari sono usati dalla propaganda politica in contrasto ai viaggi in mare. Costituiscono realmente un'alternativa sicura e legale?

I corridoi umanitari, se ben gestiti, possono rappresentare veramente l'inizio di un percorso che porti a individuare delle alternative di aiuti sicure e legali. Le varie forze politiche avranno sempre posizioni contrarie o discordanti al riguardo, e questo ovviamente non farà altro che alimentare la propaganda. Ma il vero problema è: qual è il limite tra la propaganda e l'effettiva soluzione al problema? Ci vorrebbe più concretezza e meno ideologia.



Russo, Contribuiamo allo sviluppo dei Paesi dai quali i migranti fuggono



Il nostro Paese non può essere lasciato solo in questa missione, ci deve essere una politica di cooperazione europea

Quando parliamo degli sbarchi dei migranti, pensiamo solamente alla Sicilia, e invece la strage di Steccato di Cutro ci ha ricordato che l'emergenza interessa anche altre Regioni. La Calabria in particolare è il secondo approdo in Italia, dopo l'isola di Lampedusa. Sulle sue spiagge l'anno scorso sono approdate in qualche modo oltre 18mila persone, dopo essere fuggite dalla Siria, dall'Afghanistan, dall'Iran, dal Pakistan e dall'Armenia. Anche questa parte d'Italia vive costantemente l'emergenza, e forse anche per questo ha reagito con rabbia e solidarietà alla strage del 26 febbraio. Ne discutiamo con Mario Russo, segretario generale Confael Calabria.

Segretario Russo, secondo i dati del Ministero dell'Interno, solo nel 2022, in Calabria, sono sbarcate 18mila persone, circa il 15% degli sbarchi complessivi arrivati in Italia. Com'è gestita l'accoglienza nella vostra Regione?

La Calabria è la seconda porta per giungere in Italia, dopo la Sicilia con Lampedusa. I centri di accoglienza, dato l'imponente numero di sbarchi giornalieri, non sono più in grado di sostenere un numero così consistente di persone e perciò sono al collasso. Questa situazione, inoltre, provoca grossi disagi anche ai residenti. L'Italia, con l'aiuto dell'Europa, deve trovare un modo efficace per contrastare l'eccesso di arrivi.

Mentre il mare continua a restituire cadaveri sulla spiaggia di Cutro, a largo della Libia si consuma un altro naufragio. Secondo lei, la colpa della strage è da attribuire a politiche d'accoglienza, non sempre trasparenti, attuate da Unione europea e Governo italiano?

Senz'altro la colpa è da attribuire alla poca chiarezza delle politiche di accoglienza. Mi chiedo se non sarebbe meglio affrontare il problema alla radice. Magari cercando di contribuire allo sviluppo dei Paesi da cui si fugge, offrire tutto il supporto necessario, e evitare che molti migranti lascino la propria terra. Io credo che con questa misura di contenimento riusciremmo a fermare le stragi in mare.

Secondo lei, tutte quelle vite umane, si sarebbero potute salvare?

Il dubbio rimarrà sempre. Ma vediamo praticamente ogni giorno delle imbarcazioni del genere che tentano la traversata, e la maggior parte non si sa come riesca a raggiungere le nostre coste. Non dobbiamo dimenticare una cosa, quindi. Quando una barca minuscola trasporta così tante persone, molte di più di quelle che potrebbe ospitare, è impossibile credere che tutti possano salvarsi. Anche chi accorre in aiuto ha difficoltà a gestire una simile situazione, soprattutto se le condizioni del mare non lo consentono.

Oltre all'Italia, molti altri Paesi esprimono preoccupazione per lo stato attuale del sistema di asilo comune in Europa e sono d'accordo nell'affermare che sia necessario rivedere le regole. È d'accordo?

Ogni Stato ha deciso di seguire la propria strada e ad oggi manca una vera politica comune in Europa, sia sul tema dell'accoglienza che su quello del sistema di concessione d'asilo. Ogni Nazione dovrebbe assumersi le proprie responsabilità e iniziare un cammino e una politica di cooperazione.

Mentre a Cutro si discuteva sul decreto, alla Camera c'è stato uno scontro tra maggioranza ed opposizione sulle proposte di legge della Lega per ripristinare le misure dei decreti sicurezza di Salvini. Cosa ne pensa? E sulla decisione del Governo di abolire la protezione speciale per i migranti?

Penso che il governo italiano si stia adoperando al meglio per gestire questa fase critica, ma dobbiamo pressare anche il resto dell'Ue. D'altronde, non possiamo essere l'unica nazione europea a pagare il prezzo altissimo di questa situazione

Con l'ultimo Consiglio dei ministri, c'è stato un inasprimento della pena per i trafficanti. Basterà a dissuadere gli scafisti, o servirebbero misure maggiori?

Le misure adottate sono necessarie proprio per la natura corrotta dei trafficanti, che considero gente senza scrupolo e coscienza. Probabilmente però il decreto non basterà a mitigare gli sbarchi e mettere fine a questa mattanza in mare.

Segretario, Crotone e Cutro hanno reagito con grande partecipazione alla tragedia. È la miglior risposta alla serie di diatribe, anche inopportune, che si registrano in ambito politico?

La Calabria, terra martoriata e criticata, è una Regione solidale e sempre disponibile all'aiuto, nonostante le enormi difficoltà che si trova ad affrontare. Purtroppo ci vengono rivolte solo parole di ostilità. Ci aspettiamo più considerazione e maggior concretezza dal mondo politico.

Dalla Relazione annuale dell'intelligence italiana è emerso che la presenza di navi umanitarie rappresenti un vantaggio logistico per le organizzazioni criminali che gestiscono il traffico di migranti. Che opinione si è fatto a riguardo?

Perfettamente d'accordo con l'esito della Relazione. Non credo più nella missione umanitaria delle ONG.

Molti sperano che l'Italia ritiri il decreto sulle ONG, o almeno, auspicano una rivisitazione di quelle norme che sembrano violare i diritti umani dei migranti. Il governo dice che la priorità è quella di bloccare i trafficanti, per le organizzazioni invece il provvedimento serve a colpire solo la povera gente. Secondo lei, dove sta la verità?

Io credo che le ONG siano diventate un intralcio. In realtà non sono altro che un mezzo di trasporto illegale e pericoloso. Come accennavo, hanno perso la loro natura umanitaria e si muovono solo per scopi economici. Il governo ha ragione a pensar male: vanno fermate, altrimenti non cesserà il costante traffico di esseri umani.

Oggi i corridoi umanitari sono usati dalla propaganda politica in contrasto ai viaggi in mare. Costituiscono realmente un'alternativa sicura e legale?

La propaganda politica purtroppo non conosce alcun limite, per cui dubito che possano esistere realmente dei corridoi umanitari o comunque altre alternative che siano sicure e legali, come contrasto ai viaggi in mare.



