

IL FUTURO DELL'AUTO

L'Economia

Gli industriali si aspettano che la missione Meloni in Cina porti «qualcosa di veramente significativo», dice **Visentin** (Federmeccanica), che con Anfia scommette sull'«operazione secondo player». Perché hanno la tecnologia e possono accettare la clausola sugli acquisti di componentistica al 51% made in Italy. E perché Stellantis guarda al Nord Africa

di DARIO DI VICO

«L'UTILITARIA ELETTRICA DA 12 MILA EURO SI FA SOLO CON PECHINO E NEI DISTRETTI»

«**A**nfia in primo luogo e Federmeccanica a supporto stanno seguendo passo passo i contatti diplomatici e industriali tra Cina e Italia. E stiamo anche affinando le nostre proposte. Tra la missione di inizio luglio del ministro Urso e l'incontro a fine mese che il premier Giorgia Meloni avrà con le massime autorità cinesi a Pechino contiamo che maturi qualcosa di veramente significativo». **Federico Visentin** è il presidente di Federmeccanica ed è stato sicuramente la persona che si è spesa con maggior convinzione a favore dell'ipotesi di attrarre un player cinese per produrre in Italia vetture elettriche a basso costo. Con lui facciamo il punto su questo dossier, le prospettive che apre e le criticità che presenta. «Chi non ci crede deve ricredersi» è la sua battuta iniziale. **Partiamo da Bruxelles e dalla formazione della nuova Commissione. Lei pensa che saranno introdotte delle novità nei percorsi che regolano l'avvento del full electric nell'automotive?**

«Nelle grandi scelte di fondo non cambierà nulla ma penso che l'asticella sarà rivista, è inevitabile. Del resto i limiti di questo percorso sono davanti agli occhi di tutti. I ritardi nell'approntare le infrastrutture di ricarica, i costi finali delle vetture che richiedono sempre l'emissione di bonus, l'atteggiamento scettico dei consumatori. Se vogliamo avere il 100% di full electric e utilitarie che costino poco qualche mossa dobbiamo pur farla. Magari partendo da un atteggiamento di maggiore umiltà. Spero che i politici abbiano almeno ascoltato nella recente campagna elettorale tutte le lamentele arrivate da ogni parte».

A cosa si riferisce?

«Al riconoscimento che i cinesi sono tecnologicamente superiori agli europei nell'auto elettrica. Sono almeno otto anni

che ci lavorano e hanno guadagnato posizioni. La Renault sta partendo ora in Normandia a produrre la sua prima generazione di batterie, ma il player cinese più importante del settore, la Catl, ormai è alla quinta generazione. Oltre al know how industriale i cinesi hanno l'accesso ai principali fattori di costo, ad esempio nella raffinazione dei materiali rari hanno in opera processi di raffinazione altamente inquinanti che non sono replicabili in Europa per le norme più rigide che ci siamo dati. E tutto ciò cambia profondamente il quadro dei rapporti con la Cina».

La superiorità tecnologica stavolta è loro?

«In passato noi europei abbiamo sempre sofferto perché da Pechino ci rubavano le competenze per poterci eguagliare, in questo caso invece collaborando con loro ci portiamo a casa un vantaggio tecnologico che ci difetta. Erano a rimorchio, ora sono il traino. E grazie all'acquisizione di Volvo da parte di Geely sono anche migliorati sul piano della qualità estetica».

Mi pare di capire che la strategia dei dazi anti-Cina non le piaccia.

«Sono contrario perché l'Europa è esportatrice netta, non siamo gli Usa che potrebbero permettersi di vivere in autarchia commerciale. Le barriere si alzano se uno sa come va a finire, ma noi non lo sappiamo e stiamo aspettando la reazione cinese che è iniziata dall'alimentare, non dalla meccanica. Non mi convince nemmeno la tesi che noi applichiamo i dazi per persuadere Pechino a venire a produrre in Europa, non è questa la strategia giusta. Dobbiamo convincerli con altri argomenti e devo dire che il governo si sta muovendo da mesi su questa linea. Ovviamente siamo adulti e sappiamo che la quadratura del cerchio è complicata.

Vedi il caso Intel e come è finito».

In questa quadratura del cerchio quali sono gli obiettivi che il sistema Europa e l'Italia dovrebbero considerare imprescindibili?

