



VIANELLO: «SOLO L'INIZIO»
E ora Texa apre
il grande polo
delle supercar
«Svolta elettrica»

TREVISO Texa apre il popolo dei motori elettrici per le supercar: «La svolta è solo all'inizio», dice **Bruno Vianello** (nella foto con uno dei motori).
a pagina 17 **Favero**

Texa apre il polo delle supercar «Svolta elettrica, è solo l'inizio»

Già 100 milioni di commesse sui motori. Vianello: «Poi toccherà a bus e trattori»

Il presidente Investiti 20 milioni intorno a un mondo che già ora può valere metà del nostro attuale fatturato

Idrogeno, pronti a lavorarci Benzina sintetica valida alternativa per salvare la nostra componentistica

TREVISO Era in gestazione da quasi cinque anni, oggi è il giorno dell'apertura. Il nuovo stabilimento di Texa, l'azienda della diagnostica per auto di Monastier (Treviso), fondata e presieduta da Bruno Vianello, interamente dedicato alle soluzioni per la mobilità elettrica, dove saranno fabbricati dai motori agli inverter elettrici, con l'ampia gamma di componenti che li accompagna, sarà inaugurato in mattinata, presente, tra gli altri, il ministro per i Rapporti con il parlamento, Luca Cirianni. Soprattutto, saranno presenti delegazioni di alcune case di primissimo piano, che dovrebbero già consentire di intuire quali saranno i due marchi, ancora tenuti riservati, per i quali Texa offrirà i propri prodotti elettrici in altrettante sezioni dell'impianto, tenute ermeticamente e reciprocamente isolate. Si parla, scorrendo la lista degli invitati, di una decina di esponenti di Lamborghini e altrettanti

di Ferrari, pur se non manca qualcuno riferibile a Bugatti. «Nomi non ne faccio. I contratti non sono ancora chiusi, è corretto non parlarne», replica Vianello.

Presidente, siamo comunque nell'alveo del non plus ultra delle mobilità elettrica per le supercar di marchi nazionali. Possiamo assicurare almeno questo?

«Certamente. La mia impostazione è di lavorare prima di tutto con e per gli italiani. Adesso i clienti sono due e ho in portafoglio ordini per un centinaio di milioni nel triennio. Vale a dire, la metà del mio fatturato annuo di oggi».

Siamo alla vera svolta della mobilità elettrica? Crede veramente ad una progressiva sostituzione del parco auto entro la scadenza europea del 2030?

«Non dobbiamo parlare solo di automobili. L'elettrico ci apre un mondo nuovo: io sto pensando anche a grandi pullman e alle macchine agri-

cole. Abbiamo poi già aperto qualche dialogo con player della navigazione e dell'aeronautica, intesa come droni per il trasporto delle merci. Senza trascurare sviluppi pure in ambito ciclistico e motociclistico».

Torniamo a oggi. Da qui usciranno componenti di serie per le auto di superlusso. Ma il grande business elettrico saranno quelle medio-piccole. In Italia se ne vendono pochissime, il prezzo non scende. Il presidente di Federmeccanica, Federico Visentin, nei mesi scorsi aveva sostenuto che saranno i produttori orientali a conquistare l'Europa, con la necessità di portarne uno qui per salvare la componentistica.

«Purtroppo temo abbia perfettamente ragione. Negli ultimi dieci anni abbiamo solo perso tempo, dovevamo andare con molto anticipo a prenderci le miniere di litio in Africa e ad acquisire allumi-



nio in Russia. Da troppo tempo in Europa mancano veri strateghi in campo energetico, quelli che nel dopoguerra andavano in cerca di petrolio in giro per il mondo».

È già una sfida persa?

«Potrebbe non esserlo, se si avesse il coraggio di spostare in avanti di dieci anni il termine del 2030, tenendo presente che l'inquinamento da mezzi di trasporto con motore termico vale il 3% del totale».

Per parlare di Texa; l'impianto che inaugurate è costato 20 milioni e occupa 24 mila metri quadrati. Entro pochi anni potrebbe essere ampliato di altri 15 mila, sempre sulla propulsione elettrica. E dell'idrogeno, invece, cosa pensa?

«Dieci anni fa Texa aveva avviato ricerche e sperimentazioni sulle celle a combustibile, le unità attraverso cui, combinando idrogeno e ossigeno, si ottiene energia elettrica. Ho preso un sacco di appunti e se sarà il caso siamo pronti ad impegnarci anche in questa direzione. Certo, l'idrogeno potrebbe essere usato anche in un motore termico, ma la resa sarebbe troppo bassa».

Perciò, comunque vada, il mondo fatto di pistoni, cilindri, bielle eccetera va definitivamente accantonato.

«Ci sarebbe una alternativa interessante legata alla benzina sintetica. La e-fuel potrebbe essere impiegata direttamente, o con modifiche minime, nei nostri motori tradizionali senza ricadute in termini di emissioni di anidride carbonica. Adesso costerebbe troppo e la sua produzione è poco più che sperimentale. Però se si decidesse di investire su questo combustibile potremmo tranquillamente evitare di smantellare il grande sistema della componentistica che la manifattura dell'automotive veneta fornisce alle case automobilistiche del mondo».

Gianni Favero

© RIPRODUZIONE RISERVATA

08865

08865

24

In migliaia di metri quadrati, il nuovo stabilimento di Texa

15

In migliaia di metri quadrati, il possibile futuro ampliamento



Svolta [Bruno Vianello](#), presidente di Texa: via al nuovo polo