

CONFINDUSTRIA NORD

Auto, preoccupazione delle imprese del Nord sulle decisioni del Cite

Resta alto l'allarme del mondo industriale per la posizione espressa dal Comitato Interministeriale per la Transizione Ecologica (Cite) sullo stop ai motori termici per auto nuove a partire dal 2035. A prendere posizione è **Confindustria Nord** e i presidenti Francesco Buzzella (**Confindustria Lombardia**), **Pietro Ferrari (Emilia-Romagna)**, Marco Gay (Piemonte) ed Enrico Carraro (Veneto), che esprimono sconcerto e preoccupazione. Denunciano, in una nota diffusa ieri pomeriggio, «la mancanza di una progettualità chiara che consenta alle migliaia di aziende italiane del settore di adeguarsi gradualmente all'imposizione dell'Unione europea di procedere con l'elettrificazione dei motori, abbandonando completamente la combustione». A preoccupare è l'orizzonte temporale al 2035, «inattuabile» per un'industria che deve affrontare una transizione tecnologica senza precedenti e che rischia, senza alcun meccanismo di gradualità, il blocco degli investimenti sui motori a combustione. Con una perdita potenziale di posti di lavoro fino a 70mila addetti. «Gli imprenditori italiani sono favorevoli alla decarbonizzazione ma auspicano la neutralità tecnologica». Del resto, «in relazione alla disponibilità espressa dalla viceministra allo Sviluppo economico Alessandra Todde, **Confindustria** conferma la sua piena disponibilità a un confronto, in tempi rapidi, su tutti i temi che riguardino l'attrattività degli investimenti in Italia e i temi complessi delle crisi e delle filiere industriali con particolare riferimento all'automotive».

—F.Gre.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



«Automotive, rischio collasso»

Sullo stop ai motori termici nel 2035, insorgono le Confindustrie del Nord: costerà 70mila posti

BOLOGNA

Un terremoto. La dichiarazione del Comitato Interministeriale per la Transizione Ecologica-Cite sulla transizione tecnologica della filiera automotive, che prevedono lo stop alla produzione delle auto a benzina o diesel entro il 2035, fa balzare sulla sedia l'intera **Confindustria Nord**. I presidenti territoriali Francesco Buzzella (Lombardia), **Pietro Ferrari (Emilia-Romagna)**, Marco Gay (Piemonte) ed Enrico Carrao (Veneto) denunciano «la mancanza di una progettualità chiara che consenta alle migliaia di aziende italiane del settore di adeguarsi gradualmente all'imposizione dell'Ue di procedere con l'elettrificazione dei motori abbandonando la combustione». L'orizzonte del 2035 è «inattuabile allo stato odierno» e senza «un principio di gradualità», per i presidenti delle Confindustrie delle regioni del Nord «solo in Italia si rischia di bruciare oltre 70mila posti di lavoro entro il 2030». «Il decreto anti delocalizzazioni è diventato una battaglia identitaria – tuona il presidente nazionale di **Confindustria Carlo Bonomi** – È due anni che diciamo che il settore automotive sareb-



Pietro Ferrari, Confindustria Emilia Romagna

be entrato in crisi perché soggetto ad una transizione accelerata. Con l'annuncio del 'phase out' ai motori endotermici al 2035, secondo voi qualche imprenditore tornerà a investire da qui al 2035? I fondi internazionali investiranno nell'automotive? I consumatori da oggi compreranno ancora auto

con motore endotermico? – sottolinea Bonomi – Se vogliamo affrontare seriamente i problemi dell'industria manifatturiera italiana in alcuni campi come l'acciaio e l'automotive, noi siamo disponibilissimi. Se si vogliono fare battaglie identitarie non diamo risposte agli italiani e a migliaia di posti di lavoro che sono a rischio».

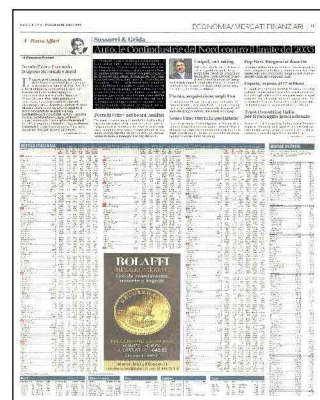
«**Questa** velocizzazione al 2035 sul tema dei motori diesel preoccupa non solo tutte le aziende che hanno forniture rilevanti nel settore, ma anche tutti i comparti che stanno intorno, una filiera molto rilevante – aggiunge **Pietro Ferrari**, presidente di **Confindustria Emilia-Romagna** – Si pensi al tema dei riparatori, dei meccanici e di tutti coloro che vendono gasolio».

