

La grande frenata dell'auto elettrica Visentin: «L'Ue ora punti sull'ibrido»

Federmeccanica e il ruolo della componentistica veneta: «Impossibile questa transizione»

ROSÀ (VICENZA) L'elettrico non attecchisce e le grandi case automobilistiche internazionali annunciano ricorsi massivi ad ammortizzatori sociali ed a manovre di riduzione del personale. Intanto, l'ampia platea di produttori di componenti per i «vecchi» motori endotermici inizia ad intravedere la possibilità che il termine perentorio del 2035 posto dall'Unione Europea per la messa in vendita di auto a propulsione tradizionale sia messo in discussione e che, piuttosto, si possa ragionare su un più percorribile modello ibrido. Ne ha parlato due giorni fa il Sole 24 Ore ma per il presidente di Federmeccanica, Federico Visentin, leader della vicentina Mevis di Rosà, «non è una sorpresa se questa transizione si presenta molto difficile, forse anche impossibile».

La questione è stata posta più volte ai tavoli di confronto e all'attenzione dei ministri a vario titolo competenti. Il motore elettrico ha molti meno componenti rispetto ad un propulsore a scoppio e questo mette fuori gioco - negli Usa, in Europa e, in Italia, soprattutto in Veneto - decine di migliaia di imprese specializzate nella fornitura di pezzi alle grandi case dell'automotive. Una ricaduta sul nostro paese è stimata in una perdita di valore di 7 miliardi al 2030 e 40 mila posti di lavoro da sfoltire. Però l'auto elettrica, paradossalmente, costa mediamente dal 35 al 40 per cento in più rispetto ad un veicolo a scoppio di pari segmento.

A parte la fascia di consumatori medio-alta, che ha acquistato modelli di livello premium (ma in aggiunta ad al-

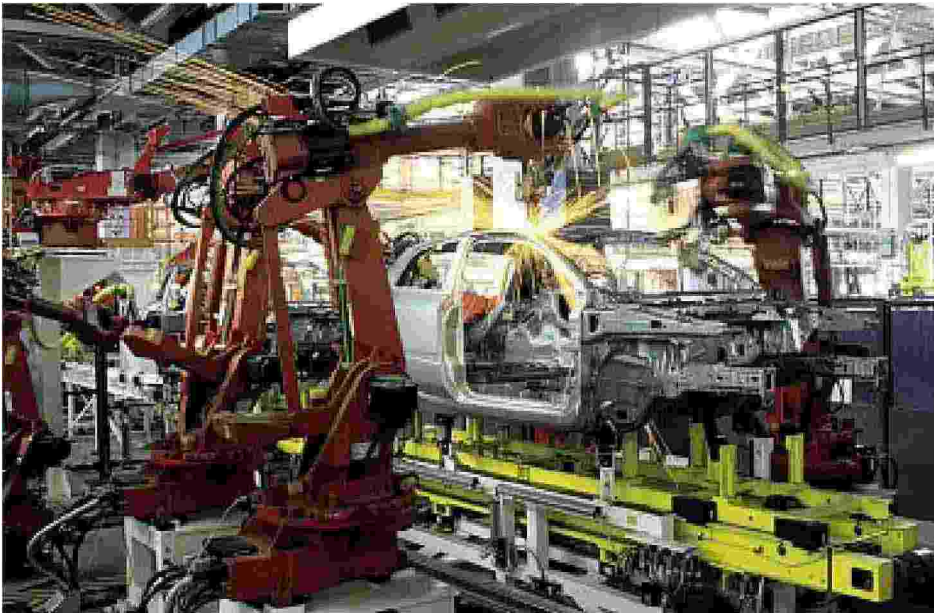
tre auto private tradizionali), la massa «popolare» degli acquirenti continua a rimanere alla finestra. Un po' perché spendere 25-30 mila euro per un'utilitaria non è da tutti, un po' perché non ci si fida. Non ci sono ancora garanzie sufficienti contro il rischio di restare piantati con le batterie a terra. «Ecco perché - prosegue Visentin - bisogna avere il coraggio di sostenere in ambito Ue che occorre tornare a ragionare sull'ibrido. Magari accentuando la componente elettrica, ora tutto sommato marginale rispetto a quella endotermica, ma tranquillizzando prima di tutto gli acquirenti comuni. E poi va riconsiderato il modello di calcolo della sostenibilità, che non è solo una valutazione sulle emissioni allo scarico ma un bilancio complessivo

dell'oggetto-automobile dalla culla alla tomba. Includendo, quindi, l'impatto ambientale della raffinazione dei materiali rari per le batterie e, alla fine, quello del loro smaltimento».

Detto tutto ciò e salvata in questo modo, se sarà possibile, la grande area della componentistica, per il numero uno di Federmeccanica è indubbio che la transizione alla trazione elettrica non avverrà se continuerà a mancare in Italia un produttore «da 6/700 mila automobili l'anno che costino dai 12 ai 14 mila euro». «I numeri che un tempo faceva la Fiat Punto da sola e che sono necessari a vincere lo scetticismo. Bene se si affaccia un player asiatico purché il governo - chiude Visentin - esiga garanzie su un piano industriale in grado di far fronte a queste condizioni».

Gianni Favero

(A DIDONNIZIONE DISPERATA)



Una partita aperta L'evoluzione del mercato automobilistico avrà un'impatto importante sull'economia del Veneto

