

Trasporto sostenibile, governare il cambiamento

L'Italia recepisce la direttiva Ue entro il 18 novembre: sarà una svolta radicale. La conferenza pubblica della Cgil riflette su come affrontarla. Filippi: "Attenti a tutelare l'occupazione". Martini: "Il sindacato deve stare dentro alle trasformazioni"

L'Italia dovrà affrontare una trasformazione radicale sulla mobilità sostenibile, dopo il recepimento della direttiva europea Dafi che deve avvenire entro il 18 novembre. Il testo europeo (Directive on alternative fuel infrastructure) indica agli Stati membri gli obiettivi precisi sulla diffusione dei carburanti alternativi (leggi il testo della direttiva). In Italia è già stato presentato lo studio di base del piano nazionale per la mobilità a idrogeno, elaborato su incarico del ministero dello Sviluppo: 27mila veicoli a idrogeno a celle a combustibile entro il 2025, 8,5 milioni di veicoli al 2050, insieme a 23mila autobus a celle e una rete di rifornimento di 5mila punti entro il 2050. Gli obiettivi sull'auto elettrica, inoltre, prevedono 13mila punti di ricarica e 130mila veicoli entro il 2020, con una rete di 6mila stazioni di ricarica veloce. Questi alcuni numeri sul tavolo: trasformazioni molto profonde che vanno gestite con intelligenza, con particolare attenzione all'aspetto industriale e occupazionale. Se ne è parlato oggi (13 ottobre) alla conferenza pubblica della Cgil dal titolo "Trasporto sostenibile e carburanti alternativi. Mobilità elettrica, biocarburanti, idrogeno, Gnl (Gas naturale liquefatto)", che si è svolta nella sede di Corso d'Italia a Roma.

L'impegno della Cgil per l'energia "non è un'iniziativa episodica", ha esordito Rosario Strazzullo, coordinatore dell'Area contrattazione, che ha coordinato la giornata: "Per noi l'energia non è un settore, ma un asse strategico che muove tutto il paese. Nel tempo – dunque - abbiamo costruito la posizione della Confederazione nei confronti della politica energetica nazionale: oggi diamo continuità alle nostre iniziative, perché pensiamo che da questo dipenda il futuro del nostro paese".

In vista del recepimento della direttiva "il tema diventa di grande urgenza". Lo ha detto Antonio Filippi, responsabile delle Politiche energetiche della Cgil, nella sua introduzione. "Dovremmo affrontare un grande cambiamento che ancora non viene percepito: il mondo della mobilità avrà una trasformazione profonda, che va gestita con intelligenza. I trasporti, nel prossimo decennio, cambieranno in modo radicale con soluzioni che metteranno in minoranza i veicoli tradizionali. Questo, naturalmente, va fatto tutelando con attenzione i posti di lavoro". Il nodo della decarbonizzazione dei trasporti "non è più rimandabile – ha proseguito -. Oggi la diffusione dell'auto elettrica è frenata dai costi troppo alti, ma soprattutto dalla mancanza di punti di ricarica. Va introdotta la possibilità di rifornimento veloce e facile, esattamente come la benzina".

Filippi ha sottolineato che "si metterà in movimento un'intera filiera industriale: il nostro paese ha tutto l'interesse e la capacità scientifica per far decollare la mobilità sostenibile. Il settore sta crescendo in tutti i paesi, grazie anche agli incentivi degli Stati: in Germania si danno 4mila euro a veicolo per chi e 3mila euro per un veicolo ibrido, con metà dell'investimento previsto a carico delle case produttive. In Italia sarebbe possibile?", si è chiesto. "Si può chiedere ai produttori di auto se hanno interesse, se è possibile aprire un confronto?". Infine si è augurato di "iniziare a sperimentare anche i treni a idrogeno, a partire dal Mezzogiorno. Da parte sua, un sindacato industrialista come la Cgil è pronto a misurarsi con questa sfida".