La storia del salario minimo e gli esempi all'estero



L'Italia è uno dei pochi Paesi sprovvisti di un salario minimo legale. L'istituzione di un tale strumento era previsto nella legge delega del Jobs Act del 2014. Anche se di fronte all'opposizione delle parti sociali quella delega non fu mai esercitata, ha stimolato un dibattito che in seguito ha portato alla presentazione di tre disegni di legge. Il primo, DDL 310 del 3 maggio 2018, firmato da Mauro Laus e altri dieci senatori del Partito Democratico, stabilisce un valore orario del salario non inferiore a 9 euro, al netto dei contributi previdenziali e assistenziali, da applicare a tutti i rapporti aventi per oggetto una prestazione lavorativa. Il secondo, DDL 658 del 12 luglio 2018, firmato da Nunzia Catalfo e altri otto senatori del Movimento Cinque Stelle, prevede una retribuzione minima di 9 euro l'ora al lordo degli oneri contributivi e previdenziali (ovvero 8,15 euro al netto dei contributi). Il terzo, DDL 1132 del 11 marzo 2019, firmato da Tommaso Nannicini e altri sedici senatori del Partito Democratico (fra cui ancora Laus), supera la precedente proposta del PD (DDL 310/2018), proponendo invece di riconoscere valore legale alla retribuzione minima stabilita dai contratti collettivi firmati dalle organizzazioni maggiormente rappresentative (quindi di mettere fine ai cosiddetti "contratti pirata"), e di istituire una commissione per definire un salario minimo di garanzia per i lavoratori esclusi dalla contrattazione collettiva.

La prospettiva di una possibile introduzione anche in Italia del salario minimo legale ha suscitato paure e speranze. La principale speranza è che il salario minimo restituisca dignità ai soggetti più deboli, eliminando la povertà tra i lavoratori. La paura, da parte delle imprese, è che le renderà meno competitive, aumentando il costo del lavoro. Infine, va detto che anche i sindacati hanno mostrato un certo timore: il salario minimo legale potrebbe indebolire la contrattazione collettiva, trascinando verso il basso le retribuzioni delle categorie più deboli.

Cosa insegnano le esperienze recenti di Paesi? Ci sono ad esempio il Regno Unito e la Germania, che il salario minimo l'hanno introdotto davvero, dopo aver superato dubbi e incertezze non dissimili da quelli italiani. E c'è anche la Grecia, dove il salario minimo, già in vigore da anni, fu tagliato piuttosto brutalmente nel periodo più buio della recente crisi finanziaria, nel disperato tentativo di fermare l'aumento vertiginoso della disoccupazione. Si potrebbe dire che, se queste esperienze molto diverse tra loro, hanno una lezione in comune, è che sia le paure che le speranze rischiano di rivelarsi eccessive. Procediamo con ordine. Il salario minimo abolirà lo sfruttamento nei luoghi di lavoro? O almeno, più banalmente, la povertà tra i lavoratori? Purtroppo non sarà esattamente così. Povertà significa basso reddito familiare, ed è determinata non solo dalla retribuzione oraria di chi lavora, ma anche da quante ore lavora, da quante altre persone lavorano nello stesso nucleo familiare, dalla loro busta paga, e ovviamente da tutti gli altri redditi che contribuiscono al bilancio familiare. L'utilità del salario minimo come strumento contro la povertà dipende molto da chi sono i soggetti che ne beneficiano perché hanno un salario basso: per usare due esempi estremi. Se i lavoratori sottopagati fossero tutti studenti che abitano con genitori benestanti, il salario minimo non inciderebbe affatto sul livello generale della povertà. Invece, se a beneficiarne fossero capofamiglia con figli a carico, il contributo del salario minimo alla lotta contro la povertà sarebbe relevantissimo.

Il contributo del salario minimo alla riduzione della povertà è comunque possibile a una condizione: che la risposta dei datori di lavoro all'introduzione di un salario minimo legale considerato troppo alto non ne vanifichi i vantaggi per i lavoratori. Può succedere? In teoria, sì. Nessuna legge può obbligare un'impresa a mantenere il numero di dipendenti o l'ammontare di ore lavorate raggiunti prima dell'introduzione del salario minimo.

Passando all'importo del salario minimo, sarebbe troppo alto l'importo di 9 euro lordi che prevede il disegno di legge presentato dal Movimento Cinque Stelle? Se consideriamo il rapporto fra salario minimo e salario mediano (ovvero il livello salariale posto al centro della distribuzione di tutti i salari del Paese), nel 2019 i Paesi europei si collocano fra il 40 della Spagna e il 62% circa della Francia. Secondo uno studio di Andrea Garnerò, economista dell'Ocse, con 9 euro lordi all'ora il salario minimo in Italia equivarrebbe invece al 75-80% del salario mediano: un valore molto elevato in termini relativi.

Nella realtà, tuttavia, le previsioni apocalittiche si avverano molto raramente. O quasi mai. Per esempio, sempre dati Ocse, alla vigilia dell'introduzione del salario minimo in Germania, autorevoli economisti suonarono l'allarme sull'imminente aumento della disoccupazione - le stime più pessimiste ipotizzavano la perdita di 4 milioni di posti di lavoro. Nel 2016, con l'economia in forte crescita, il livello di occupazione superò i 40 milioni posti di lavoro, con 1 milione 250 mila posti in più rispetto al 2014, l'anno dell'entrata in vigore del salario minimo a 8,50 euro orari lordi. Per quanto riguarda la distribuzione dei salari, l'effetto del salario minimo fu indubbiamente positivo: nell'arco di un anno i posti di lavoro pagati meno di 8,50 euro all'ora si ridussero da circa 4 milioni (aprile 2014) ad appena 1 milione 365 mila (aprile 2015). Al contempo, in Grecia, la disoccupazione non smise di crescere anche quando il salario minimo fu tagliato del 22 per cento nel febbraio 2012. Il numero di occupati di quel mese fu superato solo nel marzo 2018, ovvero ben sei anni dopo. Una recente e rigorosa analisi dei dati greci ha trovato significativi effetti del salario minimo sugli importi generali delle retribuzioni, ma non sui livelli di occupazione.

Di fronte all'introduzione di un salario minimo legale che "morde" - cioè non così basso da risultare ininfluente - le imprese hanno infatti a disposizione diversi canali di aggiustamento. Da un lato, possono ridurre il personale, o meno drammaticamente l'orario di lavoro, o gli straordinari, o i premi di produzione, o altre prestazioni come il welfare aziendale. Dall'altro, possono ridurre il turnover, che comporta costi sia per i lavoratori coinvolti che per le aziende, riorganizzare i processi di produzione per renderli più efficienti, investire sui dipendenti per aumentarne la produttività. Inoltre, se le condizioni di mercato lo permettono, possono alzare i prezzi. Oppure possono semplicemente ignorare la legge, entrando in quella che eufemisticamente viene chiamata "economia sommersa".

La reazione delle imprese dipende dunque innanzitutto dal livello del salario minimo. Se questo non è troppo alto - quindi se "morde", ma non troppo - le imprese tendono ad assorbire i costi senza necessariamente subire profitti più bassi. Un accurato studio recente di tre ricercatori dell'Ufficio studi della Commissione Salario Minimo tedesca ha quantificato la rilevanza delle diverse forme di aggiustamento analizzando i dati sulle risposte reali delle aziende tedesche all'introduzione del salario minimo. Nei settori più interessati (alberghi, ristoranti, servizi alla persona), molte aziende hanno ridotto gli orari, presumibilmente eliminando le ore di minore attività. Per il resto, i prezzi sono lievemente aumentati (nel contesto di un tasso di inflazione complessivo pari allo 0,3% nel 2021), il turnover è diminuito (del 3%), sono stati concessi meno bonus che in precedenza, mentre sono aumentate le infrazioni. Temporanee, ipotizzano gli autori: con un po' di vigilanza, quasi tutte le aziende si dovrebbero adeguare alle nuove regole.

