

«Auto elettrica, ideologia cieca Serve una casa cinese in Veneto»

La tagliola Ue al motore a combustione e i rischi per la filiera: «Trasformazione in salita»

VENEZIA La legge europea che bandisce le auto diesel e benzina dal 2035 è nata da un'«ideologia cieca in cerca di facili consensi» che «ci porterà a dipendere dalla Cina». La reazione, fra le molte registrate ieri, è di Laura Dalla Vecchia, presidente di Confindustria Vicenza, preoccupata delle ricadute sul sistema della componentistica auto. Un settore, che in Veneto, solo contando gli operatori in senso stretto, vale per quasi 200 aziende, collocate tra Verona, Vicenza Padova e Treviso, con diecimila addetti e un fatturato (il dato era del 2018, quando il rapporto annuale Anfia vi aveva dedicato un affondo regionale) intorno ai 3 miliardi di euro. L'8% delle imprese nazionali quarta forza dopo Piemonte, Lombardia ed Emilia. Realtà con specifiche proprietà: subfornitori specialisti di nicchia, come le batterie, i sedili o i processi di verniciatura; e poi aftermarket, ricambi e apparecchi post-vendita.

Settore che vale ben di più, se si contano anche le aziende che hanno nell'auto solo un settore di sbocco. E dove i problemi non mancano. Come il nanismo delle imprese, che le

rende dipendenti dai committenti, spesso i colossi della componentistica, e vulnerabili sui prezzi al ribasso del settore, come aveva mostrato, lo scorso anno, una ricerca sul Vicentino, dove si concentra un terzo delle imprese del Veneto, condotta dalla Fiom, i metalmeccanici Cgil, chiedendo politiche industriali, anche regionali, per favorire l'aggregazione tra le imprese, la formazione dei dipendenti, e progetti strategici di trasformazione, ulla falsariga di quello che nel Vicentino si è fatto per la concia.

Su questo quadro ora arriva la sentenza del 2035. Con i rischi, e anche le opportunità che molti cavalcano, connessi alla conversione elettrica. Comunque una trasformazione radicale: materiali più limitati e processi assai più semplici; e anche riconvertendo tutte le attuali imprese, lo stock di lavorazioni e manodopera necessarie sarebbe inferiore. **Federico Visentin**, presidente di **Federmeccanica** e alla guida del gruppo dell'automotive Mevis-Euromeccanica suggerisce di prendere atto della realtà e non vedere per forza nella Cina un antagonista.

E lancia il sasso. Le norme Ue favoriranno di fatto le case tedesche dell'alta gamma; ed è fuori discussione realizzare auto elettriche a prezzi popolari in Europa: gli accumulatori occorrerà sempre acquistarli a Pechino. Quindi, dice **Visentin**, in Veneto «dovremmo invitare uno tra i più importanti costruttori cinesi, capaci di produrre utilitarie elettriche a condizioni accessibili, ad investire qui, prima che accada altrove in Europa (in Slovacchia imprese meccaniche cinesi sono già di casa, ndr), attorno a cui far girare la nostra componentistica. Noi di **Federmeccanica** siamo disponibili ad accompagnare il nostro governo, nazionale o regionale, in una ricognizione in Estremo Oriente».

Ma anche chi cavalca l'onda dell'elettrico, vede i punti deboli. Come le batterie, di cui parla Bruno Vianello, presidente di Texa, insegna veneta della diagnostica nella quale una illustre quanto ancora segreta casa automobilistica sta ultimando un «bolide» con inverter made in Monastier (Treviso): «Le miniere di litio sono oggi tutte in mano ai cinesi e i pochi produttori di accumula-

tori in Europa non ce la fanno a star dietro ai numeri che ci servono. La Cina, prima di venderli all'estero, li monterà su tutte le sue vetture lasciando i residui a noi, cominciando dai tedeschi. Ogni cambiamento per imprenditori come me è il benvenuto; ma questo lo stiamo gestendo male: al 2035 dovrebbero diventare obbligatorie al massimo le auto ibride».

Altro industriale impegnato nella conversione, ma che non attende nulla di buono per il sistema veneto, è Luca Businaro, ad di Novation Tech, di Montebelluna (Treviso) realtà dei componenti automobilistici in fibra di carbonio. «Io con l'elettrico vedo una crescita netta, ma opero in una nicchia; mentre il comparto è molto grande e non potrà essere trasformato in poco tempo. Il nodo centrale del problema? Una politica industriale mai fatta né a livello italiano, né in sede comunitaria». Basta pensare ai punti di ricarica. In Veneto ne abbiamo circa 2.500 per un parco auto elettrico di 11 mila unità. Poco più di due vetture ogni mille abitanti.

Gianni Favero
© RIPRODUZIONE RISERVATA

»



Visentin
Cerchiamo
un
costruttore
da insediare
qui: pronti
per una
delegazione
in Estremo
Oriente



Espansione Bruno Vianello tra gli strumenti diagnostici Texa

