

**L'INTERVISTA****Al vertice.**  
Alberto  
Bombassei,  
presidente  
della Brembo**«Ripresa obbligata,  
a rischio il futuro  
delle aziende»**

Paolo Bricco — a pag. 6

**«Riaprire subito, futuro delle aziende a rischio»****L'allarme.** «Se la prossima settimana la componentistica non tornerà operativa, pur con ritmi più lenti, il suo futuro verrà messo a repentaglio»**I piani di Brembo.** «L'industria dell'auto cambierà volto nei prossimi mesi: noi continuiamo nei progetti di consolidamento e di espansione»**Paolo Bricco****I crolli a Piazza Affari.** Il presidente di Brembo si dice «molto preoccupato». Non per Brembo, «ma per i Sistema-Italia. Per questa ragione ritengo corretto che il Governo abbia reso più stringente la golden share», sottolinea.**140****SPECIALISTI AL LAVORO**

Nei laboratori di ricerca di Stezzano del gruppo Brembo, a cui si sommano i dipendenti in telelavoro

«**B**rembo è una impresa globale. La recessione è dura. Ma noi siamo un gruppo solido industrialmente, sano nella finanza di impresa e robusto nella patrimonializzazione. Non desistiamo affatto dai progetti di alleanze da un punto di forza o di acquisizione diretta di chi, in questo momento, potrebbe soffrire più di noi. È da un anno che cerchiamo opportunità nei due segmenti dei servizi ad alto valore aggiunto e dell'intelligenza artificiale. Meno in quello dei prodotti. Di sicuro l'automotive industry internazionale muterà volto nei prossimi mesi. E, noi, persevereremo nei nostri progetti di consolidamento e di espansione».

Il fondatore e presidente di Brembo Alberto Bombassei, reduce dall'acquisizione del 2,4% di Pirelli che ha smosso due settimane fa le acque ferme del capitalismo italiano, in questo colloquio telefonico con *Il Sole 24 Ore* spazia sugli argomenti più diversi: dalle strategie della sua impresa al ruolo dell'Europa, dal problema della riapertura della nostra industria al coordinamento con il resto del sistema manifatturiero europeo, fino alla golden share a difesa delle quotazioni italiane.

**Bombassei, iniziamo dalla domanda più semplice. Lei dove si trova? La Brembo sta lavorando?**  
Sono nel mio ufficio al Kilometro Rosso. Avevamo chiuso una settimana

prima del lockdown. Lunedì abbiamo aperto le attività immateriali: la Ricerca & Sviluppo e i nuovi progetti. In questo momento, nei laboratori di Stezzano sono operativi 140 nostri specialisti, oltre agli altri in telelavoro. Iniziavamo ad essere in difficoltà. I nostri clienti tedeschi hanno riaperto lunedì scorso le loro fabbriche fuori dalla Germania e progressivamente stanno facendo lo stesso in Germania.

**Tutti hanno sentito la leadership di Volkswagen-Audi, Daimler e Bmw spiegare alla Merkel che, senza i componentisti italiani, avrebbe avuto problemi a riattivare le fabbriche.** Sì. Noi stiamo sviluppando progetti che valgono diverse centinaia di milioni di euro all'anno con i più grandi costruttori europei. Ogni settimana da Stoccarda, Monaco e Wolfsburg ricevevamo telefonate allarmate. Adesso, seppur in maniera molto parziale, abbiamo ricominciato. I segnali che abbiamo sono che il Governo potrebbe includere la componentistica fra i settori strategici per cui realizzare presto una piena riapertura. Se la prossima settimana la filiera italiana non tornerà operativa, pur con ritmi più lenti del normale, e non aggancerà il treno tedesco che nel mentre sarà del tutto ripartito, il futuro delle nostre aziende verrà messo a rischio.

**Bombassei, e la sicurezza e la salute dei lavoratori?**

Sulla sicurezza e sulla salute, qui in Brembo, abbiamo misure in linea con gli standard concordati lunedì fra Confindustria e sindacati del no-

stro territorio, che sono più severi di quelli nazionali del 14 marzo. Inoltre, l'Istituto Mario Negri sta elaborando per noi e per tutto il territorio un protocollo anche più evoluto di quello adottato alla Ferrari e di elevatissima attendibilità che prevede gli esami del sangue per i lavoratori. È un tassello di un quadro più ampio: al Negri, alla Fondazione Frome e all'Ospedale Papa Giovanni XXIII, a cui è stato garantito un contributo di 150mila euro sulla prima emergenza, abbiamo donato un ulteriore milione di euro per uno studio finalizzato non tanto a trovare un vaccino, quanto a scoprire se esistano medicinali concepiti per altre patologie che possano essere utilizzati con efficacia contro il coronavirus.