E i sindacati? Che fine ha fatto la sacrosanta Tarifaautonomie, ovvero il principio che gli stipendi vengono concordati dalle parti sociali tramite contrattazione collettiva, senza alcuna interferenza da parte del governo? A superare le resistenze iniziali della federazione sindacale DGB, e la ferma opposizione del potentissimo sindacato dei metalmeccanici IG-Metall, hanno contribuito tre fattori. Primo, la campagna a favore del salario minimo è stata lanciata da un nuovo attore sindacale: Ver.Di, il sindacato dei lavoratori nei servizi. Secondo, le riforme degli anni '90 avevano creato precarietà e insicurezza non solo ai margini del mercato di lavoro, ma anche al suo cuore: la stessa IG-Metall ha scoperto che ben 50mila lavoratori tra i loro iscritti erano assunti dalle imprese del settore tramite agenzie interinali. Terzo, nel 2014, con il sostegno morale esterno del Partito Socialdemocratico al Parlamento, i sindacati dei lavoratori più garantiti decisero di sposare la causa dei loro compagni più precari, in una mossa esplicitamente ispirata alla solidarietà di classe. Non erano tenuti a farlo, e in effetti qualcuno si chiedeva "Se la Tarifaautonomie non c'è più, perché iscriversi al sindacato?" Ma in realtà, non ci fu invece bisogno di sacrificare nulla. Per molti lavoratori tedeschi, la risposta alla domanda era: "Per ottenere stipendi più alti del minimo legale"; per altri era: "Per sostenere chi sa lottare per gli interessi di tutti i lavoratori, soprattutto di quelli meno protetti". Senza dubbio, i sindacati tedeschi sono usciti da questa battaglia, che rischiava di dividerli, più uniti e con più prestigio di prima.





Prima di spegnere il motore a benzina



Siamo nella fase peggiore della transizione, quella iniziale. Abbiamo appena deciso di lasciare i motori termici, e sappiamo che vogliamo arrivare a quelli elettrici entro il 2035. L'obiettivo però in questo momento sembra lontanissimo, e soprattutto non sappiamo bene come raggiungerlo. E chiaramente abbiamo il dubbio - fondato - che quel traguardo non lo raggiungeremo mai.

Anche perché lo stop non è generalizzato, non tutti i veicoli dovranno dire addio a diesel e benzina, ma solo le automobili e i veicoli commerciali leggeri, i furgoni insomma. Per tir e autobus invece si parla solo di una riduzione progressiva delle emissioni inquinanti. I termini oltretutto sono un po' più lunghi, anche se poi si arriverà a una riduzione radicale. I veicoli pesanti immatricolati a partire dal 2030 dovranno ridurre le emissioni del 45%, dal 2035 la sforbiciata dovrà essere del 65%, e poi dal 2040 si dovrà raggiungere il 90% in meno. In teoria però questo vuol dire che anche in seguito i tir e gli autobus potranno essere dotati di motori diesel, a patto che inquinino un decimo di quanto fanno ora. Per le moto infine al momento non si è deciso nulla.

Quanta confusione ci sia in questa fase lo dimostra anche lo scontro che c'è stato nelle scorse settimane in Unione Europea sulle deroghe da accordare a alcuni tipi di carburante. È stato così acceso che alcuni Paesi membri hanno minacciato di far saltare il tavolo delle trattative. E di mandare a monte anche l'obiettivo finale dello stop ai motori termici entro il 2035.

Alla fine la Commissione ha accolto le richieste della Germania e ha dato il via libera agli efuel. Di cui in realtà sappiamo ancora poco, e quello che sappiamo non è poi così incoraggiante: con la tecnologia di cui disponiamo al momento serve moltissima energia elettrica – rinnovabile! - per ricavare l'idrogeno dall'acqua. E questo vuol dire che serve anche moltissima acqua, risorsa che ormai bisogna gestire con attenzione. Inoltre, rispetto ai normali combustibili fossili, le benzine sintetiche non rappresentano un grosso vantaggio per l'ambiente. Almeno così sostiene la Transport & Environment, organizzazione indipendente che promuove il trasporto a emissioni zero, e che riunisce tra gli altri Legambiente e il Kyoto Club.

Nessuna deroga invece per i biocarburanti che sono già una realtà e che bruciando emettono livelli molto più contenuti di sostanze inquinanti. La raffinazione, ma soprattutto la coltivazione delle materie prime, secondo l'Ue ha un impatto eccessivo sull'ambiente. Il nostro governo spingeva per questa fonte, e adesso assicura che la partita non è chiusa. "La miopia della posizione Ue è del tutto evidente" commenta l'on. Luca Squeri, responsabile del dipartimento Energia di Forza Italia.

Le sfide poi non finiscono qui. Perché sarà necessario creare una rete capillare di colonnine di ricarica e stazioni di servizio per le auto elettrificate. L'Italia su questo è molto indietro rispetto agli altri Paesi europei, e anche per questo da noi sono ancora in pochi quelli che si fidano a comprare un'auto elettrica, come spiega Andrea Cardinali, direttore generale UNRAE - l'Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri.

E poi sarà necessario produrre energia sufficiente per alimentare anche le automobili. Chiaramente dovrà essere energia rinnovabile, sarebbe un controsenso bandire i motori a combustione e fare il pieno alle auto elettriche usando una centrale a gas. E poi magari, sarebbe utile anche sviluppare una filiera per la produzione delle batterie. L'Ue lo chiede da tempo, e anche l'Italia ne ha fatto un obiettivo del PNRR, con un investimento complessivo di 500 milioni. Serviranno a finanziare progetti per produrre batterie con una capacità di 11 Gwh. Ed è stato un successo, come ci spiega Invitalia - l'agenzia controllata dal MEF che ha il compito di pilotare gli investimenti lo sviluppo delle imprese: "Sono pervenute complessivamente 11 domande di contratto di sviluppo che, unitamente a quelle giunte sugli altri sub-investimenti, hanno permesso di saturare la dotazione finanziaria". I progetti che otterranno il finanziamento provengono da tutta l'Italia, anche se la maggior parte è concentrata nel Nord. "Si tratta di progetti finalizzati ad ampliare la produzione di batterie per cui si prevede la realizzazione di gigafactory e l'ampliamento di strutture già esistenti" aggiunge ancora Invitalia. Per quanto riguarda i tempi di realizzazione, l'agenzia pubblica al momento sta verificando che le imprese che hanno partecipato posseggano tutti i requisiti richiesti. Il programma di investimento dovrà concludersi entro tre anni, anche se è possibile che venga accordata una proroga di altri 18 mesi.

Non è una sfida facile comunque. Perché bisogna recuperare il gap con quei Paesi che hanno già una filiera sviluppata. E perché la transizione in generale imporrà di riconvertire centinaia e centinaia di aziende. A iniziare da quelle che producono componenti e ricambi. La paura anche qui è che ci sia un conto salatissimo da pagare in termini di posti di lavoro. Ma anche in questo caso c'è un dibattito acceso. Come spiega Claudio Capodiecì, Segretario Nazionale del Comparto Industria e Metalmeccanici, con tutto quello che c'è da fare il bilancio alla fine potrebbe anche essere positivo. Anzi, l'Università Ca' Foscari di Venezia sostiene che avremo un incremento dei posti di lavoro del 6% entro il 2030.



