

ECONOMIA La decisione dell'Ue di bloccare la produzione di veicoli a benzina e diesel allarma le aziende del Veneto

Stop alle auto nel 2035 diecimila posti a rischio

Visentin (Federmeccanica) avvisa
«Buttano le imprese nell'elettrico
ma senza darci un salvagente
Inquinamento? È un falso green»

Roberta Bassan

●● Meno componenti, una grande batteria: il cuore dell'auto elettrica. Ma che porta con sé la dipendenza dalla Cina e 70 mila posti di

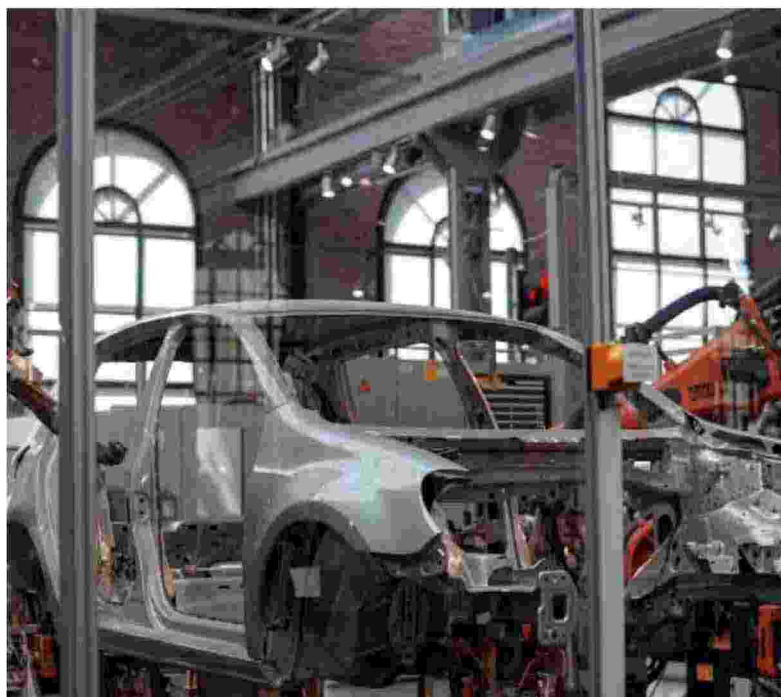
lavoro in bilico, quasi 10 mila in Veneto: diverse preoccupazioni in vista della transizione all'elettrico. «Ci buttano in piscina - avverte **Federico Visentin**, presidente di **Federmeccanica** - ma non ci danno il salvagente».

In Economia pag. 10**2035**

Tredici anni quelli che ci separano dalla scomparsa nel mercato di una grossa fetta di auto finora prodotte, compresi i motori ibridi

185

Il Veneto per numerosità e dimensione delle aziende si attesta al quarto posto in Italia, il 31% riguarda il Vicentino



Addio ai motori benzina e diesel dal 2035: contestata la direttiva del Parlamento europeo ARCHIVIO



L'INTERVISTA Stop ai motori endotermici dal 2035: critico il presidente di **Federmeccanica**

«Ci buttano nell'elettrico ma senza salvagente Ed è un “falso” green»

Meno componentistica, perdita di posti di lavoro, ostaggio della Cina
Visentin: «Sostenere le aziende e politiche attive per la ricollocazione»



“Un errore bloccare anche l'ibrido, negli ultimi anni emissioni abbattute”

Federico Visentin
Presidente di **Federmeccanica**

Roberta Bassan
ROSA

●● Meno componenti, una grande batteria: il cuore dell'auto elettrica. Ma che porta con sé la dipendenza dalla Cina e 70 mila posti di lavoro in bilico, quasi 10 mila in Veneto: diverse preoccupazioni in vista della transizione all'elettrico. «Ci buttano in piscina, vedrete che ne uscite ci dicono. Ma non ci danno il salvagente». **Federico Visentin**, presidente di **Federmeccanica**, alla guida della Mevis di Rosà che progetta e produce molle e componenti metallici stampati e saldati, ha sempre criticato lo stop alle auto con motore endotermico dal 2035. E ora, che la decisione è stata approvata dal Parlamento europeo, non si sottrae.

Ma non può essere colta in realtà come una sfida?

