

L'intervista

FEDERICO VISENTIN

«I calcoli delle emissioni vanno rifatti»

Il presidente di **Federmeccanica**: «Le automobili elettriche durano di meno, quindi l'usato da smaltire sarà maggiore. Però questo nessuno lo ha considerato. I cinesi in Italia? Un'opportunità, ma a quattro condizioni»

di LAURA DELLA PASQUA



■ «Rivedere la scadenza del 2035 per l'elettificazione del parco auto prodotte non basta. Bisognerebbe rivedere il meccanismo di calcolo delle emissioni. Non si considera che le auto elettriche hanno una vita media più corta delle endotermiche, devono essere sostituite più spesso, quindi l'usato da smaltire è maggiore. Quante sono le emissioni legate alla minor vita e al maggior ricambio delle future vetture elettriche, è una domanda che richiede una risposta». Raggiungiamo Federico Visentin, presidente di **Federmeccanica**, ad Hannover mentre partecipa alla Iaa Transportation, tra le più importanti fiere al mondo per il settore dei veicoli commerciali.

Che aria tira tra gli operatori tedeschi?

«Pessima, sono molto critici con il loro governo e con l'Europa. Per la prima volta, in tanti anni, percepisco un cupo pessimismo».

Ma in Italia non va meglio. La vostra indagine congiunturale dice che 4 aziende su 10 rischiano di chiudere.

«Il 70% delle imprese dichiara di correre ancora grossi rischi a causa dei rincari delle materie prime e dell'energia. Il 38% delle nostre imprese teme di dover interrompere l'attività. Nel periodo gennaio-luglio 2024 le ore autorizzate di cassa integrazione sono aumentate del 38,4% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Gli investimenti sono bloccati. Chi si azzarda a sviluppare nuovi progetti tenta di scaricare i costi

sulla catena di fornitura. Sempre di più i produttori di auto che pensano di investire chiedono ai fornitori di contribuire ai loro costi di sviluppo. È il segnale che non c'è ottimismo nel prossimo futuro».

Quanto influisce il Green deal nella crisi dell'industria?

«Moltissimo. La decisione di puntare sull'auto elettrica è stata presa con superficialità dalla Ue, senza tener conto delle conseguenze. Ed ora temo che le dichiarazioni della premier Meloni di rivedere la scadenza del 2035 per lo stop all'endotermico, condivisa da Confindustria, scateni le reazioni di chi sostiene che il governo e gli imprenditori non guardano all'innovazione. È il solito pregiudizio ideologico. Noi imprenditori siamo aperti al nuovo ma siamo anche realisti. Riconosciamo che non siamo competitivi nella tecnologia dell'elettrico. Bruxelles ha preso una decisione senza verificare la capacità delle industrie dell'automotive di raggiungere quegli obiettivi, senza un piano condiviso di azioni di supporto, ma lasciando che queste se la sbrighassero da sole. Magari in un prossimo futuro riusciremo ad essere competitivi con la Cina sulle batterie ma ora non lo siamo e dobbiamo ammetterlo».

Il 2035 è troppo vicino?

«Non serve solo più tempo ma bisogna rivedere il meccanismo di calcolo delle emissioni considerando tutta la filiera, dalle estrazioni delle materie prime per costruire le batterie, ai processi di raffinazione fino allo smaltimento dell'auto a fine vita. Le emissioni non sono solo quelle prese allo scarico di una vettura. Inoltre, va considerato che l'elettrico ha una vita inferiore all'endotermico. Il che

significa immettere più auto sul mercato e accumulare più usato da smettere. Quanto vale questo in termini di emissioni, nessuno l'ha calcolato. Anche noi industriali siamo per un pianeta pulito, ma siamo convinti che lo si possa e si debba fare, senza penalizzare le imprese. Il Green deal va rivisto alla luce della sua fattibilità. Si stima un maggiore utilizzo di energia elettrica, che dovrebbe essere green, mal'Europa è in grado di far fronte a questo fabbisogno? Se il consumatore non acquista le auto elettriche è perché costano troppo e mancano le infrastrutture di ricarica. Nella road map del passaggio all'elettrico, Bruxelles dovrebbe preoccuparsi anche di questi fattori».

L'arrivo dei cinesi metterà a rischio l'industria della componentistica italiana?

«Assolutamente no. Affiancare a Stellantis un altro player è una grande opportunità per le nostre industrie. Noi siamo indietro di un decennio nella tecnologia dell'auto elettrica».

Quindi non li temete?

«Un accordo che favorisca l'arrivo di case automobilistiche cinesi dovrebbe avere precise condizioni. Io le riassumerei in quattro punti. Innanzitutto, non devono venire qui per fare solo assemblaggio ma devono portare centri di ricerca e sviluppo, in modo da trasferire anche da noi le loro competenze. Seconda condizione: comprare la componentistica italiana. Se Bruxelles impone che la componentistica sia europea, sarà la logistica a favorire comunque le imprese italiane. Terzo punto: i volumi. Chi viene in Italia deve avere la volontà ed essere preparato a produrre i grandi numeri, altrimenti l'impatto per la nostra componentistica rimane irrisorio. Dunque, soprattutto utilitarie e non solo premium cars. Infine i costi: le vetture dovranno costare poco per essere accessibili al largo pubblico».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

*Su noi
industriali c'è
un pregiudizio
ideologico:
vogliamo
un mondo
pulito ma siamo
anche realisti
La Ue ha fissato
obiettivi senza
verificarne
la realizzabilità*



CRITICO Federico Visentin

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



125230