Squeri, Ecco la mia DecarbPolitik

La transizione va fatta, ma senza mettere in crisi
un'eccellenza che vale il 7% del Pil europeo



Un obiettivo ambizioso, che richiede enormi sacrifici. La transizione energetica e il Piano FitFor55 lanciato dall'Ue rischiano di penalizzare fortemente l'industria italiana. Le soluzioni prospettate e i traguardi da raggiungere, inoltre, non sempre sono condivisibili. Tra i più critici, l'on. Luca Squeri, responsabile del dipartimento Energia di Forza Italia, che a Europa Lavoro sottolinea come le decisioni che l'Ue sta prendendo oggi condizioneranno i decenni a venire. Per questo, non bisogna fondare la transizione sul solo elettrico, ma valutare tutti quei "percorsi altrettanto validi" che comunque consentirebbero di raggiungere la decarbonizzazione.

L'Europa sta chiedendo alle imprese dell'automotive di sviluppare contemporaneamente sia i motori Euro 7, sia quelli elettrici. Non è uno sforzo eccessivo?

Sì. La disciplina dell'Euro 7 che, nel mezzo della transizione, impone agli imprenditori di investire nella realizzazione di motori che potrebbero avere una vita di soli 5 anni, mette a rischio i piani produttivi e la sostenibilità economica delle aziende. È una palese incongruenza, la riprova di come le posizioni ideologiche della sinistra europea portino a fare il passo più lungo della gamba a scapito dei cittadini e della nostra industria. L'Unione europea è tra i maggiori produttori mondiali di veicoli a motore e vanta una leadership tecnologica in questo settore. L'industria automobilistica europea è di importanza fondamentale per l'economia dell'Unione europea e rappresenta oltre il 7% del Pil dell'UE, fornendo posti di lavoro – direttamente o indirettamente – a 14,6 milioni di europei. Rappresenta inoltre il 30% delle spese totali in ricerca e sviluppo del Continente. Questi numeri impongono una seria riflessione, impongono di verificare l'esistenza di percorsi alternativi rispetto a quello full electric delineato dal pacchetto Fit for 55.

Mi scusi, ma questo vuol dire rinunciare alla transizione...

No, si tratta di scegliere percorsi altrettanto validi nel perseguimento dell'obiettivo - imprescindibile - di decarbonizzare il settore. Percorsi che consentirebbero, tra l'altro, di salvaguardare l'industria automobilistica europea, soprattutto dalla dipendenza estera di materie prime di cui non disponiamo. L'obiettivo deve essere conseguito con un mix di vettori energetici: non vi è un unico strumento ma più tecnologie che possono concorrere al raggiungimento del risultato. Per questo abbiamo da subito portato avanti una decisa azione di contrasto, in sede europea, allo stop ai motori endotermici al 2035 e, più in generale, agli obiettivi irrealistici che puntano anzitempo a una generalizzata elettrificazione dei consumi. Nel trasporto stradale gli obiettivi di taglio della CO₂, al 2030 e al 2040, dovranno essere conseguiti con una maggiore penetrazione dei carburanti liquidi e gassosi decarbonizzati - i cosiddetti LCF - tra cui i biocarburanti, parallelamente ad una realistica, progressiva penetrazione nel parco circolante, di veicoli elettrici puri e dei plug-in. Le decisioni che prendiamo oggi influenzeranno la capacità di risposta del sistema nei decenni a venire.

Il motore elettrico sembra un traguardo possibile solo per le auto. Per i mezzi pesanti al momento si parla solo di un taglio netto delle emissioni, entro il 2040, ma non ci sono prescrizioni su fonti alternative. Per le moto invece non c'è alcuna previsione... Questo vuol dire che dopo il 2035 avremo una fetta significativa di veicoli a benzina e diesel?

Sì e se l'Europa non rivedrà le sue posizioni, temo l'effetto Cuba: milioni di veicoli vecchi che continueranno a circolare a dispetto dell'ideologia. La compresenza di più soluzioni è l'unico modo che abbiamo per conferire maggiore sicurezza e flessibilità a un percorso ancora lungo, difficile e costoso che non può quindi rischiare di dipendere in modo sbilanciato da una sola fonte. Con riguardo al trasporto su mezzi pesanti, lo scorso 14 febbraio la Commissione europea ha presentato una proposta di Regolamento che mira al rafforzamento delle prestazioni in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi, inasprendo notevolmente il target già fissato al 2030, e prevedendo target più ambiziosi per il 2035 (-65%) e per il 2040 (-90%). Va detto chiaramente, i tagli alle emissioni richiesti dall'Europa sono irrealizzabili, dobbiamo sollecitare un ripensamento della tempistica relativa al rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti, anche in considerazione dell'ancora del tutto insufficiente rete di infrastrutture per i carburanti alternativi. Il percorso della transizione nel settore dei trasporti su mezzi pesanti sarà segnato, inevitabilmente, da una progressiva riduzione dei prodotti petroliferi cui si accompagnerà una sempre maggiore presenza dei LCF e, quando saranno pronti, degli e-fuel. La realtà è più testarda delle prese di posizioni ideologiche.

Si ha anche l'impressione che l'UE stia incanalando gli investimenti nella direzione sbagliata. Per i tir e i bus il Ceo di Iveco, Gerrit Marx, ha detto che è più facile convertire a idrogeno un motore a metano che non uno diesel. Eppure il metano non viene in alcun modo incentivato, e anzi gli attuali costi lo hanno messo del tutto fuori gioco...

Negli ultimi decenni il metano per autotrazione sembrava una soluzione economica e stabile, le attuali quotazioni internazionali invece hanno stravolto il quadro. I prezzi al pubblico dallo scorso anno sono così elevati da causare la chiusura di oltre il 40 % degli operatori rendendo sempre più difficile, per quelli rimasti sul mercato, sottoscrivere contratti di fornitura. Con i combustibili rinnovabili, tra cui primeggia il biometano, si potrebbe arrivare a decarbonizzare da subito migliaia di veicoli senza la necessità di ulteriori investimenti. Il biometano insieme a bioidrogeno e agli altri biocarburanti sono la leva per la transizione del settore dei trasporti su mezzi pesanti. Dovremmo ascoltare l'allarme dell'industria, potenziare gli incentivi strutturali e i crediti di imposta per le imprese che riconvertono e investono in eco-innovazione e nuove tecnologie senza piegarci al diktat dell'elettrificazione ben potendo sfruttare il nostro know-how percorrendo la strada dei biocarburanti. Abbiamo un'industria leader nella tecnologia di trasformazione dei motori a gas naturale/biometano e un'importante rete di stazioni di rifornimento, diffusa capillarmente su tutto il territorio. Devono essere seguite e supportate adeguatamente nel processo di transizione.

Efuel sì, bio-carburanti no. Quanto è coerente una scelta del genere, e chi avvantaggia? Che ripercussioni avrà invece sull'industria italiana?

