

La stretta europea sui motori mette a rischio 450 imprese

Filiera e indotto

Marco Bonometti: pericolo di perdere competitività con la transizione elettrica

TORINO

La rivoluzione elettrica per il settore auto "minaccia" circa 450 aziende della filiera italiana dell'automotive, quelle più esposte sulle produzioni di motori endotermici, a gas e a benzina. È questa la fetta dell'industria italiana, che contribuisce tra l'altro alle esportazioni del comparto per quasi il 20% dei volumi, chiamata a riconvertirsi sui nuovi sistemi di trazione elettrica. Non siamo all'anno zero, anzi: l'ultimo rapporto dell'Osservatorio della componentistica curato da **Anfia** e Camera di commercio di Torino dice che il 60% delle imprese ha partecipato ad almeno un progetto di sviluppo di nuovi powertrain e tecnologie su connettività, guida autonoma e infrastrutture di ricarica. Il punto però è conquistare competenze industriali e volumi di mercato e riposizionare la filiera italiana dell'automotive. «Il tema centrale per le industrie italiane ed europee – evidenzia Marco Bonometti presidente delle Omr – è il rischio di perdita di competitività in un contesto complicato dalla transizione elettrica. In Europa arriveranno le auto elettriche prodotte in Cina, con un prezzo inferiore del 30% rispetto alle case europee e americane. La questione energetica e il tema delle materie prime pesano sulla capa-

rità delle imprese di competere a livello globale».

Il punto centrale per i produttori resta la neutralità tecnologica e la difesa della filiera industriale legata al motore, temi tornati in ballo dopo la lettera aperta scritta da Luca De Meo, numero uno di Renault e nuovo presidente dell'Accea, l'Associazione dei produttori di auto europei. «Il rischio è il "disarmo industriale" dell'Europa nel settore dell'auto – dice Paolo Scudieri presidente **dell'Anfia**, l'associazione della filiera automotive – a questo punto è di vitale importanza per la tenuta sociale e industriale che l'Europa riveda date obiettivi legati alla decarbonizzazione del comparto. Nel rispetto della questione ambientale serve un intervento che rimetta in campo lo sviluppo di tecnologie basate su carburanti alternativi e idrogeno». Una sensibilità, insiste Scudieri, non solo condivisa dal mondo dell'industria ma anche dai governi dei principali paesi come l'ultimo bilaterale con la Germania ha evidenziato.

L'intervento di De Meo prova dunque a riaprire la partita a Bruxelles. Il legislatore europeo ha stabilito la fine del motore endotermico al 2035 ma ha anche aperto ad una possibile revisione, nel 2026, di quanto stabilito da Fit for 55 sul taglio del 100% delle emissioni di CO2 al 2035. Il tema della neutralità tecnologica si gioca su questa percentuale. Se l'Europa accettasse di lasciare un margine e riducesse l'obiettivo del taglio al 90-95%, questo potrebbe letteralmente salvare la filiera italiana ed europea del motore endotermico – su cui proprio il Vecchio continente vanta una eccellenza a livello mondiale – e

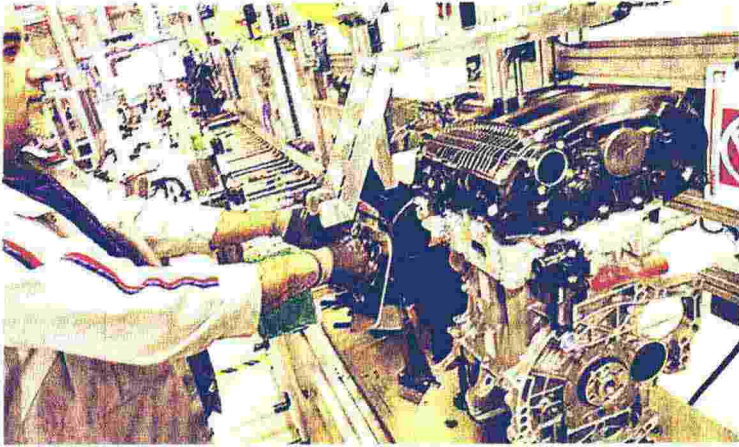
rilanciare la ricerca su nuovi fuel.

La lettera di De Meo arriva dopo l'allarme, a novembre scorso, lanciato dal commissario europeo Thierry Breton sui costi sociali di una transizione che potrebbe portarsi via 600 mila posti di lavoro in Europa, oltre il 10% localizzati in Italia. La Francia si conferma come il paese più critico sulla messa al bando dei motori "tradizionali" mentre la Germania, pur sollevando dubbi e distinguo, sembra decisa a cavalcare la completa trasformazione industriale del settore. Non è un caso che Stellantis abbia deciso di uscire dall'Accea – allora guidata dal ceo di Bmw Oliver Zipse – all'indomani della decisione dell'Europa sul taglio delle emissioni al 2035. Per Bonometti, «abbiamo una occasione importante, il Governo italiano deve far sentire la sua voce in Europa, coalizzarsi con i francesi e gli altri paesi e spingere affinché, dopo il 2035, all'elettrico si affianchino i motori alimentati con fuel a basso impatto».

La transizione elettrica rappresenta però anche uno straordinario acceleratore per il business di quelle imprese che stanno già operando a favore della mobilità elettrica, dal punto di vista industriale e dei servizi. E una occasione di riconvertirsi per quelle aziende che rischiano di restare ai margini. Questo almeno mette in evidenza lo studio di Motus-E e dall'Università Ca' Foscari di Venezia, che stima al 2030 un delta positivo di addetti del 6% – 15 mila unità – a fronte di un ridimensionamento delle lavorazioni collegate al motore tradizionale e una crescita del comparto elettrico.

— **F.Gre.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Transizione. Le imprese alla sfida del bando Ue ai motori termici



LUCA DE MEO
Presidente Acea



PAOLO SCUDIERI
Presidente Anfia



MARCO BONOMETTI
Presidente Omr

