

Stop alle auto a motore termico dal 2035 «Dieci anni prima annulleranno gli ordini»

Baiguera: «Rischio occupazionale concreto»
Schittone: «Si aprono nuove incertezze»

Automotive

BRESCIA. Il provvedimento approvato mercoledì dal Parlamento europeo e che vieta la vendita di veicoli con motori termici dal 2035 rischia di generare delle gravi ripercussioni per le aziende bresciane. La nostra provincia vanta una rappresentanza di rilievo nel comparto dell'automotive.

«In vista della scadenza, le case automobilistiche dovranno sin da subito prevedere importanti piani di investimento per lo sviluppo di nuovi modelli elettrici e per l'adeguamento delle strutture produttive, generando effetti sull'intera filiera automotive già nell'immediato - commenta il presidente di Unionmeccanica - Confapi Brescia, Gianluca Baiguera, consigliere delegato di Galba, realtà di primo piano nel panorama nazionale nel settore dell'automotive -. Considerando che per progettare e validare nuovi prodotti servono

mediamente dieci anni, rischiamo di vedere azzerati già dal 2025 gli ordini per il lancio di nuovi prodotti su auto a motore termico».

Sotto la lente. Il rischio sollevato da Confapi Brescia «è che ci si stia muovendo senza aver valutato opportunamente le questioni dell'adeguamento infrastrutturale e del fabbisogno energetico legati alla transizione al Full-Electric - continua Baiguera -. In assenza di valide risposte su queste due fondamentali tematiche si rischia di investire su un'idea di mobilità che purtroppo, al momento, non trova delle concrete opportunità di applicazione su larga scala. Inoltre, se gli investimenti fatti in questa direzione non verranno ripagati, sarà l'intera filiera a crediamo l'Europa in generale a pagarne le conseguenze».

Un pericolo sollevato anche «da alcuni esponenti di spicco del mondo automotive - continua Baiguera - i quali si dimostrano scettici sull'elettrificazione come uni-

ca via per ridurre le emissioni. Lo dimostra la strategia di uno dei principali produttori mondiali che ha puntato anche su idrogeno e ibrido. Una scelta che rivela un approccio diverso rispetto a quello adottato dall'Unione Europea».

Per queste ragioni, continua il bresciano: «Crediamo che questa rigida scadenza del 2035 vada ripensata, anche rivalutando soluzioni alternative come, ad esempio, quelle dei biocarburanti o del motore ibrido, che avrebbero ricadute meno gravi per le aziende metalmeccaniche del comparto automotive e che sarebbero in grado di coniugare obiettivi di sostenibilità ambientale, economica e sociale. Se si continua su questo binario, il rischio di una grave crisi occupazionale è molto concreto».

Da Confindustria. «Il via libera definitivo, da parte dell'Eurocamera, sullo stop alla vendita di auto benzina e diesel dal 2035 apre una serie di riflessioni: seppure la strada sia stata tracciata, ci sono stati infatti 279 voti contrari al provvedimento - commenta il direttore generale di Confindustria Brescia, Filippo Schittone -. Un dato significativo, che conferma i nostri dubbi sulla decisione di puntare tutto sull'elettrificazione, senza privilegiare invece la via della neutralità tecnologica, come



La votazione. All'Eurocamera registrati anche 279 voti contrari

IN EVIDENZA

Immatricolazioni.

Il 2022 è stato un anno difficile per le auto elettriche in Italia, come si evince dalla discesa delle immatricolazioni del 26,6% rispetto al 2021, nonostante un leggero recupero negli ultimi tre mesi dell'anno. Nel nostro paese le auto elettriche hanno una quota di mercato del 3,7%, decisamente bassa rispetto al 12,1% della media nell'Unione Europea.

più volte avanzato da Confindustria. Il rinnovo della Commissione Europea del 2024 - continua - apre ulteriori incertezze, e sarà sicuramente da valutare lo stato di avanzamento dei lavori sul Fit for 55, calendarizzato per il 2026».

Sul futuro dell'automotive bresciano si pone fortemente anche il tema degli investimenti legati all'innovazione e alla riduzione delle emissioni, finora poco condivisi con le grandi case produttrici. A far emergere tale scenario sono stati due incontri organiz-

zati nelle scorse settimane da Confindustria Brescia e Intesa Sanpaolo.

