



## Lettera dall'industria

### GLI ERRORI STRATEGICI SUL FRONTE MOBILITÀ

di **Livio Romano**

Centro studi Confindustria

**C'**è un filo rosso che unisce proteste scoppiate in Francia negli ultimi mesi, dopo l'annuncio di un'eco-tassa sui carburanti e il crollo della produzione europea di auto registrato dopo l'entrata in vigore a settembre delle nuove regole sulle emissioni. La difficoltà di trovare un equilibrio tra la necessità di centrare obiettivi ineludibili di sostenibilità ambientale e gli effetti di breve periodo, sia economici sia sociali, che si accompagnano ad un cambiamento di paradigma tecnologico.

Il cambiamento degli stili di consumo e dei modelli di produzione, improntati ad un uso più responsabile delle risorse, comporta infatti costi di transizione per cittadini e imprese. Ma offre anche una straordinaria opportunità di

sviluppo, se le politiche ambientali vengono concepite non in antitesi rispetto a quelle industriali. Ossia definendo e implementando le strategie nazionali di sostenibilità ambientale, partendo dal bagaglio tecnologico esistente all'interno di ciascun sistema produttivo e dai suoi sviluppi attesi.

L'esperienza recente del nostro Paese offre un perfetto esempio nella direzione opposta. Se è vero che, pur vantando un apparato industriale tra i più avanzati al mondo, per dimensione (7° per valore aggiunto prodotto) e sofisticazione (4° per grado di diversificazione produttiva), il generoso piano d'incentivi pubblici alle fonti rinnovabili realizzato a partire dal 2005 ha avuto ricadute solo marginali sulle filiere produttive. Oggi, meno dell'1% del fatturato manifatturiero italiano è collegato alle tecnologie verdi.

Lo stesso errore strategico si rischia di correre sul fronte della transizione verso la mobilità sostenibile. Il meccani-

simo dell'eco-bonus/malus sulle nuove immatricolazioni di auto, che entrerà in vigore a marzo, non solo non incentiva la filiera nazionale dell'*automotive* ma la indebolisce rispetto alla concorrenza internazionale. Un duro colpo alla competitività di un comparto che direttamente genera quasi 14 miliardi di valore aggiunto, occupa 171 mila lavoratori e contribuisce al 13% di tutta la spesa in ricerca e sviluppo fatta in Italia. È un atto (non il primo purtroppo) di autolesionismo economico. Non sarebbe stato più ragionevole coordinare l'entrata in vigore degli incentivi insieme ai principali attori della filiera, evitando così l'effetto spiazzamento degli investimenti? Siamo ancora in tempo per limitare i danni. Sempre che la ragione prevalga sull'ideologia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**In Italia il  
settore  
«automotive»  
genera 14  
miliardi di  
valore  
aggiunto e  
occupa 171  
mila lavoratori**



Peso: 18%