La chiusura del vicepresidente della Commissione Ue Timmermans sui biocarburanti conferma una vocazione all'ambientalismo fondamentalista che non possiamo accettare. La differenza tra e-fuel (carburante sintetico) e biocarburante (prodotto con biomassa vegetale) è che il primo è ancora da realizzare e molto costoso; il secondo è già presente nella rete distributiva italiana e potrebbe contribuire, da subito, in maniera significativa, alla decarbonizzazione dei trasporti. Al 2030 i biocarburanti potrebbero arrivare a coprire il 20% del fabbisogno di energia per la mobilità. Considerando gli avanzamenti tecnologici, la disponibilità delle materie prime, la dimensione economica (gli investimenti necessari) e quella ambientale (emissioni di CO2 lungo il ciclo di vita) e i possibili vantaggi logistici e infrastrutturali, la miopia della posizione Ue è del tutto evidente. Anche su questo tema sarebbe imprescindibile, in Europa, una valutazione improntata alla neutralità tecnologica. Ma temo dovremo aspettare le prossime elezioni europee.

La scelta dell'Ue è giustificata da qualche calcolo sulle capacità produttive? Le imprese europee in futuro saranno in grado di raffinare grandi quantità di efuel, ma non di bio-carburanti? O magari non dovranno ricorrere massicciamente a materie prime prodotte all'estero?

I biocarburanti e le bioraffinerie sono una realtà. Ad esempio, ENI ha già in funzione le raffinerie di Gela e Marghera, convertite per la produzione di biocarburante, alle quali si aggiungerà presto quella di Livorno. È arrivato nei giorni scorsi il decreto Mase per il progetto che permetterà a Gela l'avvio della produzione anche di biocarburante avio, utilizzando al 100% materie prime biogeniche. Il diesel rinnovabile, già presente in diverse stazioni di servizio, è prodotto da materie prime disponibili, non dobbiamo importarle dall'altro capo del mondo. Si tratta di scarti, residui vegetali e oli da colture no food. Costa 10 cent più del diesel e questo, chiaramente, non favorisce una crescita della domanda. Andrebbe promossa una defiscalizzazione della componente rinnovabile oggi sottoposta alla stessa accisa del prodotto fossile che sostituisce e andrebbero studiate misure di promozione dell'uso dei biocarburanti come, ad esempio, l'accesso ai certificati bianchi per le ditte di autotrasporto che li utilizzano. Bisognerebbe, inoltre, evitare ogni restrizione ingiustificata delle materie prime utilizzabili per la loro produzione, con interventi specifici di promozione dell'economia circolare e riutilizzo dei rifiuti. Credo che l'industria italiana sia pronta. L'e-fuel ancora no.

La confusione che c'è in questo momento potrebbe spingere alcune imprese europee a cedere degli asset che nei prossimi anni potrebbero diventare inutili, almeno per la produzione destinata all'Europa?

Basta verificare per quali attività il governo è intervenuto per bloccare le acquisizioni da parte di competitors extra UE. Era uno strumento poco usato, fino a che non è scoppiato il Covid. Le notifiche nel 2022 sono state 608, in crescita del 22% rispetto all'anno precedente e hanno riguardato tecnologie innovative che sono appetibili da parte di competitors stranieri. Non è un caso che due terzi dei blocchi sia stato esercitato rispetto a tentativi di acquisizione da parte di aziende cinesi. I nostri apparati di sicurezza sostengono che questa è una vera e propria direttiva politica del governo cinese.



Quali sono quelli a maggior rischio?

Le aziende innovative (produzione di droni o elicotteri ultraleggeri o semiconduttori) o le grandi strutture (come il porto di Taranto). Per quanto riguarda l'automotive, vedo il fenomeno contrario e cioè che i cinesi tentano di entrare direttamente sul mercato con loro prodotti oppure di insediare loro produzioni direttamente sul territorio europeo. Questo riguarda essenzialmente l'auto elettrica, rispetto alla quale la Cina ha un grosso vantaggio rispetto alla UE. Poi è chiaro che se una azienda italiana produce parti innovative, questa può far gola agli stranieri. Ma la predazione del know how italiano da parte di imprese estere interessa tutti i settori, non solo l'automotive.

Secondo lei c'è il rischio che - magari con la nuova legislatura europea - le nostre imprese si ritrovino a comprare da competitor stranieri quello che prima producevano loro?

Almeno questo rischio sembra scongiurato. In un futuro prossimo caricheremo sui prodotti importati dai mercati asiatici, il costo dell'inquinamento da essi prodotto, una sorta di dazio all'ingresso. Non bisogna poi sottovalutare il fenomeno del reshoring - il ritorno in patria delle aziende delocalizzate, NdR - stimolato dalle tensioni internazionali. Il paradosso è che l'Europa si proclama fautrice del libero mercato, ma continua a frapporre misure antidumping. Alle quali peraltro non si può che essere in linea di principio favorevoli. Gli effetti però andrebbero valutati caso per caso.

L'Ue chiede anche di sviluppare filiere efficienti per la produzione di batterie, microchip e altri componenti. Sono ambiti in cui praticamente dobbiamo partire da zero, saremo in grado di recuperare il gap rispetto ai Paesi asiatici?

Siamo perfettamente in grado di farlo, a condizione che l'Europa si muova in maniera unitaria e non, come fanno certi Stati, cercando accordi bilaterali che danneggiano il resto dell'Unione. Il vero problema sono le materie prime per produrre questi componenti. Attualmente, la Cina controlla circa l'80% della produzione mondiale di terre rare. Quindi occorre sviluppare politiche minerarie europee (in Italia ad esempio c'è il litio e abbiamo uno dei più grandi giacimenti di titanio al mondo, ma la politica mineraria è ferma a 20 anni fa), ma anche instaurare nuovi rapporti con gli Stati delle aree geografiche che sono ricche di questi minerali, penso all'Australia, al Sud America e all'Africa. In attesa che la Russia torni a essere uno Stato europeo a pieno titolo.



Capodieci, Troppa incertezza nella transizione, così si penalizzano gli investimenti

Dalle scelte sulle tecnologie da sfruttare per raggiungere il 2035, alle stime in conflitto su quello che succederà in termini di occupazione. La transizione va fatta, ma sulla strada da seguire ognuno dice la sua



Dobbiamo abbandonare definitivamente la produzione delle auto a benzina e diesel, per passare a quella dei veicoli elettrificati. E abbiamo dodici anni per farlo. Le auto elettriche esistono già, e questo fa pensare che il traguardo sia a portata di mano. Ma poi quella tecnologia non è alla portata di tutti: soprattutto quando parliamo di auto che possano affrontare un viaggio di alcune centinaia di chilometri, le possibilità di scelta sono ridotte all'osso e i listini schizzano alle stelle. Il problema però non è solo quello di sviluppare la tecnologia necessaria e di abbattere i costi. La transizione ecologica vuol dire anche che la nostra industria per adattarsi al cambiamento dovrà evolversi. Parole che inevitabilmente richiamano le teorie darwiniane della selezione naturale. E in questa fase di passaggio, alcune tecnologie – che fino a una decina di anni fa erano sinonimo di green, e in cui l'industria italiana era all'avanguardia – sembrano relegate in un angolo. Altre invece devono essere sviluppate da zero, o quasi, e c'è bisogno di una forte spinta per recuperare il gap con la concorrenza estera. Europa Lavoro ne discute con Claudio Capodieci, Segretario Nazionale del Comparto Industria e Metalmeccanici.