I gruppi di lavoro - entrambi presieduti da Filippo Schittone e dal direttore regionale Lombardia Sud di Intesa Sanpaolo, Marco Franco Nava - hanno visto la partecipazione complessiva di 12 imprese bresciane del comparto, con un fatturato complessivo di quasi 1,5 miliardi di euro.

Si tratta del proseguimento della ricerca «La transizione tecnologica nell'Automotive: le sfide da vincere per la filiera bresciana», inizialmente rivolta a un campione di 24 realtà leader della filiera bresciana del comparto, e successivamente estesa a ulteriori 20 aziende della provincia e a oltre 160 operatori appartenenti ad altri territori nazionali specializzati nella produzione di componentistica auto.

«Con questa iniziativa, Intesa Sanpaolo conferma la propria attenzione ai territori in cui opera e alle peculiarità delle filiere produttive per essere parte attiva nel sostenere e anticipare i cambiamenti strutturali che le imprese devono affrontare a favore della sostenibilità, dell'innovazione tecnologica, della specializzazione di prodotto e della crescita dell'intera filiera - aggiunge Marco Franco Nava -. La nostra banca non ha mai smesso di accompagnare il sistema produttivo. //

IMPRESE E SFIDE SENZA CONFINI

Le scelte dell'Ue

250

Le aziende bresciane del settore
Contano 18 mila addetti e insieme
valgono un volume d'affari
quantificato in 6,5 miliardi di euro.

2035

L'anno della svolta in Europa
Farà scattare lo stop definitivo alla
vendita di vetture alimentate con
motore endotermico.

I TIMORI di Unionmeccanica Confapi Bs

Baiguera: «In pericolo
gli ordini già dal 2025»

Il provvedimento approvato dal Parlamento europeo che vieta la vendita di veicoli con motori termici dal 2035 rischia di generare - si legge in una nota di **Confapi Brescia** - «delle gravi ripercussioni per le aziende del territorio».

Il Bresciano è il cuore nevralgico della componentistica automotive italiana, primo in Lombardia e secondo su scala nazionale. «In vista della scadenza, le case automobilistiche dovranno da subito prevedere importanti piani di investimento per lo sviluppo di nuovi modelli elettrici e per l'adeguamento delle strutture produttive, generando effetti sull'intera filiera automotive già nell'immediato», commenta il presidente di Unionmeccanica Confapi Brescia Gianluca Baiguera, consigliere delegato di Galba srl, realtà di primo piano nel panorama nazionale nel settore. «Considerando che per progettare e validare nuovi prodotti servono mediamente dieci anni, rischiamo di vedere azzerati già dal 2025 gli ordini per il lancio di nuovi prodotti su auto a motore termico».

Il rischio sollevato da Confapi Brescia «è che ci si stia muovendo senza aver valutato opportunamente le questioni dell'adeguamento infrastrutturale e del fabbisogno energetico legati alla transizione al Full-Electric», continua Baiguera. «In assenza di valide risposte su queste due fondamentali tematiche si rischia di investire su un'idea di mobilità che purtroppo, al momento, non trova delle concrete opportunità di applicazione su larga scala. Inoltre, se gli investimenti fatti in questa direzione non verranno ripagati, sarà l'intera filiera a pagarne le conseguenze».

Un pericolo sollevato anche «da alcuni esponenti di spicco del mondo automotive», continua il presidente di Unionmeccanica Confapi Brescia - i quali si dimostrano scettici sull'elettrificazione come unica via per ridurre le emissioni. Lo dimostra la strategia di uno dei principali produttori mondiali che ha puntato anche su idrogeno e ibrido. Una scelta che rivela un



Gianluca Baiguera



Pierluigi Cordua

approccio diverso rispetto a quello adottato dall'Unione Europea».

Per queste ragioni, «crediamo che questa rigida scadenza del 2035 vada ripensata, anche valutando soluzioni alternative», conclude Gianluca Baiguera - come, ad esempio, quelle dei biocarburanti o del motore ibrido, che avrebbero ricadute meno gravi per le aziende metalmeccaniche del comparto automotive e che sarebbero in grado di coniugare obiettivi di sostenibilità ambientale, economica e sociale. Se si continua su questo binario, il rischio di una grave crisi occupazionale è molto concreto».

Anche dal mondo delle piccole e medie imprese del territorio, dunque, emerge forte la preoccupazione in merito alle prospettive legate alle nuove disposizioni decise a livello europeo: scelte che, già in precedenza, hanno suscitato non poche reazioni e polemiche non solo dal mondo industriale».