Il dibattito è stato coordinato da Sergio Ferraris, direttore di QualEnergia.it. Il presidente della Hydrogen University, Nicola Conenna, ha sottolineato che con i nuovi accordi nei prossimi anni "il mondo cambierà". "Nell'arco di un anno l'accordo di Parigi è stato ratificato dalla maggioranza degli Stati – ha fatto notare l'esperto -, soprattutto dopo gli studi sul riscaldamento globale che sono stati recepiti dai governi. Da parte sua l'Italia è abituata a perdere i treni, siamo un paese senza materie prime. Ben venga

allora una direttiva europea – a suo avviso -, che serve anche per raggiungere un’uniformità che manca: per esempio, in Germania può accadere di non riuscire a ricaricare un’auto a idrogeno italiana perché la presa di ricarica è differente”. C’è poi la questione dei tir: “Rendere il Gnl disponibile sul mercato sarebbe molto positivo, perché così si possono rifornire i camion: con un pieno si possono fare mille chilometri e attraversare l’Italia. Anche le navi possono andare a metano”. Sull’impostazione dell’esecutivo, ha detto, “ringrazio il governo italiano che ha inserito l’idrogeno nel piano, nella direttiva europea era facoltativo. Chiediamo ora che sia equiparato al metano e all’elettricità”.

L’esperienza di Benevento è stata illustrata dal segretario generale, Rosita Galdiero. “L’anno scorso la provincia fu colpita da un’alluvione che ha distrutto l’ultimo tessuto industriale rimasto dalla crisi – ha spiegato -. Allora, per immaginare la ricostruzione, ci siamo interrogati sul ruolo della città: Benevento è uno dei primi cento Comuni italiani per la produzione di eolico. A regime si potrebbe produrre il 65% dell’energia eolica per tutta la Campania e il 30% del fabbisogno nazionale. Abbiamo ipotizzato un rilancio dei livelli occupazionali utilizzando proprio queste peculiarità: affiancando all’eolico una produzione di idrogeno per creare occupazione duratura che guardi al futuro”. A quel punto, ha proseguito, “va coinvolta la politica: occorre che accanto alle singolarità del territorio ci sia un ruolo politico nella partita. I carburanti alternativi della direttiva Dafi vanno recepiti totalmente. Come organizzazione dei lavoratori, noi siamo pronti a raccogliere la sfida e giocare un ruolo determinante nel cambiamento possibile: se non verrà governato, questo ci cadrà addosso e dovremmo subire le trasformazioni”.

Giovanni Perella, della segreteria tecnica del ministero dello Sviluppo economico, ha ricordato: “Ancora oggi un cittadino italiano su quattro viaggia su auto altamente inquinanti. Abbiamo ragionato sugli incentivi – quindi -, ma abbiamo concluso che non è il momento di darli: il settore sta già lavorando a ritmi elevatissimi, non è il caso di intervenire. E dobbiamo cambiare anche il sistema degli incentivi: vanno dati alle fasce più deboli, a quei 10 milioni di cittadini che hanno un’auto euro zero o euro uno, per aiutarli a fare un passo avanti verso la mobilità sostenibile. I soldi pubblici sono limitati – ha concluso -, vanno spesi con attenzione, diamo risposte mirate che non siano frutto delle mode del momento”.

“La crisi ha un effetto forte anche sulla mobilità: si riducono gli investimenti sulle rinnovabili”. Così il segretario generale della Filctem Cgil, Emilio Miceli, nella sua riflessione. L’Italia si può permettere di fuoriuscire dal carbone, ha affermato, dato che rappresenta il 14% del sistema energetico, ma “c’è un elemento di ingessamento generale che non aiuta i processi di riconversione”. Miceli ha parlato della situazione nelle grandi imprese: “Lo scenario è chiaro: l’Eni è il maggior esploratore di giacimenti al mondo per capacità scientifica e tecnica, e non intende cambiare il suo orizzonte dal gas verso altro. Prendiamo atto che la maggiore impresa italiana è concentrata totalmente sul gas, non c’è da sorprendersi se il governo si sottomette. Nel nostro paese – inoltre - come investimenti sulle rinnovabili non vediamo niente: qui gestiamo la crisi del termoelettrico, ma un processo di riconversione e una nuova idea delle città non c’è nel pubblico né nel privato. Ci sono solo piccole sperimentazioni, ancora nessun processo in atto”. Processo comunque inevitabile da gestire: “Non c’è dubbio – a suo giudizio -: il sistema può cambiare solo se gli investimenti sulla chimica e sul petrolio portano gradualmente a un’energia più pulita. Fondamentale la politica: se lasciamo le imprese a se stesse rischiamo di aspettare un decennio, perché le aziende sono più rigide di quanto immaginiamo”, ha concluso.