Segretario, lo stop ai motori diesel e benzina si è trasformato in un vero e proprio scontro, in cui ogni Paese ha cercato di difendere le proprie aziende. Qual è il rischio per l'Italia?

In molti sostengono che la fine del motore a combustione potrebbe determinare una perdita di circa 67mila posti di lavoro nei prossimi sette anni. Oltretutto, questo numero riguarda solo la produzione di auto e veicoli commerciali leggeri, quindi il numero probabilmente aumenterà se la stretta sui fossili riguarderà anche bus e camion. Ma in realtà il vero problema è che si producono meno auto da tanto tempo, basta fare il confronto con quello che succedeva 10 anni fa. Se pensiamo alle automobili in particolare, non bisogna dimenticare che ci sono situazioni che provengono da lontano.

Quali sono i comparti più a rischio?

Il problema della transizione riguarda soprattutto la componentistica, è un comparto che in Italia conta 800 aziende, e 54mila dipendenti. Ad oggi, fonti ministeriali dicono che appena 40 di esse sono pronte alla transizione. Quelle da considerare a rischio invece, secondo alcuni rapporti, sono oltre 100. In termini di posti di lavoro, la transizione potrebbe portare al licenziamento di 26mila addetti.

Questi numeri però non convincono tutti...

Assolutamente, l'Università Ca' Foscari di Venezia ad esempio ha condotto un proprio studio e dipinge tutto un altro scenario. Sostiene che le aziende già in grado di sopravvivere siano almeno 110. E che la transizione energetica porterà addirittura a un incremento dei posti di lavoro del 6% entro il 2030. E poi ci saranno altri 7mila occupati in più che avranno il compito di creare le infrastrutture necessarie, come l'allestimento delle stazioni di ricarica o degli impianti fotovoltaici.

Qual è il vero problema secondo lei?

Ci troviamo in una fase di passaggio, e ci rendiamo conto che il 2035 sembra lontano, ma non lo è affatto. Siamo di fronte a un'imposizione e questo blocca gli investimenti, fa perdere di lungimiranza. Inoltre, ci sono dei timori ideologici. Sappiamo che dobbiamo trasformare le auto da ibride in elettrificate, ma il vero problema è come attuare questo passaggio, e quindi decidere quali investimenti sarà necessario effettuare. Chiaramente non è un percorso facile, se ci basassimo sulle tecnologie che siamo riusciti a sviluppare fino a questo momento, dovremmo dire che siamo in grado di sviluppare ulteriormente i motori ibridi, mentre non abbiamo le stesse certezze sugli elettrici. Questo ovviamente vorrebbe dire mantenere in vita anche i motori diesel e benzina...

Ma quindi la transizione va ripensata completamente?

No, la transizione va fatta, su questo non c'è dubbio. Ma quello che dobbiamo capire è che servono più investimenti e che parliamo di cifre enormi. Chi ha paura dice che così aumenterà il debito pubblico, ma non bisogna dimenticare che abbiamo le risorse del Piano Nazionale di Resistenza e Resilienza. Anche se poi saranno necessari altri fondi europei per sostenere la transizione. In Italia abbiamo alcuni dei marchi dell'automotive più importanti a livello mondiale e non possiamo metterli a rischio.

L'incertezza di questa fase di transizione, peraltro, sta penalizzando alcune catene produttive. Stiamo abbandonando ad esempio gli impianti a gpl e a metano, e in Italia ci sono alcuni marchi leader a livello globale...

È la conseguenza di quello che stiamo dicendo. Invece è un investimento che andrebbe supportato, anche perché - se l'obiettivo è ridurre le emissioni - questi combustibili sono più puliti della benzina e del diesel. Ma sarebbe necessario chiarire anche che le auto a benzina e diesel prodotte oggi potranno continuare a circolare fino alla fine della loro vita naturale. Sono tutti casi in cui si vede l'assenza di una prospettiva sulla strada che bisogna percorrere in questo momento.

Quali produzioni dovremmo incentivare in questo momento?

Oggi, quello che manca sono soprattutto i ricambi e la componentistica. A causa del conflitto in Ucraina stiamo scontando tempi lunghissimi per ricevere i microchip che provengono dai Paesi asiatici. Invece serve il supporto di un sistema globale che ci consenta di produrre tutte le componenti necessarie.

In questo caso dei fondi ci sono, il PNRR stanziava risorse ad esempio per creare una filiera delle batterie. E anche l'Europa sta cercando di correre ai ripari sui semiconduttori. Basterà?

Dobbiamo superare un gap tecnologico importante, e a mio avviso non siamo in grado di farlo. Certamente, quei fondi non sono sufficienti. Il PNRR oltretutto è stato scritto prima della pandemia, e per quanto riguarda queste direttrici è necessario rivederlo profondamente. La transizione si potrà fare solo se l'Europa sarà in grado di supportare quelle aziende che devono effettuare gli investimenti.

L'auto torna a correre, ma al momento non sa bene dove andare

Cardinali, UNRAE, Prima di dire addio a diesel e benzina
dobbiamo raggiungere gli obiettivi del PNRR



Stop ai motori termici entro il 2035, ma le imprese del settore pensano di passare interamente all'elettrico già cinque anni prima. Efuel sì, biofuel no. Una filiera europea per le batterie e i micro-chip che ci consenta di superare l'incertezza delle forniture asiatiche. Una rete di colonnine di ricarica che ci faccia raggiungere qualunque destinazione, senza problemi. E poi la produzione di energia pulita a sufficienza. Perché, come spiega Andrea Cardinali, direttore generale UNRAE - l'Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri - "Non possiamo pensare di produrre prima energia pulita e poi decarbonizzare il mercato dell'auto, altrimenti la transizione non la attueremo mai. Devono essere due percorsi paralleli, che compiamo contemporaneamente".

Direttore, recentemente c'è stato uno scontro acceso sullo stop ai motori a benzina e diesel, le case produttrici riusciranno a sviluppare le tecnologie alternative?

Tutto il dibattito sullo stop ai motori a benzina ha talmente confuso le idee che abbiamo perso di vista quello che dobbiamo fare adesso. Prima di arrivare al 2035, dobbiamo raggiungere i traguardi del 2025, ovvero del PNRR. Anche perché per riuscire a azzerare le emissioni entro dodici anni, dobbiamo iniziare a lavorare già da oggi. Al momento, in media un'auto emette 120 grammi di CO2 per km, vuol dire che dobbiamo abbassarle di 10 grammi per km all'anno. E questo oggi è possibile solo se aumentiamo la penetrazione dell'elettrico. In Italia siamo indietro, e il risultato è che le emissioni di CO2 stanno addirittura salendo.

C'è anche la polemica sugli efuel e sui biocarburanti, alla fine ha prevalso la linea della Germania. È una battuta d'arresto per la decarbonizzazione?

La Germania, anche se ha ottenuto l'esenzione degli efuel dal bando del 2035, non smetterà di produrre auto elettriche. La maggior parte delle case auto ha annunciato che abbandonerà i motori termici entro il 2030, cinque anni prima del termine fissato dall'Ue. È vero che alcune stanno investendo nella ricerca sui combustibili sintetici, Porsche e Mazda ad esempio. E c'è anche una E-fuel Alliance. Ma un conto è fare ricerca e un altro è elaborare una strategia industriale.