L'attuale scadenza secondo i quattro presidenti 'setteccentrionali' di **Confindustria** «rischia di mandare ko il 50% del settore della componentistica», e il Piano dovrebbe anche porsi l'obiettivo di «frenare le spinte delocalizzatrici inevitabili nel momento in cui l'impresa valuterà più competitivo produrre in quei Paesi al di fuori dell'Europa dove sono già ampiamente utilizzate le tecnologie necessarie a rendere sostenibile l'elettrificazione, e sono presenti le competenze per implementarla».



Auto, le Confindustrie del Nord contro il limite del 2035

I presidenti Francesco Buzzella (Confindustria Lombardia), Pietro Ferrari (Confindustria Emilia-Romagna), Marco Gay (Confindustria Piemonte) ed Enrico Carraro (Confindustria Veneto) hanno espresso «sconcerto e preoccupazione in merito alle ultime dichiarazioni del Comitato Interministeriale per la Transizione Ecologica — Cite — sulla transizione tecnologica della filiera automotive». A preoccupare è la «mancanza di una progettualità chiara che consenta a migliaia di aziende italiane del settore di adeguarsi gradualmente all'imposizione dell'Ue di procedere con l'elettificazione dei motori abbandonando completamente la combustione». Per i presidenti l'orizzonte del 2035 «è sostanzialmente inattuabile allo stato odierno».



Industria, prezzi boom In un anno balzo del 22%

I dati alla produzione. Chiusure anticipate, allarme degli imprenditori

Se il buongiorno si vede dai prezzi alla produzione dell'industria, allora niente di buono si profila all'orizzonte. A novembre 2021 sono aumentati del 22,1% su base annua e dell'1,2% su base mensile. Al netto del comparto energetico, i prezzi alla produzione dell'industria crescono dell'1% rispetto al mese precedente e del 9,4% su base annua. Come dire: oltre la metà dell'incremento è dovuto al costo dell'energia.

A fronte di una cattiva notizia — la prospettiva di crescita dell'inflazione — ce n'è però anche una buona. A ottobre il fatturato dell'industria ha registrato un aumento congiunturale del 2,8%. Se si fa il confronto rispetto a un anno fa, il fatturato totale dell'industria è cresciuto del 16,9% (+19,4% sul mercato interno e +12,1% su quello estero). «Certo, un buon segnale, ma attenzione, per leggere correttamente questo dato bisogna tenere conto dell'aumento dei prezzi intervenuto negli ultimi 12 mesi», fa notare Francesco Buzzella. In pratica, secondo il presidente di **Confindustria** Lombardia il fatturato sarebbe aumentato più per effetto dell'aumento dei prezzi che per un incremento delle quantità vendute.

Buzzella è preoccupato per l'evoluzione dello scenario a partire dal prossimo anno. «Il gas è arrivato a 180 euro per megawattora sulla Borsa di amsterdam. Prima della crisi Covid, nel 2019, si attestava sui 25-30 euro. Parliamo di un aumento del 650%. Per l'industria questo vuol dire passare da una bolletta energetica annua del gas di 7 miliardi a una di 37. Siamo di fronte a una situazione che non esito a definire drammatica. In particolare per quelle imprese che hanno bisogno di tanta energia per le loro produzioni».

E il caso di cementifici, ac-

Il profilo



● Francesco Buzzella, classe 1968, da settembre è presidente di **Confindustria** Lombardia

● Buzzella è amministratore di Coim e presidente di Green Oleo, aziende chimiche con un fatturato di oltre un miliardo di euro e con 1.250 dipendenti

ciaerie, ceramiche. Qualcuno pensa di fermare la produzione perché i costi dell'energia sommati a quelli delle materie prime sono diventati insostenibili? «Purtroppo sì. Anzi, a dire il vero c'è chi l'ha già fatto e ha sospeso la produzione prima di Sant'Ambrogio nella speranza di poter riprendere a gennaio con condizioni migliori. Io stesso ho anticipato la chiusura natalizia. Per rendere l'idea: la mia bolletta mensile del gas si aggirava sul milione di euro, oggi siamo arrivati a 4. Il fatto è che non tutti gli aumenti dei prezzi alla produzione si possono scaricare sul consumatore. Il mercato non lo accetterebbe. Senza contare che un forte aumento dei prezzi al consumo da inizio anno potrebbe mettere in seria difficoltà le famiglie con entrate fisse e frenare drasticamente la domanda. Ipotecendo così la ripresa che tanto faticosamente abbiamo costruito».