**Il problema, però, è che quando tutta l'industria ripartirà, i lavoratori dovranno raggiungere le fabbriche.** Lei ha centrato la questione. In fabbrica la sicurezza è garantita. E i sindacati lo sanno. Il problema di nuovi contagi è rappresentato dal percorso dall'uscita di casa ai cancelli della fabbrica. L'85% della filiera automotive usa la macchina o la moto per raggiungere il posto di lavoro, da noi so-



no anche di più.

Ma, per chi usa il trasporto pubblico, è il Governo a dovere organizzare un modello efficiente e sicuro. E, francamente, non è chiaro che cosa abbia deciso, né se abbia davvero affrontato la questione.

**Qualche numero sta migliorando. Anche se, davvero, occorre prudenza. In questo momento che cosa, della politica, l'ha amareggiata di più?** Certo, i tentennamenti della politica non hanno giovato. Sul tema di come e quando riaprire non è stato sviluppato un metodo chiaro e razionale. E nemmeno la moltiplicazione delle commissioni di esperti ha giovato. Ma non mi sento di gettare la croce addosso a nessuno. È stata una epidemia travolgente. Adesso che i numeri un poco migliorano, il mio ottimismo da cittadino e da industriale viene finalmente rinfancato. Sono state settimane durissime. Una amarezza permanente: l'assenza dell'Europa.

**In che senso? Le politiche sanitarie sono nazionali.**

Sì, ma le politiche industriali no. E l'integrazione fra manifatture è una realtà. Guardi all'industria dell'auto. I lavoratori sono 13 milioni in Europa e 1,3 milioni in Italia. Le auto di alta gamma tedesche incorporano sistemi e componenti italiani. Noi abbiamo impiantati

in Polonia e in Repubblica Ceca. A Bruxelles non sono riusciti a imporre il coordinamento della riapertura delle fabbriche europee: né nei tempi, né nei protocolli di sicurezza. Così si è proceduto tutti in ordine sparso. Noi siamo ancora fermi. I tedeschi hanno iniziato a riaprire lunedì scorso. Fra questa settimana e la prossima hanno riaperto o riapriranno i francesi, gli spagnoli, gli ungheresi, gli slovacchi, i cechi. Tutti nostri concorrenti.

**Questa crisi può modificare le policy comunitarie? Per esempio può interrompere il suicidio della specializzazione produttiva del gasolio?** Ormai il danno all'origine è stato fatto. Temo che, cambiare in corsa, sarebbe controproducente. Gli obiettivi di emissione di CO2 al 2030 e le risorse finanziarie a favore dell'ibrido e dell'elettrico ormai sono stati fissati e sono state stanziati. Cambiare ancora il quadro regolatorio rappresenterebbe un ulteriore elemento di instabilità.

**Il coronavirus sta rimodulando i rapporti fra cittadini e comunità, economia e salute, politica e società. Ma si sta anche abbattendo sui valori di Borsa.**

Sì, su questo sono molto preoccupato. Non per Brembo. Ma per i Sistemi Italia. Per questa ragione ritengo corretto che il Governo abbia reso più

stringente la golden share.

**Scusi, ma come elemento temporaneo o come elemento strutturale? La contendibilità non è più un valore?** Dipende. A parte che in Germania la golden share esiste già. In ogni caso, mi sembra giusto che oggi non sia possibile, per un investitore non italiano e non europeo, venire da noi e comprare a prezzi di saldo le nostre aziende strategiche e i nostri gioiellini. In questo momento è meglio l'eccesso regolamentare che non la vendita scriteriata. Siamo sempre il secondo Paese manifatturiero d'Europa. La nostra struttura industriale va tutelata.

**Nella partita Intesa-Ubi siete con Ubi: una scelta di appartenenza, visto che siete soci storici dell'ex popolare, o perché non condividete il profilo finanziario e industriale dell'operazione?** Siamo allineati con il Car, il patto a cui aderiamo come azionisti e che si è espresso in maniera chiara. Vista da Intesa è sicuramente un'ottima operazione. Per il territorio e per Ubi non mi pare sia però l'opzione migliore, ancor più in questo momento di emergenza. È una banca ben gestita e solida che è bene rimanga profondamente radicata sul territorio per garantire la sua crescita come accaduto in passato anche con Brembo.

RIPRODUZIONE RISERVATA



**Alberto Bombassei.**  
 Fondatore e presidente Brembo

“ In fabbrica la sicurezza è garantita. Il problema di nuovi contagi è soprattutto nel viaggio casa-lavoro”

“ Bruxelles non è riuscita a coordinare la riapertura armonizzata delle fabbriche europee”