Chi non riesce a sviluppare l'elettrico, però, adesso ha l'alternativa degli efuel...

È vero. Ma chi ha già investito centinaia di miliardi nell'elettrico, non ne investirà altrettanti sui carburanti sintetici. Oltretutto nel frattempo entrerà in vigore la normativa Euro 7, e questo renderà ancora più onerosi tutti gli investimenti effettuati in questa fase di transizione.

Tutto questo dibattito però ai fatti sembra quasi superato. Benzina o diesel hanno ancora mercato?

Sulle utilitarie c'è ancora un segmento di acquirenti che predilige diesel e benzina. Sono motori che hanno consumi ridotti e un prezzo di acquisto vantaggioso. Poi sicuramente c'è una nicchia - soprattutto per le auto di grossa cilindrata - che non fa caso a emissioni, costi di acquisto o di gestione. E poi c'è chi fa altissime percorrenze giornaliere, e oggi è quasi costretto a scegliere il diesel.

In Italia, quale alimentazione va per la maggiore?

Allo stato attuale, la quota largamente maggioritaria del mercato è occupata dall'ibrido senza spina: vale ben il 37%. E soddisfa tutta una serie di requisiti. Probabilmente, l'italiano medio prima di tutto pensa ai consumi, e non alla CO2. La praticità è quella di una vettura tradizionale, non c'è bisogno della colonnina di ricarica, e chi l'ha acquistata può fare rifornimento dove e quando vuole. Poi, moltissimi Comuni riconoscono una serie di benefici, come l'accesso alle ZTL e la possibilità di usare l'auto nei giorni di blocco della circolazione.

L'elettrico puro invece come va?

Come dicevo, se guardiamo la penetrazione, l'Italia è indietro, negli altri Paesi europei si raggiungono ben altri livelli. Noi siamo al 7,6%, la Germania è al 18,5%, il Regno Unito al 21%, la Francia al 23%, la Spagna all'11%.

A cosa è dovuta tutta questa differenza?

Fino a quando non ci sarà una rete adeguata di colonnine di ricarica, pubbliche e private, e fino a quando non si raggiungerà una sostanziale parità di costo industriale - o in alternativa si lanceranno degli incentivi congrui per ridurre il gap di prezzo in modo sostanziale - il consumatore sceglierà soprattutto l'ibrido senza spina a scapito dell'elettrico.

Almeno i bonus però ci sono...

Gli incentivi hanno avuto successo nello schema 2019-2021, e invece in quello attuale (che va dal 2022 al 2024) sembrano fatti apposta per non funzionare. O meglio non funzionano per l'elettrico, perché le risorse destinate all'ibrido senza spina - 150 milioni su un totale di 600 stanziati ogni anno - evaporano in poche settimane. I fondi per l'elettrico invece non vengono utilizzati, l'anno scorso sono avanzati 270 milioni e se le cose non cambiano accadrà lo stesso anche quest'anno.

Perché?

Per l'elettrico, il tetto di acquisto è stato abbassato da 50mila a 35mila euro di imponibile, quindi IVA esclusa. Può sembrare una cifra sostanziosa, in realtà esclude moltissimi modelli, se non direttamente interi marchi. Vengono tagliate fuori molte di quelle auto che possono uscire dall'area urbana, in pratica gli incentivi vengono utilizzati in gran parte per la seconda auto di famiglia. Inoltre, possono chiedere il bonus solo le persone fisiche, non quelle giuridiche. A ottobre scorso - dopo un nostro lungo pressing - il governo ha aperto ai noleggi, ma il valore dell'incentivo si dimezza, e quindi non è conveniente. In ogni caso restano fuori tutte le aziende che acquistano direttamente o in leasing.

Per le colonnine di ricarica di cui parlava prima, ci sono dei fondi del PNRR. In quel caso dov'è il problema?

Quei fondi sono fermi, il Piano già nel 2021 prevedeva venissero investiti 713 milioni per creare una rete di colonnine pubbliche. Il MASE a febbraio scorso ha emesso due decreti, adesso mancano le norme attuative e la piattaforma Invitalia che consentirà di prenotare gli incentivi. Per quanto riguarda le autostrade devono ancora essere pubblicati i bandi, ma secondo alcuni osservatori i requisiti sono così stringenti che non parteciperà nessun investitore. A quel punto dovrebbero essere i gestori autostradali a farsene carico, ma questo renderebbe ancora più aleatoria la creazione della rete. Che stando al PNRR dovrebbe essere ultimata entro il 2026. E sono fermi anche i bonus per installare le colonnine dei privati, e quelli per le aziende e i liberi professionisti, si tratta di fondi da 50 e 40 milioni: non molti, ma sarebbero un inizio.



Peraltro c'è anche il problema di come produrremo tutta l'energia necessaria per alimentare le auto. Perché avrebbe poco senso bandire i motori termici se poi non spegniamo le centrali a combustibili fossili...

Sotto questo profilo, la Commissione Europea ha approvato nelle scorse settimane una direttiva sulle quote di energie rinnovabili, vuol dire che sta fissando degli obiettivi stringenti anche sotto questo profilo. L'Italia come punto di partenza non è nemmeno messa male, visto che è al 40%.

Siamo comunque nella fase più incerta della transizione. Ma cosa sta succedendo in generale nel mercato dell'auto?

C'è sicuramente una ripresa, abbiamo avuto otto mesi consecutivi in crescita, e marzo abbiamo registrato addirittura un'impennata del 40% rispetto allo scorso anno. È vero però che ci confrontiamo con dei mesi molto depressi, e non siamo ancora tornati ai livelli del periodo pre-pandemia: il primo trimestre resta ancora sotto del 20% rispetto al 2019.

C'era anche un problema di produzione, le aziende non riescono a far fronte agli ordini. La situazione sta migliorando?

Certamente il dato di marzo segnala un miglioramento lato offerta. Ma, in questi due anni la supply chain ha fatto molta fatica a fornire il prodotto. Guardando i dati di mercato è difficile capire come si stanno comportando veramente domanda e offerta, se c'è una ripresa reale o è solamente arrivata una nave carica di auto.

Sui micro-chip cosa è successo?

La crisi è iniziata tra la fine del 2020 e l'inizio del 2021, quando vennero chiuse una serie di fonderie nel Sud-est asiatico a causa di alcuni eventi locali - come inondazioni e incendi. Questo determinò una prima strozzatura nell'offerta globale, che da sempre è fortemente concentrata in quell'area geografica. La pandemia - i lockdown, il lavoro da remoto, la didattica a distanza... - ha poi fatto esplodere la richiesta di prodotti hi-tech in tutto il mondo, generando uno sbilanciamento tra domanda e offerta a livello globale. A quel punto, l'industria dell'automotive è entrata in competizione con altri settori.

In sostanza si contende i chip con altri comparti?

