

**PARLA PAOLO SCUDIERI  
«L'AUTO È IL CUORE  
DELL'INDUSTRIA:  
NON VA DEMONIZZATA»**di **Raffaella Polato** 29**Motori**  
Paolo Scudieri,  
presidente  
del gruppo  
Adler-Hip Pelzer  
e dell'Anfia**L'IMPRESA «VERDE»  
E LA POLITICA  
CARI SINDACI  
PARLIAMO  
DI DIESEL...**

«Invito i primi cittadini delle grandi città, a partire da Beppe Sala, a trovare una sede di ragionamento in termini scientifici e non populistici», dice Paolo Scudieri patron di Adler Group, impegnato anche nella rappresentanza di categoria. «Perché io difendo l'industria dell'automotive che vale 260 mila occupati, più del 6% del Pil e perde pezzi nella disattenzione generale». Anche per gli autogol dell'Europa...

di **Raffaella Polato**

**H**a convinto Giuseppe Conte: gli ha mostrato i numeri, ha argomentato, lo ha invitato all'assemblea dell'Anfia, e alla fine il premier ha riconosciuto che sì, «sulle auto aziendali dobbiamo fare ammenda», la tassa che in un colpo solo sarebbe andata addosso a due milioni di buste paga, quasi seimila imprese, in definitiva anche all'ambiente verrà «con umiltà svuotata dell'effetto negativo su un settore strategico dell'economia nazionale». Paolo Scudieri — ingegnere, autore del salto di Adler Group da Ottaviano alla leadership mondiale in alcuni settori della componentistica, da un anno presidentieranimatore dell'Associazione che rappresenta la filiera dell'industria automotive — proverà ora a fare la stessa cosa con i sindacati su un altro fronte. Era stato il milanese Beppe Sala, il primo a chiudere le strade del centro ai motori a gasolio e preannunciarne il bando totale (entro il 2030). Scudieri è certo di poter dimostrare, a lui e agli altri primi cittadini assediati da traffi-

co e polveri sottili, i motivi per cui «demonizzare il diesel è sbagliato in sé: a partire dagli Euro 6 è ormai una delle motorizzazioni meno inquinanti, vietarla non risolve il problema».

**Chi non la conosce la prenderà come una provocazione.**

«Ma non lo è. Anzi, lancio un invito ai sindacati delle grandi città. Incontriamoci. Inventiamoci una stoà, un "porticato" come nell'antica Grecia, dove ragionare in termini scientifici, non populistici».

**Nella moderna Italia pare complicato. Più facile dire che lei difende gli interessi dell'industria contro quelli dell'ambiente.**

«E questo è il populismo. Oltre, c'è la realtà. È vero, io difendo un'industria — la filiera automotive — che con 105 miliardi di fatturato rappresenta il 6,2% del Pil, i cui 260 mila occupati diretti o indiretti sono oltre il 7% dei dipendenti del manifatturiero, e che ogni anno investe in Ricerca & Sviluppo 1,8 miliardi, ossia più di qualsiasi altro settore privato. È vero anche che il crollo delle vendite diesel ha messo

in crisi una parte consistente di questo sistema: solo nelle ultime settimane sono stati annunciati, nella disattenzione generale, 1.800 possibili nuovi esuberi da "transizione tecnologica". **Questi sono gli argomenti con cui sembra aver convinto il premier. I sindacati e le nostre città hanno problemi diversi. E anche quelli vanno risolti.**

«Sono totalmente d'accordo. Se dico che la soluzione non è bandire il gasolio, è sulla base di alcuni dati di fatto. Rispetto ai veicoli equivalenti alimentati a benzina, il diesel Euro 6 produce in media il 15% in meno di CO<sub>2</sub>, cioè anidride carbonica, E produce pochissimi ossidi di azoto e Pm<sub>10</sub>».

**Ammettiamo che d'incanto spariscono tutte le vetture precedenti l'Euro 6. Lo smog resterebbe, come dice lei, e comunque le auto contribuirebbero. Quindi? Fosse alla guida di una grande città, cosa farebbe?**

«Non obbligherei chi vuole entrare a comprare una nuova macchina. Chi non può permetterselo che fa? Se pun-

tiamo alle emissioni zero, oggi garantite solo dall'elettrico, dobbiamo creare degli hub in cui lasciare l'auto di proprietà per sostituirla con una green car. O con i mezzi pubblici, è ovvio».

