

L'industria sospesa tra soddisfazione e cautela «Ma ora servono certezze»

Bonomi: neutralità tecnologica. Visentin: partita aperta

Le reazioni

di Rita Querzè
e Andrea Rinaldi

L'industria è unita su un punto: l'eutanasia del motore endotermico è un danno. Ma poi si divide tra chi pensa che ci sia ancora la possibilità di tornare indietro e chi crede che lo stop europeo non basti a fermare un treno già in corsa. Alla fine, però, tutti chiedono che l'Europa faccia chiarezza sulla sua politica industriale. L'importante è evitare una fase di incertezza.

La scelta di eliminare vetture diesel e benzina dal 2035 «portava a uno spiazzamento delle industrie europee a favore di quelle asiatiche. Saremo diventati importatori netti lasciando un'Asia monopolista a decidere i prezzi. Si chiama effetto Cuba — taglia corto

Carlo Bonomi, numero uno di Confindustria — quando le classi medie non hanno soldi per comprare una tecnologia che costa molto e non c'è ricambio del parco auto».

Federico Visentin, numero uno di Federmeccanica non pensa che il problema sia risolto. «Il punto è che enormi investimenti sono stati fatti dalle grandi case automobilistiche. Bisogna attrarre appunto queste risorse. Intercettando anche i grandi player asiatici, in particolare i potenziali costruttori delle utilitarie elettriche». In tutto questo per Visentin «va temuto il fatto che si crei una fase di incertezza. Che non fa bene all'industria». Per quanto riguarda la questione dell'incertezza, è sulla stessa lunghezza d'onda Paolo Scudieri, a capo dell'Anfia, l'associazione che riunisce i componentisti: «Questo stallo non può durare», ammonisce. Per quanto riguarda il merito della questione: «Finalmente una decisione che apre un dibattito sulle tecnologie alternative all'elettrico — dice —. Con un'apertura ai biocarburanti e all'idrogeno che salvano la tecnologia del motore

endotermico». «Ora il ragionamento comincia a essere di interlocuzione con la politica — continua il presidente — con un atteggiamento da parte del nostro governo di grande responsabilità, condivisa con Germania, Polonia e Bulgaria».

La filiera automotive italiana vale 54,3 miliardi di euro e dà lavoro a 161 mila addetti. Logico che anche i sindacati come i metalmeccanici della Fim Cisl siano colpiti. «La politica non deve fare a braccio di ferro, servono subito risposte chiare, che diano la direzione al settore e permettano di confermare e realizzare gli investimenti e l'occupazione necessari — dicono il segretario generale Roberto Benaglia e il segretario con delega all'automotive Ferdinando Uliano —. Da anni chiediamo una politica industriale europea».

Vero è che il settore, *oborto collo*, ha cominciato a riconvertirsi, ma secondo Massimo Nordio, numero uno di Motus-E, il tema su cui sarebbe necessario concentrarsi è la reattività del Paese di fronte a un megatrend inarrestabile. «Ogni giorno perso a litigare

sul 2035 è un giorno di vantaggio regalato ad altri Stati», dicono dall'associazione che riunisce i produttori dell'elettrico. «Non penso ci sia spazio per cambiare la scelta del *phase out* al 2035 — osserva il professor Francesco Zirpoli, direttore del Center for Automotive and Mobility Innovation —. Ci sono invece dossier come l'ulteriore taglio delle emissioni a partire dal 2025 con lo standard Euro 7 che possono essere ancora oggetto di negoziazione, perché se è vero che la parabola del motore endotermico è avviata al termine, è evidente che ulteriori investimenti su questa propulsione risulti invisa ai carmaker». Più possibilista Simona Benedettini, consulente in politiche energetiche: «Qualora questo rinvio aprisse uno spazio di riflessione su come realizzare lo stop al motore endotermico, permetterebbe di mitigare l'impatto sull'automotive, il 2035 sembra lontano ma non lo è. Questa scadenza richiede di rivedere i processi produttivi, ma anche le competenze dentro l'industria, cosa che determina la formazione sì di nuove abilità, ma anche di esuberanti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Carlo Bonomi
Confindustria



Saremmo diventati importatori lasciando un'Asia monopolista



Paolo Scudieri
Anfia



Questo stallo però non può durare, le decisioni vanno prese



F. Visentin
Federmeccanica



Necessario attrarre gli investimenti sulle utilitarie elettriche



Il settore

● Secondo il presidente di Confindustria Carlo Bonomi la scelta di stoppare le auto a benzina e diesel dal 2035 avrebbe portato a uno spiazzamento delle imprese europee a favore di quelle asiatiche

● A giudizio dei sindacati lo stallo nelle scelte rischia di essere un ulteriore elemento di confusione in un settore che ha già investito decine di migliaia di euro verso la transizione ecologica e i motori elettrici

I numeri

I POSTI A RISCHIO



70 mila

la perdita netta di posti di lavoro in Italia con lo stop a diesel e benzina nel 2035 (275 mila in Europa) entro il 2040, secondo Clepa, l'associazione europea della componentistica automotive



14 mila

nella componentistica dell'auto secondo un'indagine condotta da Cami (Center for Automotive and Mobility Innovation) dell'università Ca' Foscari per Motus-E

Fonte: Motus E, Aice

IL SETTORE NEGLI ULTIMI 30 ANNI

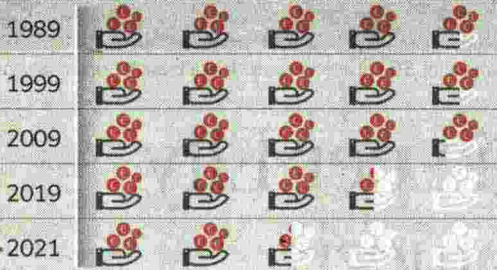
PRODUZIONE

= 0,5 milioni



IMMATRICOLAZIONI

= 0,5 milioni



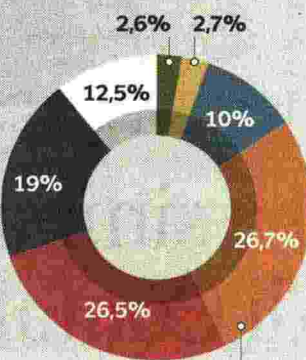
OCCUPAZIONE

= 50.000



VENDITE IN ITALIA PER ALIMENTAZIONE

- Elettriche (BEV)
- Ibrido Plug-in (PHEV)
- Ibrido
- Mild Hybrid
- Benzina
- Diesel
- Altro



128.625

Immatricolazioni a gennaio

Corriere della Sera