L'aumento dei prezzi di materie prime ed energia non è l'unica preoccupazione degli industriali del Nord. Di recente i presidenti di **Confindustria** Lombardia, Veneto, **Emilia Romagna** e Piemonte hanno chiesto al governo di allungare i tempi della transizione verso il motore elettrico, da completare entro il 2035. «Non possiamo pensare di riconvertire in una decina d'anni quello che è stato costruito in 150 — dice Buzzella —. Tutti i componenti delle batterie vengono dalla Cina, ci stiamo privando di un'eccellenza industriale senza certezze sui nuovi posti verdi che si dovrebbero creare in sostituzione. E con il rischio che chi continuerà a produrre il motore endotermico a questo punto delocalizzi in Asia, dove le auto come le conosciamo oggi avranno ancora mercato».

Rita Querzè

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA PROTESTA I MOTORI DIESEL AL BANDO DAL 2035

Automotive, l'ira di Confindustria: 20 mila posti a rischio

Quasi 20 mila posti di lavoro potrebbero essere in bilico nel settore dell'automotive, e nel suo indotto, da un'accelerazione troppo spinta verso elettrico e idrogeno. Lo stop al 2035 delle immatricolazioni delle auto benzina, diesel e anche ibride, annunciato dal Cite, allarma i presidenti delle quattro associazioni degli industriali del Nord Italia.

a pagina 7 Testa

Automotive: ventimila posti di lavoro a rischio con la transizione ecologica

La rabbia di **Confindustria** contro lo stop al 2035 delle immatricolazioni di auto a benzina e diesel

In **Emilia-Romagna** il rischio che molte imprese optino per la delocalizzazione come paventato dal numero uno di **Confindustria** nazionale Carlo Bonomi non c'è ancora, ma quasi 20 mila posti di lavoro potrebbero essere in bilico nel settore dell'automotive, e nel suo indotto, da un'accelerazione troppo spinta verso elettrico e idrogeno.

Lo stop al 2035 delle immatricolazioni delle auto con motore endotermico, quindi benzina, diesel e anche ibride, annunciato dal Cite (il comitato interministeriale per la transizione ecologica della filiera dell'auto) mette in allarme i presidenti delle quattro associazioni degli **industriali** del Nord Italia che mettono nero su bianco i loro timori: «La mancanza di una progettualità chiara – attaccano Pietro Ferrari (Emilia-Romagna), Enrico Carraro (Veneto), Francesco Buzzella (Lombardia) e Marco Gay (Piemonte) – che consenta alle migliaia di aziende italiane del settore di adeguarsi gradualmente all'imposizione dell'Unione europea». Ecco perché serve quanto prima «un piano di politica industriale per la transizione del settore che tenga in considerazione le esigenze delle aziende».

«Siamo sconcertati — precisa da via Barberia Ferrari — da questa velocizzazione. Ciò preoccupa tutte le aziende che hanno forniture rilevanti nel settore, ma condiziona-

anche i comparti che apparentemente sembrerebbero non coinvolti». Ferrari non fa riferimento solo alle grandi industrie, «e comunque anche in Lamborghini e a Maserati sono preoccupati», ma a tutte le attività collaterali: «I riparatori, i meccanici, i concessionari, coloro che vendono gasolio».

«Non siamo contro la decarbonizzazione — assicura — ma questa corsa non ben regolata è un problema che non coinvolge sola la manifattura. La transizione non è come girare una manopola, è un processo complesso». Oltretutto la decisione — rimarca, pensando a una famiglia che vuole cambiare l'auto e rimetterla sul mercato — «confonde il consumatore».

«L'orizzonte del 2035, per un'industria che deve affrontare una transizione tecnologica senza precedenti, è inattuabile allo stato odierno — ammette Ferrari —. Serve una logica chiara perché senza un principio di gradualità la strada tracciata comporterà il blocco degli investimenti nei motori a combustione oltre alla chiusura del mercato». Secondo Ferrari, Carraro, Buzzella e Gay in Italia si rischia di bruciare oltre 70 mila posti di lavoro già nel 2030. E l'Emilia-Romagna con le sue motor valley potrebbe pagare un costo molto alto. «Se da questo preciso istante tutti si muovessero con una vettura elettrica — è la simulazione di Ferrari — non avremmo né le

infrastrutture né l'energia elettrica sufficiente». Di qui uno slogan che piacerà anche all'Anfia, l'associazione nazionale della filiera italiana automobilistica, e ai sindacati: «Non esiste ambiente senza lavoro».

