

L'INTERVISTA Visentin (Federmeccanica)

«Alt alle auto diesel? L'Ue pare talebana»

Roberta Bassan

LA RATIFICA DELL'EUROPA Il presidente di **Federmeccanica Visentin**: «Serve una task force»

●● «In Ue, con lo stop ai motori endotermici dal 2035, sembrano talebani». Ma **Federico Visentin**, presidente nazionale di **Federmeccanica**, non fomenta la protesta: meglio «attirare qui i produttori cinesi d'auto elettriche a basso costo e condizionarli a usare la componentistica italiana». In **Economia** pag.8

«Stop a benzina e diesel? In Ue sembrano talebani Portiamo qui i cinesi»

«Governo e Regioni attirino costruttori di auto elettriche a basso costo e li condizionino ad acquistare componenti italiane, così ci salveremo»

Roberta Bassan

●● «Ci vorrebbe un miracolo. La verità è che in Europa, con lo stop ai motori endotermici dal 2035, sembrano talebani. Allora abbiamo due vie. O alziamo la protesta, ma come **Federmeccanica** ci abbiamo già provato inutilmente. Oppure cerchiamo un'opportunità come quella di attirare qui i produttori cinesi di auto elettriche a basso costo, condizionandoli ad usare la componentistica italiana. Il settore sarebbe salvo». **Federico Visentin**, presidente di **Federmeccanica** e alla guida della Mevis di Rosà, ha sempre criticato lo stop europeo. «Ci buttano nell'elettrico ma senza salvagente», aveva tuonato dopo l'approvazione dello scorso giugno. Oggi che la decisione è stata ratificata e che pure l'ex presidente della Commissione europea Romano Prodi l'ha criticata, il salvagente lo lancia lui.

Presidente Visentin, innanzitutto che impressione le ha fatto la presa di posizione di Prodi contro la "sua" Europa?
Condivido tutte le sue perplessità, mi è dispiaciuto so-

lo per il tempismo. Si fosse espresso prima del voto del Parlamento europeo, credo avrebbe avuto una certa presa. E l'ulteriore conferma dell'ineluttabilità di questa decisione, dove la lobby tedesca ha avuto un ruolo determinante. Conoscendo bene Prodi le dinamiche europee forse non voleva tirare "borde" ai tedeschi.

Lei è sempre convinto degli interessi della grande industria automobilistica tedesca su questa scelta?

Quando penso male credo che la Germania sia artefice di una scelta con cui ha blindato i grandi investimenti fatti sull'elettrico per il settore premium. A chi mi accusa di essere complottista rispondo che non ha fatto nulla per cambiare una scelta che le crea vantaggio.

Il voto è definitivo, crede sia una via di non ritorno?

Ci sarà un target intermedio, ma in realtà a tutti gli appuntamenti **Federmeccanica** si è sempre presentata per denunciare la neutralità tecnologica, secondo cui non è giusto scommettere su una sola tecnologia. E non è mai cambiato nulla. In Europa mi sembrano talebani.

Porti pazienza, a Vicenza ad

esempio l'aria è irrespirabile a causa delle polveri sottili. L'elettrico non servirà a migliorare?

Fino a che le fonti di produzione di energia elettrica non saranno trasformate in green avremo un bilancio dell'operazione negativo. Quello che ci chiediamo tutti è perché non siano stati resi cogenti regolamenti per la produzione di energia pulita entro il 2035, prima di preoccuparsi dell'auto.

Se questa è la situazione, cosa si aspetta?

Ci sono due aspetti che potrebbero allungare i tempi. Il primo è infrastrutturale, legato alle colonnine di ricarica. Il secondo è il costo delle auto elettriche, proibitivo per diverse fasce di popolazione, compresa l'immigrazione di cui avremo sempre più bisogno. Posso aspettarmi l'invasione di vetture elettriche a basso costo. E qui la nostra industria della componentistica, che vale 50 mila posti di lavoro, potrebbe inserirsi.

Si spieghi.

L'auto elettrica più venduta in Cina, ad esempio, è una "macchinetta" di una casa cinese, la Wuling, a prezzi molto bassi che qui potrebbe diffondersi. Ci risulta che industrie cinesi stiano cercando

di portare basi in Europa, come in Slovacchia, perché esportarle in grandi numeri dalla Cina diventerebbe complesso. Allora la sfida è attirarli in Italia, condizionandoli ad acquistare la nostra componentistica.

Le auto elettriche però hanno bisogno di meno componenti. Quale sarà il valore aggiunto?

La componentistica utilizzata sarà certamente meno, ma le nostre imprese hanno già iniziato a riconvertirsi. Se queste industrie si stabiliranno altrove, i nostri produttori proveranno comunque ad andare a rifornirli. Tutto sarà più facile se si insediano in Italia.

Convincere i cinesi ad investire qui non è un gioco, non crede?

La Slovacchia è riuscita ad attirare lo stabilimento della Jaguar Land Rover perché, mi hanno raccontato parlamentari di quel Paese, ha semplificato la burocrazia ed è stata in grado di farlo partire sei mesi prima della Polonia.

Se si parla di semplificazione, difficile che qui possano essere fatte le stesse promesse.

Il Governo, ma anche le nostre regioni, dovrebbero individuare i player cinesi e anda-

re a bussare in modo proattivo. Noi come settore chiaramente abbiamo la mappa di chi sono, ma qualcuno deve andare a proporglielo attivamente con un bel pacchetto

di proposte e condizionandoli ad usare la componentistica made in Italy. Serve una task force.

Non sarà facile convincerli, non

crede?

Se succede che si mancano gli appuntamenti, come è successo a Davos con Intel, non si parte bene. Bisogna provarci e in fretta. Tra un

paio d'anni c'è il rischio che i produttori di auto cinesi si siano già insediati altrove e a questo punto saremmo perdenti su tutti i fronti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ratifica Addio ai motori a benzina e diesel dal 2035, decisione che mette a repentaglio il settore componentistica



Condivido le perplessità di Prodi contro la scelta europea, ma poteva farlo prima

Federico Visentin
Presidente di Federmeccanica

