

L'intervista. Carlo Fidanza. Il capo delegazione di Fratelli d'Italia al Parlamento europeo: sull'auto lavoreremo affinché si arrivi alla piena neutralità tecnologica. A rischio anche farmaceutica, chimica e cosmetica

«Questione energetica urgente, la riforma degli Ets è una priorità»

Nicoletta Picchio



«Ci sono paradossi che ledono la competitività dell'industria europea e che devono essere sanati». La lista è lunga, ma per Carlo Fidanza, capo delegazione di Fratelli d'Italia al Parlamento europeo e vice presidente del partito dei Conservatori europei (ECR Party), ce ne sono alcuni particolarmente urgenti, su cui è necessario agire immediatamente se non si vogliono perdere pezzi d'industria, italiana ed europea. Al primo posto, per Fidanza, c'è l'energia, oltre alle altre priorità di un mercato unico dei capitali, di una semplificazione normativa e tutti gli altri aspetti che pesano sulla competitività, emersi nella riunione dei 27 in Belgio mercoledì.

«La questione energia è stata sottolineata come urgenza dalla premier Giorgia Meloni. Bisogna intervenire in modo deciso sul meccanismo degli Ets che non funziona: è diventato uno strumento di speculazione finanziaria, consentendo di accedere agli scambi anche a soggetti finanziari, come gli hedge fund. Il risultato è un circolo vizioso, e anche una distorsione del mercato unico, per cui le imprese italiane ed europee finiscono per comprare quote di carbonio dai concorrenti, arricchendo Usa e Cina. Ciò alimenta extra costi per i settori energivori e quelli hard to abate sui 25-30 euro a KWh. Intervenire su questo aspetto darebbe un sollievo notevole. Ed infatti è una richiesta su cui il mondo imprenditoriale sta facendo una battaglia importante».

Nei giorni scorsi il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, ha chiesto all'Europa, in qualità di seconda potenza industriale Ue, di sospendere temporaneamente il sistema di scambio sulle emissioni. Una soluzione possibile e necessaria in attesa di una riforma?

Assolutamente sì, in attesa di rivedere tutta la normativa. Intanto è stata rinviata al 2028 l'entrata in vigore dell'Ets2, che riguarda il trasporto su strada e l'edilizia, nell'ambito del negoziato che abbiamo fatto sulla legge sul clima. Ma non basta. Come Conservatori spingiamo per una riforma che coinvolga anche il Cbam, il meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere. Nelle intenzioni, positive, sarebbe dovuto essere un dazio ambientale sui prodotti extra-Ue, utile a evitare delocalizzazioni. Nei fatti si sta dimostrando l'esatto contrario: un costo per le imprese europee e una spinta a delocalizzare.

La presidente della Commissione Ue si è posta l'obiettivo di un mercato unico dell'energia, ma non ha dichiarato di ritenere una revisione dell'Ets una priorità...

È importante che i governi diano segnali chiari su questo aspetto per spingere la Commissione ad agire. Una riforma serve, agendo su vari aspetti tra cui neutralizzare l'Ets sull'industria hard to abate (acciaio, cemento, ecc.) mantenendo le quote gratuite sui settori energivori, esentare la generazione termoelettrica dall'ambito di applicazione ed escludere dal mercato delle quote i soggetti finanziari. Von der Leyen ha sollecitato a muoversi i governi nazionali: in Italia a giorni arriverà il decreto energia, che darà sollievo a imprese e cittadini. Ma è un controsenso che i governi debbano intervenire, ed utilizzare risorse, per tamponare storture che arrivano dall'Europa.

È la Ue che deve cambiare rotta, come da tempo sollecita Mario Draghi. Altro tema prioritario è l'automotive: con il Green Deal c'è il rischio deindustrializzazione. C'è un dossier aperto in Parlamento, come si sta procedendo?

Con la proposta di dicembre è venuto meno il totem del 100% elettrico al 2035, ma ancora non basta. Noi lavoreremo affinché si arrivi alla piena neutralità tecnologica. La soluzione proposta è troppo timida: 90% di elettrico al 2035, un 10% di neutralità tecnologica, di cui il 3% di carburanti rinnovabili e, in questa quota, soltanto l'1% di biocarburanti, tecnologia che chiede l'Italia. Con percentuali così basse è difficile che l'industria decida di cambiare linee produttive e i cinesi continueranno ad arricchirsi. Bisogna invece riaprire il mercato, lasciare l'industria libera di investire e innovare e salvaguardare la nostra filiera italiana della componentistica, migliaia di piccole e medie industrie e di posti di lavoro che vogliamo difendere. Ma l'automotive non è il solo settore su cui concentrarci.

Quali altri comparti sono a rischio?

Farmaceutica e cosmetica, su cui pesa la normativa Ue sulle acque reflue, una sovrattassa decisa senza valutazione di impatto e che rischia di far andare altrove settori che stanno tenendo in piedi il nostro export. Ma anche la chimica, giustamente preoccupata per la possibile messa al bando dei PFAS, polimeri in molti casi essenziali per la nostra vita quotidiana. E potremmo andare avanti.

Da ora al Consiglio europeo di metà marzo i tecnici continueranno a lavorare sui singoli dossier. È fiducioso che si passi rapidamente dagli annunci ai fatti?

È importantissimo il lavoro tecnico ma è altrettanto importante, come dice Meloni, che dai governi arrivino indicazioni più stringenti alla Commissione per evitare che i tentativi di riforma si incaglino sul continuismo dei burocrati.

Quanto pesa la burocrazia di Bruxelles nella lentezza dell'azione Ue?

Lentezza, ma anche resistenza al cambiamento. Le faccio un esempio: nel 2024 grazie al lavoro del governo e del sistema Italia siamo riusciti ad arginare gli effetti negativi del regolamento imballaggi, che mirava a imporre il riuso al posto del riciclo, tecnologia in cui l'Italia è leader. Ora ci stiamo ritrovando a fare da sentinelle per impedire ai burocrati di vanificare quell'accordo. Non è accettabile.

© RIPRODUZIONE RISERVATA