

# 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-

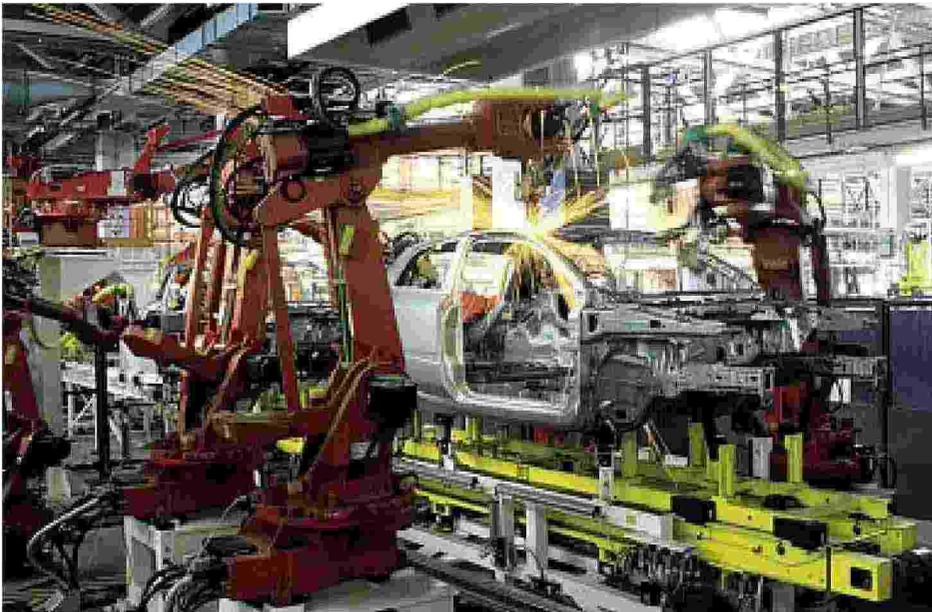
tre auto private tradizionali), la massa «popolare» degli acquirenti continua a rimanere alla finestra. Un po' perché spendere 25-30 mila euro per un'utilitaria non è da tutti, un po' perché non ci si fida. Non ci sono ancora garanzie sufficienti contro il rischio di restare piantati con le batterie 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**

© DEDICAZIONE RISERVATA



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



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

125230