© UNIVERSITÀ MEDICA

Industria

di Massimiliano Del Barba

Il futuro dell'automotive? I tre passi per difendersi dallo stop a diesel e benzina

Dopo il voto di Bruxelles le aziende chiedono più incentivi agli investimenti per salvare know how e posti di lavoro

Una strategia articolata su più fronti: almeno tre. All'indomani del voto del Parlamento europeo che ha imposto lo stop alla vendita in Europa di automobili a benzina e diesel dal 2035, la composta ed eterogenea filiera bresciana dell'automotive cerca di reagire in maniera proattiva a un cambiamento di assetto industriale che rischia, secondo le stime, di mettere in discussione qualcosa come ventimila posti di lavoro sul territorio provinciale.

Il primo fronte, sembra di capire, è quello più squisitamente politico: fanno prossimo si vota per rinnovare l'emendamento di Bruxelles e per qualcuno c'è ancora margine per cambiare il testo della direttiva, aprendo in maniera più chiara e decisa alla sperimentazione di altre soluzioni in grado di raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione. È ciò che va sotto il titolo di «neutralità tecnologica», ma servirà un forte lavoro di lobby per far passare l'idea che non è solo con l'elettrificazione che si cambierà faccia ai trasporti (privati ma anche pubblici) sul Continente.

Il manifatturiero bresciano, in seconda istanza, pone poi il tema degli investimenti legati all'innovazione e alla riduzione delle emissioni, fin qui poco condivisi con le grandi case produttrici e che di conseguenza ricadono in particolare sul primo livello della filiera. Sull'argomento, ieri, si è espressa Confindustria Brescia, la quale ha organizzato insieme a Intesa Sanpaolo una serie di gruppi di lavoro ai quali hanno partecipato i nomi di riferimento per il distretto. «Tre quarti delle imprese bresciane intervistate — sintetizza il dg di via Cefalonia, Filippo Schittone — considera la transizione elettrica un'opportunità solo se accompagnata da rilevanti investimenti; il 25% delle realtà bresciane ha invece dichiarato una certa perplessità a riguardo, contro il 14,3% nazionale». Come dire: il cambiamento, se è necessario, ha un prezzo, finanziario ma anche sociale.

Al fronte politico e a quello economico (Intesa si è detta ieri pronta a sostenere le imprese nel processo di transizione) se ne aggiunge infine un terzo, più commerciale. I problemi non riguardano infatti solamente l'attuale tasso di sviluppo della dotazione infrastrutturale di ricarica — nonché la fonte di provenienza dell'energia elettrica — ma più in generale il paradigma di consumo da parte delle nuove generazioni che tendono a servitizzare l'oggetto automobile, il che avrà chiari effetti sul futuro parco circolante, destinato da un lato a decrescere in maniera importante e, dall'altro, a cambiare la sua geografia, con i Paesi emergenti che diverranno i primi acquirenti dei mezzi tradizionali a motore endotermico.

Scenario, quest'ultimo, che

chiama in causa la capacità di reazione di una filiera fatta soprattutto di piccole e piccolissime imprese le quali, come giustamente ricorda il segretario provinciale Fim Cisl Stefano Olivari, «spesso non lavorano solo per l'industria dell'auto». «Considerando che per progettare e validare nuovi prodotti servono mediamente dieci anni, rischiamo di vedere azzerati già dal 2025 gli ordini per il lancio di

nuovi prodotti su auto a motore termico» è la preoccupazione espressa dal presidente di Uniommeccanica Confapi Brescia Gianluca Baiguera. In effetti, la digitalizzazione spinta dell'economia ci ha insegnato che il mercato premia chi è in grado di leggere in anticipo i trend della domanda (si pensi ad esempio a come Airbnb ha ridisegnato il business dell'accoglienza): «Questa transizione — è l'indicazione strategica di Schittone — impone un

cambio nel modo di fare impresa, superando le logiche del passato verso una mentalità più aperta alla collaborazione». D'altronde, l'economia della conoscenza, seppur altamente automatizzata, mette l'uomo al centro, e un ruolo importante, in questo contesto, assume la formazione, come sottolinea il segretario della Cgil di Brescia, Francesco Bertoli: «Il cambiamento è già in atto e il mercato sta dando ragione all'Europa — ragiona il leader sindacale —: credo sia inutile ormai arroccarsi su posizioni di retroguardia e, anche se ancora non abbiamo un'idea precisa delle dimensioni che la transizione avrà dal punto di vista occupazionale, ora dobbiamo gestire lo spostamento di professionalità, compensando la perdita di manodopera dal basso con lo sviluppo di nuove figure». Anche perché, aggiunge Olivari, «dietro l'auto elettrica non c'è solo un nuovo modo di spostarsi, c'è un modello di città e di economia potenzialmente rivoluzionario».

