

Automotive

LA SINDROME DELLA KODAK

Massimo Tedeschi

Che non sarà una passeggiata, lo si sapeva. Che però «lascerà morti e feriti» è un altro paio di maniche. E che in un pezzo dell'imprenditoria bresciana circoli la sindrome Kodak (il colosso delle pellicole che sottovalutò l'arrivo del digitale, e in un amen passò da una posizione dominante ai libri in tribunale) suona persino sinistro. La transizione ecologica non è più un'eventualità per il made in Brescia da quando la Commissione europea ha prospettato per il 2035 lo stop alla vendita delle auto a combustione interna (benzina o diesel): proprio quelle nella cui produzione di componenti i bresciani sono i migliori al mondo. L'allarme è risuonato in un recente dibattito organizzato dal settore terziario di Confindustria Brescia, e Marco Bonometti di Omr se n'è fatto portavoce. Avanzando le controproposte. L'automotive a Brescia conta 250 aziende (mille in Lombardia), 18 mila occupati (50 mila in regione) per 4,5 miliardi di fatturato (20 in Lombardia). Un'auto a combustione richiede, per la sua produzione, 1.400 componenti. Un'auto elettrica solo 200. Se le grandi marche tedesche di cui siamo fornitori si convertiranno totalmente all'elettrico, di colpo una tradizione produttiva secolare si troverà fuori mercato a vantaggio di chi i componenti dell'auto elettrica li sa già fare: la Cina. Da qui la controffensiva dell'automotive lombardo (e bresciano), e del cluster che lo rappresenta, annunciata da Bonometti. Per chiedere cosa? Che il 2035 non sia più una data tabù – con il rischio aggiuntivo che la vendita delle auto endotermiche finisca molto prima – ma che si guardi al 2030 per fare il punto sulle novità che la tecnologia avrà messo a punto nel decennio. I corollari però sono due: la «neutralità tecnologica», e cioè che non rimanga in campo solo l'elettrico ma anche altre tecnologie (compresi i motori endotermici se alimentati con carburanti non fossili o a basso contenuto di carbonio), nel rispetto degli obiettivi Onu e Ue circa le emissioni; una robusta iniezione di miliardi pubblici (Bonometti ne ha ipotizzati 15) per la graduale riconversione del settore. Direzione univoca? Non è detto. Perché esiste anche un contro-scenario, quello che il consigliere delegato di A2A Renato Mazzoncini ha delineato nel suo libro *Conversione a E* sulla mobilità sostenibile (se ne parlerà sabato prossimo in Vanvitelliano). Secondo Mazzoncini il dado è tratto a favore dell'elettrico e attardarsi a difendere l'endotermico rischia di far perdere il tram della ricerca, dei grandi investimenti e del mercato. Per l'automotive bresciano un bivio netto, in cui la posta in gioco è alta. Molto alta.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

