

PAOLO ARAMINI, PICCOLA INDUSTRIA, PREOCCUPATO PER IL FUTURO DELLA FILIERA

«Qui abbiamo aziende d'eccellenza Potranno riconvertirsi su altri settori?»

Stando alle parole di Ursula von der Leyen, gli obiettivi rimangono gli stessi e vanno raggiunti, ma con più respiro per l'industria. Dottor Aramini, in qualità di presidente della Piccola industria di Confindustria Cremona, qual è il suo giudizio sull'Automotive Action Plan?

«Credo che si stia ragionando su qualcosa che non è ancora stato definito dal punto di vista pratico, sebbene ci sia un aspetto positivo che consiste in un'apertura nel rinviare le multe e sulla definizione del regolamento, entro la fine di quest'anno, invece che nel 2026. In base ai dati a disposizione, non vi sono sostanziali miglioramenti. Ritengo che, invece, sia giunto il tempo di focalizzarsi su una politica energetica europea, perché il problema dell'energia, per quanto riguarda le aziende, oggi non è più sostenibile e mette in difficoltà tutto il mercato, in modo trasversale. Inoltre, a causa degli alti costi sostenuti dall'Italia - perché in Europa siamo tra coloro che la pagano di più - le nostre aziende perdono competitività».

Acclarato quanto è stato stabilito fino a qui, cosa si attende per il futuro? Cosa dev'essere ancora fatto di ulteriore?

«Se da una parte c'è un'apertura a rivedere le cose, non vi sono, però, elementi concreti che ci possano far pensare con tranquillità al futuro. Come sostenevo già in un convegno nel 2022, questo repentino passaggio all'elettrico porta squilibri evidenti. È ovvio che persiste una comune volontà di arrivare a emissioni zero, però resta il problema riguardo alle modalità e alle tempistiche in cui farlo e l'Europa dovrà discuterne ancora a Bruxelles. Sarebbe opportuno lasciare spazio alla neutralità tecnologica, utilizzando tutte le tecnologie disponibili, anche quelle che non ci so-

no ancora, al fine di raggiungere l'obiettivo».

Quali riflessi si aspetta ci siano sull'industria metalmeccanica e sull'intera filiera che lavora per l'automotive?

«Nel settore dell'automotive, siamo un fornitore importante per la componentistica, ma, dati alcuni riflessi negativi visibili già da tempo, viviamo un momento di crisi. Dovremmo tentare una riconversione di queste aziende su settori diversi: penso all'aerospaziale, o alla mobilità aerea a breve raggio: l'Urban Air Mobility, un mercato del tutto nuovo. Questi sono ambiti in cui serve componentistica meccanica di precisione e, nella provincia di Cremona, vi sono aziende che, dal punto di vista della qualità e della tecnologia, rappresentano l'eccellenza nel mercato lombardo ed italiano. È opportuno capire se queste aziende meccaniche di alta tecnologia, dal settore auto possano essere totalmente o parzialmente convertite per entrare in nuovi settori, in nuovi mercati, in cui trovare spazio».

Dal suo punto di vista, sono state sottovalutate le ricadute?

«Sì. È innegabile che ogni evoluzione comporti alcune modifiche, ma non bisogna perdere di vista le conseguenze e, di solito, si cerca un equilibrio tra quattro aspetti: economico, ecologico, energetico e sociale. Sono questi i pilastri su cui lavorare e vanno modificati contemporaneamente. Se si crea disequilibrio, come in questo caso, compensare diventa difficile, soprattutto perché si agisce in un mercato globale, in cui ognuno deve fare la propria parte».



Nell'immagine, Paolo Aramini, presidente del Comitato Piccola Industria dell'Associazione Industriali di Cremona

Ritiene che il Green Deal abbia causato danni al secondo settore e, nello specifico, alle imprese che operano all'interno o per il settore dell'automotive?

«Se pensiamo ai modi e ai tempi, la risposta è sì, perché una data è stata fissata: il 2035.

Qualsiasi evoluzione tecnologica compiuta in passato, è stata portata avanti con criteri logici e consequenzialità naturali. Mi chiedo, perché per il settore auto, invece, stiamo assistendo ad un'imposizione, invece di puntare sulla neutralità tecnologica. Non solo. Da un lato, le automobili elettriche costano care e dall'altro, il mercato delle auto a motore a combustione interna è praticamente fermo. Siamo vessati da tempi troppo stretti per passare da una tecnologia all'altra, senza tener conto che il no-

PRIORITÀ

«E' giunto il tempo di focalizzarsi su una politica energetica europea: costi ormai insostenibili, soprattutto in Italia»

stro fiore all'occhiello è il motore endotermico. Non c'è stata una transizione, ma soltanto un "on-off" che determina una crisi del settore ed anche un peggioramento dell'aspetto energetico perché, qualora volessimo passare in elettrico tutto l'ambito dei trasporti, avremo bisogno del 50 per cento in più di energia elettrica all'anno, che, ad oggi, prendiamo da fonti fossili!».

Il problema energetico è da imputare allo scenario geopolitico attuale?

«In realtà, no. Quella dell'energia è una tematica che parte da lontano perché, in Europa, non c'è mai stata una politica energetica vera, motivo per cui, da sempre, dipendiamo da altri Paesi.

In Italia, poi, per circa 15 anni il valore

del P.U.N. è sempre stato costante e, di conseguenza, le aziende lo hanno considerato come un costo fisso. Quando, date le vicende geopolitiche ed altri aspetti, il valore ha cominciato a salire, ci si è resi conto della situazione. Il vero problema di tutti i settori, anche quello dell'automotive, ribadisco, è il costo energetico, per cui, per il futuro, a mio dire, dovremo muoverci in modo diverso, recuperando un tema assai dibattuto: il nucleare, la cui tecnologia di quarta generazione è completamente diversa dal passato ed intrinsecamente sicura. Teniamo conto, inoltre, che, in Italia, abbiamo una delle aziende più evolute e innovative, come la "Newcleo", in grado, attraverso reattori innovativi, di utilizzare come combustibile scorie nucleari che già esistono».

Beatrice Silenzi