La riconversione di un sistema produttivo può richiedere molto più tempo di quello fissato ed è assolutamente necessario «frenare le spinte delocalizzatrici che saranno inevitabili nel momento in cui l'impresa valuterà più competitivo produrre in quei Paesi, al di fuori dell'Europa, dove sono già ampiamente utilizzate quelle tecnologie necessarie a rendere sostenibile l'elettrificazione». Al di là dei casi specifici, insomma, e Ferrari pensa alla Saga Coffee di Gaggio Montano, «qui gli investimenti sono stati molti, anche complice la legge 14. Questa mania della legislazione è esasperata, abbiamo bisogno di fare impresa con lungimiranza e programmi precisi. Servono scienza, coscienza e denaro perché la gran parte degli **imprenditori** è molto coinvolta dal punto di vista degli investimenti per ridurre l'impatto delle proprie attività pur in condizioni sfavorevoli rispetto a Paesi come la Cina che fino al 2050 non si potranno il problema».

Alessandra Testa

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La vicenda

● Lo stop al 2035 delle immatricolazioni delle auto con motore endotermico, quindi benzina, diesel e anche ibride, annunciato dal Cite (il comitato interministeriale e per la transizione ecologica della filiera dell'auto) mette in allarme i presidenti delle quattro associazioni degli industriali del Nord Italia che hanno messo nero su bianco i loro timori e le loro preoccupazioni in una nota indirizzata al governo



Ferrari
Siamo sconcertati da questa velocizzazione. Ciò preoccupa tutte le aziende che hanno forniture rilevanti nel settore ma condiziona-

Le quattro associazioni regionali di **Confindustria** si uniscono all'Anfia: "Sconcertati dal governo, non c'è un progetto chiaro"

La rivolta dell'industria del Nord

"L'auto green costerà 70 mila posti"

IL CASO

PAOLO GRISERI

La filiera dell'auto si ribella alla fine della produzione di motori benzina e diesel nel 2035. Le quattro grandi associazioni **industriali** del Nord (Piemonte, Lombardia, **Emilia Romagna** e Veneto) si dicono «sconcertate» per la scelta del governo di accettare la data del 2035: «Quell'orizzonte – scrivono in un comunicato i quattro presidenti – è sostanzialmente inattuabile allo stato odierno». Questo perché, aggiungono gli **imprenditori**, «senza l'indicazione di un'alternativa, o quantomeno l'introduzione di un principio di gradualità, la strada tracciata dalla Ue comporterà il blocco degli investimenti nei motori a combustione oltre alla sostanziale chiusura del mercato. Solo in Italia si rischiano di bruciare oltre 70 mila posti di lavoro entro il 2030. È sconcertante la mancanza di una progettualità chiara che consenta alle migliaia di aziende italiane del settore di adeguarsi gradualmente all'imposizione dell'Ue». In particolare, precisa **Confindustria**, «l'attuale scadenza rischia di mandare ko il 50 per cento del settore della componentistica».

Il pronunciamento degli **industriali** viene dopo quelli del presidente di **Confindustria** Bonomi e dell'Anfia, l'associazione dei componentisti dell'auto. Dietro l'alzata di scudi c'è l'obiettivo difficile

IL SETTORE AUTO

Gli obiettivi



Stop alle immatricolazioni di automobili con motore endotermico (a benzina, diesel, a gas, ibride)



Stop anche a furgoni e veicoli commerciali leggeri con motore endotermico

IN EUROPA

9.960.706

immatricolazioni area Ue + Efta + Uk gennaio-ottobre 2021 (+2,7% sul 2020, -25,3% sul 2019)

● **12,6 milioni** i lavoratori del comparto (6,6% di tutti i lavoratori europei)
 ● **400 miliardi di euro** il gettito fiscale annuo del settore

● **3,5 milioni** gli operai del settore auto
 ● **62 miliardi di euro** gli investimenti annui in ricerca e sviluppo

IN ITALIA

1.386.108

immatricolazioni gennaio-novembre 2021 (+8,6% sul 2020, -22,4% sul 2019)

di cui

414.554 benzina

100.620 benzina/Gpl

307.175 mild hybrid

63.652 plug-in hybrid

6 a idrogeno

315.167 diesel

29.802 benzina/metano

93.801 full hybrid

61.331 elettriche a batteria

L'EGO - HUB

del sistema automotive italiano a seguire l'evoluzione delle quattro ruote. Perché accanto a fornitori che sono certamente all'altezza del passo verso l'elettrico compiuto dai grandi gruppi di assemblaggio finale (dai tedeschi, a Stellantis, ai costruttori americani), altri hanno continuato a sperare che il momento del grande salto arrivasse più tardi consentendo di continuare a produrre a lungo marmite, pistoni e tutto quanto il motore elettrico si porterà via.

Secondo uno studio dell'Osservatorio sulla com-

ponentistica della camera di commercio di Torino solo il 41 per cento degli **imprenditori** della filiera ritiene che la loro competitività potrà aumentare grazie alla elettrificazione dei motori.

