

## **All'Europa servono nuove strategie**

*di Giuliano Noci*

L'Europa sembra un costruttore automobilistico che, a tre anni dall'uscita del nuovo modello, decide improvvisamente di rimettere mano al progetto. Prima annuncia che dal 2035 si venderanno solo auto elettriche, poi frena, tentenna, riconsidera. Il messaggio che arriva ai mercati, agli investitori e all'industria è devastante: non sappiamo più dove stiamo andando. La recente marcia indietro – rigorosamente fossile – sull'obbligatorietà dell'auto elettrica entro il 2035 non è un semplice aggiustamento normativo. È il segnale plastico di un'Europa che, invece di cambiare motore, spegne il navigatore per non vedere la strada che la aspetta. Questo ripensamento si inserisce in un più ampio arretramento delle politiche europee: semplificazione della regolazione digitale, abbandono dell'ortodossia del libero mercato, ritorno a una politica industriale che premia il “Made in Europe”, incertezza sul Mercosur. Non è una strategia, è una reazione difensiva.

L'Europa ha finalmente realizzato di essere un vaso di coccio schiacciato tra due vasi di ferro, ma invece di accelerare ha deciso di rallentare. Da un lato c'è la Cina, che inonda il mercato europeo di merci – e sempre più di veicoli elettrici – dirottando verso l'Ue ciò che gli Stati Uniti bloccano con i dazi. Oggi la Cina assorbe solo il 7% delle esportazioni europee, ma fornisce quasi un quarto delle nostre importazioni extra-Ue. Nel settore auto il paradosso è ancora più evidente: l'Europa frena l'elettrico mentre Pechino accelera, costruendo un vantaggio industriale che rischia di diventare irreversibile. Posticipare l'obbligo al 2035 non protegge la nostra industria: la espone in quanto non prende il toro per le corna. La vera sfida non sta infatti nella tipologia di alimentazione dell'automobile quanto nella sua trasformazione da

sistema meccanico a piattaforma software che eroga servizi nel contesto di mobilità. Dall'altro lato ci sono gli Stati Uniti, che comprimono la manifattura europea con tariffe, sussidi e una strategia di sicurezza nazionale che considera Bruxelles non più un alleato naturale, ma un potenziale concorrente. Le politiche di Trump cercano di risucchiare investimenti industriali e automobilistici, mentre le esportazioni europee verso gli Usa rischiano un calo superiore al 15% in due anni. Trump è esplicito nel suo disprezzo per i valori europei, e prepara un'ingerenza che mina l'essenza stessa dell'alleanza occidentale.

Siamo così nel mezzo di un conflitto doppio: tra civiltà, come aveva previsto Huntington, ma anche all'interno della civiltà occidentale. In questo contesto, l'Europa continua a inseguire gli altri guardando nello specchietto retrovisore. Lo fa anche sull'intelligenza artificiale, dove rischia di commettere lo stesso errore fatto con l'auto elettrica: copiare un modello che non le appartiene. Negli Stati Uniti l'AI è sinonimo di *Large Language Models* e potenza di calcolo illimitata. È un approccio coerente con un'economia basata su servizi, big tech e mercati finanziari di scala planetaria. Ma per l'Europa inseguire le LLM è come voler vincere una gara di accelerazione con un'utilitaria carica di buone intenzioni. La via europea all'AI deve essere un'altra. Non la rincorsa alle prestazioni assolute degli algoritmi, ma l'integrazione dell'AI nei processi industriali. Applicazioni verticali, dati di altissima qualità generati da decenni di manifattura avanzata, sistemi produttivi ibridati con il digitale. È qui che l'Europa può costruire un vantaggio competitivo reale, soprattutto nei settori dove è ancora leader, come la meccanica e i sistemi industriali complessi. Per farlo servono tre cose: un ecosistema di *start up* orientato a offrire servizi digitali alla manifattura e non a scimmiettare la Silicon Valley; un sistema finanziario che smetta di considerare l'innovazione industriale un rischio da evitare; e una visione europea unitaria capace di esercitare deterrenza commerciale. Una minaccia credibile di ritorsioni contro l'invasione di prodotti cinesi – auto in testa – costringerebbe Pechino ad affrontare ciò che continua a rinviare: lo stimolo della domanda interna, con tutte le implicazioni politiche che comporta per il Partito.

Il momento è da mani sudate sul volante. Il costo dell'esitazione europea è ormai superiore a quello dell'azione. Continuare a chiuderci nella tana europea e a inseguire le LLM americane significa rinunciare a guidare. L'Europa deve scegliere: o definisce la propria traiettoria industriale e tecnologica, o resterà ferma in corsia di emergenza, spiegando con grande eleganza perché, un tempo, costruiva le auto migliori del mondo.