

Monza e Brianza Per Assolombarda ci sono segnali di deterioramento ma tengono le esportazioni

Da fine 2023 e nel corso del 2024, all'interno di un quadro mondiale ed europeo in slancio ridotto, anche per l'economia di Monza e Brianza si sono intensificati i segnali di deterioramento. Secondo Assolombarda, all'interno di un trend calante da mesi, nel terzo trimestre 2024 la produzione industriale della provincia è nuovamente diminuita dello 0,2%, contro il -1%

lombardo. Tuttavia, fino al secondo trimestre 2024, le esportazioni hanno tenuto e sono cresciute a due cifre (+10,3% contro il +0,3% lombardo). "Il contesto internazionale complesso e in continuo cambiamento si riflette anche sulle nostre imprese influenzandone la performance", afferma Giovanni Caimi, presidente della sede di Monza e Brianza di Assolombarda. "Tuttavia - prosegue - il nostro tessu-

to produttivo e industriale è sempre riuscito a superare i momenti di difficoltà, dal Covid ai conflitti che hanno causato specialmente nei due anni precedenti ad oggi un aumento esponenziale dei costi dell'energia e delle materie prime. È grazie alla solidità e alla capacità di guardare sempre un passo avanti che le nostre imprese restano competitive e continuano a innovare".

Sa. Ma.

AMONZA l'Alleanza Europea delle Regioni ha definito un documento condiviso

Automotive: punti fermi per tutelare l'intera filiera

Non poteva esserci un luogo più iconico per parlare della situazione dell'industria automobilistica. Nei giorni delle dimissioni dell'ad di Stellantis Carlos Tavares e dei primi scioperi dei lavoratori tedeschi della Volkswagen, l'Alleanza Europea delle Regioni dell'Automotive (Automotive Regions Alliance, ARA), si è data appuntamento all'autodromo di Monza e, proprio a ridosso del rettilineo di partenza, ha definito e condiviso un documento (la "Dichiarazione di Monza", appunto) che stabilisce alcuni punti fermi a tutela della filiera produttiva dei territori coinvolti: primo fra tutti il principio della neutralità tecnologica, secondo cui per raggiungere gli obiettivi della sostenibilità ambientale non bisogna puntare obbligatoriamente e/o solo sull'auto elettrica. "L'Alleanza - ha dichiarato il presidente della Regione Lombardia Attilio Fontana, che ha fatto gli onori di casa - è la dimostrazione di come le Regioni abbiano un loro protagonismo anche all'interno dell'Europa. Per una transizione ecologica razionale occorre sviluppare tutte le opportunità che la scienza ci offre, senza limitare le scelte all'elettrico come sta facendo l'Unione europea in maniera superficiale. Abbiamo un consistente numero di aziende, lavoratori e di piccole e medie imprese dell'indotto che operano con grande professionalità, alta tecnologia e innovazione: vogliamo tutelare questo patrimonio



lombardo in tutte le sedi utili". Nell'occasione è stato anche sancito il cambio della presidenza dell'Alleanza che dal gennaio 2025 passerà dalla spagnola Maria Victoria Chivite Navascues (a capo del governo della Navarra) all'assessore regionale lombardo allo Sviluppo economico Guido Guidesi. Che come prima mossa ha annunciato l'intenzione di chiedere un incontro alla commis-

saria europea Ursula von der Leyen. "Noi oggi ci candidiamo - ha osservato Guidesi - a essere interlocutori diretti per la nuova Commissione se questa lo farà direttamente con i rappresentanti del mondo dell'automotive. Confermiamo gli obiettivi ambientali, ma vogliamo dare seguito al valore economico e alla storicità rappresentata da un territorio come

il nostro votato all'auto in tutte le sue forme. Il principio di neutralità tecnologica si sposa con le nostre capacità di essere flessibili, innovativi e di usare idee alternative all'elettrico, come l'idrogeno. C'è piena condivisione di tutti i soggetti oggi presenti per un'apertura totale all'innovazione". L'Alleanza conta 36 Regioni europee, anche di Germania, Francia e Spagna. Le italiane sono nove

(Lombardia, Piemonte, Emilia-Romagna, Toscana, Abruzzo, Molise, Basilicata, Veneto e Umbria). Insieme questi territori alimentano un Pil pari a 5 mila miliardi di euro, il 34% del Pil europeo, oltre a rappresentare complessivamente 134 milioni di cittadini, corrispondenti al 31% della popolazione dei Paesi dell'Unione. L'idea è quella di conseguire gli obiettivi ambientali, sfruttando il know how territoriale e senza penalizzare le imprese e l'occupazione. La filiera lombarda, che ha forti legami soprattutto con i costruttori tedeschi, vive un momento molto difficile. Si parla di un comparto composto da 100 mila lavoratori, oltre 30 mila aziende, un fatturato di più di 40 miliardi di euro, che potrebbe essere a rischio.

Tra i passaggi più significativi, la Dichiarazione di Monza, oltre a richiamare alla "neutralità tecnologica riguardo ai modi di conseguire l'obiettivo della mobilità stradale a zero emissioni", ricorda la "vitale importanza dell'industria automobilistica per la prosperità e la competitività - nonché per la coesione economica, sociale e territoriale - dell'Unione europea" e afferma la "necessità di rispettare l'ampia varietà di situazioni di mobilità e di integrare l'elettrico con le tecnologie alternative, climaticamente neutre, in linea con la dichiarazione adottata al vertice del G7 Trasporti svoltosi a Milano nel 2024".

Secondo i firmatari l'Unione europea non dovrebbe imporre ai cittadini la tipologia di automobile e di propulsione da utilizzare, ma concentrarsi sulla definizione degli obiettivi ambientali da raggiungere, lasciando ai territori la libertà di scegliere le soluzioni tecnologiche più adeguate: elettrificazione, idrogeno o combustibili alternativi. Le precedenti assemblee annuali dell'Alleanza si erano tenute in Germania (Lipsia) e Spagna (Pamplona). L'appuntamento monzese si è concluso in pista con una parata di auto storiche, quasi a richiamare lo splendore di un passato che non è mai sembrato così lontano.

Mauro Cereda

Sono molto preoccupato, la situazione è difficile anche per la nostra regione". Mirko Dolzadelli, segretario generale della Fim Cisl Lombardia, sta seguendo con attenzione la crisi del comparto dell'automotive, che non si esaurisce con la vertenza Stellantis.

Segretario, qual è la situazione in Lombardia?

Qui rischiamo un dramma per il forte legame della nostra filiera con i costruttori tedeschi ed in particolare con quelli del Baden-Württemberg. Se va male la Germania, andiamo male anche in Lombardia. Le difficoltà riguardano soprattutto il settore della componentistica.

Quando parliamo di Lombardia di cosa parliamo?

A parte la produzione di macchinari agricoli e di veicoli commerciali o per l'autotrasporto, non ci sono più stabilimenti che realizzano automobili come negli anni '60-'80.

INTERVISTA a Mirko Dolzadelli, segretario generale Fim regionale

In Lombardia difficoltà soprattutto nella componentistica

C'è però un'importante filiera che va dalla meccatronica alla siderurgia, dalla componentistica alla riparazione auto. Per non parlare di tutta l'area commerciale, con i concessionari diffusi ovunque e i ricambisti. Il comparto dell'automotive conta circa 30 mila imprese, che occupano quasi 100 mila addetti e in termini di export regionale vale circa sei miliardi di euro.

L'Alleanza Europea delle Regioni dell'Automotive riunita a Monza vuole chiedere subito un incontro con la nuova Commissione. Cosa ne pensa?

E' giusto. Lo scorso ottobre abbiamo manifestato unitariamente a Roma per denun-

ciare la gravità della situazione e perché mancano risposte in grado di affrontarla. Confidiamo che, a partire dal piano Draghi, la Commissione europea modifichi il suo approccio al tema delle transizioni. La scelta di andare sostanzialmente verso un unico tipo di produzione, ovvero il motore elettrico, e di abbandonare in fretta la produzione del motore endotermico sta generando molti problemi e va assolutamente rivista. La Lombardia poi dovrebbe rendere ancora più strutturale e proficuo il rapporto con gli altri tre motori d'Europa, ovvero Baden-Württemberg, Auvergne-Rhône-Alpes e Catalunya. In questi anni noi abbiamo intensificato il legame con la IG Metall della

regione tedesca, ma anche con i sindacati degli altri due territori. In questa partita serve un forte coinvolgimento delle parti sociali.

C'è un problema di mercato?

Certamente. Le vendite di auto elettriche non sono decollate, ma sono anzi in rallentamento. Questi modelli costano circa il 30% in più degli altri e, nonostante gli incentivi, non sono per tutte le tasche, soprattutto con i salari italiani che restano bassi. E poi oggi prima di fare una spesa così onerosa si vogliono avere certezze sulle normative e anche sulla tecnologia, perché stiamo parlando di tecnologie nuove e quindi in evoluzione, specialmente sulla batteria, che incide per il 40% sul prezzo totale. Il rischio è che i modelli venduti oggi diventino obsoleti in pochi anni o meno efficienti. E poi c'è il grande tema della catena di rifornimento, della rete infrastrutturale ancora carente. La ricarica domestica non è accessibile a tutti.

M.C.