I produttori di semiconduttori hanno dovuto decidere a chi dare la priorità. E hanno scelto l'hi-tech, visto che utilizza chip di ultima generazione, molto remunerativi. L'industria hi-tech può permettersi di utilizzare modelli appena immessi sul mercato, più sottili e sofisticati, perché se un pc ha un malfunzionamento si può sempre spegnere e riavviare. Un'auto no. Il settore impiega processori di una o due generazioni precedenti, perché ha bisogno di componenti super-collaudati. Su un'auto che viaggia a 150 kmh, o che raggiunge temperature elevate, o che può subire degli urti violenti, non si possono correre rischi, serve una tecnologia ad altissima affidabilità.



E il conflitto in Ucraina che conseguenze ha avuto?

Quando è esplosa la guerra, ci si è resi conto che tantissimi materiali provenivano, o venivano lavorati, in Ucraina. Per la produzione dei microchip viene utilizzato il neon, ad esempio, e il principale fornitore era proprio l'Ucraina.

Come mai le case automobilistiche non producono da sole i chip di cui hanno bisogno?

Alcune hanno pensato di farlo. Però per costruire una fonderia servono due o tre anni, quindi c'è il rischio di risolvere il problema quando il problema si è già risolto da solo. Inoltre, se la produzione dei chip si è concentrata nel Sud-est asiatico, è perché lì i costi sono nettamente inferiori. E oggi un'auto utilizza centinaia di semiconduttori, ce ne sono persino nelle spazzole tergicristalli. Nelle auto elettriche, poi, il numero cresce ulteriormente. Producendoli in Occidente il costo finale dell'auto lieviterebbe. Senza contare che c'è anche il problema delle materie prime: le case auto di certo non possono pensare di controllare anche le miniere.

Nonostante questo, l'Unione Europea da tempo sta cercando di spostare la produzione nel Vecchio Continente...

Si è mossa in ritardo, a crisi conclamata, con lo European Chips Act, per consentire ai Paesi membri di finanziare - in sostanza con degli aiuti di Stato - gli investimenti dei privati. Ma chiaramente servono dei privati disposti a investire. Qualcuno c'è, ad esempio la Intel ha avuto trattative fitte con i governi di Germania, Francia e Italia e intende aprire tre fonderie in Europa.

È un progetto che sta accarezzando anche l'Italia, quindi?

Assolutamente. Peraltro, ad esempio, la STMicroElectronics di Catania vanta già una fortissima expertise sui semiconduttori. Bisogna però considerare che queste fonderie hanno consumi elevatissimi di acqua, e anche questo è un fattore da prendere in considerazione, vista la fortissima siccità che stiamo attraversando. In ogni caso, non raggiungeremo mai l'autosufficienza, nemmeno gli Stati Uniti ci riusciranno. La globalizzazione va avanti da decenni e non si può pensare di invertire il trend così facilmente.

Ha accennato alle materie prime, anche in questo caso l'Ue intende intensificare le estrazioni europee. È possibile?

Si sta riproponendo lo stesso problema. L'Ue ha adottato il Critical Raw Materials Act, un elenco di una trentina di materie prime considerate strategiche, e punta a raggiungere entro il 2030 il 10% di estrazione e il 40% di raffinazione del fabbisogno entro i confini dell'Ue. In Italia, secondo l'ISPRA abbiamo circa 3mila siti minerari, ma nel corso degli anni sono stati tutti chiusi per preoccupazioni di carattere ambientale e sanitario. È veramente impensabile che riusciremo a renderci autosufficienti.



**125 anni
dalla
nascita
di Totò:
Quanto
servirebbe
all'Italia di
oggi la sua
arguzia**



Quante lezioni avrebbe potuto dare Totò agli italiani di oggi. Lezioni di tolleranza, di amicizia, di solidarietà, di realismo, di disincanto. Lui, Totò, il più conosciuto, il più idolatrato per decenni da un intero popolo e che solo dopo la morte ha avuto il giusto tributo dai critici, “vil razza dannata”; lui, ma anche suo alter ego, Antonio Grippo Focas Flavio Angelo Ducas Comneno Porfirogenito Gagliardi De Curtis di Bisanzio, che viveva nell’ombra e nella riservatezza.

Eppure questo ineguagliabile personaggio della cultura (non solo del cinema) italiana ha dovuto aspettare che, per essere apprezzato, si spegnessero le risate che accompagnavano le sue folgoranti battute, che uscisse dal recinto della commedia, lui che, con quel volto asimmetrico, avrebbe potuto essere una maschera tragica, come è stato purtroppo poche volte. Dagli inizi della sua carriera, cominciata quando gli altri bambini pensavano a giocare, tra i vicoli poveri della sua Napoli, e lui che voleva dimostrare a tutti d’essere capace di attirare l’attenzione con la sua innata comicità. Ma sarebbe ingiusto ridurre il Totò artista a un principe della risata, titolo che forse, lui che rivendicava la sua ascendenza molto più che nobile, regale, non amava troppo. Perché ha impresso la sua orma su intere generazioni, anche quelle di cui facevano parte intellettuali snob che, alimentandosi di cinefilia, forse non potevano ammettere che, se c’era da ridere, si andavano a sedere in platea a sbellicarsi. E come chiunque altro seguivano le strampalate elaborazioni “filosofiche” di Totò, che gli sceneggiatori costringevano ad adattarsi a cliché di grana grossa per ricalcare la quotidianità degli italiani che, negli anni ’60, pensando di avere richiuso le ferite della guerra, vivevano cullando i loro sogni.

Totò, in fondo, era quel che la gente voleva, diventando - senza fare avvertire lo stacco da un personaggio all’altro - il ladruncolo (mai violento e spesso imbranato), il padre di famiglia (vessato dalle sue donne, alle quali augurava il peggio, ma solo per un istante), il funzionario perseguitato dai superiori, il rottame di una società che correva troppo in fretta per le sue gambe non certo da atleta.

Ma Totò era un catalizzatore di incassi e siccome anche lui “teneva famiglia” interpretò decine di film anche di infimo ordine, che erano necessari non a lui, attore, ma all’altro, il Principe, che, nel silenzio e nella riservatezza, aiutava tantissima gente della sua Napoli, quella più povera, quella più disperata.

Un canone doppio per un solo uomo che, nel suo essere pubblico, incarnava il “bersaglio” della società arida e cattiva, ma che riusciva a venirne fuori sempre, magari ammaccato, magari più povero, ma con la forza della dignità. Certo, il suo mestiere era quello di fare ridere, ma senza mai cadere nel degrado, senza mai finire sul lato veramente oscuro della legge. E anche quando interpretava un ladruncolo o un piccolo truffatore, era semplicemente qualcuno che faceva di tutto per potere pranzare o cenare, non necessariamente nella stessa giornata. A questo artista di elogi postumi ne sono arrivati tanti, come accade quando interviene la morte a fare riflettere sullo spessore di una persona. Quella morte che, per lui, era una “livella”, facendo giustizia di cose malevole e artificiosi atteggiamenti.



**L'UMANITÀ CHE MOSTREREMO
NELL'ACCOGLIERE I PROFUGHI
DISPERATI, L'INTELLIGENZA CON
CUI AFFRONTEREMO I FENOMENI
MIGRATORI, LA FERMEZZA
CON CUI COMBATTEREMO
I TRAFFICANTI DI ESSERI UMANI
SARANNO IL MODO
CON IL QUALE MOSTREREMO
AL MONDO LA QUALITÀ
DELLA VITA DEMOCRATICA.**

SERGIO MATTARELLA