«Ne dico subito uno: portare in Europa, meglio se in Italia, un centro di sviluppo delle batterie di quinta generazione. Non basta attrarre impianti di assemblaggio perché se ci fermassimo qui sarebbe difficile convincere qualsiasi produttore cinese che l'Italia è da preferire all'Ungheria. Dobbiamo mettere in campo i nostri distretti di fornitura della componentistica che rappresentano un patrimonio di tecnologia e creatività che altri Paesi non hanno. A rendere attraente l'Italia non potrà mai essere il costo del lavoro! Mi aspetto dunque dall'operazione secondo player più posti di lavoro, più competenze e tecnologie, un centro di sviluppo e rapporti stretti con la nostra filiera della componentistica. Guardo con attenzione ciò che sta avvenendo, ad esempio, in Piemonte con l'arrivo di Silicon Box e auspico che non sia solo una questione di assemblaggio dei semiconduttori».

Chi ha spinto per i dazi sostiene che i cinesi operino in un regime di concorrenza sleale grazie ai cospicui aiuti di Stato che Pechino eroga.

«Attenzione alla retorica preconfezionata. Pechino aiuta l'offerta mentre noi abbiamo sempre sussidiato, miopemente, la domanda. In Cina vengono date risorse alle imprese a determinate condizioni, non sono elargizioni a pioggia. Senza conseguire determinati standard di innovazione il rubinetto non si apre. Io penso che i sussidi alla domanda siano più distortivi e finiscano per premiare le vendite di Tesla come è successo da noi. Pechino fa della politica industriale, l'ultimo esempio sono i taxi le cui flotte sono

state completamente rinnovate, passando dalle vecchie Volkswagen alle nuove Byd full electric. Lo facesse anche il governo italiano!».

È molto critico nei confronti del sistema Italia.

«Sì, ma adesso non conta. La cosa importante è arrivare al negoziato con i cinesi con un pacchetto di proposte/ricieste ben centrate. Location vicina alle zone di concentrazione industriale, misure di sveltimento burocratico, la clausola di acquistare il 51% di componentiistica italiana».

In questo modo però avremmo il paradosso che le vetture cinesi prodotte da noi potrebbero fregiarsi del marchio made in Italy.

«Francamente, non mi pare questo il problema, non vedo rischi e sono poco interessato alla diatriba sul nome dato alle singole vetture. Piuttosto guarderei ai volumi, non basta un impianto per pro-

durere 150 mila vetture ci vogliono numeri più alti, di tre volte se non quattro. Il mercato attuale aspetta utilitarie elettriche a basso costo. Parlo di 10-12 mila euro. Perciò dobbiamo pensare in grande, c'è un enorme spazio di mercato da coprire e la domanda è tutta addensata lì».

Obiezione: ma in Europa c'è già Byd che produrrà in Ungheria. Non arriveremo tardi comunque?

«Byd non fabbricherà utilitarie ma tenderà a scopiappare il segmento premium. Il campo è ancora libero. Alle utilitarie ci stanno pensando gli europei come Stellantis e Renault, ma non hanno il vantaggio competitivo delle batterie cinesi. D'altro canto se vogliamo centrare l'obiettivo del 100% full electric bisognerà mettere sul mercato auto vetture che siano appetibili sul versante del prezzo, altrimenti resteremo a metà del guado».

Un secondo player cinese operante in Italia non metterebbe in grossa diffi-

coltà Stellantis? Non si rischia di fare un'operazione a somma zero dal punto di vista dei numeri delle auto prodotte nel Paese?

«Non credo che Stellantis consideri la produzione italiana competitiva, la giudica troppo costosa. Le promesse restano sempre promesse, sono senza valore. Carlos Tavares è concentrato sui fornitori francesi e nelle sua prospettive c'è molto Nord Africa. Stellantis ha ereditato dei bellissimi stabilimenti Opel in Polonia eppure non li utilizza».

Tra i produttori cinesi che sono stati visitati dalla missione Urso quale le sembra il miglior candidato: Jac, Chery, Dongfeng...

«L'importante è che arrivi un produttore che non abbia conflitti di interesse, ovvero non abbia precedenti legami con questa o quella casa automobilistica europea».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

125230

E

● La mossa del Mimit

A caccia di investitori esteri, il ministero delle Imprese, ha scritto *Il Sole 24 Ore*, ha predisposto un decreto attuativo della legge per il made in Italy che consente al governo di



subentrare nella titolarità di marchi (registrati da 50 anni) in via di cessazione, o di depositarne simili ad altri inutilizzati da almeno 5 anni ma di interesse nazionale

E

● Autobianchi e Innocenti

Una volta rilevato o depositato il marchio, il ministero può concedere il diritto di utilizzo a un investitore, a titolo gratuito, per almeno



10 anni. Il Mimit ha fatto domanda all'Ufficio brevetti e marchi, e ottenuto la registrazione, di due brand già di Stellantis: Innocenti e Autobianchi.