**Problema di base, per il gasolio: è il dieselgate Volkswagen ad aver scatenato i fantasmi ed è l'Europa, non l'America che ha fatto scoppiare lo scandalo, ad aver stretto la normativa, fissato obiettivi ambiziosi e costosissimi per le case automobilistiche, mandato di fatto fuori mercato le relative motorizzazioni. Il tracollo è in buona parte legato a quello.**

«L'Europa si è autoinflitta, anzi, si è irregimentata su vincoli che fanno male solo alla sua industria, visto che è europea la leadership della produzione e della tecnologia diesel. Ha sferrato un attacco frontale a sé stessa, senza badare a tre fatti: agli Usa di Donald Trump dei cambiamenti climatici non importa assolutamente nulla, la Cina di Xi Jinping è il maggior inquinatore globale però ha il monopolio mondiale delle materie prime per le batterie dell'auto elettrica, i gas serra volano da un continente all'altro e non si fermano alle frontiere con la Ue solo perché noi abbiamo limiti più stringenti».

**Un autogol. Da burocrazia incompetente o da politica superficiale?**

«Quel che è sicuro è che abbiamo fatto un enorme regalo ai concorrenti dell'auto continentale. Facciamo finta che sia solo superficialità. Però, poiché parliamo di un'industria che dà lavoro a tre milioni e mezzo di persone, l'Europa ha due possibilità: o ne tiene conto, o ne dovrà dar conto».

**È un film che abbiamo visto anche in**

**Italia, prima con l'eco-tassa, ora con le auto aziendali. Il fatto che entrambe le misure siano state o saranno rimodulate significa che abbiamo scelto di «tener conto»? Martedì, all'assemblea Anfia, davanti al premier ha raccontato la «tempesta perfetta» creata da transizione tecnologica e guerre commerciali e politiche e il rischio che, per il settore, si traduca addirittura in un Arma-geddon. Ha concluso: «Presidente, quest'anno ci supporti». E il «quest'anno» era più che eloquente: lasciato al Ministero dell'Industria, «paralizzato e allo sbando» per usare la definizione di Dario Di Vico sul Corriere, l'automotive italiano ha visto moltiplicarsi i fattori di crisi.**

«Ma nel presidente del Consiglio ho trovato una persona di grande spessore culturale e umano, assolutamente consapevole delle sfide».

**A differenza che al Mise, vostro ministero di riferimento: da quanti mesi annunciano l'urgenza di «tavoli» che poi non riescono a convocare?**

«In realtà, proprio perché affrontiamo una sfida storica, i ministeri di riferimento sono più d'uno. Per questo ho proposto di concentrare il tavolo alla presidenza del Consiglio: per avere un coordinamento, non per sfiducia nei confronti di qualcuno. Anche istituzionalmente devo rispetto a tutti, ma il rischio di cadere nelle tante voragini burocratiche ministeriali c'era».

**È riuscito a portare l'assemblea Anfia in uno stabilimento Fca, che di Anfia non fa parte e da Confindustria è uscita da anni, proprio mentre Fca stringe l'alleanza con Psa e**

**diventa, dunque, a controllo franco-italiano. È un messaggio?**

«Sì, ma molto più semplice. Melfi è una fabbrica modello, un'eccellenza tecnologica assoluta, e sa cosa dicevano gli operai al premier, con orgoglio? "Presidente, questa è una famiglia". Tutto ciò dimostra che il Sud è un fattore fondamentale per la ripresa dell'Italia. Smettiamolo di considerarlo una palla al piede».

**Lei, dal Mezzogiorno, ha portato un piccolo gruppo a crescere in 19 Paesi. Oggi Adler fattura 1,450 miliardi ed è il secondo player mondiale nei rivestimenti interni dell'intera industria dei trasporti. L'automotive resta però il vostro core business: quanto risentite, della crisi?**

«Abbiamo compensato all'estero, soprattutto in Brasile, il calo del mercato europeo, perciò ci manterremo sui livelli del 2018».