La norma

● Il provvedimento approvato dal Parlamento europeo che vieta la vendita di veicoli con motori termici dal 2035 rischia di generare delle gravi ripercussioni per le aziende del nostro territorio

● Il Bresciano, infatti, è il cuore nevralgico della componentistica automobilistica italiana, primo in Lombardia e secondo su scala nazionale

● Secondo le stime, sarebbero a rischio 20 mila posti di lavoro

Filiera
Lo stabilimento
Stellantis di
Ponvigliano
D'Arco
(Imago)



© RIPRODUZIONE RISERVATA

Elettrico, una spada di Damocle «Ordini azzerati nel giro di 2 anni»

Brescia, allarme dell'automotive: «Il 2035 va ripensato, bene adeguarsi ma con investimenti»

di **Federica Pacella**
BRESCIA

Stop ai motori termici dal 2035? Le ripercussioni per la filiera dell'automotive saranno immediate. «Considerando che per progettare e validare nuovi prodotti servono mediamente dieci anni, rischiamo di vedere azzerati già dal 2025 gli ordini per il lancio di nuovi prodotti su auto a motore termico». A spiegarlo è il presidente di Unionmeccanica Confapi Brescia Gianluca Baiguera, consigliere delegato di Galba srl. Il giorno dopo l'approvazione da parte del Parlamento europeo del provvedimento che vieta la vendita di veicoli con motori termici dal 2035, l'allarme arriva non a caso dal Bresciano, cuore nevralgico della componentistica automotive italiana. Qui si contano 250 imprese coinvolte sulle 1000 lombarde, 18mila dipendenti sui 50 mila di tutta la regione ed un fatturato complessivo di 6,5 miliardi di euro sui 20 miliardi lombarde (dati forniti da Confindustria Brescia, fonte Cluster Lombardo della Mobilità).

Il tema sollevato da Confapi Brescia «è che ci si stia muovendo senza aver valutato opportunamente le questioni dell'adeguamento infrastrutturale e del fabbisogno energetico legati alla transizione al Full-Electric», continua Baiguera. La richiesta è di ripensare la scadenza rigida del 2035, rivalutando soluzioni alternative come quelle dei biocarburanti o del motore ibrido. Il ri-



Gianluca Baiguera, presidente Confapi Brescia

CONFAPI

Senza un passaggio ai motori ibridi all'orizzonte si profila «una grave crisi occupazionale»

schio? «Una grave crisi occupazionale».

La questione degli investimenti legati all'innovazione e alla riduzione delle emissioni, finora poco condivisi con le grandi case produttrici, e le incognite

legate alla scadenza del 2035 sono anche gli scenari emersi da due incontri organizzati in queste settimane da Confindustria Brescia e Intesa Sanpaolo. I gruppi di lavoro, presieduti dal direttore generale di Confindustria Brescia Filippo Schittone e dal direttore regionale Lombardia Sud di Intesa Sanpaolo Marco Franco Nava, hanno visto la partecipazione di 12 imprese bresciane, con un fatturato complessivo di quasi 1,5 miliardi di euro. I focus group hanno confermato i risultati dell'analisi condotta dal Centro Studi di Confindustria Brescia e dalla Direzione Studi e Ricerche di Intesa Sanpaolo: tre quarti delle imprese bresciane intervistate considera la transizione elettrica un'opportunità se accompagnata da rilevanti investimenti; il 25% ha una certa perplessità a riguardo, contro il 14,3% nazionale.

C'è però la consapevolezza delle imprese bresciane di essere soggetti di riferimento per la filiera regionale nel processo di trasformazione tecnologica, indicato dal 65,9% delle aziende intervistate. Secondo Schittone, i 278 voti contrari all'Eurocamera sono «un dato significativo, che conferma i nostri dubbi sulla decisione di puntare tutto sull'elettrificazione, senza privilegiare invece la via della neutralità tecnologica, come più volte avanzato da Confindustria. Il rinnovo della Commissione Europea del 2024 apre ulteriori incertezze e sarà sicuramente da valutare lo stato di avanzamento dei lavori sul Fit for 55, calendarizzato per il 2026».

© RIPRODUZIONE RISERVATA