

Parma Greenweek

Motor valley e transizione ecologica: quando la sfida diventa un'opportunità

Sassi: «Serve un percorso strutturato». Visentin: «Valutare gli impatti». Realacci: «Sostegno alle aziende»

» «La Motor valley, in Emilia Romagna, è una delle eccellenze, in assoluto. Oggi il nostro sistema coinvolge, in tema di motori, mille imprese, 20mila addetti e un fatturato di 10 miliardi di euro, con un export di 8 miliardi. La sfida, su cui dovremo lavorare tutti insieme, è quella di non fermarci, di capire e di vivere il cambiamento, trovando in questo una grande opportunità».

A dirlo è Annalisa Sassi, presidente Confindustria Emilia Romagna, intervenendo ieri mattina a uno degli ultimi appuntamenti della Greenweek, negli spazi dell'auditorium Paganini. Al panel, intitolato «La sfida e le criticità dell'auto elettrica», Sassi si è confrontata con Ermete Realacci, presidente Fondazione Symbola, e Federico Visentin, presidente Mevis, Federmeccanica e Cuoa Business school, soprattutto sul tema dell'impatto che la salvaguardia ambientale avrà nella vita industriale del Paese (essendo l'Italia l'ottavo stato al mondo per produzione di automobili). Moderati da Marco Panara, giornalista di Repubblica Affari & Finanza, hanno analizzato le complessità della transizione ecologica, dibattendo sulle conseguenze economiche delle necessarie politiche ambientali. Per la presidente di Confindustria

Emilia Romagna, fondamentale è stilare una «to do list», con un alto livello di accountability per «iniziare a misurare bene gli impatti e le sfide tecnologiche». E alla domanda su quali siano le possibilità dell'Italia per porsi al centro della motorizzazione elettrica, con un ruolo da protagonista, ha risposto Visentin. «Il concetto di miglioramento continuo sta nel Dna delle migliori imprese, a prescindere dalla transizione - ha detto il presidente di Federmeccanica, sottolineando l'urgenza di vedere comunque «il bicchiere mezzo pieno» -. È noto, però, che nell'auto elettrica il numero delle componenti, in particolare metalliche, è minore, con una conseguente riduzione del numero di affari. Abbiamo stimato che questo impatto porterà circa 70mila posti di lavoro in meno, con aziende che salteranno. C'è, quindi, il tema delle nuove infrastrutture, con la necessità di avere circa 500mila posti di lavoro in più, ma bisogna anche capire dove saranno e quali saranno i posti continuativi».

Sul tema dell'appuntamento al 2035, anno in cui è prevista la fine del motore tradizionale a favore di quello elettrico, Visentin ha osservato il reale effetto sull'ambiente di questa riconversione, dal suo punto di vista, sostenendo che se si

passasse oggi all'elettrico «l'impatto ambientale sarebbe peggiore». «L'auto elettrica ha un grande vantaggio: ha un'efficienza maggiore di altre automobili: a parte che non emette polveri sottili, ma ha una conversione di energia in forza motrice dell'80-90% - ha sostenuto, invece, Realacci -. Noi siamo più piccoli in questo settore, rispetto alla Germania che ha 800mila occupati, o alla Francia, che ne ha 130mila, ma il passaggio all'auto elettrica non è determinato solo da questi Paesi, ma da una dinamica mondiale. Ci vuole un impegno del pubblico, affinché sostenga le aziende. L'epica dell'auto elettrica va ancora costruita e su questo l'Italia può essere forte, e il territorio della Motor valley ha molto da dire». «Bisogna lavorare molto sulla flessibilità nel ripensamento dei modelli - ha aggiunto Sassi -. L'Emilia Romagna è uno dei territori più evoluti e dinamici d'Europa e il nostro impegno è quello di lavorare sulla formazione dei giovani. Le sfide vanno colte per renderle delle grandi opportunità: bisogna fare una transizione ordinata, con un percorso strutturato che non lasci indietro nessuno e che sia accompagnato in modo consapevole».

Giovanna Pavesi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Dibattito al Paganini

Da sinistra:
Ermete
Realacci,
Annalisa
Sassi,
Marco
Panara
e Federico
Visentin.