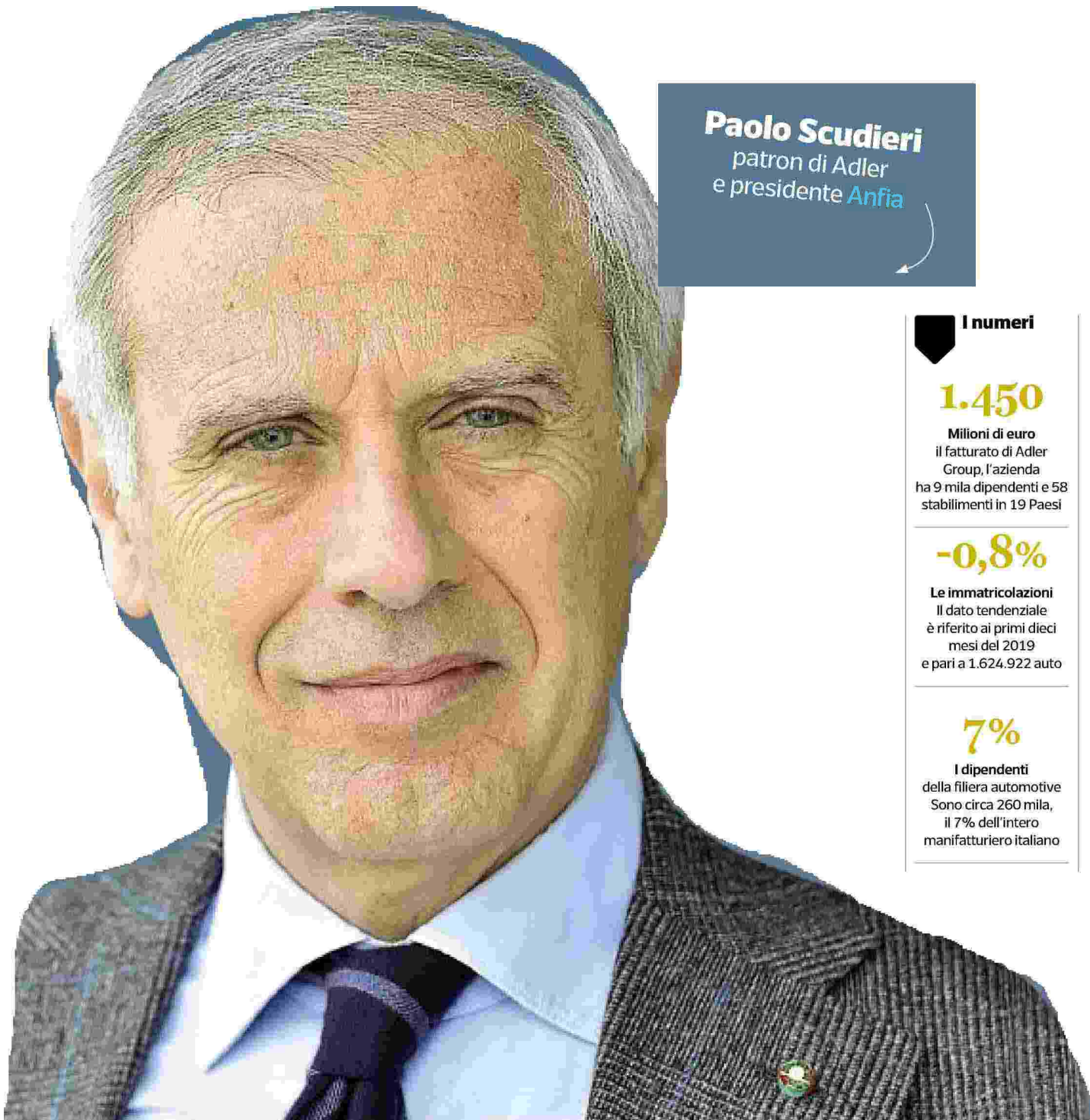
**Ma alla fine: siamo nella coda, della tempesta perfetta, o il peggio deve ancora arrivare?**

«Dipende. La sfida resta su più fronti e, soprattutto nella transizione all'elettrico, richiede una visione, un'unione di obiettivi tra pubblico e privato: nessuna azienda da sola può affrontare gli enormi investimenti imposti da una rivoluzione che dev'essere anche infrastrutturale. Per il 2020 però sono sufficientemente ottimista. Sono finiti gli obblighi imposti dall'Europa in materia di omologazioni. Essendo stata una delle principali cause del crollo, credo che i primi mesi del 2020 risolleveranno un po' il settore».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**L'Ue si è autoinflitta vincoli che fanno male solo alla sua industria, vista la leadership di produzione e tecnologia sul gasolio**



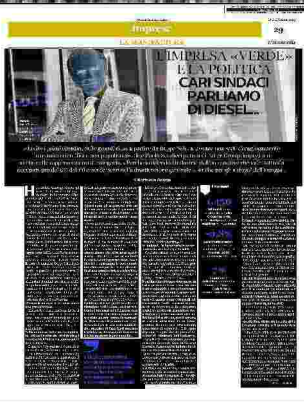
**Paolo Scudieri**  
patron di Adler  
e presidente Anfia

**I numeri**

**1.450**  
Milioni di euro  
il fatturato di Adler  
Group, l'azienda  
ha 9 mila dipendenti e 58  
stabilimenti in 19 Paesi

**-0,8%**  
Le immatricolazioni  
Il dato tendenziale  
è riferito ai primi dieci  
mesi del 2019  
e pari a 1.624.922 auto

**7%**  
I dipendenti  
della filiera automotive  
Sono circa 260 mila,  
il 7% dell'intero  
manifatturiero italiano



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.