Certo è una bella sfida e nei nostri territori, fatti soprattutto da aziende di componentistica, ci si è agganciati subito. Noi stessi in Mevis, per fare un esempio, abbiamo prodotti specifici destinati a sparire come fasce dei serbatoi, piuttosto che tubi per i filtri antiparticolati che vanno sulle marmitte dei diesel. Ma stiamo già facendo connessioni, battery cooler, diversi elementi che entrano nelle batterie elettriche. Per le imprese è una strada già presa.

E allora qual è il problema?

In un bilancio complessivo, e lo dico con una certa preoccupazione da presidente di **Federmeccanica**, sono molti di più i componenti coinvolti nel cosiddetto power train che non quelli che rimarranno nell'auto elettrica e quindi significa, per le imprese, meno posti di lavoro.

Non potranno essere compensati dalla realizzazione delle infrastrutture, oggi carenti, che serviranno per ricaricare le auto elettriche?

Quelle saranno una tantum e comunque è molto probabile che questi nuovi posti non saranno nella stessa azienda e nemmeno nella stessa regione. Il tema è che non ci saranno sufficienti compensazioni, al di là del fatto che si vedranno sempre meno macchine. E comunque si deve pensare che un'auto elettrica non costa meno di 20 mila euro.

Non bastano gli incentivi del ministro Giorgetti?

Bisogna pensare a tutti gli italiani che dovranno cambiare l'auto e ci sono fasce di popolazione in difficoltà, che viaggiano ancora con gli euro 5 ed euro 6.

L'ambiente va tutelato, non crede?

Qui casca l'asino, continuano a misurare le benedette emissioni dal tubo di scappamento. Bisognerebbe in realtà capire cosa costa in termini di inquinamento procurare i materiali rari in Africa e portarli in Cina dove avviene il processo di raffinazione

delle batterie, per non parlare del costo dell'energia che servirà in misura sempre maggiore per caricarle.

Ritiene che serva più tempo per creare una filiera elettrica?

La verità è che i vantaggi per l'ambiente non sono certi, i posti persi sì. Mi lascia perplesso il fatto che l'Europa ha fatto cogente l'impatto sulle auto elettriche ma non rende altrettanto cogente ai Paesi europei di avere tutte le fonti energetiche green. In questo modo lanci la sfida, alcune imprese riusciranno a convertirsi, altre guadagneranno di più, diverse salteranno.

C'era una soluzione a suo avviso?

Si è innescato un gioco di racconto che piace a molti, ma non si dice la verità sulla sostenibilità. Magari se si accettava l'abbattimento delle emissioni al 90% e non al 100% ci sarebbe stata la possibilità di usare altre tecnologie. Ricordiamo che l'abbattimento delle emissioni negli ultimi anni dei motori tradizionali è stato incredibile: avremmo potuto continuare a produrre una quota di auto ibride e sviluppare motori con una serie di imprese specializzate in componenti.

Siamo ormai arrivati qui, cosa si può fare ora?

Fornire un po' di "salvagente": ci saranno crisi aziendali al Ministero dello sviluppo economico e non possono essere affrontate con la cassa

integrazione. Servono politiche attive nuove e diverse che dovrebbero aiutare a fare "matching" tra posti che saltano con posti che invece non si trovano. Ma attraverso società efficienti, non ostinandosi con i centri per l'impiego e i navigator. Pare che qualche apertura ci sia e la stiamo monitorando.

In questa transizione le imprese pagano il fatto di essere piccole?

Il 90% ha una taglia inferiore alle 10 persone: tante, piccole, diffuse. È necessario crescere, cambiare i modelli di business, essere un riferimento anche dimensionale.

Ha vinto la Germania?

È sempre la dinamica economica che muove le cose: l'industria tedesca ha fatto tanti e tali investimenti sull'elettrico, che ora non può più fare passi indietro. Con un paradosso.

Quale?

Le multifunzionali tedesche hanno già iniziato a dismettere gli impianti del power train posizionandosi soprattutto sulla fascia premium. E chi ha comprato?

Chi ha comprato?

I cinesi che intanto si portano a casa il know how. E poi quando tra qualche anno ci si accorgerà che la gente le auto non le compra, ci sarà qualche inversione. O qualche nuova invenzione nel mondo. Magari andremo con i droni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA