

1000
MIGLIA
GREEN
>>> CROSSING THE FUTURE

GREEN REPORT 2023



1000 MIGLIA SRL





2	Incipit: lo stato delle cose <i>Incipit: the state of things</i>	54	Fra continuità e cambiamento: le direttrici dell'innovazione e i nuovi bisogni della mobilità <i>Between continuity and change: the drivers of innovation and new mobility needs</i>
8	1000 Miglia Green Talk cinque anni di approfondimenti <i>1000 Miglia Green Talk – five years of indepth analysis</i>	66	La sfida della neutralità tecnologica: i biocarburanti e l'idrogeno, verso la grande insalata energetica <i>The challenge of technological neutrality: biofuels and hydrogen, towards the big energy salad</i>
16	La politica e l'industria a confronto: si può ancora cambiare indirizzo al Fit For 55? <i>Politics and industry compared: can the Fit For 55 still be changed?</i>	76	Conclusioni (a cura di Angelo Sticchi Damiani, presidente Automobile Club Italia) <i>Conclusions</i> <i>(By Angelo Sticchi Damiani, President of Automobile Club Italia)</i>
28	La filiera della mobilità elettrica e il lavoro: il futuro dell'automotive made in Italy fra cambiamento e riconversione <i>The electric mobility supply chain and work: the future of the automotive made in Italy between change and reconversion</i>		
38	L'età della conoscenza, università e ITS per rispondere al cambiamento <i>The age of knowledge, universities and "ITS" technical institutes to respond to change</i>		

INCIPIT: LO STATO DELLE COSE

➤ **CI SONO DATE
IN GRADO DI CAMBIARE
IL CORSO DELLA STORIA.
UNA DI QUESTE
POTREBBE ESSERE
IL 28 MARZO 2023.**

Quel giorno, era un martedì, il Parlamento europeo ha approvato definitivamente l'accordo raggiunto con il Consiglio europeo sugli obblighi di riduzione delle emissioni di CO2 per nuove auto e nuovi furgoni, con lo stop alle auto a benzina e diesel. Il provvedimento rientra nel pacchetto europeo Fit for 55 che aggiorna l'ampia normativa denominata Green Deal: un testo corposo, frutto di mesi di mediazione fra le distinte sensibilità e gli interessi contrapposti che caratterizzano i rapporti fra gli Stati membri dell'Unione, e che soprattutto tocca diversi ambiti, dall'industria al commercio, dalle costruzioni alla produzione di energia, dall'agricoltura a, ovviamente, la mobilità.

Le finalità del Fit For 55 per raggiungere entro il 2050 la carbon neutrality - riduzione entro il 2030 del 55% delle emissioni dei gas serra delle automobili e del 50% di quelle dei veicoli commerciali rispetto ai valori riscontrati nel 1990, oltre che abbandono entro il 2035 della produzione e della vendita di automobili e veicoli commerciali con motore a benzina, gasolio e ibrido - toccano da vicino un'industria, quella italiana, fortemente coinvolta nella catena del valore del comparto automotive.

SECONDO UN RECENTE REPORT DI ANFIA, NEL NOSTRO PAESE IL COMPARTO VALE IL 6% DEL PIL,

con una filiera articolata e complessa composta da alcuni grandi Oem, come Stellantis, Ducati e Ferrari, e da oltre 2.000 componentisti, che occupano 160mila dipendenti.

Il fatturato di questi ultimi - tra i quali spiccano alcune punte di diamante come Brembo, Sogefi, Marelli e Landi Renzo - vale 45,8 miliardi. Quello degli Oem poco meno, per cui siamo sui 95-100 miliardi di valore per un settore che rappresenta un architrave del manifatturiero italiano, insieme al machinery, al chimico-farmaceutico e alla siderurgia.

INCIPIT: THE STATE OF THINGS

There are some dates that can change the course of history. One such date could be 28 March 2023. On that day, a Tuesday, the European Parliament finally approved the agreement reached with the European Council on CO2 emission reduction obligations for new cars and vans, with a stop to petrol and diesel cars. The measure is part of the European Fit for 55 package, which updates the wide-ranging legislation known as the Green Deal: a corpulent text, the result of months of mediation between the distinct awareness and opposing interests that characterise relations between the EU Member States, and which, above all, touches on various spheres, from industry to trade, from construction to energy production, from agriculture to, obviously, mobility.

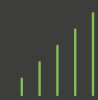
The aims of Fit For 55 to achieve carbon neutrality by 2050 - reduction by 2030 of 55% of greenhouse gas emissions from cars and 50% of those from commercial vehicles compared to 1990 values, as well as the abandonment by 2035 of the production and sale of cars and commercial vehicles with petrol, diesel and hybrid engines - closely affect an industry, the Italian one, which is strongly involved in the automotive sector value chain. According to a recent report by Anfia, in our country the sector is worth 6% of GDP, with an articulated and

I nostri imprenditori – i quali fino all’ultimo hanno spinto per difendere un’impostazione meno ideologica e basata sulla neutralità tecnologica – hanno compreso che il percorso verso la riduzione delle emissioni attraverso un processo di elettrificazione della mobilità è oramai tracciato. Al netto di ciò, dopo anni in cui l’automotive ha investito risorse economiche sulle e-car, la deroga per i carburanti sintetici strappata in extremis alla Germania rappresenta una piccola vittoria per la filiera.



UN FUTURO SICURAMENTE INCERTO PER L’INDUSTRIA AUTOMOTIVE ITALIANA.

Se i sindacati dei metalmeccanici mettono le mani avanti e prevedono la perdita di 70 mila posti di lavoro, buona parte del mondo imprenditoriale, dopo aver somatizzato il cambio di politica industriale deciso da Bruxelles, ora è alla ricerca di una exit strategy in grado di assicurare la continuità industriale salvando (oppure rideclinando) competenze, investimenti e mercati di riferimento.



IL NUOVO STATO DELLE COSE, COSTRINGE A SCELTE CORAGGIOSE, CERTO, MA ALL’ORIZZONTE GLI SCENARI, APPAIONO PIÙ DIVERSIFICATI DI QUANTO CI SI ATTENDESSE SOLAMENTE QUALCHE MESE FA.

complex supply chain made up of some large OEMs, such as Stellantis, Ducati and Ferrari, and more than 2,000 component manufacturers employing 160 thousand people. The turnover of the latter – among which stand out some spearheads such as Brembo, Sogefi, Marelli and Landi Renzo – is worth 45.8 billion. That of the OEMs a little less, so we are in the region of 95-100 billion for a sector that represents a lynchpin of Italian manufacturing, together with the machinery, chemical-pharmaceutical and steel industries. Our entrepreneurs – who right up to the last pushed to defend a less ideological and technology-neutral approach – have understood that the path towards reducing emissions through a process of electrification of mobility is now marked out. In spite of this, after years in which the automotive industry has invested economic resources in e-cars, the exemption for synthetic fuels wrested from Germany in extremis represents a small victory for the industry.

A definitely uncertain future for the Italian automotive industry. If the metalworkers’ unions are putting their hands forward and predicting the loss of 70 thousand jobs, a large part of the business world, after having succumbed to the change in industrial policy decided by Brussels, is now looking for an exit strategy capable of ensuring industrial continuity by saving (or redefining) skills, investments and reference markets. The state of things, the new state of things, is forcing courageous choices to be made, certainly, but on the horizon the scenarios appear more diversified than expected only a few months ago. Electricity, of course, is

L'elettrico, certo, con ogni probabilità si attesterà gradualmente come la soluzione principale, soprattutto in Europa e in Nordamerica. Ma – e ciò è un elemento estremamente importante – non sarà l'esclusiva tecnologia del futuro. Anche l'idrogeno (sia nella declinazione a fuel cell che in quella a motore endotermico), i biocarburanti e gli e-fuel di sintesi (si pensi all'apertura ottenuta in extremis dalla Germania al testo del Fit for 55) nel tempo andranno a conquistarsi importanti fette di mercato.

Una grande insalata energetica, insomma, che sarà in grado di valorizzare i know-how industriali che hanno contribuito a strutturare la complessa filiera italiana dell'automotive, salvando impianti, conoscenze, investimenti e posti di lavoro.



**LA QUINTA EDIZIONE
DEL 1000 MIGLIA
GREEN TALK CHE SI È
TENUTA LO SCORSO
8 GIUGNO HA RESO
EVIDENTE IL NUOVO
ATTEGGIAMENTO
COSTRUTTIVO
DEL COMPARTO
AUTOMOTIVE ITALIANO**

che, pur consapevole degli indirizzi normativi adottati da Bruxelles con il pacchetto Fit For 55, rivendica la necessità strategica di alimentare la continuità industriale legata alle componenti endotermiche della mobilità, condizione fondamentale per generare le risorse necessarie ad alimentare la ricerca di base sui materiali, lo sviluppo di soluzioni alternative alla produzione di energia dalle fonti fossili e piani di riconversione di medio lungo termine rivolti alla manodopera.

likely to gradually establish itself as the main solution, especially in Europe and North America. However – and this is extremely important – It will not be the only technology of the future. Hydrogen (in both fuel cell and endothermic engine versions), biofuels and synthetic e-fuels (think of the opening obtained in extremis by Germany to the Fit for 55 text) will also, over time, win important market shares. A big energy salad, in short, that will be able to make the most of the industrial know-how that has contributed to structuring the complex Italian automotive supply chain, saving plants, knowledge, investments and jobs.

The fifth edition of the 1000 Miglia Green Talk held on 8 June made clear the new constructive attitude of the Italian automotive sector, which, although aware of the regulatory guidelines adopted by Brussels with the Fit For 55 package, claims the strategic need to nurture industrial continuity linked to the endothermic components of mobility, a fundamental condition for generating the resources needed to fuel basic research on materials, the development of alternatives to energy production from fossil fuels and medium to long-term reconversion plans aimed at the workforce.

1000 MIGLIA GREEN TALK: CINQUE ANNI DI APPROFONDIMENTI

L'evoluzione funzionale e tecnologica della mobilità (pubblica, privata e commerciale) corre veloce quanto la digitalizzazione della nostra società, intrecciandosi, condizionando ed essendo a sua volta condizionata dalle nuove forme del vivere e dalle nuove abitudini di consumo. L'emergenza pandemica del biennio 2020-22 ce ne ha offerto un primo assaggio, mostrando le potenzialità (ma anche i limiti intrinseci) della Smart Land.



**UNA TERRA CONNESSA,
UNA TERRA A MISURA
D'UOMO E D'IMPRESA,
SOSTENIBILE DAL
PUNTO DI VISTA
ECONOMICO, SOCIALE
E AMBIENTALE,
ACCOGLIENTE MA
ANCHE IN GRADO DI
RELAZIONARSI CON
L'ALTRO, IL FUORI, IL
DIVERSO.**

Ancora una volta: una terra, la Smart Land, in grado di trasformare la mobilità (delle persone, delle merci e delle informazioni) da problema da risolvere a risorsa da utilizzare per accrescere la propria attrattività e la propria competitività. In una parola: il proprio rating.


Beatrice Saottini, presidente di 1000 Miglia Srl, sintetizza bene la centralità di una sfida che non appartiene solo all'automotive: "Imprese, università, istituzioni e centri di ricerca – spiega – devono incominciare a confrontarsi su questo tema in maniera più organica per provare tutti insieme ad analizzare il cambiamento in corso delineandone gli scenari futuri attraverso un uso consapevole delle risorse che abbiamo a disposizione. Si tratta di un cambiamento che, ancor prima che tecnologico, è culturale, perché solo ridisegnando i nostri stili di vita possiamo promuovere un diverso – e più sostenibile – modo di affrontare il mondo di domani".

1000 MIGLIA GREEN TALK: FIVE YEARS OF INDEPTH ANALYSIS


The functional and technological evolution of mobility (public, private and commercial) runs as fast as the digitalisation of our society, intertwining with, conditioning and in turn being conditioned by new forms of living and new consumption habits. The 2020-22 pandemic emergency has given us a first taste of this, showing us the potential (but also the inherent limits) of the Smart Land. A connected land, a land on a human and business scale, economically, socially and environmentally sustainable, welcoming but also able to relate to the other, the outside, the different. Once again: a land, the Smart Land, capable of transforming mobility (of people, goods and information) from a problem to be solved into a resource to be used to increase its attractiveness and competitiveness. In a word: its own rating.

Beatrice Saottini, Chairman of 1000 Miglia Srl, sums up well the centrality of a challenge that does not only belong to the automotive industry: "Companies, universities, institutions and research centres", she explains, "must begin to discuss this issue in a more organic manner in order to try all together to analyse the change underway and outline future scenarios through a conscious use of the resources we have at our disposal. It is a change that, even before being

Per chi ha avuto il privilegio di seguire almeno una volta nella propria vita la Freccia Rossa c'è una cosa destinata a trasformarsi in un ricordo indelebile, quasi una madeleine.

 L'ODORE DEI MOTORI,
UN MISTO DI BENZENE
E DI OLIO CHE PER I
GIORNI DELLA GARA TI
ENTRA NELLE NARICI E
NON TI ABBANDONA:
LA MILLE MIGLIA È
UNA CORSA DI AUTO
STORICHE, ED È GIUSTO
CHE SIA COSÌ, CHE IL
ROMBO SIA QUELLO DEI
CILINDRI ANTICHI.

Epperò il 26 marzo 1927, giorno della partenza della prima edizione della Freccia Rossa, Giuseppe Tonelli, sulla Stampa, scriveva: «Mille Miglia: suggestiva frase che indica oggi il progresso dei mezzi e l'audacia degli uomini». Quasi cento anni fa le auto erano diverse ma la sfida aveva lo stesso tenore di oggi: utilizzare una corsa per disseminare il futuro sulle strade italiane.

 ALLORA IL FUTURO
AVEVA IL SAPORE DEGLI
OTTANI BRUCIATI
NEI MOTORI A
COMBUSTIONE INTERNA,
OGGI HA LA FORMA
DI UNA MOBILITÀ
SILENZIOSA, CONDIVISA
E, SOPRATTUTTO,
SOSTENIBILE.

Passano gli anni, ma la formula non perde di efficacia. Anzi, guadagna in concretezza.

technological, is cultural, because it is only by redesigning our lifestyles that we can promote a different – and more sustainable – way of facing tomorrow's world”.

For those who have had the privilege of following the Red Arrow at least once in their lives, there is one thing that is destined to become an indelible memory, almost a madeleine. The smell of the engines, a mixture of benzene and oil that for the days of the race enters your nostrils and does not leave you: the Mille Miglia is a race for classic cars, and it is right that it should be so, that the roar should be that of ancient cylinders. And yet on 26 March 1927, the day of the start of the first edition of the Red Arrow, Giuseppe Tonelli, in the newspaper La Stampa, wrote: “Mille Miglia: an evocative phrase that today indicates the progress of means and the audacity of men”. Almost a hundred years ago, the cars were different but the challenge had the same tenor as today: to use a race to disseminate the future on Italian roads. Back then, the future had the taste of burnt octane in internal combustion engines, today it takes the form of silent, shared and, above all, sustainable mobility. Years pass, but the formula does not lose its effectiveness. On the contrary, it gains in concreteness. Which is the concreteness of a long-standing industrialist such as Aldo Bonomi, President of Aci Brescia, according to whom “watching a race like the historic Mille Miglia means looking at the past with the future in mind, because it is an event that has crossed the whole of Italian history, accompanying the changes that have taken place in industry, commerce and the infrastructure of a country that today looks to the circular economy and

Che è poi la concretezza di un industriale di lungo corso come Aldo Bonomi, presidente Aci Brescia, secondo cui "assistere a una competizione come la Mille Miglia storica significa guardare il passato pensando al futuro, perché è un evento che ha attraversato tutta la storia italiana accompagnandone i cambiamenti avvenuti nell'industria, nel commercio e nella dotazione infrastrutturale di un Paese che oggi guarda all'economia circolare e all'abbattimento delle emissioni inquinanti con l'entusiasmo di chi sa di avere tutti i numeri per giocare la partita da attaccante. Come nel 1927 sfidavamo il futuro a bordo di quelle automobili, oggi lo possiamo tornare a fare prendendo in prestito il coraggio e la fiducia nella tecnica di cui erano infusi quei piloti".



**CERTO, PER
TRAGUARDARE
IL FUTURO OCCORRE
CORAGGIO.
MA OCCORRE
ANCHE SENSO DI
RESPONSABILITÀ.**

Soprattutto per chi, come il mondo delle imprese, da questo nuovo scenario è chiamato a mettere in discussione tradizioni produttive, assetti organizzativi consolidati, piani, prodotti e processi. È la "via stretta" di cui parla il presidente di Confindustria Brescia, Franco Gussalli Beretta, il quale, se nei mesi che hanno preceduto il voto di Bruxelles aveva provato più volte e a più livelli a richiamare l'attenzione della politica sulle controproposte al diktat dell'elettrico provenienti dai territori industriali legati alla filiera dell'auto, oggi riconosce che la reazione proattiva di molte imprese coinvolte dal cambiamento sta confermando quelle qualità di resilienza e flessibilità che hanno permesso al sistema manifatturiero di resistere nei momenti più duri dell'emergenza sanitaria.

Secondo Beretta, infatti, «il Made in Brescia è pronto ad affrontare le importanti sfide in arrivo nel comparto dell'automotive, pur con alcune criticità che andranno inevitabilmente affrontate: su tutte, la necessità di stimolare i nostri fornitori verso un approccio maggiormente concentrato sul tema dell'innovazione, fondamentale per garantire il futuro della filiera.

the reduction of polluting emissions with the enthusiasm of those who know they have all the numbers to play the game as a striker. Just as in 1927 we challenged the future aboard those cars, today we can do so again by borrowing the courage and confidence in technology that those drivers were infused with".

Of course, looking to the future requires courage. But it also requires a sense of responsibility. Especially for those who, like the business world, are called upon to question production traditions, consolidated organisational structures, plans, products and processes in this new scenario. This is the "narrow path" of which the President of Confindustria Brescia, Franco Gussalli Beretta, speaks. If, in the months leading up to the Brussels vote, he had tried several times and at various levels to draw the attention of politicians to the counter-proposals to the diktat of electricity coming from the industrial territories linked to the automotive supply chain, today he recognises that the proactive reaction of many companies affected by the change is confirming those qualities of resilience and flexibility that have enabled the manufacturing system to resist in the hardest moments of the health emergency.

According to Beretta, in fact, "the Made in Brescia is ready to face the important challenges coming up in the automotive sector, albeit with some criticalities that will inevitably have to be addressed: above all, the need to stimulate our suppliers towards a more focused approach to innovation, which is fundamental to ensure the future of the supply chain. There remains, on the part of the sector's



“LE IMPRESE DEL COMPARTO - SPIEGA BERETTA - SONO PARTICOLARMENTE PROPENSE A INVESTIRE IN INNOVAZIONE, TANTO CHE CIRCA IL 45% DEL BUDGET COMPLESSIVO VERRÀ DEDICATO, IN PROSPETTIVA, A RICERCA E SVILUPPO.

Pesano, invece, come ostacolo agli investimenti, l'incertezza tecnologica (63% del campione, ndr), così come il ritardo dei fornitori in tema di innovazione: un potenziale elemento di rallentamento per l'intera filiera.

Rimane, da parte degli operatori del settore, un'evidente preoccupazione sia per quanto riguarda il Fit for 55 – che già nella seconda metà del 2021 aveva pesantemente rallentato la filiera – sia per la recessione della Germania, che assorbe il 25% dell'export bresciano: gran parte di quest'ultimo fa riferimento proprio al comparto automotive». L'analisi del numero uno di Confindustria Brescia è supportata dai dati di un'indagine condotta a fine 2022 dal Centro Studi di Confindustria Brescia e dalla Direzione Studi e Ricerche di Intesa Sanpaolo, indagine focalizzata, in particolare, sulle modalità con cui le imprese stanno approcciando alla transizione ecologica e tecnologica in atto.

Dall'analisi di via Cefalonia, elementi significativi emergono anche dal punto di vista delle strategie: “Solo l'11% delle imprese ha, infatti, dichiarato di non avere in agenda nuove strategie industriali per affrontare il complesso scenario competitivo che si profila nella filiera dell'auto, mentre la maggioranza del Made in Brescia punta soprattutto sulla riconversione della produzione (33%) o su nuove alleanze (33%)”.

operators, clear concern both about Fit for 55 – which had already severely slowed down the supply chain in the second half of 2021 – and about the recession in Germany, which absorbs 25% of Brescia's exports: a large part of the latter refers precisely to the automotive sector”. The analysis of the number one of Confindustria Brescia is supported by the data of a survey conducted at the end of 2022 by the Confindustria Brescia Study Centre and the Intesa Sanpaolo Studies and Research Department, a survey focused in particular on the ways in which companies are approaching the ecological and technological transition underway. “Businesses in the sector”, Beretta explains, “are particularly keen on investing in innovation, so much so that about 45% of the overall budget will be dedicated to Research and Development in the future. On the other hand, technological uncertainty (63% of the sample, ed.) weighs heavily as an obstacle to investment, as does the delay of suppliers in terms of innovation: a potential slowdown element for the entire supply chain. From the Via Cefalonia analysis, significant elements also emerge from the point of view of strategies: “Only 11% of companies declared that they do not have any new industrial strategies on their agendas to deal with the complex competitive scenario that is looming in the automotive supply chain, while the majority of Made in Brescia companies are focusing mainly on production reconversion (33%) or new alliances (33%)”.

LA POLITICA E L'INDUSTRIA A CONFRONTO: SI PUÒ ANCORA CAMBIARE INDIRIZZO AL FIT FOR 55?

Il sito del Parlamento europeo ricostruisce le tappe che hanno portato al voto dello scorso 12 febbraio.



**IL PERCORSO DELLA
NORMA È INIZIATO
IL 14 LUGLIO 2021:
IN QUELLA DATA LA
COMMISSIONE EUROPEA
HA PRESENTATO UNA
SERIE DI PROPOSTE PER
RIDURRE LE EMISSIONI
DI CO2 NELL'UE.**

Tra le altre cose la Commissione aveva proposto norme più severe per le emissioni delle nuove autovetture, chiedendo che fossero azzerate a partire dal 2035.

A luglio 2021 il governo italiano era guidato da Mario Draghi, supportato da tutti i principali partiti in Parlamento, tra cui Lega e Forza Italia, ma non da Fratelli d'Italia. All'epoca i partiti italiani non hanno avuto un ruolo nella presentazione della proposta della Commissione, ma sono entrati in gioco nei mesi successivi. A settembre 2021 la proposta per vietare la vendita di nuove auto a diesel e benzina dal 2035 è arrivata al Parlamento europeo, più precisamente all'esame della Commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare (abbreviata con la sigla "Envi").


**L'11 MAGGIO 2022
LA COMMISSIONE
DEL PARLAMENTO
EUROPEO HA VOTATO
A FAVORE DEL DIVIETO
DI VENDERE DAL
2035 NUOVE AUTO
A BENZINA E DIESEL,
RIDIMENSIONANDO
ALCUNI DEI VINCOLI
PROPOSTI DALLA
COMMISSIONE UE.**

POLITICS AND INDUSTRY COMPARED: CAN THE FIT FOR 55 STILL BE CHANGED?

The website of the European Parliament reconstructs the steps that led to the vote on 12 February. The path of the regulation started on 14 July 2021: on that date the European Commission presented a series of proposals to reduce CO2 emissions in the EU. Among other things, the Commission had proposed stricter emission regulations for new cars, calling for them to be reduced to zero as from 2035.

In July 2021, the Italian government was led by Mario Draghi, supported by all the major parties in parliament, including Lega and Forza Italia, but not by Fratelli d'Italia. The Italian political parties did not play a role in the presentation of the Commission's proposal at the time, but became involved in the following months. In September 2021, the proposal to ban the sale of new diesel and petrol cars as from 2035 reached the European Parliament, more precisely the Committee on the Environment, Public Health and Food Safety (abbreviated as "Envi"). On 11 May 2022, the European Parliament Commission voted in favour of a ban on the sale of new petrol- and diesel-powered cars as from 2035, reducing some of the constraints proposed by the EU Commission. In the Commission for the final vote, among others, the present representatives of the Partito Democratico

A favore del divieto dal 2035 di vendere auto a benzina e diesel avevano votato in commissione nella votazione finale, tra gli altri, i rappresentanti presenti del Partito democratico, mentre erano stati contrari quelli di Lega e Fratelli d'Italia.



A GIUGNO 2022 IL PROVVEDIMENTO È ARRIVATO AL VOTO NELLA PLENARIA DEL PARLAMENTO EUROPEO, DOVE È STATO APPROVATO IN VIA PRELIMINARE L'8 GIUGNO CON 656 VOTI FAVOREVOLI,

tra cui quelli del Partito democratico e del Movimento 5 stelle, e 249 contrari, tra cui quelli di Lega, Forza Italia e Fratelli d'Italia. Il testo approvato a giugno 2022 dal Parlamento europeo è stato la base delle trattative poi condotte con il Consiglio dell'Unione europea, che rappresenta i governi dei 27 Paesi dell'Ue. Il 29 giugno 2022 il Consiglio dell'Ue, riunitosi nella formazione che comprende i ministri dell'Energia degli Stati membri, ha adottato le sue posizioni a favore del divieto della vendita a partire dal 2035 di nuove auto a benzina e diesel.

In quell'occasione l'Italia era rappresentata dal ministro della Transizione ecologica del governo Draghi, Roberto Cingolani, un tecnico non riconducibile a nessun partito. Le sottosegretarie al Ministero della Transizione ecologica erano Ilaria Fontana (Movimento 5 stelle) e Vannia Gava (Lega). L'attuale ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica Gilberto Pichetto Fratin (Forza Italia) era invece il sottosegretario al Ministero dello Sviluppo economico, con delega alle politiche industriali, al Made in Italy e al commercio.

voted in favour of the ban as from 2035 on the sale of petrol and diesel cars, while those of Lega and Fratelli d'Italia voted against it.

In June 2022, the measure came to a vote in the plenary of the European Parliament, where it was preliminarily approved on 8 June with 656 votes in favour, including those of the Partito Democratico and Movimento 5-Stelle, and 249 voting against it, including those of Lega, Forza Italia and Fratelli d'Italia. The text approved in June 2022 by the European Parliament was the basis for the negotiations then conducted with the Council of the European Union, which represents the governments of the 27 EU countries. On 29 June 2022, the Council of the EU, meeting in the formation comprising the energy ministers of the member states, adopted its positions in favour of a ban on the sale of new petrol- and diesel-powered cars as from 2035. On that occasion, Italy was represented by the Draghi government's Minister for Ecological Transition, Roberto Cingolani, a technician not affiliated to any party. The undersecretaries at the Ecological Transition Ministry were Ilaria Fontana (Movimento 5 stelle) and Vannia Gava (Lega). The current Minister of the Environment and Energy Security Gilberto Pichetto Fratin (Forza Italia) was instead the undersecretary at the Ministry of Economic Development, with responsibility for industrial policies, Made in Italy and trade.

On 27 October 2022, the EU Council then reached an agreement on the standard under discussion with the EU energy ministers and the European Parliament. More specifically, the two bodies decided that by 2030 CO2 emissions from new cars

Il 27 ottobre 2022 il Consiglio dell'Ue ha poi raggiunto un accordo sulla norma in discussione con i ministri dell'Energia dell'Ue e il Parlamento europeo.

PIÙ NEL DETTAGLIO I DUE ORGANISMI HANNO DECISO CHE ENTRO IL 2030 LE EMISSIONI DI CO2 DELLE NUOVE AUTO DOVRANNO ESSERE PIÙ BASSE DEL 55 PER CENTO RISPETTO AI LIVELLI DEL 2021 E CHE ENTRO IL 2035 DOVRANNO ESSERE AZZERATE, CONFERMANDO COSÌ GLI OBIETTIVI DELLA COMMISSIONE UE.

All'epoca l'Italia era già rappresentata in Europa dal nuovo ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica Pichetto Fratin, insediatosi con il governo Meloni il 22 ottobre.

Il 28 ottobre, in un'intervista al Corriere della Sera, Pichetto Fratin aveva commentato il percorso della norma per vietare le auto a diesel e benzina dal 2035.



«GLI OBIETTIVI CLIMATICI SONO IMPRESCINDIBILI, TUTTAVIA COME HA DETTO LA PREMIER, LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE DEVE ANDARE DI PARI PASSO CON QUELLA SOCIALE ED ECONOMICA.

Già da viceministro dello Sviluppo, nel precedente governo, mi sono occupato di favorire scelte che tenessero conto delle esigenze di competitività della seconda manifattura d'Europa», aveva dichiarato il ministro. «Anche per l'automotive gli indirizzi europei devono essere compatibili con la concreta possibilità delle case automobilistiche di rispettare gli obiettivi. È un tema del quale c'è consapevolezza anche nella Commissione europea, che sta ragionando su limiti meno stringenti per la normativa Euro 7».

must be 55 per cent lower than in 2021 and that by 2035 they must be zero, thus confirming the EU Commission's targets. At that time, Italy was already represented in Europe by the new Minister of the Environment and Energy Security Pichetto Fratin, who took office with the Meloni government on 22 October.

On 28 October, in an interview with Corriere della Sera, Pichetto Fratin commented on the path of the regulation to ban diesel and petrol cars as from 2035. "Climate goals are unavoidable, but as the premier said, environmental sustainability must go hand in hand with social and economic sustainability. Already as deputy minister for development, in the previous government, I was involved in favouring choices that took into account the competitiveness needs of Europe's second-largest manufacturing industry", the minister said. "For the automotive sector, too, the European guidelines must be compatible with the concrete possibility for car manufacturers to meet the targets. This is an issue of which there is also an awareness in the European Commission, which is thinking about less stringent limits for the Euro 7 regulation". So Pichetto Fratin had not explicitly shown government opposition to the agreement reached at the European.

The agreement between the European institutions was approved by the Envi Commission of the European Parliament on 1 December 2022, again with Lega, Fratelli d'Italia and Forza Italia voting against it. On 14 February 2023 came the vote of the plenary of the Parliament and now the final approval, in this moment considered only a formality, by the EU Council is

Dunque Pichetto Fratin non aveva esplicitamente mostrato un'opposizione del governo contro l'accordo raggiunto in sede europea.

 **L'ACCORDO TRA LE ISTITUZIONI EUROPEE È STATO APPROVATO DALLA COMMISSIONE ENVI DEL PARLAMENTO EUROPEO IL 1° DICEMBRE 2022, SEMPRE CON IL VOTO CONTRARIO DI LEGA, FRATELLI D'ITALIA E FORZA ITALIA.**

Il 14 febbraio 2023 è arrivata la votazione della plenaria del Parlamento e ora si attende l'approvazione definitiva, ritenuta ormai soltanto una formalità, da parte del Consiglio dell'Ue. Il 14 febbraio, tra i 340 voti favorevoli ci sono stati quelli dei parlamentari europei del Partito democratico, del Movimento 5 stelle e di Azione-Italia viva, mentre i 279 voti contrari comprendono quelli della Lega, di Forza Italia e di Fratelli d'Italia.

Torna sui motivi del no Oscar Lancini, eurodeputato della Lega: «La decarbonizzazione del settore dei trasporti - ragiona l'europarlamentare bresciano - non può non tenere conto delle peculiarità nazionali e del principio di neutralità tecnologica.



SENZA DIMENTICARE CHE IL PASSAGGIO AI NUOVI MATERIALI NON GARANTISCE AFFATTO NÉ UN MINORE CONSUMO ENERGETICO NÉ UN IMPATTO AMBIENTALE DI MINORE SPESSORE.

awaited. On 14 February, the 340 votes in favour included those of the MEPs of the Partito Democratico, Movimento 5 Stelle and Azione-Italia Viva, while the 279 votes against included those of the Lega, Forza Italia and Fratelli d'Italia.

Oscar Lancini, a Lega Nord MEP, returns to the reasons for the "no" vote: "The decarbonisation of the transport sector", reasons the MEP from Brescia, "cannot disregard national peculiarities and the principle of technological neutrality. Without forgetting that the switch to new materials does not at all guarantee either lower energy consumption or a lower environmental impact. On an industrial level, the stop imposed by Brussels masochistically hits one of the leading sectors of the European economy, already in serious difficulty due to the indiscriminate increase in the costs of raw materials and skilled labour. It is a measure that not only disregards the important efforts made by the sector in the direction of decarbonisation (as demonstrated by the investments in electrification), but above all harms workers in the automotive sector, who thus become yet another unwitting victim of inevitable company reorganisations imposed from above. In Italy alone, the automotive sector accounts for 20 per cent of the national GDP and employs more than 250,000 people". Then there is a geopolitical implication that is not secondary: "On a strategic level, the Brussels decision offers an empty goalpost to Asian competitors", Lancini concludes: "We go from dependence on Russian gas to subservience to China".

Patrizia Toia, Member of the European Parliament for the Democratic Party, takes

Sul piano industriale, lo stop imposto da Bruxelles colpisce masochisticamente uno dei settori trainanti dell'economia europea, già in gravi difficoltà a causa dell'aumento indiscriminato dei costi delle materie prime e della manodopera specializzata. È un provvedimento che non solo disconosce gli importanti sforzi fatti dal settore proprio in direzione della decarbonizzazione (come dimostrano gli investimenti sul versante dell'elettrificazione), ma soprattutto danneggia i lavoratori del settore automotive, che diventano così l'ennesima vittima inconsapevole di inevitabili riorganizzazioni aziendali imposte dall'alto.

Solamente in Italia, il settore automotive rappresenta il 20% del Pil nazionale e dà lavoro a più di 250.000 persone». C'è poi un risvolto geopolitico non secondario: "Sul piano strategico, la decisione di Bruxelles offre un gol a porta vuota ai competitor asiatici - conclude Lancini -: Passiamo dalla dipendenza dal gas russo alla sudditanza verso la Cina».

Di tutt'altra opinione Patrizia Toia, eurodeputata del Partito Democratico: "La decisione europea è presa: si punta sull'auto elettrica e dal 2035 sarà vietata la vendita di auto con motori a scoppio - spiega -. La ragione è che dobbiamo guardare al futuro e preparare il nostro sistema produttivo alla nuova realtà della mobilità sostenibile.



**L'EUROPA DIVENTERÀ
COSÌ TRA I CONTINENTI
PIÙ INNOVATIVI
EVITANDO DI
APPISOLARSI SUGLI
ALLORI DEL PASSATO.**

a completely different view: "The European decision is made: we are going for electric cars and as from 2035 the sale of cars with internal combustion engines will be banned", she explains. "The reason is that we must look to the future and prepare our production system for the new reality of sustainable mobility. In this way, Europe will become one of the most innovative continents and avoid dozing on the laurels of the past. But to achieve these goals of industrial innovation and the development of new professions", Toia observes, "the current regulations are not enough: we need to invest in technological innovation, accompany SMEs in the inevitable reconversion and make programmes to train people for the new employment opportunities. We also need to equip ourselves with adequate infrastructure (such as charging stations, ed.) and strengthened electricity grids, develop battery manufacturing capacity, and address the issue of the entire production chain, starting with the raw materials and ending with all the other components. So enough complaining", the MEP concludes, "it is more useful to ask governments to create concrete and consistent plans to prepare us for this great change".

Among the voices out of the chorus was that of Massimiliano Salini (Forza Italia/ PPE), who was rapporteur for the text in the Transport Committee. "The total ban on combustion engines from 2035 and the consequent electrification in forced stages is a serious industrial and political mistake that puts thousands of companies and up to 500,000 jobs in the automotive sector at risk".

Satisfied, on the other hand, Maria Angela

Ma per realizzare questi obiettivi di innovazione industriale e sviluppo di nuove professioni - osserva Toia - non basta la norma attuale: occorre investire sull'innovazione tecnologica, accompagnare le PMI nella inevitabile riconversione e fare programmi per formare le persone alle nuove opportunità occupazionali.

OCCORRE ANCHE DOTARCI DI INFRASTRUTTURE ADEGUATE (COME LE COLONNINE DI RICARICA, NDR) E DI RETI ELETTRICHE RAFFORZATE, SVILUPPARE LA CAPACITÀ DI FABBRICAZIONE DELLE BATTERIE E AFFRONTARE IL TEMA DELL'INTERA FILIERA PRODUTTIVA, PARTENDO DALLE MATERIE PRIME FINO A TUTTE LE ALTRE COMPONENTI.

Quindi basta lamentele - conclude l'europarlamentare - è più utile chiedere ai governi di creare dei piani concreti e consistenti per prepararci a questo grande cambiamento". Tra le voci fuori dal coro anche quella di Massimiliano Salini (Forza Italia/Ppe), che del testo è stato relatore in commissione Trasporti.

«La messa al bando totale dei motori a combustione dal 2035 e la conseguente elettrificazione a tappe forzate è un grave errore industriale e politico, che mette a rischio migliaia di aziende e fino a 500mila posti di lavoro nella filiera dell'auto». Soddisfatta, invece, Maria Angela Danzi, eurodeputata Movimento 5 Stelle, che sottolinea le ricadute sull'ambiente del modello tradizionale di mobilità, ricordando che

«IN ITALIA OGNI ANNO 80MILA PERSONE PERDONO LA VITA PER COLPA DELLO SMOG».

Danzi, MEP for Movimento 5 Stelle, who emphasised the environmental repercussions of the traditional model of mobility, pointing out that "in Italy, 80,000 people lose their lives every year due to smog".

LA FILIERA DELLA MOBILITÀ ELETTRICA E IL LAVORO: IL FUTURO DELL'AUTOMOTIVE MADE IN ITALY FRA CAMBIAMENTO E RICONVERSIONE

Mentre la politica discute, cambia campo, litiga e si divide sul diktat europeo che riguarda il futuro sostenibile della mobilità cercando di trovare nelle pieghe del testo spazi di mediazione (e il rinvio dell'adozione del regolamento decisa all'inizio di marzo dal Coreper, il Comitato dei rappresentanti permanenti dei governi degli Stati membri dell'Unione europea, offre in questo senso più spazio a possibili trattative), il Paese reale si rimbocca le maniche per recuperare i ritardi infrastrutturali e accorciare i tempi tecnici della transizione.

Ragiona Roberto Vavassori, attuale responsabile delle relazioni istituzionali della Brembo e nuovo presidente dell'Anfia, l'associazione di rappresentanza della filiera automobilistica italiana:



**“LA STRADA VERSO
UN FUTURO PIÙ
SOSTENIBILE È
INDISPENSABILE
E CONDIVISA DA
TUTTA L'INDUSTRIA
DELL'AUTOMOTIVE, MA
I TEMPI PER UNA TOTALE
ELETTRIFICAZIONE NON
SONO ANCORA MATURI:**

problemi di riconversione dei siti, mancanza di personale adeguatamente formato, shortage di terre rare per le batterie, infrastrutture di ricarica non sufficientemente capillari mettono a dura prova le imprese”.

Il tema tocca anche il patrimonio di competenze accumulato dal comparto nelle generazioni: “Per la filiera il passaggio all'elettrico vuol dire fare degli sforzi enormi perché tutte le competenze sulle quali si sono basati l'intensità e il successo del comparto vanno rifondate e ricostruite – prosegue Vavassori -. Uno sforzo che ha bisogno di essere accompagnato, oltre che dalla voglia di investire e di reinvestirsi delle persone che ci lavorano e degli imprenditori, anche da strumenti di politica industriale che consentano di agevolare questa riconversione che deve essere fatta in tempi molto stringenti».

THE ELECTRIC MOBILITY SUPPLY CHAIN AND WORK: THE FUTURE OF THE AUTOMOTIVE MADE IN ITALY BETWEEN CHANGE AND RECONVERSION

While politics debates, switches camps, argues and gets divided over the European diktat concerning the sustainable future of mobility, trying to find room for mediation in the folds of the text (and the postponement of the regulation's adoption decided at the beginning of March by Coreper, the Committee of Permanent Representatives of the Governments of the Member States of the European Union, offers in this sense more space for possible negotiations), the real country is rolling up its sleeves to make up for infrastructural delays and shorten the technical timeframe of the transition. Roberto Vavassori, current head of institutional relations at Brembo and new President of Anfia, the association representing the Italian automotive supply chain, reasons: “The road to a more sustainable future is indispensable and shared by the entire automotive industry, but the time for total electrification is not yet ripe: problems with site reconversion, lack of adequately trained personnel, shortages of rare earths for batteries, and insufficiently capillary battery charging infrastructures are putting companies to the test”. The issue also touches on the heritage of skills accumulated by the sector over the generations: “For the sector, the transition to electric power means making enormous

Proprio quello temporale è uno dei temi che più preoccupa le categorie di comparto, perché non si tratta più di tecnologie, ma di riconversione della filiera tutta: da questo punto di vista, il limite imposto dalla Ue al 2035 non tiene conto delle difficoltà di costruttori e componentisti.

«SONO TEMPI
ESTREMAMENTE
STRINGENTI, SE SI
CONSIDERA CHE
VERRANNO COINVOLTE
DECINE DI MIGLIAIA
DI OPERATORI, NEL
NOSTRO PAESE,

che lavorano prevalentemente nell'ambito della meccanica legata al motore a combustione interna – sottolinea il manager di Brembo – non è possibile pensare di riconvertire impianti produttivi, aziende, persone, filiere, in tempi così ristretti».

E la deroga per i carburanti sintetici, dopo anni in cui l'automotive investe risorse economiche sulle e-car, è di certo stata una piccola vittoria per tutta la filiera, ma oramai il percorso verso un'unica tecnologia per la riduzione delle emissioni è tracciato. «La scelta dell'elettrico da parte dell'Unione Europea è stata di tipo politico e regolatorio: è stata indicata un'unica tecnologia – conclude Vavassori -. La piccola apertura agli e-fuel non deve deviare il settore dall'idea che la spinta verso un'unica tecnologia, quella elettrica, sia il vero obiettivo su cui concentrarsi, dal momento che ha assorbito tutti gli investimenti degli ultimi anni».

 **LE REGOLE CAMBIANO,
L'INDUSTRIA RINCORRE,
MA IL MERCATO RIMANE
ATTENDISTA.**

Nel nostro Paese, infatti, la penetrazione delle auto elettriche – sul totale delle nuove immatricolazioni nel 2022 si è fermata al 3,7%, unica nazione a registrare un peggioramento rispetto al dato del 2021 (4,6%, mentre Paesi come Francia e Germania ormai si aggirano nell'ordine del 14-15% di immatricolato), dato che le vendite – si sono ridotte di quasi il 27%.

efforts because all the skills on which the sector's intensity and success have been based must be rebuilt and reconstructed”, continues Vavassori. “An effort that needs to be accompanied not only by the desire to invest and reinvest on the part of the people who work in it and the entrepreneurs, but also by industrial policy tools that will facilitate this reconversion, which must be done in a very strict timeframe”.

Time is one of the issues that most concerns the sector's categories, because it is no longer a matter of technology, but of reconversion of the entire supply chain: from this point of view, the limit imposed by the EU to 2035 does not take into account the difficulties of manufacturers and component manufacturers. “These are extremely tight deadlines, if we consider that tens of thousands of operators will be involved, in our country, who work mainly in the field of mechanics linked to internal combustion engines”, the Brembo manager emphasises. “It is not possible to think of reconverting production plants, companies, people, supply chains, in such a short timeframe”.

And the waiver for synthetic fuels, after years in which the automotive industry invested economic resources in e-cars, was certainly a small victory for the entire supply chain, but by now the path towards a single technology for reducing emissions is marked out. “The European Union's choice of electrics was a political and regulatory one: a single technology was indicated”, concludes Vavassori. “The small opening to e-fuels should not divert the sector from the idea that the push towards a single technology, the electric one, is the real

L'ancora limitata preferenza per l'auto elettrica in Italia è legata a diverse ragioni. Nel 2022 gli incentivi stanziati per l'acquisto di auto BEV sono stati poco incisivi: sono stati limitati alla sola clientela privata e di importo tale da compensare solo in parte il maggior costo delle vetture elettriche rispetto alle tradizionali motorizzazioni.

L'obiettivo dell'Europarlamento è quindi ancora decisamente lontano, soprattutto nel nostro Paese, e per raggiungerlo sarà cruciale un cambio di passo, che potrà avvenire solo in parallelo al potenziamento dell'infrastruttura di ricarica, ancora carente e disomogenea sul territorio nazionale.



A PENALIZZARE L'ANDAMENTO DEL MERCATO È STATO ANCHE IL CONTESTO ECONOMICO DIFFICILE, CARATTERIZZATO DA UN'INFLAZIONE ELEVATA E DA REDDITI IN CONTRAZIONE.



SE PERÒ IL MERCATO DELL'ELETTRICO LANGUE, L'OFFERTA INFRASTRUTTURALE PRINCIPALMENTE RAPPRESENTATA DALLE STAZIONI DI RICARICA STA REGISTRANDO UNA EVIDENTE ACCELERAZIONE.



DALLE STATISTICHE RIPORTATE DA MOTUS-E NEL PRIMO TRIMESTRE 2023 IN ITALIA È STATA INFATTI REGISTRATA UNA CRESCITA RECORD DI INSTALLAZIONI DI COLONNINE, UNA MEDIA DI CIRCA 300 NUOVI CHARGING POINT OGNI SETTIMANA PER UN TOTALE DI 4.401 PUNTI DI RICARICA INSTALLATI.

target to focus on, since it has absorbed all the investments of recent years”.

The rules change, the industry chases, but the market remains wait-and-see. In our country, in fact, the penetration of electric cars, out of the total of new registrations in 2022, has stopped at 3.7%, the only country to record a worsening compared to the 2021 figure (4.6%, while countries such as France and Germany are now in the region of 14-15% of registered cars), as sales have fallen by almost 27%. The still limited preference for the electric car in Italy is linked to several reasons. In 2022, the incentives allocated to the purchase of BEV cars were not very incisive: they were limited to private customers only, and only partly compensated for the higher cost of electric cars compared to traditional engines. The difficult economic environment, characterised by high inflation and shrinking incomes, also penalised market performance.

The European Parliament's goal is therefore still a long way off, especially in our country, and to achieve it, a change of pace will be crucial, which can only take place in parallel with the strengthening of the battery charging infrastructure, which is still lacking and uneven across the country.

If, however, the electric market is struggling, the infrastructural offer mainly represented by charging stations is clearly accelerating. According to statistics reported by Motus-E, in the first quarter of 2023 in Italy there was in fact a record growth in the installation of charging stations, an average of about 300 new charging points every week for a total of 4,401 installed. This growing trend is

ED È OVVIAMENTE
SU QUEST'ULTIMO
CHE SI STANNO
CONCENTRANDO
GLI SFORZI E GLI
INVESTIMENTI DI UNA
MULTIUTILITY COME
A2A ATTRAVERSO LA
SUA CONTROLLATA A2A
E-MOBILITY,

Un trend in crescita destinato ad avvicinare gradualmente il nostro Paese agli standard europei, dato che a oggi risultano operativi sull'intero territorio nazionale 41 punti di ricarica, di cui il 30% ubicati su suolo privato a uso pubblico come supermercati o centri commerciali, mentre il 70% su suolo pubblico.

di cui Antonio Gioia è il responsabile Business Development & Sales, il quale spiega: "Lo scenario della mobilità elettrica sta evolvendo rapidamente e per questo in A2A stiamo portando avanti una doppia strategia su tutto il territorio nazionale:

da una parte favorire il collegamento delle città attraverso un'infrastruttura di ricarica ad alta potenza, dall'altra dotare i centri urbani di una rete diffusa e lenta, che garantisca tempi e modalità di sosta compatibili con le necessità dei cittadini legate alla quotidianità".

L'INSTALLAZIONE DELLE
NUOVE COLONNINE
SI INSERISCE NEL PIÙ
AMPIO PROGRAMMA
PER LA MOBILITÀ
ELETTRICA URBANA ED
EXTRAURBANA CHE IL
GRUPPO GUIDATO DA
RENATO MAZZONCINI
REALIZZERÀ IN ITALIA
ENTRO IL 2030.

destined to gradually bring Italy closer to European standards, given that 41 charging points are currently operational throughout the country, 30% of which are located on private land for public use such as supermarkets or shopping centres, while 70% are on public land.

And it is obviously on the latter that the efforts and investments of a multi-utility such as A2A are being concentrated through its subsidiary A2A E-Mobility, of which Antonio Gioia is Head of Business Development & Sales, and who explains: "The scenario of electric mobility is evolving rapidly and that is why at A2A we are pursuing a dual strategy throughout the country: on the one hand, to promote the connection of cities through a high-power charging infrastructure, and on the other, to equip urban centres with a widespread, slow network that guarantees parking times and modes compatible with citizens' everyday needs". The installation of the new columns is part of the broader programme for urban and extra-urban electric mobility that the group led by Renato Mazzoncini will implement in Italy by 2030. The 10-year strategic plan, aimed at contributing to the country's energy transition and decarbonisation, in fact envisages investments of around 280 million euros for the creation of a widespread infrastructure and 22 thousand charging points between ultrafast (high power) and CityPlug (low power and overnight). "Thanks to the creation of an integrated system of innovative services, the group " continues Gioia "simplifies the experience of using electric vehicles, accompanying people and businesses towards sustainable mobility choices that contribute to reducing

Il Piano strategico decennale, volto a contribuire alla transizione energetica e alla decarbonizzazione del Paese, prevede infatti investimenti pari a circa 280 milioni di euro per la realizzazione di un'infrastruttura capillare e di 22mila punti di ricarica tra ultrafast (ad alta potenza) e CityPlug (a bassa potenza e overnight).




**“GRAZIE ALLA
CREAZIONE DI UN
SISTEMA INTEGRATO DI
SERVIZI INNOVATIVI,
IL GRUPPO – PROSEGUE
GIOIA – SEMPLIFICA
L’ESPERIENZA D’USO
DEL VIAGGIARE
ELETTRICO,
ACCOMPAGNANDO
PERSONE E IMPRESE
VERSO SCELTE DI
MOBILITÀ SOSTENIBILE
CHE CONTRIBUISCONO
A RIDURRE LE
EMISSIONI DI GAS
SERRA E IL RICORSO AI
COMBUSTIBILI FOSSILI.**

Un risultato reso possibile dalla fattiva collaborazione con gli enti e le comunità locali”.

greenhouse gas emissions and the use of fossil fuels. A result made possible by the active collaboration with local authorities and communities”.


L'ETÀ DELLA CONOSCENZA, UNIVERSITÀ E ITS PER RISPONDERE AL CAMBIAMENTO

Due anni di emergenza sanitaria e quasi altrettanti di guerra alle porte dei confini orientali dell'Europa ci hanno consegnato un mondo nel quale l'incertezza e l'imprevedibilità degli eventi si fondono con la complessità e spesso l'ambiguità dei rapporti economici e geopolitici fra mercati che sono sempre più regionalizzati. Per dirla all'anglosassone,



**IL CONTESTO IN CUI
LE NOSTRE IMPRESE SI
TROVANO A OPERARE
È VUCA (VOLATILITY,
UNCERTAINTY,
COMPLEXITY,
AMBIGUITY).**

Un contesto non facile, ma che può essere navigato da chi investe in conoscenza. Può a prima vista sembrare contraddittorio ma, in piena Quarta rivoluzione industriale, il bene più prezioso torna a essere l'uomo, con la sua capacità di risolvere problemi, con il suo pensiero laterale, con la fantasia che è un'arma irraggiungibile per le macchine, anche per quelle dotate di Artificial intelligence e progettate per il deep learning.



**MA, SE LA PRESA DI
COSCIENZA DELLA
CENTRALITÀ DELLE SKILL
È ORMAI ASSODATA,
NELLA REALTÀ DEI
FATTI LE IMPRESE
ITALIANE SCONTANO
ANCORA UN RITARDO
CONSISTENTE RISPETTO
AL RESTO D'EUROPA
PER QUANTO RIGUARDA
LE COMPETENZE
DIGITALI E L'IMPIEGO DI
SPECIALISTI ICT.**

THE AGE OF KNOWLEDGE, UNIVERSITIES AND "ITS" TECHNICAL INSTITUTES TO RESPOND TO CHANGE

Two years of health emergencies and almost as many years of war at the gates of Europe's eastern borders have handed us a world in which the uncertainty and unpredictability of events blend with the complexity and often ambiguity of economic and geopolitical relations between markets that are increasingly regionalised. To put it in the Anglo-Saxon way, the context in which our companies find themselves operating is Vuca (volatility, uncertainty, complexity, ambiguity). Not an easy context, but one that can be navigated by those who invest in knowledge. It may seem contradictory at first glance but, in the midst of the Fourth Industrial Revolution, the most valuable asset is once again man, with his ability to solve problems, with his lateral thinking, with his imagination that is an unattainable weapon for machines, even those equipped with Artificial Intelligence and designed for deep learning.

But while the awareness of the centrality of skills is now well established, in actual fact Italian companies still lag far behind the rest of Europe in terms of digital skills and the employment of Technical Specialists. The recent ISTAT survey, entitled "Citizens and digital skills", confirms that in 2022 the share of companies with at least 10 employees that employed Technical

La recente indagine dell'Istat, intitolata "Cittadini e competenze digitali", conferma che nel 2022 la quota di imprese con almeno 10 addetti che ha impiegato specialisti ICT ammontava appena al 13,4% del totale, contro una media europea del 21%. Un divario particolarmente accentuato rispetto ai nostri competitor diretti, cioè alla Germania (22,2%), alla Francia (17,6%) e alla Spagna (16,3%). L'Istituto di statistica inoltre mette in risalto la distanza tra grandi imprese e Pmi: infatti se si considerano le sole imprese con 10-249 addetti (PMI) l'adozione di specialisti scende al 12,2%, mentre nelle grandi imprese sale al 75,0%. Oggi, la competizione internazionale e la digital

transformation costringono le organizzazioni ad alzare l'asticciola della preparazione tecnica e della visione organizzativa.

**ECCO PERCHÉ
DALL'EUROPA ARRIVA
ALLE IMPRESE ITALIANE
IL MONITO DI INVESTIRE
DI PIÙ IN FORMAZIONE.**

E in comunicazione: secondo Bruxelles è fondamentale infatti far comprendere alle famiglie come la formazione tecnica sia la chiave di volta per creare percorsi di carriera rapidi e soddisfacenti.



**LE AZIENDE HANNO
BISOGNO DI MENTI
PRONTE PER DISEGNARE
IL FUTURO DI UN
PRODOTTO E DI UN
PROCESSO – PER
NON FARSI SFUGGIRE
L'IRRIPETIBILE
APPUNTAMENTO CON LA
COMPETITIVITÀ.**

Specialists amounted to just 13.4% of the total, against a European average of 21%. This gap is particularly marked compared to our direct competitors, namely Germany (22.2%), France (17.6%) and Spain (16.3%). The Institute of Statistics also highlights the distance between large companies and SMEs: in fact, if we consider only companies with 10 to 249 employees (SMEs), the adoption of specialists drops to 12.2%, while in large companies it rises to 75.0%.

Today, international competition and digital transformation are forcing organisations to raise the bar in terms of technical preparation and organisational vision. This is why Europe is warning Italian companies to invest more in training. And in communication: according to Brussels, it is crucial to make families understand how technical training is the key to creating fast and satisfying career paths. Companies need ready minds to design the future of a product and a process – not to miss the unrepeatable appointment with competitiveness.

In Germany, they are called Fachhochschule, schools of higher vocational training, and count some 880,000 students. Open to those who do not wish to pursue a university career, they are the breeding ground for blue-collar workers in digital manufacturing. In France, on the other hand, they are called Brevet Technicien Supérieur, they have more or less the same functions, and to date they have 240 thousand students. In Italy, given that only two out of ten young people make it to graduation and the imbalance between supply and demand is clearly chronic, in 2008 an attempt was made to create an



**IN GERMANIA
SI CHIAMANO
FACHHOCHSCHULE,
SCUOLE D'ALTA
FORMAZIONE
PROFESSIONALIZZANTE
E CONTANO QUALCOSA
COME 880 MILA
ISCRITTI.**

Aperte a chi non vuole intraprendere un percorso universitario, sono la fucina dei colletti blu del digital manufacturing. In Francia si chiamano invece Brevet Technicien Supérieur, hanno più o meno le stesse funzionalità e raccolgono a oggi 240 mila studenti. In Italia, dato che solo due ragazzi su dieci arrivano alla laurea e la condizione di disequilibrio tra domanda e offerta è palesemente cronica, nel 2008 si è cercato di creare un percorso di formazione tecnica alternativo che fosse in grado di accompagnare nel mondo del lavoro il restante 80% dei nostri giovani.

Così sono nati gli Its, acronimo di Istituti tecnici superiori: a oggi, secondo la banca dati Indire, sono circa 20 mila gli iscritti a queste scuole di specializzazione post laurea (in totale ce ne sono 107, di cui venti in Lombardia). Un'inezia, rispetto ai nostri vicini di casa. Poi è arrivato il piano Industria 4.0 e su questa formazione «post-secondaria» alternativa alla laurea si sono riaccessi i riflettori, tanto che l'attuale ministro dell'Istruzione, Giuseppe Valditara, ha recentemente delineato un piano di riforma che prevede un investimento di un miliardo e mezzo di euro da fondi Pnrr.

«L'idea, in sé è buona — spiega l'ex direttore dell'Ufficio scolastico regionale per la Lombardia, Giuseppe Colosio — ma è l'impostazione che è sbagliata.



**C'È UN DIFETTO DI
COMUNICAZIONE
ALLE FAMIGLIE, CHE
PERCEPISCONO GLI
ITS COME RIPIEGHI
ALLA LAUREA IN
INGEGNERIA. E POI IL
MODULO FORMATIVO
NON RISPONDE ALLE
ESIGENZE DELLE
IMPRESE.**

Il numero di ore in reparto è limitato, in 20 settimane non si formano i tecnici del futuro». Di qui l'idea, sviluppata insieme al professor Antonio di Frisco e alle università di Brescia e di Bergamo: se le aziende non riescono ad andare in classe, portiamo le classi in azienda.

alternative technical training pathway that could accompany the remaining 80% of our young people into the world of work. This is how the "ITS", an acronym for Higher Technical Institutes, came into being: to date, according to the Indire database, there are about 20,000 students enrolled in these postgraduate specialisation schools (there are a total of 107, of which 20 in Lombardy). A pittance compared to our neighbours. Then came the Industry 4.0 plan and the spotlight was turned back on this "post-secondary" training alternative to the university degree, so much so that the current Minister of Education, Giuseppe Valditara, recently outlined a reform plan that envisages an investment of one and a half billion euros from Pnrr.

"The idea in itself is good", explains the former director of the Regional School Office for Lombardy, Giuseppe Colosio, "but it is the approach that is wrong. There is a defect of communication to families, who perceive the ITS as an afterthought to an engineering degree. And then the training module does not meet the needs of companies. The number of hours in the department is limited, in 20 weeks you do not train the technicians of the future". Hence the idea, developed together with Professor Antonio di Frisco and the universities of Brescia and Bergamo: if companies cannot go to the classroom, we will bring the classes to the company. So there is Rmb, a company in the province of Brescia that deals with the valorisation, recycling and composting of waste, looking for new skills to fuel its growth. Based on the needs of the Polpenazze-based company, Colosio and Di Frisco designed a two-year ad hoc course: 25 students

Ecco dunque la Rmb, un'azienda della provincia di Brescia che si occupa della valorizzazione, del riciclo e del compostaggio dei rifiuti, alla ricerca di nuove skill per alimentare la sua crescita. Sulle necessità dell'azienda di Polpenazze Colosio e Di Frisco hanno disegnato un corso biennale ad hoc:

25 STUDENTI SELEZIONATI E, SOPRATTUTTO, MOTIVATI DA UNO STIPENDIO MENSILE E DALLA CONCRETA PROSPETTIVA DI VENIRE INFINE ASSUNTI.

«Lo strumento normativo – prosegue Colosio – è il contratto di apprendistato. Solo che, invece di lasciare la formazione dell'apprendista alla casualità dell'esperienza quotidiana maturata in reparto, i 25 candidati sono affiancati da tutor per gli aspetti pratici (tre volte il tempo passato in reparto rispetto ai classici Its, ndr) e da docenti universitari per le parti teoriche». Un Its leggero. Non nel senso dei carichi di lavoro, anzi. Ma nel senso di agile, deburocratizzato, tagliato sartorialmente sulle

specifiche esigenze dell'azienda di riferimento (che paga gli stipendi, rendendo il progetto sostenibile anche agli occhi dell'istituzione regionale responsabile dei progetti di formazione tecnica) e fortemente votato al risultato finale. «In questo modo non è la scuola a formare secondo schemi generici, programmi standardizzati e consentendo agli alunni di effettuare brevi stage in azienda, ma

È L'AZIENDA STESSA A PROGETTARE E AD ATTUARE UN CORSO IN BASE ALLE PROPRIE ESIGENZE» CONCLUDE COLOSIO.

selected and, above all, motivated by a monthly salary and the concrete prospect of eventually being hired. "The regulatory instrument", Colosio continues, "is the apprenticeship contract. Only that, instead of leaving the apprentice's training to the randomness of daily experience in the department, the 25 candidates are supported by tutors for the practical aspects (three times the time spent in the department compared to the classic "ITS", ed.) and by university lecturers for the theoretical parts". A light "ITS". Not in the sense of workload, on the contrary. But in the sense of agile, de-bureaucratized, tailored to the specific needs of the reference company (which pays the salaries, making the project sustainable even in the eyes of the regional institution responsible for technical training projects) and strongly devoted to the final result. "In this way, it is not the school that trains according to generic schemes, standardised programmes and allows the students to carry out short internships in the company, but it is the company itself that designs and implements a course according to its own needs", Colosio concludes.

Large employment and human resources service companies have also begun to address the issue with concrete initiatives. Randstad, for example, in collaboration with Bosch Italia, in 2014 devised a Social Sustainability project called "Allenarsi per il Futuro" (Training for the Future), which has the declared aim to encourage young people to enter the world of work and orient them towards their professional future, transmitting the values of sport that can also be applied in working life in

Anche grandi società di servizi per il lavoro e le risorse umane hanno incominciato a occuparsi del tema con iniziative concrete. Randstad, ad esempio, in collaborazione con Bosch Italia, nel 2014 ha ideato un progetto di Social Sustainability denominato "Allenarsi per il Futuro" che ha l'obiettivo dichiarato di favorire l'ingresso dei giovani nel mondo del lavoro e orientarli al loro futuro professionale, trasmettendo i valori dello sport applicabili anche nella vita lavorativa in azienda. "Dal 2015, anno di avvio del progetto, ad oggi, sono state visitate circa 2.000 scuole, coinvolti oltre 437.620 studenti e svolti 5.750 Percorsi di Competenze Trasversali e Orientamento (PCTO) – racconta Davide Zucchetti, Education Manager di Randstad –.

L'obiettivo per il 2023 è quello di svolgere 100 incontri in differenti scuole e università su tutto il territorio nazionale e attivare 15 edizioni digitali in presenza di PCTO finalizzati a sviluppare le competenze trasversali dei ragazzi e approfondire, in base al percorso scelto, i temi legati all'IoT e all'Industry 4.0, alla Comunicazione e al Marketing, oppure al settore delle Risorse Umane.




**IN QUESTO MODO,
I GIOVANI HANNO
L'OPPORTUNITÀ
DI AVVICINARSI
CONCRETAMENTE AL
MONDO DEL LAVORO,
CREANDO UNA VERA E
PROPRIA CONNESSIONE
TRA L'AZIENDA E I
NUOVI PROFESSIONISTI
DI DOMANI".**

Alla penuria di manodopera specializzata in grado di aiutare le organizzazioni aziendali a rispondere proattivamente al cambiamento, dopo l'emergenza sanitaria si è aggiunto anche un fenomeno per certi versi finora inedito, almeno nel nostro Paese, ovvero quello del Big Quit. Inizialmente il Big Quit (o Great Resignation) si riferiva al numero record di dipendenti che, tra aprile e dicembre 2021, hanno lasciato il lavoro negli Stati Uniti. Il termine ha poi varcato i confini statunitensi, fino a descrivere un po' dovunque il fenomeno delle Grandi Dimissioni.

the company. "From 2015, the year the project was launched, to date, around 2,000 schools have been visited, more than 437,620 students have been involved and 5,750 Percorsi di Competenze Trasversali e Orientamento (PCTO) (Cross-Curricular Skills and Orientation Paths) have been carried out", says Davide Zucchetti, Randstad Education Manager. The goal for 2023 is to hold 100 meetings in different schools and universities across the country and to activate 15 digital in-presence PCTO editions aimed at developing the transversal skills of young people and, depending on the path chosen, deepening topics related to IoT and Industry 4.0, Communication and Marketing, or Human Resources. In this way, young people have the opportunity to get a real insight into the world of work, creating a real connection between the company and the new professionals of tomorrow".


In addition to the shortage of skilled labour capable of helping corporate organisations to respond proactively to change, the health emergency has also been accompanied by a hitherto unheard of phenomenon, at least in our country, namely that of the Big Quit. Initially, the Big Quit (or Great Resignation) referred to the record number of employees who left their jobs in the United States between April and December 2021. The term has since crossed US borders to describe the Big Quit phenomenon. During the pandemic, so-called "essential workers" faced a huge workload, often without adequate compensation. They were called "heroes" but few were properly compensated.



DURANTE LA PANDEMIA I COSIDDETTI “LAVORATORI ESSENZIALI” SI SONO TROVATI AD AFFRONTARE UN CARICO DI LAVORO INGENTE, SPESSO SENZA UN ADEGUATO COMPENSO. SONO STATI CHIAMATI “EROI” MA POCHI SONO STATI INDENNIZZATI A DOVERE.

Per questo motivo molti dei lavoratori precedentemente impegnati in prima linea hanno deciso di licenziarsi tra la fine del 2020 e l'inizio del 2021.

Non solo: anche il ricorso allo Smart Working, imposto nelle fasi cruciali dell'emergenza sanitaria, ha fatto nascere nuove esigenze e priorità. I lavoratori hanno capito che lavorare da casa può garantire un miglior equilibrio tra la vita privata e lavorativa e fa risparmiare il tempo e il denaro necessari per gli spostamenti casa-ufficio e viceversa.



DA QUI, IL LICENZIAMENTO E LA CONSEGUENTE RICERCA DI POSIZIONI PIÙ FLESSIBILI.

Secondo i dati diffusi dall'Inps, nei primi tre mesi del 2022 il tasso di licenziamento è stato superiore del 35% rispetto al primo trimestre del 2021 e del 29% rispetto al primo trimestre del 2019. A lasciare il posto di lavoro sono stati prevalentemente i più giovani.

For this reason, many of the former frontline workers decided to resign between the end of 2020 and the beginning of 2021. Not only that: the use of Smart Working, which was imposed during the crucial phases of the health emergency, has also created new needs and priorities. Workers have realised that working from home can provide a better work-life balance and saves the time and money needed for home-office travel and vice versa. Hence, resignations and the consequent search for more flexible positions. According to data released by Inps, in the first three months of 2022, the resignation rate was 35% higher than in the first quarter of 2021 and 29% higher than in the first quarter of 2019. Leaving their jobs were predominantly younger people.

The new generations in fact enter the world of work seeking values, status and goals that are profoundly different from their fathers, and often the salary lever is not enough to stem the turnover. How to make oneself more attractive to the talents indispensable to nurture change then becomes an integral part of industrial strategy, transcending the boundaries of Human Resources departments. Stefano Guerra, Corporate Quality Director and Strategy Deployment Manager of the Streparava automotive group in Adro, in the province of Brescia, knows this well. A few years ago, the company embarked on a radical reorganisation process inspired by the logic of Hoshin Kanri and Lean Thinking. To do so, however, it needed to increase the level of engagement of its employees, at all hierarchical levels, as these techniques are based on the broadening of responsibilities and the sharing of

Le nuove generazioni infatti entrano nel mondo del lavoro ricercando valori, status e obiettivi profondamente diversi dai loro padri e, spesso e volentieri, la leva salariale non basta ad arginare il turnover. Come porsi in maniera più attrattiva verso i talenti indispensabili ad alimentare il cambiamento diviene allora parte integrante della strategia industriale, travalicando i confini degli uffici Risorse umane. Lo sa bene Stefano Guerra, Corporate Quality Director and Strategy Deployment Manager del gruppo automotive Streparava di Adro, in provincia di Brescia.

L'azienda, alcuni anni fa, ha intrapreso un processo di riorganizzazione radicale ispirandosi alle logiche dell' Hoshin Kanri e del Lean Thinking. Per farlo, tuttavia, aveva bisogno di aumentare il livello di engagement dei propri collaboratori, a tutti i livelli gerarchici, essendo queste tecniche basate sull'allargamento delle responsabilità e sulla condivisione degli obiettivi al fine di ricercare un continuo miglioramento di competitività. "Abbiamo investito all'inizio in lean manufacturing, ma in un secondo momento abbiamo capito che era necessario fare lo stesso passaggio anche fuori nella produzione, così abbiamo iniziato a investire in lean office.



ABBIAMO INSOMMA CERCATO DI RENDERE L'AZIENDA PIACEVOLE E, CON IL PASSAPAROLA, DI ATTRARRE NUOVI TALENTI.

Oggi cerchiamo prima di tutto le soft skills, perché le hard skills possiamo farle crescere direttamente in azienda. Noi cerchiamo persone capaci di lavorare in team, di accettare i cambiamenti, di vedere oltre alla singola operazione. E' stato un lavoro lungo, perché era la nostra mentalità a dove cambiare, ma ciò favorisce l'approccio al miglioramento e azzera il turnover".
Il tema della costruzione di nuove competenze,

tuttavia, si incrocia anche con quello del know how presente oggi nelle aziende automotive che la transizione elettrica renderà inutilizzabile. Prova a delineare una strategia socialmente ed economicamente sostenibile Saverio Gaboardi, manager di lungo corso e oggi presidente del Cluster Lombardo della Mobilità: "Abbiamo di fronte due scenari. Se in sede europea riusciremo a far passare l'idea che anche i bio-fuel – come già gli e-fuel – possono contribuire agli obiettivi di decarbonizzazione della mobilità, non disperderemo le nostre conoscenze sul motore endotermico e riusciremo almeno a mantenere in Europa e in Italia la ricerca e la progettazione.

objectives in order to seek continuous improvement in competitiveness. "We invested in lean manufacturing at the beginning, but later we realised that we needed to make the same transition outside in production, so we started to invest in lean office. In short, we tried to make the company pleasant and, by word of mouth, to attract new talent. Today we are looking first and foremost for soft skills, because we can grow hard skills directly in the company. We look for people capable of working in a team, of accepting change, of seeing beyond the single operation. It has been a long job, because it was our mentality that had to change, but this favours the approach to improvement and resets the turnover".

The issue of building new skills, however, also intersects with that of the know-how present in automotive companies today that the electric transition will render unusable. Saverio Gaboardi, a long-time manager and now president of the Cluster Lombardo della Mobilità (the Lombardy Region Mobility Cluster), tries to outline a socially and economically sustainable strategy: "We are facing two scenarios. If we succeed in getting the idea across in Europe that bio-fuels – like e-fuels – can also contribute to the decarbonisation of mobility, we will not lose our knowledge of the endothermic engine and we will at least succeed in keeping research and design in Europe and Italy. This would also allow companies to continue to create margins to invest in new electric production. If, on the other hand, the path towards electric transition decided by Europe becomes a reality, the Italian automotive sector, together with trade unions and industry

Questo consentirebbe per altro alle imprese di continuare a creare marginalità da investire nelle nuove produzioni elettriche. Se invece il percorso verso la transizione elettrica deciso dall'Europa diverrà realtà, il comparto automotive italiano, assieme ai sindacati e alle associazioni di categoria, dovrà mettere a terra un grande piano di ricollocazione.

Per tutti, ovviamente, occorrerebbe un vasto intervento di riconversione su linguaggi e competenze digitali.



SERVIRANNO PERÒ GRANDI CAPITALI, E A OGGI IN ITALIA NON ESISTE UN FONDO SPECIFICO PER SOSTENERE QUESTO SFORZO.



UN TERZO DEGLI ADDETTI OGGI IMPIEGATI A VARIO TITOLO NELL'INDUSTRIA DELL'AUTO CAMBIEREBBE PRODOTTO E PROCESSO, MENTRE UN ALTRO TERZO CAMBIEREBBE SOPRATTUTTO IL PROCESSO.

Se ci fermiamo in Lombardia, sono circa 50 mila le persone occupate nel comparto automotive: se, come detto poc'anzi, 18 mila, cioè un terzo, dovessero cambiare prodotto e tecnologia, il costo di questa transizione si aggirerebbe attorno ai 9 miliardi di euro, più altri 3 per gli interventi di riconversione delle competenze degli altri due terzi della popolazione lavoratrice.



UN'OPERAZIONE, QUINDI, CHE COSTEREBBE 50 MILIARDI IN ITALIA E 400 MILIARDI A LIVELLO EUROPEO”.

associations, will have to put in place a major redeployment plan. One third of the workers currently employed in various capacities in the automotive industry would change the product and process, while another third would change above all the process. For all of them, of course, there would need to be extensive retraining in digital languages and skills. Large amounts of capital would be needed, however, and to date there is no specific fund in Italy to support this effort. If we consider the Lombardy Region, there are about 50,000 people employed in the automotive sector: if, as mentioned earlier, 18,000, i.e. one third, had to change product and technology, the cost of this transition would be around EUR 9 billion, plus another three for the skills reconversion of the other two thirds of the working population. An operation, therefore, that would cost 50 billion in Italy and 400 billion at European level”.


FRA CONTINUITÀ E CAMBIAMENTO: LE DIRETTRICI DELL'INNOVAZIONE E I NUOVI BISOGNI DELLA MOBILITÀ

Un esempio pratico di cambiamento lo fornisce la vicenda di Dell'Orto. Anche i punti di riferimento di settore, i marchi che da soli rappresentano una soluzione benchmark da inseguire e imitare, prima o poi devono infatti fare i conti con il cambiamento.

➤ **PER QUASI UN SECOLO
LA FAMIGLIA DELL'ORTO
HA INCARNATO IL
CUORE PULSANTE
DELLA TECNOLOGIA
ENDOTERMICA.**

Senza le loro soluzioni, la loro capacità di miscelare ossigeno e carburanti fossili, niente potenza, niente cavalli, nessun movimento nelle camere cilindriche di scoppio. Intere generazioni di appassionati hanno passato ore chini sui loro getti, avvitando e svitando augelli, nel tentativo di trovare il giusto compromesso fra liquido e gassoso.

Dici Dell'Orto e pensi ai carburatori. Ha compiuto novant'anni proprio poche settimane fa l'azienda fondata a Seregno come Società Anonima Gaetano Dell'Orto e figli: Moto Guzzi, Benelli e Piaggio, poi dal secondo dopoguerra anche le quattro ruote con Innocenti, Alfa Romeo, Ford, Lotus e Lancia. Infine il motorsport, con oltre 500 titoli.

 **LA STORIA DELLA
MOTORIZZAZIONE
ITALIANA RISERVA
UN IMPORTANTE
CAPITOLO A QUESTA
VICENDA CHE È INSIEME
IMPRENDITORIALE E
FAMIGLIARE.**

BETWEEN CONTINUITY AND CHANGE: THE DRIVERS OF INNOVATION AND NEW MOBILITY NEEDS

A practical example of change is provided by the Dell'Orto story. Even industry benchmarks, brands that alone represent a benchmark solution to be pursued and imitated, sooner or later have to come to terms with change. For almost a century, the Dell'Orto family has embodied the beating heart of endothermic technology. Without their solutions, their ability to mix oxygen and fossil fuels, no power, no horsepower, no movement in the cylindrical combustion chambers. Entire generations of enthusiasts have spent hours bent over their jets, screwing and unscrewing augers, trying to find the right compromise between liquid and gas. You say Dell'Orto and you think of carburetors. The company, founded in Seregno as Società Anonima Gaetano Dell'Orto and Sons.: Moto Guzzi, Benelli and Piaggio, turned ninety years old just a few weeks ago then after the Second World War there have also been four-wheelers with Innocenti, Alfa Romeo, Ford, Lotus and Lancia. Finally motorsport, with over 500 titles. The history of Italian motorsport reserves an important chapter for this story that is both entrepreneurial and family-related. For on the practical side, at least until 1990, the Italian automotive industry (but not only) passed through Brianza.

A must, given the substantial absence of

Perché all'atto pratico, almeno fino al 1990 l'industria automotiva italiana (ma non solo) è passata dalla Brianza. Tappa obbligata, data la sostanziale assenza di competitor sul mercato.

PER FARE UN ESEMPIO: ANCHE IL «TA 17», IL CARBURATORE DELLA MITICA VESPA — VERO E PROPRIO SIMBOLO DELL'ITALIA NEL MONDO — PORTA LA FIRMA DI DELL'ORTO.

Poi la progressiva diffusione dell'iniezione elettronica — prima sulle auto e in un secondo tempo anche sulle due ruote — che ha relegato i vecchi carburatori a letteratura di genere per appassionati o, nel migliore dei casi, alla mobilità urbana leggera dei due tempi, ha costretto i Dell'Orto a fare per la prima volta i conti col cambiamento. Ricorda Andrea Dell'Orto, nipote del fondatore e oggi alla guida del gruppo con il padre Giuseppe, il fratello Luca (amministratore delegato) e il cugino Davide (chief technology officer):



«ERAVAMO UN'AZIENDA MECCANICA CHE, IN UN CERTO SENSO, FINO ALL'ARRIVO DELL'INIEZIONE ELETTRONICA AVEVA CAMPATO DI RENDITA.

In poco tempo abbiamo dovuto reinventarci, diventando mecatronici. Non è stato semplice ma ci siamo riusciti».

competitors on the market. To give an example: even the "TA 17", the carburettor of the legendary Vespa — a true symbol of Italy in the world — bears the Dell'Orto signature. Then the gradual spread of electronic injection — first on cars and later also on two-wheelers — which relegated the old carburettors to genre literature for enthusiasts or, at best, to the light urban mobility of two-strokes, forced Dell'Orto to come to terms with the change for the first time. Andrea Dell'Orto, the founder's grandson who now runs the group with his father Giuseppe, brother Luca (CEO) and cousin Davide (Chief Technology Officer), remembers: "We were a mechanical company that, in a way, until the arrival of electronic injection had lived off its earnings. In a short time we had to reinvent ourselves, becoming mechatronic. It was not easy, but we succeeded". As mentioned, Dell'Orto has never abandoned the carburettor production (it still churns out carburettors, of course, including spare parts: in demand globally), but the core business quickly shifted to the development of electronic fuel technologies: throttle bodies, injection systems and control units. Technological change coinciding with the company's move to an international dimension. In 2006 the company arrived in India, one of the most interesting markets for the two-wheeler world, while in 2011 it was the turn of China. "At that time", continues Andrea Dell'Orto, today Vice-President of the Group, "we understood that our strategic line would have to be maintaining a leadership position in the design and production of fuel systems, whatever direction technological development would take". Today, 400 people work at the Seregno headquarters

Come detto, Dell'Orto non ha mai abbandonato la produzione di carburatori (ne sforna ancora, ovviamente, incluse le parti di ricambio: richiestissime a livello globale), ma il core business è passato rapidamente allo sviluppo delle tecnologie di alimentazione elettronica: corpi farfallati, sistemi ad iniezione e centraline. Cambio tecnologico che coincide con il passaggio dell'azienda a una dimensione internazionale. È del 2006 lo sbarco in India, uno dei mercati più interessanti per il mondo delle due ruote, mentre nel 2011 è la volta della Cina.

«In quel periodo — prosegue Andrea Dell'Orto, oggi vicepresidente del gruppo — capimmo che la nostra linea strategica avrebbe dovuto essere il mantenimento di una leadership nella progettazione e nella produzione dei sistemi di alimentazione, qualunque direzione lo sviluppo tecnologico avrebbe preso».

OGGI NEL QUARTIER
GENERALE DI SEREGNO
LAVORANO 400
PERSONE IN UN PLANT
INTEGRATO CHE VA
DALLA FONDERIA
ALLE LAVORAZIONI
MECCANICHE FINO
ALL'ASSEMBLAGGIO
FINALE, AL DESIGN ALLA
RICERCA & SVILUPPO E
AI TEST DI QUALITÀ.

In India si producono invece componenti e centraline mentre in Cina pompe benzina e, soprattutto, batterie per alimentare il nuovo, l'ennesimo, cambio di pelle del gruppo, che lo scorso anno ha raggiunto i 140 milioni di fatturato per un ebitda del 12%, figlio di una lenta ma costante crescita inaugurata dopo la crisi del 2008. «Dalla meccanica alla mecatronica, dalla mecatronica all'elettronica — sintetizza il vicepresidente —.

in an integrated plant ranging from foundry to machining to final assembly, design to research & development and quality testing. Instead, components and control units are produced in India, while in China petrol pumps and, above all, batteries are manufactured to power the new, yet another skin change for the group, which last year reached 140 million in turnover with an EBITDA of 12%, the result of a slow but steady growth that began after the 2008 crisis. "From mechanics to mechatronics, from mechatronics to electronics", summarises the Vice-President. "We have acquired new skills, and thanks also to access to regional tenders and financing linked to the PNRR (National Recovery and Resilience Plan), we have developed a complete powertrain for electric mobility that today equips the Fantic scooter, the Casalini quadricycle, the Platium scooter, and the Mondial electric motorbike linked to the Connected Electric Modular Power project together with Energica, Octo, and the University of Modena and Reggio Emilia, an intelligent electric propulsion project for scooters and mini-vehicles, and characterised by sustainability in terms of energy, the environment, and safety. The investment in China in a battery production plant is also part of this new skin change". A metamorphosis that, in their plans, should soon take Dell'Orto to the other side of the Atlantic. "Covid", concludes the entrepreneur, "has not slowed down our business, but it has taught us that it is now essential to be close to our most important customers in a local-to-local logic. The new regionalisation of the market, in fact, brings supply chains closer together and localises them. The United States and Mexico will

Abbiamo acquisito nuove competenze e grazie anche all'accesso ai bandi regionali e ai finanziamenti legati al Pnrr abbiamo sviluppato un powertrain completo per la mobilità elettrica che oggi equipaggia lo scooter Fantic, il quadriciclo Casalini, il monopattino Platum nonché la moto elettrica Mondial legata al progetto Connected Electric Modular Power insieme a Energica, Octo e all'Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia, un progetto di propulsione elettrica intelligente destinato a scooter e minivetture, e caratterizzato dalla sostenibilità in termini energetici, ambientali e di sicurezza.



ANCHE L'INVESTIMENTO IN CINA IN UNO STABILIMENTO PER LA PRODUZIONE DI BATTERIE RIENTRA IN QUESTO NUOVO CAMBIO DI PELLE».

Una metamorfosi che, nei piani, dovrebbe portare a breve Dell'Orto anche sull'altra sponda dell'Atlantico. «Il Covid – conclude l'imprenditore – non ha rallentato il nostro business, ma ci ha insegnato come sia ormai indispensabile essere vicini ai nostri clienti più importanti in una logica local to local.



LA NUOVA REGIONALIZZAZIONE DEL MERCATO, INFATTI, AVVICINA E LOCALIZZA LE FILIERE. STATI UNITI E MESSICO, A BREVE, SARANNO QUINDI LA NOSTRA PROSSIMA DIREZIONE DI SVILUPPO PRODUTTIVO E INDUSTRIALE».

Per Sergio Savaresi, Direttore del Dipartimento di Elettronica, Informazione e Bioingegneria e Ordinario di Automatica del Politecnico di Milano, il tema non è solo industriale, ma riguarda in prima persona il mercato. «Detto che dal punto di vista industriale – spiega Savaresi – mitigherei l'apprensione, nel senso che si tende a identificare l'auto come se coincidesse solo con il suo motore, il quale invece è una componente importante, ma non è l'unica del veicolo.

therefore soon be our next direction of production and industrial development”.

For Sergio Savaresi, Director of the Department of Electronics, Information and Bioengineering and Professor of Automatics at the Politecnico University of Milan, the issue is not just an industrial one, but concerns the market itself. “Having said that from an industrial point of view”, Savaresi explains, “I would mitigate the apprehension, in the sense that there is a tendency to identify a car as coinciding only with its engine, which instead is an important component, but not the only one in the vehicle. What will suffer as a result of the measure will be above all the supply chain around the components of the combustion engine, but there are also opportunities because a supply chain could be created for the electric engine and the components around the electric engine. I am more concerned, however, about the reaction of the market, which today is proving to be cold. There is even a serious risk that the car market will come to a complete standstill, because instead of changing cars and going electric, people faced with this measure might choose to extend the life of their thermal vehicle”. The Professor and his topic therefore sought to explore the issue in depth, analysing a record of data made available by UnipolTech and attempting to quantify the percentage of cars that could realistically be replaced by full electric vehicles in the short term, both from the autonomy and economic points of view. “The project”, explains the Professor, “was created to promote a permanent platform for discussion, the sharing of ideas, research and case studies among

A soffrire per il provvedimento sarà soprattutto la filiera attorno alla componentistica del motore termico, ma ci sono anche delle opportunità perché potrebbe nascere una filiera del motore elettrico e delle componenti attorno al motore elettrico.



MI PREOCCUPA DI PIÙ, INVECE, LA REAZIONE DEL MERCATO, CHE OGGI SI DIMOSTRA FREDDO.

C'è addirittura il serio rischio che si blocchi completamente il mercato dell'auto, perché invece di cambiare auto e andare verso l'elettrico le persone di fronte a questo provvedimento potrebbero scegliere di allungare la vita del loro veicolo termico."

Il docente e il suo team hanno dunque cercato di approfondire la questione, analizzando un record di dati messi a disposizione da UnipolTech e provando a quantificare la percentuale di auto che realisticamente potrebbe nel breve termine essere sostituita da veicoli full electric, sia dal punto di vista dell'autonomia che da quello economico. «Il progetto — spiega il docente — nasce per promuovere una piattaforma permanente di discussione, di condivisione di idee, ricerche e case studies tra stakeholders istituzionali, università e aziende impegnate ogni giorno per costruire la mobilità sostenibile del futuro: connessa, autonoma, integrata e green».

Lo studio ha misurato anche la fattibilità economica, ovvero la convenienza dell'investimento per il passaggio all'auto elettrica, tenendo conto che in Italia 8 anni è il periodo pari alla durata media di proprietà di un'auto privata.



UNA DELLE VARIABILI CHE MAGGIORMENTE INCIDE SULLA FATTIBILITÀ ECONOMICA È IL COSTO DELLA RICARICA:

nella provincia di Roma, ad esempio, tutte le auto elettrificabili (il 17% dell'E-Private Mobility Index) sarebbero ammortizzabili in 8 anni se la ricarica avesse un costo di 0,2 euro per kWh (costo pre crisi energetica); se il costo aumentasse a 0,36 euro per kWh (costo post crisi energetica), solo il 7% delle auto identificate andrebbe a break even in 8 anni. Le stesse percentuali sono 7% e 3% per Brescia, 13% e 6% per Bari. Fin qui la potenza della spinta della tecnologia sulla transizione della mobilità sostenibile.

institutional stakeholders, universities and companies committed every day to building the sustainable mobility of the future: connected, autonomous, integrated and green". The study also measured the economic feasibility, i.e. the convenience of the investment for the transition to electric cars, taking into account that in Italy eight years is the period equal to the average duration of ownership of a private car. One of the variables that has the greatest impact on economic feasibility is the cost of battery charging: in the province of Rome, for example, all electrifiable cars (17% of the E-Private Mobility Index) would be amortisable in 8 years if battery charging cost 0.2 euro per kWh (pre energy crisis cost); if the cost increased to 0.36 euro per kWh (post energy crisis cost), only 7% of the cars identified would break even in 8 years. The same percentages are 7% and 3% for Brescia, 13% and 6% for Bari. So far, the power of the technology push on the sustainable mobility transition. Yet what to do with the remaining 72% of the traditional car fleet that, at least according to the Politecnico's projections, will still be circulating on Italian roads for years to come? "This", continues Savaresi, "has motivated further analysis to define real environmental impact indicators starting from black box data, in order to support environmental policies aimed at limiting climate-changing emissions. In summary, the analysis of car driving data shows how an environmentally friendly vehicle (high Euro class) driven inefficiently can generate a greater environmental impact than an older but green-driven car. "Results on tens of thousands of private cars reveal that the consumption efficiency and emissions of an environmentally friendly

Ma che farne del restante 72% del parco auto tradizionale che, almeno dalle proiezioni del Politecnico, ancora per anni sarà destinato a circolare sulle strade italiane? «Ciò — prosegue Savaresi — ha motivato un'ulteriore analisi per la definizione di reali indicatori di impatto ambientale a partire dai dati delle scatole nere, al fine di sostenere politiche ambientali atte a limitare le emissioni climalteranti». In sintesi, l'analisi dei dati di guida di un'automobile mostra come un veicolo ecologico (classe euro elevata) guidato in modo inefficiente possa generare un impatto ambientale maggiore rispetto a un'automobile più vecchia ma guidata in modo green. «I risultati su decine di migliaia di auto private rivelano che l'efficienza di consumo e le emissioni di un veicolo ecologico possono variare significativamente in base allo stile di guida adottato» conferma il docente.

Di qui la proposta:



**«PASSARE DALLA
SCATOLA NERA ALLA
SCATOLA VERDE,
UNO STRUMENTO
PER DEFINIRE E
CLASSIFICARE
L'IMPATTO AMBIENTALE
DI CIASCUN VEICOLO,
SUPERANDO IL
TRADIZIONALE
CONCETTO DI
APPARTENENZA ALLA
CLASSE EURO».**

In sostanza, attraverso i dati delle scatole green, le amministrazioni pubbliche potrebbero passare da politiche basate sui dati medi, come quelli sulla quantità di emissioni rilasciate da un certo tipo di motore, a politiche basate sui dati effettivi del singolo veicolo e su come è guidato.

«Questa seconda parte dello studio — conclude Savaresi — mette in evidenza l'importanza dello stile di guida sull'impatto ambientale complessivo di un veicolo, indipendentemente dalla sua età o tecnologia di propulsione, fornendo informazioni agli automobilisti sulle pratiche di guida che possono ridurre le emissioni e l'inquinamento atmosferico».

vehicle can vary significantly depending on the driving style adopted”, confirms the Professor. Hence the proposal: “Move from the black box to the green box, a tool to define and classify the environmental impact of each vehicle, going beyond the traditional concept of belonging to the euro class”. In essence, through green box data, public administrations could move from policies based on average data, such as those on the amount of emissions released by a certain type of engine, to policies based on the actual data of the individual vehicle and how it is driven. “This second part of the study”, concludes Savaresi, “highlights the importance of driving style on the overall environmental impact of a vehicle, regardless of its age or propulsion technology, providing information to motorists on driving techniques that can reduce emissions and air pollution”.

LA SFIDA DELLA NEUTRALITÀ TECNOLOGICA: I BIOCARBURANTI E L'IDROGENO, VERSO LA GRANDE INSALATA ENERGETICA

Ma, per un mondo che ragiona su come difendere le proprie conoscenze, c'è ne è un altro che ha deciso di anticipare i tempi, gettando il cuore oltre l'ostacolo. E non è una questione di scala: il cluster dei pionieri della mobilità del futuro è infatti estremamente eterogeneo. Ne sono un esempio la recente partnership fra il gruppo Bosch e la bresciana Omb Saleri che prevede la fornitura di una nuova generazione di componenti per i propulsori a idrogeno con fuel cell; oppure la vicenda della start up tedesca P1 Fuels, che ha messo a punto un biocarburante sostenibile composto da risorse rinnovabili che non va a incidere sulle prestazioni, ma riduce sensibilmente le emissioni.

Spiega Benjamin Cuyt, Partner della start up berlinese ormai punto di riferimento mondiale nel settore Motorsport: "In effetti tutto è partito dai rally.



**ALLA SFIDA
DELL'IBRIDO, SI È
AGGIUNTA LA SCELTA
DEL WRC DI SCEGLIERE
COME CARBURANTE
UNA BENZINA PRIVA DI
IDROCARBURI FOSSILI,
UN BIOCARBURANTE
FATTO CON UNA
MISCELA DI ELEMENTI
SINTETICI E DI ALTRI
BIOCARBURANTI.**

Questo è possibile sostituendo una parte o tutte le componenti chimiche della benzina con medesime di origine non fossile (benzine bio-sintetiche ed E-Fuels). Ad esempio, il carburante ufficiale del Mondiale Turismo FIA-WTCR dal 2021 contiene il 15% di materie prime non fossili, il primo nella storia per un mondiale FIA. Il WRC dal 2022 adotta il carburante con formulazione 100% non fossile.

THE CHALLENGE OF TECHNOLOGICAL NEUTRALITY: BIOFUELS AND HYDROGEN, TOWARDS THE BIG ENERGY SALAD

However, for a world that reasons about how to defend its knowledge, there is another that has decided to get ahead of the times, throwing its heart beyond the obstacle. And it is not a question of scale: the cluster of pioneers of the mobility of the future is in fact extremely heterogeneous. An example of this is the recent partnership between the Bosch Group and Brescia-based Omb Saleri to supply a new generation of components for hydrogen fuel-cell engines; or the story of the German start-up P1 Fuels, which has developed a sustainable biofuel made from renewable resources that does not affect performance, but significantly reduces emissions.

Benjamin Cuyt, Partner of the Berlin-based start-up that has become a global benchmark in motorsport, explains: "In fact, it all started from the rallies. In addition to the hybrid challenge, there was the WRC's choice of a fossil-hydrocarbon-free petrol, a biofuel made from a mixture of synthetic elements and other biofuels. This is possible by replacing some or all of the chemical components of the petrol with those of non-fossil origin (bio-synthetic and E-Fuels). For example, the official fuel of the FIA-WTCR World Touring Car Championship has contained 15 per cent non-fossil raw materials since

Per i veicoli dotati di motore a combustione interna (ormai ne circolano un paio di miliardi nel mondo) possiamo così da subito contribuire a una mobilità più sostenibile: il bilancio globale di CO2 emessa con queste benzine non fossili è di circa 65-80% minore rispetto alle benzine tradizionali.



**IL PRINCIPIO DI BASE È
SEMPLICE: RICICLARE
LA CO2 PRESENTE
NELL'ARIA E USARLA
COME MATERIA PRIMA
PER LA PRODUZIONE DI
COMBUSTIBILI.**

Un altro piccolo record in quella che sembra essere diventata una vera e propria corsa contro il tempo degli automobilisti, visto che tutti gli altri motori da lavoro e da divertimento che inquinano più delle auto non diventeranno elettrici. Non entro il 2035 e neppure entro il 2050. Anche le auto della 1000 Miglia 2023 utilizzano il nostro carburante, ma l'ambizione è usare le gare come piattaforma di sviluppo per carburanti rinnovabili e a zero emissioni anche per la mobilità ordinaria, in parallelo o in alternativa alla trazione elettrica”.



**L'OMB SALERI DI
BRESCIA, GUIDATA DA
PARIDE SALERI, STA
INVECE LAVORANDO,
COME ACCENNATO,
SULL'IDROGENO IN
PARTNERSHIP CON
BOSCH.**

La cantina con due operai da cui è partito Paride Saleri è diventata un'azienda con 250 dipendenti, un sistema welfare da copiare e incollare e un modello esemplare di lean production.

2021, the first in history for an FIA World Championship. Since 2022 the WRC has been using the 100% non-fossil fuel formulation. For vehicles equipped with internal combustion engines (there are now a couple of billion of them on the road worldwide), we can thus immediately contribute to more sustainable mobility: the global CO2 balance emitted with these non-fossil fuels is around 65-80% less than with conventional fuels. The basic principle is simple: recycle the CO2 in the air and use it as a raw material for fuel production. Another small record in what seems to have become a real race against time for motorists, as all other work and leisure engines that pollute more than cars will not become electric. Not by 2035 and not even by 2050. The cars of the 1000 Miglia 2023 also used our fuel, but the ambition is to use the races as a development platform for renewable and zero-emission fuels also for ordinary mobility, in parallel or as an alternative to electric traction”.

Omb Saleri based in Brescia, led by Paride Saleri, is instead working, as mentioned, on hydrogen in partnership with Bosch.

The basement with two workers from which Paride Saleri started has become a company with 250 employees, a welfare system to copy and paste and an exemplary model of lean production. Above all, a continuously expanding factory: Omb recently inaugurated a new 7,000 square metre area, adding to the historic 9,000. The offices occupy 1,500 square metres, the clean room 800 and production, equipped with new plants and machinery, other 4,500. There is also a garden: it will be irrigated with rainwater collected from a 100 cubic metre cistern. The building

Soprattutto, una fabbrica in continua espansione: Omb ha recentemente inaugurato una nuova area da 7 mila metri quadri, che si aggiungono ai 9 mila storici. Gli uffici occupano 1.500 metri quadri, la clean room 800 e la produzione, dotata di nuovi impianti e macchinari, altri 4.500.



C'È ANCHE UN GIARDINO: VERRÀ IRRIGATO CON ACQUE PIOVANE RECUPERATE DA UNA CISTERNA DI 100 METRI CUBI.

L'edificio è confortevole, luminoso e green: le pergole esterne sono alimentate esclusivamente con il fotovoltaico. L'investimento è di circa 12 milioni e, come dice Saleri, «ha l'obiettivo di sviluppare sempre più soluzioni e prodotti innovativi. Dal 2013, Omb ha intrapreso un lungo percorso verso l'idrogeno. Crediamo molto nella sostenibilità, abbiamo appena terminato la carbon footprint, stiamo predisponendo azioni volte al miglioramento per il nostro impatto ambientale e stiamo completando il nostro primo bilancio di sostenibilità.

Abbiamo voluto dare una continuità all'edificio già esistente insistendo sulla sostenibilità.




GLI UFFICI RICEVONO LA LUCE NATURALE DIRETTA, ABBIAMO USATO MOLTO LEGNO, CREATO SPAZI NON SOLO DI COWORKING MA ANCHE DI AGGREGAZIONE, FORMAZIONE E RELAX.

Ad ottobre amplieremo il nostro impianto fotovoltaico aggiungendo altri 397 KWp, portando complessivamente la nostra produzione energetica a 940 KWp.

is comfortable, bright and green: the external pergolas are powered exclusively by photovoltaics. The investment is around 12 million and, as Saleri says, "aims to develop more and more innovative solutions and products. Since 2013, Omb has been on a long path towards hydrogen. We strongly believe in sustainability, we have just completed the carbon footprint, we are preparing actions to improve our environmental impact, and we are completing our first sustainability report. We wanted to give continuity to the existing building by insisting on sustainability. The offices receive direct natural light, we used a lot of wood, and created spaces not only for coworking but also for gathering together, training and relaxing. In October we will expand our photovoltaic system by adding another 397 KWp, bringing our total energy production to 940 KWp. The company is also expanding its partnerships: it has been involved by Airbus in the design of a zero-emission aircraft that will fly in 2035 – we are a small piece of a big mosaic", Saleri points out. And the company has granted Bosch licences for products related to hydrogen storage.

Viewed from the other side of the partnership, reasons Federico Brivio Director, Sales and Customer Product Manager of the German multinational, "the technological collaboration with Omb Saleri has enabled us to expand our hydrogen mobility product portfolio by adding components for storage systems, such as valves or tank pressure regulators. In the race to achieve climate neutrality, hydrogen is an important element of the propulsion system mix of the future, and the collaboration with Omb Saleri will enable us


L'azienda espande anche le collaborazioni: è stata coinvolta da Airbus nella progettazione di un aereo a emissioni zero che volerà nel 2035 – «siamo un piccolo tassello di un grande mosaico», precisa Saleri.



E HA CONCESSO A BOSCH LE LICENZE DI PRODOTTI LEGATI ALLO STOCCAGGIO DELL'IDROGENO.

Vista dall'altro lato della partnership, ragiona Federico Brivio Director, Sales and Customer Product Manager della multinazionale tedesca, «la collaborazione tecnologica con Omb Saleri ci ha permesso di ampliare il nostro portfolio di prodotti per la mobilità a idrogeno aggiungendo componenti per i sistemi di stoccaggio, come le valvole o i regolatori di pressione dei serbatoi. Nella corsa per arrivare alla neutralità climatica, l'idrogeno rappresenta un elemento importante del mix di sistemi di propulsione del futuro e la collaborazione con Omb Saleri ci permetterà di offrire componenti per i serbatoi a idrogeno per la produzione di massa».

Grazie a questo accordo, Bosch e Omb Saleri potranno giocare un ruolo da protagonisti nella fornitura di componenti per gli impianti di rifornimento a idrogeno, un mercato che crescerà rapidamente nei prossimi anni, in particolare, nel settore dei veicoli commerciali.



AL RIGUARDO BOSCH PREVEDE CHE, ENTRO IL 2030, CIRCA UNA SU OTTO DELLE IMMATRICOLAZIONI DI NUOVI VEICOLI COMMERCIALI NEL MONDO RIGUARDERÀ MODELLI ALIMENTATI TRAMITE CELLE A COMBUSTIBILE.

to offer hydrogen storage tank components for mass production". With this agreement, Bosch and Omb Saleri will be able to play a leading role in the supply of components for hydrogen fuelling systems, a market that will grow rapidly in the coming years, particularly in the commercial vehicle sector. In this regard, Bosch predicts that by 2030, around one in eight of the world's new commercial vehicle registrations will involve fuel cell-powered models.

Guido Guidesi, Councillor for Economic Development for the Lombardy Region, speaks of such an approach when he maintains that insisting on technology neutrality is the "smartest, most sustainable and industrially correct way to achieve the sacrosanct European decarbonisation goals".

According to the Councillor, in fact, the Lombardy Region and the government are on the side of those companies that want to go down the road of technological neutrality, when technological neutrality means a non-discriminatory approach to regulating the use of technologies, leaving the market to decide on the optimal combination. "This approach", Guidesi continues, "is extremely logical with respect to innovation processes, the results of which are by definition highly uncertain. Technologies that are potentially promising today could turn out to be less effective or more expensive than expected tomorrow, and conversely technologies that are currently undervalued could develop faster than expected. Thus, technology neutrality is an insurance against the unexpected, which is always just around the corner in innovation processes. What is more, it has the great

Parla di un'impostazione di questo tipo Guido Guidesi, Assessore allo Sviluppo economico della Lombardia, quando sostiene che insistere sulla neutralità tecnologica sia la strada "più intelligente, sostenibile e industrialmente corretta per raggiungere i sacrosanti obiettivi europei di decarbonizzazione".

Secondo l'assessore, infatti, Regione Lombardia e governo sono a fianco di quelle imprese che vogliono percorrere la strada della neutralità tecnologica, quando, per neutralità tecnologica, si intende un approccio non discriminatorio alla regolazione dell'uso delle tecnologie, lasciando il mercato deciderne la combinazione ottimale.

**QUESTO APPROCCIO -
PROSEGUE GUIDESI - È
ESTREMAMENTE LOGICO
RISPETTO AI PROCESSI
DI INNOVAZIONE, I
CUI RISULTATI SONO
PER DEFINIZIONE
ALTAMENTE INCERTI.**

Tecnologie oggi potenzialmente promettenti potrebbero rivelarsi domani meno efficaci o più costose del previsto e all'opposto tecnologie attualmente sottovalutate svilupparsi più rapidamente di quanto atteso.

Quindi, la neutralità tecnologica è un'assicurazione contro l'imprevisto, che è sempre dietro l'angolo nei processi innovativi. E in più ha il grande vantaggio di stimolare la concorrenza tra tecnologie alternative e dunque allarga il numero dei player in grado di competere nei singoli mercati". Il punto, nella visione dell'assessore, è non mettere in moto un processo di deindustrializzazione innescando un effetto paradosso. "È un fatto che la semplice incentivazione all'elettrico rischia di delocalizzare la produzione automobilistica in paesi extra Ue dove gli impianti vengono realizzati con processi inquinanti e che si incorra in problemi come lo smaltimento delle batterie e l'estrazione di materiali necessari a produrre con sistemi inquinanti".

advantage of stimulating competition between alternative technologies and thus widens the number of players able to compete in individual markets". The point, in the Councillor's view, is not to set in motion a process of deindustrialisation by triggering a paradox effect. "It is a fact that the mere incentivisation of electric cars risks relocating car production to countries outside the EU where plants are built with polluting processes, and that we risk running into problems such as battery disposal and the extraction of materials needed to produce with polluting systems".

CONCLUSIONI

(A CURA DI ANGELO STICCHI DAMIANI,
PRESIDENTE AUTOMOBILE CLUB ITALIA)



L'EDIZIONE 2023
DI 1000 MIGLIA
GREEN TALK HA
DIMOSTRATO ANCORA
UNA VOLTA COME
SERVANO GRADUALITÀ
E NEUTRALITÀ
TECNOLOGICA
PER RAGGIUNGERE
GLI OBIETTIVI DI
DECARBONIZZAZIONE
DELLA MOBILITÀ DECISI
DALL'UNIONE EUROPEA.

Quella di Bruxelles è stata una decisione molto rigida, quando ancora il quadro non è chiaro. In Italia, per esempio, non abbiamo energia elettrica da fonti rinnovabili in grado di soddisfare una nuova domanda crescente, non abbiamo un'infrastruttura di colonnine di ricarica adeguata e che assicuri gli spostamenti di lungo raggio.

La verità è che l'auto elettrica in questo momento si configura come una nuova mobilità fatta da city car per chi se lo può permettere, visto il costo di questo tipo di auto. La strada è segnata, ma esistono ancora margini di manovra. L'Italia, con l'aiuto della Germania, credo possa ancora riorientare il percorso all'elettrificazione, rendendolo più graduale e fondato sulla neutralità tecnologica.




DIFFICILE STABILIRE I
REALI PESI DAL PUNTO
DI VISTA DEL CONSENSO
NEGLI ORGANI
RAPPRESENTATIVI
DELL'EUROPA.

La Germania può esercitare un ruolo di indirizzo, ma l'obiettivo è arrivare a un convincimento di carattere generale e chiarire che esistono più alternative.

CONCLUSIONS
(BY ANGELO STICCHI
DAMIANI, PRESIDENT OF
AUTOMOBILE CLUB ITALIA)

The 2023 edition of the 1000 Miglia Green Talk demonstrated once again how gradualness and technological neutrality are needed to achieve the mobility decarbonisation targets decided by the European Union. Brussels' decision was a very strict one, when the picture is still not clear. In Italy, for example, we do not have electricity from renewable sources capable of satisfying a new and growing demand, we do not have an adequate infrastructure of battery charging stations to ensure long-distance travel. The truth is that electric cars right now are a new form of mobility made by city cars for those who can afford it, given the cost of this type of car. The path is clear, but there is still room for manoeuvre. I believe, with the help of Germany, Italy can still redirect the path to electrification, making it more gradual and based on technological neutrality. It is difficult to establish the real weight of consensus in Europe's representative bodies. Germany can exercise a guiding role, but the aim is to arrive at a general consensus and make it clear that there are more alternatives. Technology and progress show that environmentally friendly fuels and synthetic fuels can provide excellent emission abatement capacity. There are, therefore, multiple solutions to ensure the famous technological neutrality. We must



**LA TECNOLOGIA
E IL PROGRESSO
EVIDENZIANO CHE I
CARBURANTI ECOLOGICI
E I CARBURANTI
SINTETICI POSSONO
GARANTIRE UN'OTTIMA
CAPACITÀ DI
ABBATTIMENTO DELLE
EMISSIONI.**

Ci sono, dunque, più soluzioni per assicurare la famosa neutralità tecnologica. Dobbiamo perciò riservarci tutte le strade possibili per un modello sostenibile in grado di ridurre le emissioni di CO2. Credo sia davvero poco lungimirante e razionale decidere oggi cosa accadrà tra 12 anni. E con le attuali modalità per l'Italia sarebbe una rovina: abbiamo il parco auto circolante più vecchio d'Europa con 3,5 milioni di auto Euro 0. È inimmaginabile che così tanti italiani siano in grado di cambiare auto e acquistarne, addirittura, una elettrica senza un percorso graduale, perché si tratta di persone che non hanno le risorse per comprare un'auto nuova. La transizione all'elettrico pone poi un tema di sostenibilità sociale.



**BISOGNA FARE LE SCELTE
CORRETTE NEI TEMPI
GIUSTI, ALTRIMENTI
RISCHIAMO DI NON FARE
BENE CIÒ CHE, INVECE,
VA FATTO.**

E poi vanno evitati contraccolpi dal punto di vista sociale ed economico, smantellando fabbriche e abbandonando tecnologie mature e avanzate, perché va detto: non tutti i Paesi possono farsi carico di una rivoluzione così costosa. Anche la scienza avvalorava la nostra tesi. L'Acì partecipa a Green NCAP, il programma europeo che valuta l'impatto ambientale dei veicoli nell'intero ciclo di vita, calcolando le emissioni nocive e l'efficienza energetica.



**IL SISTEMA PRENDE
IN CONSIDERAZIONE
TRE ELEMENTI
FONDAMENTALI:
LA QUANTITÀ DI
POLVERI SOTTILI
EMESSE, LE EMISSIONI
CHE ALTERANO IL
CLIMA, L'EFFICIENZA
ENERGETICA.**

I dati emersi sono molto interessanti: dal momento della costruzione a quello di demolizione l'energia consumata da un'auto elettrica è analoga a quella di un'auto a motore endotermico di ultima generazione. Un argomento in più, se ce ne fosse bisogno, per rivedere un'impostazione, quella europea, che da sempre più parti pare eccessivamente ideologica e controproducente dal punto di vista economico ma anche ambientale.

therefore reserve all possible avenues for a sustainable model capable of reducing CO2 emissions. I think it is really short-sighted and irrational to decide today what will happen in 12 years' time. And with the current arrangements it would be ruinous for Italy: we have the oldest circulating car fleet in Europe with 3.5 million Euro 0 cars. It is unimaginable that so many Italians would be able to change cars and even buy an electric one without a gradual path, because these are people who do not have the resources to buy a new car. The transition to electric cars also raises an issue of social sustainability. We have to make the right choices at the right time, otherwise we risk not doing well what needs to be done. And then we have to avoid social and economic setbacks, dismantling factories and abandoning mature, advanced technologies, because it has to be said: not every country can take on such an expensive revolution. Science also supports our thesis. ACI participates in Green NCAP, the European programme that assesses the environmental impact of vehicles over their entire life cycle, calculating harmful emissions and energy efficiency. The system takes into account three fundamental elements: the amount of fine dust emitted, climate-altering emissions, and energy efficiency. The data that emerged are very interesting: from the moment of construction to the moment of demolition, the energy consumed by an electric car is similar to that of a car with a state-of-the-art endothermic engine. One more reason, if any more were needed, to review an approach, the European one, that from many sides seems excessively ideological and counterproductive from an economic but also environmental point of view.

THANKS TO

Main Automotive Partner



Official Tyre Partner



Racing Sponsor

1000 MIGLIA GREEN

>>> CROSSING THE FUTURE



**GREEN
TALK**

CROSSING THE FUTURE:
il diktat europeo sull'elettrificazione
e la sfida della Smart Land
*the European diktat on electrification
and the Smart Land challenge*



Con il Patrocinio di:



1000MIGLIA SRL



COMUNE DI BRESCIA



CONFINDUSTRIA
Brescia