

L'ANALISI

L'errore di cedere sovranità tecnologica

Paolo Bricco

Gli psichiatri lo definiscono suicidio. Gli studiosi di relazioni internazionali e gli economisti la chiamano cessione di sovranità tecnologica. La decisione del parlamento europeo di vietare la vendita di automobili a combustione tradizionale dal 2035 rappresenta una scelta di politica industriale – anzi, di politica tout court - destinata a segnare il futuro dell'industria europea. In termini di riduzione di centralità dell'Europa nella nuova globalizzazione, di perdita di competitività della manifattura continentale, di auto-attivazione nel proprio corpo sociale di un ordigno di crisi occupazionale pronto ad esplodere e – nei nuovi equilibri della industria e del commercio internazionale - di sottomissione alla Cina. Il fenomeno incredibile – nel senso che si stenta a credere che si sia verificato – è la fusione fra la componente di mercato, gli impulsi ecologisti densi di sensi di colpa e di utopismi non ben ponderati e i riflessi (automatici, casuali, pilotati?) sulle scelte politiche comunitarie degli interessi della Cina. L'industria automobilistica continentale, dopo il dieselgate, ha sviluppato un insieme di nuove tecnologie che ha ridotto moltissimo l'impatto ambientale dei motori diesel. Ma, di questo, la opinione pubblica europea si è disinteressata. O, meglio, la coscienza ecologica collettiva europea ha compiuto una adozione univoca e cieca: l'elettrico quale opzione salvifica per ogni settore. La sera, dunque, tutti a cena da Greta Thunberg. In particolare, a cena da Greta quell'operaio e quell'impiegato ogni tre operai e ogni tre impiegati che perderanno il posto di lavoro. Fa davvero sorridere che i politici italiani esultino per avere salvato la "Motor Valley". Va bene l'introduzione di un salvacondotto per le supercar. Va male perché si pone per legge un tetto massimo alla produzione. A questo punto, sia per Lamborghini sia per Ferrari è precluso ogni salto di scala verso il modello Porsche. Non era nelle intenzioni né di Lamborghini né di Ferrari? Nell'economia di mercato è sempre meglio lasciare la libertà ai proprietari e ai dirigenti industriali di compiere una scelta piuttosto che imporla per legge. E, ancora, va male perché a nessuno dei politici italiani così felici di avere salvato la "Motor Valley" viene in mente che la maggior parte degli occupati, del valore aggiunto industriale, delle prospettive strategiche – in un Paese ormai acefalo, cioè privo di un produttore nazionale, come il nostro – sia nella componentistica che per le differenti geometrie e architetture dell'auto elettrica sarà colpita duramente. In questa vicenda, però, il vero tema geo-politico è un altro. Si è rinunciata alla sovranità tecnologica del diesel. Si è accettata la sottomissione dell'auto europea alla Cina, che controlla tutte le catene del valore asiatiche e africane innervate dalle materie prime e delle terre rare con cui si fabbricano le

macchine elettriche. Ma perché? Ma come è stato possibile? Ogni suicidio lascia dietro di sé queste domande. E, di suicidio, si è trattato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA