

> **ECONOMIA**

La filiera automotive pensa elettrico ma un mercato vero non prima del 2024

Il convegno nella sede Ubi sul comparto che a Brescia coinvolge 250 aziende e oltre 18mila occupati

Scenari

Camillo Facchini

macchine a gasolio o a benzina e facessimo soltanto più auto elettriche perderemmo un lavoratore su tre. Compri il motore, compri la batteria e il 60% del valore dell'auto ce l'hai. Ma un milione di europei non avrebbe più una occupazione».

I motori. Brescia non così può rimanere distratta dal problema e da chi sogna il decommissioning dei motori termici: nell'automotive («la mamma di tutta l'industria» ha ricordato Maurizio Zipponi) lavorano

in provincia 250 aziende con 18mila occupati e cinque miliardi di fatturato (cit Saverio Gaboradi) che per il momento vivono di ottima salute, pronte a qualsiasi sfida, consapevoli

che i termodinamici godranno di lunga vita («subendo evoluzioni numerose e positive» ha ricordato l'ad di Mercedes, Benito de Filippis), ma altrettanto consapevoli che si sta attraversando una fase di transizione ardua e complessa «non solo per come si produrrà, ma anche - ha detto Giorgio Sorial, - per come la si utilizzerà con forme di mobilità emergenti» come il car sharing o il noleggio nelle più diverse declinazioni.

E' su questa transizione che si è ragionato in Ubi nel convegno sulle prospettive del comparto dell'automotive promoss-

BRESCIA. Il futuro del mercato dell'auto elettrica è come la bottiglietta del ketchup, non si sa mai cosa può uscire. Metafora azzardata, ma neppure troppo, considerate le incertezze che ad oggi permangono e gli effetti che queste incertezze stanno generando: costi di ricerca importanti per i produttori che allo stesso tempo sono costretti a fare cassa per alimentare gli investimenti guardando simultaneamente ad un intenso mutamento nei comportamenti e nelle scelte dei consumatori; risultati sul mercato attesi non prima del 2025/2030 («Amsterdam - ha ricordato Roberto Olivi di Bmw - ha più colonne dell'intera Italia»); senza dimenticare che tutto quel che sta attorno nella produzione di motori termodinamici non può esser buttato. Perché, in caso contrario, varrà quel che ha detto Alberto Bombassei a Il Sole24ore domenica scorsa, ricordando che «oggi c'è un grande entusiasmo per l'auto elettrica. Nessuno, però, considera il suo impatto sociale. In Europa, se smettessimo di produrre



Nella sala Faissola. Folto pubblico al convegno sull'automotive



Sul palco. Da sinistra Stefano Kuhn, Massimo Ziletti, Claudio Teodori

so dal dipartimento di Economia dell'Università con Ubi, Camera di commercio, EY Sfida 4.0 e Sqs, associazione svizzera di sistemi qualità e management.

L'alleanza. Ma allontaniamoci un attimo dal convegno: a Detroit è stata annunciata un'alleanza senza effetti finanziari tra Volkswagen e Ford che ha dato una prima scossa al settore, ma che potrebbe portare nell'utilizzo incrociato degli stabilimenti con risparmi importanti per due colossi che vendono 17 milioni di veicoli. Chi li seguirà e queste alleanze che effetti avranno sul nostro automotive? Domani chissà, oggi «il "sentiment" è positivo, anche se non tutte hanno la

completa percezione dello scenario che si sta delineando... in quanto di fronte alle dichiarazioni di produttori (e dei politici) non appare chiaro quanto come sono stati valutati gli effetti delle strategie alternative» rilevano Claudio Teodori e Alberto Mazzoleni su un campione di 46 imprese di un sistema cui «Ubi - ha ricordato Stefano Kuhn direttore della Mat Brescia - Nord Est - destina 2 dei 7 miliardi di finanziamenti erogati all'economia».

Una nuova sfida attende la componentistica bresciana «in cui occorrerà - ha concluso Paolo Groff ceo Gnutti Carlo di Maclodio bilanciare investimenti tradizionali con il futuro». Come dire: auto elettrica stiamo arrivando. //



Ministero. Giorgio Girgis Sorial



Gnutti Carlo. Il ceo Paolo Groff



Sei Consulting EY. Ivan Losio



Cluster mobilità. Saverio Gaboardi

Next Car Challenge, premiate le idee di tre universitari italiani



Il Dipartimento di Ingegneria meccanica e l'Osservatorio per lo

Sviluppo e la gestione delle imprese dell'Università di Brescia, hanno promosso il bando «Next Car Challenge», finalizzato alla valorizzazione delle idee dei giovani sul tema relativo all'auto del futuro. Sponsor dell'iniziativa: EY Sfida 4.0, Sei, Galba, Omb Saleri, Omfb e Hydraulic components. Primo classificato, con un assegno di 5mila euro, è Giovanni Vincenzo Mammoliti, 22 anni di Torino dove studia Ingegneria meccanica al

Politecnico. Giovanni ha immaginato un'evoluzione dell'attuale sistema di interazione uomo-macchina, cosiddetto infotainment, in cui confluiscono informazione e intrattenimento. Secondo classificato (3mila euro), Saverio Lecce, 23 anni da Palermo, candidato con un app di car sharing: automobili green a guida autonoma. Terzo classificato, con un assegno di 2mila euro, Riccardo Capuano di 25 anni, con laurea in Ingegneria Meccanica, in team con Alberto Ciampaglia anch'egli ingegnere.