

# «Non è l'unica soluzione ma abbiamo già investito»

**Filiera orobica. Bombassei:** ora l'Europa non deve perdere la sfida con l'Asia  
**Radici:** troppo alto il prezzo dei mezzi green. **Persico:** il mercato si dimezzerà

La partita sul 2035 si riapre. «Tutti condividiamo gli obiettivi ambientali - commenta **Pierino Persico**, presidente del Gruppo Persico di Nembro, la cui produzione per l'automotive rappresenta circa il 60% del business aziendale - ma una transizione così repentina all'elettrico non sarebbe vincente per tanti motivi. Il primo è che non abbiamo abbastanza infrastrutture per la ricarica, un altro è che l'auto elettrica costa il 30% in più di una tradizionale: finirà che pochi compreranno i nuovi veicoli e il mercato si dimezzerà. Già adesso vediamo che la produzione di vetture si sta riducendo: le case automobilistiche lavorano solo sull'ordinato». Secondo Persico puntare su un'unica alternativa al motore tradizionale sarebbe controproducente per l'economia europea: «Solo il nostro continente vuole questa stretta, il resto del mondo no. Prima di mettere in difficoltà un intero comparto sarebbe, perciò, meglio valutare anche altre possibili tecnologie».

«**Lavoro in Germania dimezzato**» La divisione automotive del gruppo di Nembro produce impianti di processo per la pannellatura interna delle auto e schermi riparo calore per il motore, mentre in Germania realizza impianti di automazione per il serbatoio dell'auto. «Negli ultimi due anni il fatturato del nostro stabilimento tedesco si è dimezzato - racconta Persico -. Il settore è crollato perché c'è minore richiesta: piuttosto che pagare un impianto nuovo per i serbatoi, le case automobilistiche adattano quelli esistenti». Per tenere testa ai cambiamenti il gruppo di Nembro punta sulla diversificazione: «Stiamo investen-

do su nuove tecnologie e nuovi mercati - continua Persico -. Ai nostri clienti proponiamo soluzioni sempre più green, improntate al risparmio energetico e al riciclo. Abbiamo brevettato un sistema per sostituire la schiuma di poliuretano usata per i sedili delle auto, che non è riciclabile, con un nuovo materiale che invece lo è». «**Cina, elettriche il 25% delle auto**» Anche per Angelo Radici, presidente di RadiciGroup, «è importante non solo che il prezzo di un'auto elettrica sia abbordabile, ma che si creino le condizioni, a partire dalle infrastrutture, perché la scelta "giusta" non vada a discapito della libertà di movimento, che è poi la prima ragione per cui usiamo l'automobile. Nel breve, temo che questa percezione non sia ancora diffusa. Basta guardare al calo delle immatricolazioni di auto elettriche a gennaio in Germania, primo mercato in Europa anche per la quota di auto elettriche nel 2022, con la fine degli incentivi all'acquisto. In Cina, invece, oggi l'auto elettrica ha preso parecchio piede, tant'è che siamo intorno al 25% delle auto prodotte nel 2022».

RadiciGroup ha già all'attivo parecchie applicazioni nell'ambito della mobilità elettrica. In particolare, sta lavorando «su un'offerta per applicazioni in presenza di tensioni elevate, tipiche dei connettori per la mobilità elettrica», ma ha anche sviluppato materiali con caratteristiche meccaniche superiori per i coperchi delle batterie e polimeri innovativi che rispondono alla necessità di garantire autoestinguenza e isolamento termico.

«L'auto elettrica - sostiene An-

gelo Radici - non può risolvere da sola i problemi legati alle emissioni. Andrebbe fatta una riflessione più ampia sulla mobilità, pensando anche a veicoli termici che usano carburanti prodotti a partire da materie prime non inquinanti, come accade, per esempio, in Brasile. In Europa un provvedimento che impone cambiamenti così repentini rischia, invece, di mettere in crisi intere filiere».

«**Ruolo ai combustibili e-fuels**»

Per il presidente emerito di Brembo, **Alberto Bombassei**, «la strada dell'elettrificazione della mobilità è ormai tracciata, per i produttori di veicoli e di componenti gli investimenti previsti ammontano a 500 miliardi, di cui oltre la metà già realizzati». Non è però auspicabile, aggiunge **Bombassei**, «che la transizione verso la mobilità elettrica possa riconoscere un ruolo ad altre tecnologie con basse emissioni o neutrali quali i cosiddetti e-fuels, ovvero combustibili provenienti soprattutto da scarti vegetali e industriali. Non vi è competizione tra il vettore elettrico e gli e-fuels: è chiaro già oggi che la maggior parte della mobilità futura avverrà con veicoli elettrici. Ma nella transizione energetica, che durerà a livello ben oltre il 2035, l'Europa deve mantenere l'attuale superiorità tecnologica attrezzandosi per sviluppare nel frattempo tecnologie per la mobilità elettrica più evolute rispetto alle attuali presidiate dall'Asia». Il tema vero, per **Bombassei** è un altro: «Come produrremo l'energia pulita e a basse emissioni per sostituire interamente le fonti fossili nella produzione di energia elettrica».

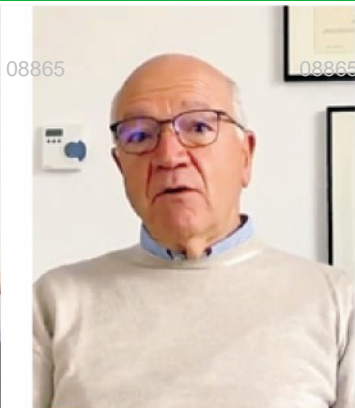
L. F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





**Alberto Bombassei**



**Pierino Persico**



**Angelo Radici**