Non è un problema solo italiano. La riunione di Glasgow per Cop 26 ha dimostrato che dubbi e resistenze ci sono anche nella filiera giapponese e in quella tedesca. Per questa ragione i ministri italiani (Cingolani, Giorgetti e Giovanni) non hanno firmato in Scozia la dichiarazione finale sullo stop alle auto a combustio-

ne endotermica entro il 2035. Per questa ragione da tempo Toyota mette in guardia dai rischi del passaggio rapido all'elettrico. La Germania, dove la produzione di motori diesel è ancora molto alta, fa parte di questo gruppo dei prudenti che vorrebbero una transizione più lunga.

La parola d'ordine dei sostenitori di questa tesi è «neutralità tecnologica». Espressione che non per caso si ritrova anche nel comunicato di ieri delle associazioni **industriali** del Nord: «Auspichiamo la neutralità tecnologica proprio

Così su La Stampa



Su La Stampa di domenica l'intervista al ministro Giovannini, che difende la scelta del governo di allinearsi alle indicazioni europee sull'abbandono dei motori termici: «Non possiamo permetterci di perdere la corsa all'innovazione della mobilità»

per poter esprimere al meglio le nostre competenze». Nell'espressione c'è un'accusa implicita, la stessa del gruppo di paesi restii a Glasgow: il passaggio all'elettrico tout court sarebbe frutto di una scelta ideologica. Se invece l'obiettivo è quello di abbattere le emissioni inquinanti, allora non è importante con quale tipo di motore si raggiunga. Questa, del resto, è sempre stata la posizione del ministro dell'Industria Giorgetti.

Ad aprire la discussione e scatenare la polemica è stato invece il comunicato dei tre ministri italiani coinvolti che venerdì scorso introduceva per la prima volta la data del 2035 anche per l'Italia: «L'annuncio è l'inizio di un processo destinato a durare oltre un decennio», ha precisato il ministro Giovannini a La Stampa. Ma la polemica non si placa.

Ora gli imprenditori chiedono proprio al governo «un piano industriale per la transizione del settore automotive». E ipotizzano che con il passaggio all'elettrico entro il 2035, nell'automotive italiano aumenteranno «le spinte alla delocalizzazione». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Transizione ecologica, Confindustria: «A rischio 70mila posti entro il 2030»

» «Sconcerto e preoccupazione in merito alle ultime dichiarazioni del Comitato Interministeriale per la Transizione Ecologica - Cite sulla transizione tecnologica della filiera automotive». Lo esprimono i presidenti Francesco Buzzella (Confindustria Lombardia), Pietro Ferrari (Confindustria Emilia-Romagna), Marco Gay (Confindustria Piemonte) ed Enrico Carraro (Confindustria Veneto). A preoccupare è la «mancanza di una progettualità chiara che consenta a migliaia di aziende italiane del settore di adeguarsi gradualmente all'imposizione dell'Ue di procedere con l'elettrificazione dei motori abbandonando completamente la

combustione».

I presidenti evidenziano inoltre come l'orizzonte del 2035, per un'industria che deve «affrontare una transizione tecnologica senza precedenti, è sostanzialmente inattuabile allo stato odierno. Solo in Italia si rischia di bruciare oltre 70mila posti di lavoro entro il 2030».

Confindustria Nord ribadisce che gli imprenditori italiani sono «favorevoli alla decarbonizzazione» e chiede «quanto prima un Piano di politica industriale per la transizione del settore Automotive che tenga in considerazione le esigenze delle aziende». Ferrari sottolinea: «Siamo rimasti molto preoccupati da questa velocizzazione

al 2035 sul tema dei motori diesel. Se da un lato questo preoccupa tutte le aziende che hanno forniture rilevanti nel settore, preoccupa anche tutti i comparti che stanno intorno, una filiera molto rilevante. Si pensi al tema dei riparatori, dei meccanici e di tutti coloro che vendono gasolio. Non è un problema che coinvolge solo un numero di imprese della nostra manifattura, ma settori più ampi. Questa decisione di sospendere al 2035 mette ancora più in difficoltà l'automotive perché confonde il consumatore, che ha un orientamento su un veicolo e comincia a meditare se comprarlo oppure o se spostarsi su veicoli più onerosi».



