

# L'auto elettrica divide: «Le aziende bresciane rischiano di chiudere» «No, è un'occasione»

**Bonometti e Streparava: «Cercare altre soluzioni tecnologiche». Mazzoncini: «Non ci sarà alternativa»**

Enrico Mirani  
e.mirani@giornaledibrescia.it

BRESCIA. «Rischia di diventare un colpo mortale per l'industria dell'automotive bresciana», la seconda in Italia dopo Torino, che vale 250 aziende, 18mila dipendenti e 6,5 miliardi di fatturato. «Al contrario, può essere una grande opportunità di sviluppo da cogliere per l'intera filiera». La svolta elettrica della mobilità su gomma è una delle grandi questioni poste dal cambiamento climatico. Fa discutere e divide, come accaduto ieri alla seconda

**Gli industriali dell'automotive chiedono di spostare la data del 2035 sulle emissioni zero dei veicoli**

giornata di «Futura. Economia per l'ambiente». L'obiettivo è condiviso (ridurre le emissioni), sulla strada da percorrere le opinioni divergono. Il ricorso all'elettrico come unica alternativa alla benzina e al diesel viene bocciato dagli imprenditori bresciani, che sposano la neutralità tecnologica: la possibilità di più soluzioni. Non solo. Marco Bonometti (presidente del gruppo Omr), facendosi portavoce del comparto, chiede a gran voce di rimandare la data (il 2035) da cui in Europa

ni: «La filiera bresciana dell'automotive non perda tempo, è già in ritardo». L'Europa emette l'8% della CO2, l'auto l'1%: non è certo la prima colpevole, fa intendere Marco Bonometti. «I costruttori tedeschi di auto - prosegue - hanno sposato l'auto elettrica per farsi perdonare il diesel gate». Ma l'industria della componentistica «fa proposte diverse. Siamo per la neutralità tecnologica: aprire a tutte le soluzioni». Considerando non solo il valore degli scarichi, ma dell'intero

ciclo. La dipendenza del nostro automotive dalla Germania è pesante: per il 70% le auto made in Germany hanno componenti italiani, il 70 di quel 70 è bresciano. La sfida è europea, sottolinea Bonometti, in palio «c'è la sopravvivenza dell'industria automobilistica del Continente».

**Realismo.** È della stessa opinione Paolo Streparava, ramo automotive, vice presidente Confindustria Brescia. «Siamo in una fase di transizione, non sappiamo ancora dove arriveremo». Sposare una soluzione sola sarebbe un errore: «Ha senso distruggere questo comparto produttivo? Le auto negli ultimi anni hanno ridotto della metà le emissioni. Negli altri

settori hanno fatto lo stesso?».

L'eurodeputato Massimiliano Salini (FI): «La gente e le merci si spostano e creano benessere: attenzione a rottamare questo modello di sviluppo. La soluzione non è bloccare il trasporto su gomma, ma innovare». Si alla sfida tecnologica, no a quella ideologica: «Si al realismo e al pragmatismo. Non ci si può innamorare di una tecnologia piuttosto che di un'altra». Il legislatore europeo «non si fida della qualità innovativa delle sue imprese».

Dello stesso tenore l'assessore regionale allo Sviluppo economico, Guido Guidesi. «Dobbiamo salvaguardare il sistema produttivo lombardo e l'occupazione», insiste. «Serve tecnologia, non ideologismo o furbizie da concorrenza sleale. Possiamo arrivare all'obiettivo prima degli altri. Il come dobbiamo deciderlo noi: è fondamentale rispetto alla tenuta sociale. Dobbiamo valorizzare la nostra filiera, non percorrere strade che magari altri hanno già deciso a nostro danno». L'elettrico, appunto; e anche l'idrogeno «in questo momento è antieconomico».

Mazzoncini: «Nei prossimi anni ci sarà un ricambio del parco macchine in Lombardia e in Italia a favore dell'elettrico. Noi, come A2A, penseremo all'installazione di infrastrutture di ricarica». Non solo. «Bisogna lavorare da subito per creare la filiera del riciclo delle batterie per non farci trovare impreparati».

La Cnh Industrial, anticipa Michele Ziosi (vice presidente relazioni istituzionali), nei prossimi anni costruirà camion elettrici e idrogeno. //

PER SAPERNE DI PIÙ



**Programma e interventi.** «Futura. Economia per l'ambiente. Open Talks» chiude stamattina i suoi lavori nell'Auditorium della Camera di Commercio di Brescia, promotrice dell'evento. Il QR code sopra consente di vedere programma e interventi.



I borghi. Un momento dell'incontro con i protagonisti sul palco



Automotive. I partecipanti al confronto sulle prospettive della mobilità

## Finanza e imprese, alleanza necessaria per la sostenibilità

**Il credito**

**La possibilità per le aziende di poter fare investimenti nell'ottica del Pnrr**

BRESCIA. «Metteremo a disposizione 120 miliardi per le Pmi da qui al 2026 nell'ambito di un programma di erogazioni a medio lungo termine per oltre 410 miliardi di euro per incentivare gli investimenti attivati dal Pnrr».

A dirlo è Stefano Barrese, responsabile Divisione Banca dei Territori di Intesa Sanpaolo, intervenuto ieri al forum Futura - Economia per l'ambiente a Brescia. Al centro del panel, dal titolo «La finanza a supporto di un nuovo modello economico», proprio la tanto auspicata alleanza tra finanza - intesa come mirino per investire - e realtà produttive. A ragionare di «fenomeno in accelerazione» è Giovanni Sandri, managing director di Black Rock Italia: «Si può parlare di trend della finanza nel mondo del sostenibile, eppure c'è an-

cora molto da fare sugli investimenti». E anche le Pmi avvertono l'esigenza di cambiare passo. «Abbiamo sempre lamentato la mancanza di una politica industriale e ci siamo sempre affidati alla lungimiranza dei singoli imprenditori, questa è invece la strada giusta per dare la possibilità di investire sul green», commenta Maurizio Casasco, presidente nazionale di Confapi.

In che modo? Creando un modello di sviluppo sostenibile, anche per contribuire attivamente alla ripresa economica del Paese. «Il nostro ruolo -

continua Barrese - è quello di accompagnare il processo mettendo a disposizione delle aziende servizi sul credito. Parliamo di vantaggi fino a un quarto di punto a disposizione delle Pmi, in presenza di un interesse collettivo ambientale».

Come possono accedere ai benefici le aziende interessate? È innanzitutto necessaria una valutazione sull'impronta ambientale dell'impresa, individuando investimenti per ridurre quell'impatto. Vengono poi fissati degli obiettivi lungo il percorso, che devono es-



Il dibattito. Barrese (sx) e Casasco

ser rendicontati nel bilancio e certificati da un ente terzo. Per la prima volta gli interventi green entreranno dunque nei bilanci delle imprese, contribuendo ad un'informazione sempre più ramificata e trasparente. Piccoli passi per canalizzare investimenti a favore di una transizione ambientale ordinata ed equa, perché - com'è stato ribadito a più riprese durante la tavola rotonda - «l'umanità sta rischiando di non poter più tornare indietro, pensando troppo al profitto». //

ANTONIO BORRELLI