

MARCO BONOMETTI

«Il no ai motori
diesel e benzina
uccide
l'occupazione»

di **Marcello Zacché**

a pagina 8

l'intervista » **Marco Bonometti**

«Il no ai motori Diesel uccide l'occupazione Ora stop al Green Deal»

«Vinceranno i nuovi capitalisti. Il mercato
della CO2? L'Italia ponga il veto in Europa»

COMPETIZIONE

Il motore
endotermico
verrà
comunque
prodotto in
altri continenti

di **Marcello Zacché**

■ **Marco Bonometti** da Rezzato, Brescia, presidente di Confindustria Lombardia e patron della Omr, multinazionale della componentistica automotive: qualcosa ci dice che il Green Deal europeo non le garba granché. Chi vince e chi perde in questo gioco?

«Si tratta di un intervento mortale per la filiera automotive europea. Cancellerà migliaia di posti di lavoro e centinaia di fabbriche. Questa proposta non tiene in considerazione gli impatti industriali, economici e sociali di scelte così restrittive e categoriche. Vinceranno i nuovi capitalisti, che ci venderanno anche la corda con cui ci impic-

cheranno».

Stop ai motori benzina e diesel dal 2035 come contributo decisivo al taglio della CO2: è la data che non va bene, o il metodo?

«Entrambi. Il target a -100% di emissioni di CO2 al 2035 per noi non è realizzabile. Mettere al bando solamente il motore endotermico poi, non è un modo razionale per perseguire l'obiettivo condiviso. È essenziale che gli obiettivi delle emissioni di CO2 per l'auto al 2025 rimangano inalterate».

Il Green Deal impegna l'Europa a rispettare nuovi vincoli, a sopportare costi crescenti e nuove imposte: si crea uno svantaggio competitivo a favore di concorrenti extraeuropei?

«L'Europa deve confrontare le proprie proposte con i comportamenti degli altri continenti se non vuole rimanere isolata e distruggere la propria industria, penalizzata dallo svantaggio competitivo. Deve sostenere prima la valorizzazione dei carburanti rinnovabili a zero o basse emissioni, per raggiungere la decarbonizzazione. Il motore endotermico verrà comunque prodotto in altri continenti.



Serve una politica industriale europea dell'auto per sostenere gli investimenti. Per accompagnare la transizione delle aziende, bisogna mettere a disposizione le risorse necessarie».

Cosa pensa del mercato Ets della CO2?

«Il governo italiano deve mettere il veto a questa proposta della Commissione Ue. Deve farsi attivo per contrastare questa decisione, da subito, senza perdere tempo». E i nostri euro-parlamentari devono farsi interpreti del disastro che tale decisione comporta».

Omr ha impianti anche in Brasile, Marocco, India e Cina: in questi Paesi l'esigenza di abbattere le emissioni non è sentita?

«Anche qui si ha la sensibilità verso la difesa del pianeta, ma viene salvaguardata la sopravvivenza delle industrie e garantita l'occupazione».

Si parla molto della lobby elettrica. Ma non le sembra un semplice cambio generazionale con quella tradizionale dell'auto?

«C'è ancora molta confusione sul futuro dell'auto elettrica, soprattutto sulle fonti di ener-

gia più idonea. Si è spinti più da pressioni ideologiche che da motivazioni scientifiche e tecniche. L'introduzione di target dopo il 2030 dovrebbe essere necessariamente legato allo sviluppo della rete infrastrutturale e delle fonti di produzione dell'energia».

Perché l'industria dell'auto nazionale, con tutte le sue filiere, non si è attrezzata per tempo?

«L'industria italiana dell'auto ha saputo diventare strategica in questi anni per le case automobilistiche, investendo e facendo innovazione di prodotto e di processo. Purtroppo, non si è mai realizzato un piano industriale a sostegno dell'intera filiera dell'auto. Gli industriali italiani reclamano a gran voce attraverso Confindustria e Anfia l'impegno del governo per un settore così strategico. La sottovalutazione e l'indifferenza di attenzione all'industria dell'auto ha già prodotto i primi effetti: vedi il caso Gkn (420 dipendenti) e il caso Gianetti (220 dipendenti). Auspichiamo che importanti risorse del Pnrr ricadano direttamente sull'industria dell'auto».