Per gestire il cambiamento è essenziale il ruolo della politica, in particolare “la buona politica”. Questa la sostanza dell’intervento di Alessandro Rocchi, segretario generale della Filt Cgil. Il sindacalista si è soffermato sul settore dei trasporti: “Quando la discussione sul cambiamento energetico finirà – ha riflettuto -, quando la nuova realtà sarà un dato di fatto, allora i lavoratori del nostro settore dovranno essere pronti a svolgere un nuovo tipo di impiego”. E ancora: “Le grandi scelte geopolitiche mondiali, gli atti delle multinazionali interrogano vari piani intersecati tra loro: la scelta definitiva per il futuro, però, deve restare in mano alla buona politica. Questo il punto preoccupante, che rischia di essere l’anello particolarmente: la capacità della politica e delle istituzioni di definire le scelte migliori”.

Da parte del governo è intervenuto Umberto Del Basso De Caro, sottosegretario del ministero delle Infrastrutture e Trasporti. “Le scelte delle aziende si confrontano inevitabilmente col mercato – a suo avviso -. Serve un approccio più serio e meno superficiale ai problemi. Entro il 18 novembre recepiamo la direttiva europea del 2014: a quel punto c’è una responsabilità politica dei dicasteri, che dovranno dotare la penisola delle infrastrutture adeguate. C’è un piano nazionale che va fortemente sostenuto e sviluppato: occorre dotare gradualmente tutta l’Italia dei punti di rifornimento per le auto elettriche. La materia è ambiziosa – naturalmente –, possono servire molti anni ma bisogna iniziare subito. Il diritto alla mobilità è essenziale per ogni cittadino”, ha ricordato.

A concludere l’iniziativa il segretario confederale della Cgil, Franco Martini. “Dentro la mobilità è presente il grande tema della società che vogliamo: no, come sindacato, dobbiamo trovare un punto di equilibrio tra il giusto idealismo e la gestione della situazione concreta. Le categorie produttive – dunque - non possono continuare a discutere dei ‘normali’ inquadramenti e dell’organizzazione del lavoro, senza considerare che questi subiranno cambiamenti radicali”. Sul ruolo della Confederazione, ha riflettuto, “la Cgil ci deve stare dentro pienamente, mani, piedi e testa. Non tutto quello che fa il governo è sbagliato: apprezziamo molto il decreto che recepisce la direttiva. Ci impegniamo a contribuire al percorso”. Sul tema delle risorse “la prima cosa che ci viene in mente è la finanza pubblica, non solo i privati. Abbiamo anche tante risorse immateriali, come la ricerca e l’eccellenza: ad alcuni settori è necessario dedicare anche una spesa aggiuntiva per l’inizio di nuove attività. Per esempio non possiamo comprare motori a idrogeno all’estero, bisogna investire risorse adeguate per farli in Italia”.

In gioco c’è un’idea di sviluppo: “Una riconversione produttiva e culturale non si governa dalla sera alla mattina – secondo Martini -, occorre costruire gradualmente una nuova cultura industriale. Dobbiamo decidere chi deve stare al timone: forse la navigazione sarà lunga, ma in Italia ci vuole un timoniere, qualcuno che rappresenti tutti”. Da parte sua la Cgil ha presentato un piano per l’occupazione giovanile e femminile: “Abbiamo posto il problema delle aree ad alto rischio emarginazione – ha concluso -: qui, nel trasporto sostenibile, c’è anche una risposta per il Sud, la costruzione di un sistema trasparente che tiene insieme sviluppo e legalità, qualità e produzione di reddito”.

Alla fine della conferenza il professor Conenna ha illustrato il prototipo di un veicolo a idrogeno prodotto con l’energia solare, che al suo interno contiene la tecnologia e le macchine per la produzione dell’idrogeno da elettrolisi dell’acqua. Il veicolo è stato esposto davanti alla sede della Cgil.