

L'INTERVISTA

Bonometti:
«Uno shock
ma la partita
non è chiusa»

Filomena Greco — a pag. 3

Bonometti: la partita non è persa **«L'Italia può ancora intervenire»**

Difesa dell'industria

Il presidente di OMR:
«Recuperare la proposta
di riduzione della CO2 al 90%»

Filomena Greco

In un paese come attualmente è l'Italia, che produce più motori che autovetture, l'allarme dell'industria sull'impatto delle politiche per la decarbonizzazione promosse dall'Ue è destinato a rimanere alto. Dopo l'ok del Parlamento alla proposta Fitfor55, il punto è come potrebbe riaprirsi la partita. «Dobbiamo sperare che nel passaggio al Consiglio europeo – sottolinea Marco Bonometti, presidente del Gruppo OMR – si possa recuperare la proposta di portare l'obiettivo di riduzione della CO2 dal 100 al 90% al 2035. Questo sarebbe l'emendamento di compromesso. Mi auguro che Governo italiano in questo momento, grazie alla propria autorevolezza e al ruolo dei ministri Giorgetti e Cingolani, possa trovare il consenso necessario a far passare questa proposta».

La delibera del Parlamento ha di fatto cancellato la neutralità tecnologica, aggiunge **Bonometti**. E per l'Italia si tratta di un danno doppio. La messa al bando dal 2035 dei motori endotermici colpisce il know-how italiano nel settore del powertrain, diesel e benzina. E taglia letteralmente le gambe anche ai possibili sviluppi industriali dei sistemi di trazioni basati su combustibili alternativi, settore in cui l'Italia è forte grazie alla presenza nel mercato del metano. «La scelta del parlamento europeo ha di fatto cancellato la possibilità di dare riconoscimento e sostegno ai motori alimentati con carburanti non fossili, a basso contenuto di carbonio o alternativi come metano, biometano, idrogeno e

bi-fuel. Il rischio è che questa posizione politica provochi la caduta in Europa della vendita delle vetture convenzionali e porti comunque un azzeramento di produzioni e investimenti con anni di anticipo sulla scadenza. Il meccanismo priverebbe le aziende della componentistica legate all'endotermico delle risorse economiche necessarie ad affrontare le sfide della transizione tecnologica» aggiunge **Bonometti**. E qui torna in gioco l'ipotesi di possibile compromesso su una riduzione dal 100 al 90% delle emissioni. «Questa quota – spiega **Bonometti** – permetterebbe ai costruttori di continuare a lavorare sui motori "tradizionali" facendo però innovazione e riducendo ulteriormente le emissioni». Sarebbe una opportunità per l'intero settore, per contenere l'impatto negativo sull'occupazione e per dare all'Europa la possibilità di sviluppare un vantaggio tecnologico globale.

Sul tavolo pesa anche la questione energetica. «Attenzione, perché noi stiamo parlando di decarbonizzazione ma non abbiamo fatto la transizione energetica, non abbiamo sufficiente energia pulita per alimentare le flotte elettriche».

Guardando alla produzione globale di auto, il made in Italy nel settore dei motori, che già oggi esporta per quasi 4 miliardi, con una bilancia positiva per oltre un miliardo, potrebbe trovare nuove collocazioni in altri continenti? «La mia azienda è presente in cinque componenti, vedo il motore endotermico calare in Europa e aumentare in Cina, negli Stati Uniti e in Brasile. Questo vuol dire farsi male da soli perché si finirà per produrre motori altrove. L'Europa è tra due fuochi, America e Cina, che poteva giocare un ruolo da protagonista e cogliere occasione per esprimere la sua capacità tecnologica ed innovativa e invece pagherà scelte politiche sbagliate».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Un emendamento
nel passaggio
al Consiglio europeo
potrebbe trovare
il consenso necessario**



IMAGOECONOMICA



Le imprese dell'automotive.
Marco Bonometti, presidente
del Gruppo OMR