Confindustria scopre le spine del «verde»

Bonomi: «I fondi del Green deal andranno alle acciaierie tedesche che usano il carbone». Benvenuto nella realtà. Intanto la maggioranza si divide sugli aiuti per calmierare le bollette e sul rinvio delle cartelle

di **STEFANO FILIPPI**
e **GIORGIA PACIONE DI BELLO**

■ **Carlo Bonomi**, presidente di **Confindustria**, si sveglia: «Il Green deal penalizza l'Italia: i fondi andranno alle acciaierie tedesche che funzionano ancora a carbone». Intanto la maggioranza si spacca sulla manovra. La Lega chiede più risorse contro il caro bollette, il M5s niente limiti al Superbonus. No della Castelli al rinvio delle cartelle.

a pagina 11



ALLARME Carlo Bonomi, presidente di Confindustria [Ansa]



Bonomi si sveglia sul Green deal: «Favorisce le acciaierie tedesche»

Il capo di **Confindustria**: «I fondi andranno alla Germania, che usa tuttora il carbone»

di **GIORGIA PACIONE DI BELLO**

■ **Confindustria** contro il Green deal europeo. Finalmente il presidente degli industriali, **Carlo Bonomi**, prende posizione in merito al piano verde dell'Unione europea che - spiega - non farà bene all'Italia né a quelle acciaierie che hanno investito, negli anni passati, nei forni elettrici. Ne usciranno invece avvantaggiate le realtà tedesche che diversamente da noi sono ancora ferme al carbone.

Ieri **Bonomi**, a margine di un'assemblea degli industriali, ha infatti spiegato come «assistiamo a una trasformazione delle acciaierie italiane che hanno investito nei forni elettrici, che nessuno racconta. Purtroppo, se così saranno le impostazioni del Green deal europeo, i contributi li prenderanno le acciaierie tedesche che sono rimaste al carbone. Queste sono le discussioni da fare: se vo-

gliamo fare demagogia, non si danno risposte all'industria e ai lavoratori».

Ma non solo, perché sempre nella giornata di ieri sono continuate le proteste contro l'introduzione delle automobili verdi. Ricordiamo infatti che Bruxelles vorrebbe imporre dal 2035 la produzione di macchine esclusivamente elettriche. E che al Comitato interministeriale per la transizione ecologica (Cite) c'è stato un primo parere positivo da parte del governo su questa iniziativa europea. Ovviamente il tutto dovrà passare prima attraverso il Parlamento, ma le tensioni non mancano. Ieri infatti i presidenti **Francesco Buzzella** (**Confindustria** Lombardia), **Pietro Ferrari** (**Confindustria** Emilia Romagna), **Marco Gay** (**Confindustria** Piemonte) e **Enrico Carraro** (**Confindustria** Veneto) hanno espresso il loro

sconcerto e le loro preoccupazioni in merito alle ultime dichiarazioni del Cite sulla transizione tecnologica della filiera automotive. Quello che preoccupa è la mancanza di una progettualità chiara «che consenta alle migliaia di aziende italiane del settore di adeguarsi gradualmente all'imposizione dell'Unione europea di procedere con l'elettrificazione dei motori abbandonando completamente la combustione», si legge nella nota congiunta. Per i presidenti delle associazioni confindustriali, l'orizzonte del 2035, per un'industria che deve affrontare una transizione tecnologica senza precedenti, è «sostanzialmente inattuabile allo stato odierno. Senza l'indicazione di un'alternativa, o quantomeno l'introduzione di un principio di gradualità, la strada tracciata dall'Ue comporterà il blocco degli

investimenti nei motori a combustione oltre alla sostanziale chiusura del mercato con conseguente perdita di migliaia di posti di lavoro. Solo in Italia si rischia di bruciare oltre 70.000 posti di lavoro entro il 2030».

Nella nota si spiega inoltre che gli imprenditori italiani sono favorevoli alla decarbonizzazione ma auspicano la neutralità tecnologica per poter esprimere al meglio le proprie competenze e soprattutto chiedono tempi di realizzazione del Green deal europeo realistici perché l'attuale scadenza rischia di mandare ko il 50% del settore della componentistica. E dunque, **Confindustria** Nord vorrebbe che quanto prima si stabilisse un piano di politica industriale per la transizione del settore automotive «che tenga in considerazione le esigenze delle aziende».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Confindustria contro il governo: «Sconcertati»

«Senza auto benzina o diesel avremo 70mila disoccupati»

ATTILIO BARBIERI

L'industria non si adegua al diktat del governo che ha previsto di fermare il 31 dicembre 2035 produzione e vendita di auto a benzina e diesel. I numeri uno di **Confindustria** Lombardia, Emilia- (...)

segue → a pagina 20

CONFINDUSTRIA CONTRO IL GOVERNO

«È sconcertante abolire le auto a benzina»

La filiera delle quattro ruote svela il bluff dell'Europa: impossibile convertire tutta la produzione all'elettrico entro il 2035. Solo nella manifattura si rischiano 70mila posti di lavoro e la delocalizzazione di fette crescenti della componentistica

segue dalla prima

ATTILIO BARBIERI

(...) Romagna, Piemonte e Veneto - rispettivamente Francesco Buzzella, **Pietro Ferrari**, Marco Gay ed Enrico Carraro - esprimono «sconcerto e preoccupazione» per le «ultime dichiarazioni del Comitato interministeriale per la transizione ecologica sulla transizione della filiera automotive». Ad allarmare l'industria è la «mancanza di una progettualità chiara che consenta a migliaia di aziende italiane del settore di adeguarsi gradualmente all'imposizione della Ue di procedere con l'elettrificazione dei motori abbandonando completamente la combustione».

