

DIESEL E BENZINA L'AUTO RIAPRE I GIOCHI

Sulle norme per il motore elettrico al vaglio di Bruxelles «c'è spazio per una trattativa», dice Marco Stella (Anfia). Perché «la diversificazione tecnologica salva le imprese e attrae capitali»

di **Massimiliano Del Barba**

Conto alla rovescia per salvare il patrimonio industriale (e intellettuale) del distretto automotive emiliano. Domani infatti a Bruxelles il Consiglio «Ambiente» tornerà a discutere il testo del «Fit for 55», il pacchetto legislativo votato a inizio giugno dal Parlamento europeo che ha lo scopo di ridurre le emissioni di gas serra di almeno il 55% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990, e conseguire la neutralità climatica entro il 2050 attraverso la messa al bando dei motori endotermici dal 2035.

Sul tavolo ci sarà la definizione finale delle norme che dovranno poi essere negoziate con i Paesi membri. «E noi crediamo ci sia ancora lo spazio politico per intavolare una trattativa», dice Marco Stella, amministratore delegato di Dts (azienda della componentistica auto e moto con sede a Maranello), ma soprattutto neopresidente della filiera automotive di Confindustria Emilia Centro, vicepresidente di Anfia e di Clepa, l'European Association of Automotive Suppliers. La strada è stretta e i margini di manovra sono minimi. Ma non è detta l'ultima parola. Lungo la via Emilia — così come a Torino e a Brescia, le altre due capitali dell'automotive nazionale — c'è ancora chi spera che il Parlamento europeo torni sui suoi passi o, quantomeno, riapra la discussione.

Lusso e filiera

Serve però una premessa. Il pressing sindacale di Confindustria nulla ha a che fare con l'emendamento «salva motor valley» che prevede la deroga fino al 2036 dalla norma per le imprese che producono da mille a diecimila auto l'anno. «Ferrari, Lamborghini, Dallara, Ducati, Maserati, Pagani — dice Stella — sono un vanto del made in Italy, rappresentano una parte certo importante e prestigiosa dell'auto-

motive, ma sono una parte. Afferiscono alla sfera del lusso, non della mobilità, vendono sogni ed emozioni e troveranno di sicuro la maniera per riconvertire la propria offerta». Altro paio di maniche per il pulviscolare tessuto di fornitori della componentistica che lavorano per Stellantis, Bmw, Audi e Mercedes. Nell'ottobre 2020, Confindustria Emilia e Porsche Consulting hanno realizzato una ricerca sulle prospettive del comparto emiliano: entro dieci anni, dei circa 15 mila componentisti sul territorio regionale, il 43% non esisterà più e il 25% verrà riconvertito. «Abbiamo calcolato che in Italia si rischia la perdita di 70 mila posti di lavoro».

Il tema, quindi, da industriale diventa sociale, e ovviamente politico. «In Europa siamo tutti abbastanza allineati, compresa la Germania — dice Stella —. La scelta del parlamento è demagogica, noi stiamo lavorando per ricondurre la discussione sulla neutralità tecnologica su binari più pragmatici: ad esempio recuperando l'emendamento votato in commissione Trasporti che indicava, per i motori endotermici, una riduzione del 90% e non del 100% entro il 2035». La tesi degli imprenditori emiliani è che non abbia senso puntare su un'unica tecnologia con una legge che definisce un possibile (probabile?) scenario futuro azzerando la ricerca e sviluppo alternativa all'elettrico (in primis i biocarburanti e quelli di sintesi) quando in 13 anni la tecnologia, se lasciata libera di evolvere, potrebbe prendere strade oggi inaspettate. Mantenere uno spiraglio per i motori endotermici, anche solo un 10% (20 se si considerano i veicoli commerciali leggeri), già aiuterebbe a mantenere vivi gli investimenti alternativi al full-electric.

Non significa perdere il treno dell'elettrificazione. Lo studio Confindustria-Porsche rileva che il business dell'elettrico può generare per la regione un giro d'affari di 6,2 miliardi, di cui 3,7 miliardi ottenuti dalla riconversione e 2,5 derivati da nuo-

vi mercati, nonché la creazione di 9 mila 800 posti di lavoro. «Sarà necessario spingere e investire sulla trasformazione — dice l'imprenditore —. Non siamo spaventati da questo percorso, ma lo vogliamo affrontare senza ideologie, mantenendo mix e diversificazione tecnologica».

È un modo, inoltre, per attirare capitali, anche dall'estero. Come quelli di Silk-

Faw, la joint venture sino-americana che aveva manifestato l'intenzione di approdare a Reggio Emilia dove dovrebbe sorgere lo stabilimento produttivo per le hypercar di lusso totalmente elettriche. Un investimento da oltre un miliardo di euro che, tuttavia, per ora sembra essersi arenato in attesa di tempi migliori.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Europa

Marco Stella, vicepresidente di **Anfia** e di Clepa (l'associazione europea dei fornitori automotive), presidente automotive di Confindustria Centro

Abbiamo calcolato che in Italia si rischia la perdita di 70 mila posti di lavoro