Secondo i rappresentanti della manifattura la scadenza del 2035 è «sostanzialmente inattuabile». Una data che per l'industria è troppo ravvicinata e comporterebbe il blocco immediato di tutti gli investimenti sui propulsori a combustione interna. Soltanto in Italia e limitatamente alla filiera industriale, la conversione all'elettrico ipotizzata da Bruxelles e sposata dal nostro governo comporterebbe la perdita secca di 70mila posti di lavoro entro il 2030.

RISCHIO DELOCALIZZAZIONE

Confindustria Nord chiede all'esecutivo un piano graduale di decarbonizzazione del parco circolante capace fra l'altro di evitare la delocalizzazione di segmenti sempre più importanti della filiera. I costruttori, di fronte all'esigenza di attuare la transizione ecologica in tempi da record, saranno tentati di delocalizzare fette crescenti di produzione nei Paesi a basso costo del lavoro. Soprattutto per tagliare costi che si annunciano proibitivi. E non saranno leggi «anti-delocalizzazione» a trattenere o «attrarre imprese sul territorio italiano», concludono i quattro esponenti confindustriali.

Il tempo gioca contro l'accelerazione voluta dalla Ue e sposata da Cingolani. Dal progetto di una nuova vettura alla sua produzione in serie passano almeno quattro anni e mezzo. Ma trattandosi di tecnologie e soluzioni totalmente innovative il tempo per le auto elettriche può anche raddoppiare. E la tecnologia disponibile allo stato attuale è ancora molto acerba, al punto che la generazione di batterie capaci dell'autonomia richiesta ai veicoli elettrici - mille chilometri con una ricarica - è tuttora molto lontana dall'essere prodotta in serie a costi accessibili.

COL FREDDO BATTERIE GIÙ

E a proposito di accumulatori è sempre più chiaro che la generazione che equipaggia attualmente i veicoli *green*, è soggetta a un forte scadimento nelle prestazioni. Le auto elettriche patiscono il freddo. Con la stagione invernale, quando le temperature scendono sotto lo zero, l'autonomia delle batterie può ridursi fino al 40 per cento. Ne parla il sito ClubAlfa.it. «Non c'è trucco, non c'è segreto, non c'è truffa: non è un dieselgate», puntualizza l'autore del post, **Walter Gobbi**, «Ma col gelo l'autonomia delle vetture elettriche cala. Come gli stessi costruttori rammentano». Il problema è noto da tempo e nel libretto di istruzioni che accompagna i veicoli elettrici, tutti i fabbricanti lo segnalano ai clienti: più è bassa la temperatura ambientale più si riduce l'autonomia.

Si tratta di capire, però, di quanto possa calare. Dalla quantificazione della autonomia perduta dipende l'utilizzo del mezzo che si sta guidando. Uno degli ultimi studi in materia, pubblicato qualche mese fa sul portale *Wardsauto.com*, ha rilevato sperimentalmente che qualora la colonnina scenda a -4 gradi centigradi l'autonomia delle elettriche può calare anche del 40%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La rivolta dell'industria dell'automobile «Irrealistico lo stop ai motori nel 2035»

LO SCENARIO

Gianni Molinari

Lo stop alle automobili nuove con motore a combustione interna (benzina, diesel, metano e gpl) entro il 2035 (furgoni e i veicoli da trasporto commerciale leggeri entro il 2040) deciso dal Comitato interministeriale per la Transizione ecologica (Cite) ha scatenato la rivolta nel mondo dell'auto.

Tanto che i presidenti delle Confindustrie del Nord (Lombardia, Piemonte, Emilia Romagna e Veneto), dove si concentra larga parte della filiera dell'automotive hanno espresso preoccupazione e contestato al Cite la «mancanza di una progettualità chiara che consenta a migliaia di aziende italiane del settore di adeguarsi gradualmente all'imposizione dell'Ue di procedere con l'elettrificazione dei motori abbandonando completamente la combustione».

Ma cosa significa che dal 2035 non si produrranno più auto a «combustione interna»?

Lo ha spiegato ieri mattina al «TOP 500 Campania - PNRR, Il Sud che verrà», l'evento annuale organizzato da PwC Italia in collaborazione con Il Mattino, Nicola Giorgio Pino, Presidente Gruppo Proma, uno dei maggiori produttori di componentistica per auto con stabilimenti sparsi nel mondo: «Abbiamo davanti 14 anni per fare tut-

te le infrastrutture, le stazioni di ricarica, cambiare tutto il parco auto di circa 40 milioni di automobili, riconvertire tutto il mondo della pro-

pulsione interna. Pensi, bisogna formare tutti i meccanici del Paese. E poi trovare tutta l'energia elettrica che non abbiamo. Un'illusione».

IL NORD

Lo stesso ragionamento messo nero su bianco hanno fatto i presidenti delle Confindustrie del Nord: «Affrontare una transizione tecnologica senza precedenti, è sostanzialmente inattuabile allo stato odierno». «Senza l'indicazione - hanno spiegato - di un'alternativa, o quantomeno l'introduzione di un principio di gradualità, la strada tracciata dall'Ue comporterà il blocco degli investimenti nei motori a combustione oltre alla sostanziale chiusura del mercato con conseguente perdita di migliaia di posti di lavoro. Solo in Italia si

rischia di bruciare oltre 70 mila posti di lavoro entro il 2030».

Il punto che ribadiscono le imprese non è quello di non volere la decarbonizzazione ma «prima un piano di politica industriale per la transizione del settore Automotive che tenga in considerazione le esigenze delle aziende. Piano che dovrebbe prevedere indicazioni su co-

me colmare il gap delle competenze professionali e dovrà porsi l'obiettivo di frenare le spinte delocalizzatrici che saranno inevitabili nel momento in cui l'impresa valuterà più competitivo produrre in quei Paesi, al di fuori dell'Europa, dove sono già ampiamente utilizzate quelle tecnologie necessarie a rendere sostenibile l'elettrificazione, dove sono presenti le competenze per implementarla, e dove i vincoli burocratici non sono dettati dalle ideologie ma dal mercato. Non è attraverso politiche anti-delocalizzatori che si attraggono imprese sul territorio italiano».

LA STRATEGIA

Ha spiegato Pino: «Si possono fare cose in parallelo: da un lato avviare la dismissione della combustione interna, pòeraltro lavorando anche sull'idrogeno, i biocombustibili e quelli a sintesi chimica, dall'altro, però sostituire il parco auto vetusto, cioè togliere di mezzo a cominciare le auto Euro Zero, circa tre milioni di auto, e poi le altre fino all'Euro 4. Sostituendo 17 milioni di auto si comincia a tagliare le emissioni di CO2 del 60/70 per cento».

In gioco c'è tutta l'industria dell'auto italiano e la sua capacità di competere, senza una transizione soft il rischio è che tutto il settore collassi e sia consegnato a ruoli marginali nei prossimi 15 anni. Del resto è stata l'Anfia (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) a prefigurare uno scenario così drammatico sostenendo

che migliaia di lavoratori della filiera produttiva dell'automotive italiana rischiano il posto di lavoro «a causa di una accelerazione troppo spinta verso l'elettrificazione», per altro «non coerente con le posizioni espresse da autorevoli esponenti del governo».

Secondo i calcoli dell'Anfia - che ha citato uno studio dell'Associazione europea della componentistica (Clepa) - l'Italia rischia di perdere, entro il 2040, circa 73 mila posti di lavoro, di cui 67 mila già nel periodo 2025-2030. «Siamo di fronte a perdite che le nuove professionalità legate all'elettrificazione dei veicoli non basteranno a compensare».

C'è poi la complessa questione delle infrastrutture e dell'energia necessaria per far circolare tra 25 e 30 milioni di euro. Il tempo medio per una ricarica elettrica «non completa e veloce» varia tra 25 minuti e un'ora e bisognerà garantire un numero di postazioni adeguato in tutti i distributori. Basta solo questo per immaginare cosa deve avvenire, per esempio, nella rete autostradale: da una decina di postazione per i carburanti di oggi (per un pieno servono al massimo 5) ad almeno un centinaio di postazioni per le auto elettriche. Infine la questione dell'energia: lo spostamento dalla combustione all'elettrico non deve esser fatto spostando il problema altrove. Serve energia «decarbonizzata». Ma ora - e nel 2035 - non ce n'è sufficienza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE CONFINDUSTRIE DEL SETTETRIONE «IPOTESI IRREALE A RISCHIO MIGLIAIA DI POSTI DI LAVORO E UN INTERO SETTORE»

PINO (PROMA) «MEGLIO PUNTARE SU PIÙ SISTEMI DI TRAZIONE: COSÌ RISCHIO ALTO E CRISI CERTA»



DEAD LINE Nel 2035 stop alla produzione di auto a «combustione interna»