



L'intervista

di Rita Querzè

«Utilitaria elettrica: solo i cinesi possono produrla in Italia Ecco le condizioni»

Visentin (Federmeccanica): più competitività

Meloni ha siglato con il premier cinese Li Qiang un'intesa su sei punti, si va dalla sicurezza alimentare all'auto elettrica. «L'auto elettrica è sicuramente il più importante, aspettiamo di vederne i contenuti», dice il presidente di Federmeccanica, Federico Visentin.

Lei è stato tra i primi ad auspicare l'arrivo di un secondo player dell'automotive oltre a Stellantis. Perché?

«Perché il nostro sistema della componentistica regge se a monte della filiera c'è una produzione di un numero minimo di veicoli. È un passo necessario se non vogliamo perdere capacità produttiva».

Perché un player cinese?

«Perché i cinesi sono gli unici in questo momento con le tecnologie adatte a una pro-

duzione di utilitarie elettriche a basso costo. Auto da 10-12 mila euro, per capirci. Sono queste le produzioni che possono fare i grandi numeri, le vetture premium non bastano a sostenere la filiera. E poi ingaggiare un player cinese ci restituirebbe qualcosa».

In che senso?

«Nel senso che noi europei abbiamo aperto filiali in Cina e loro hanno imparato dalle nostre tecnologie. In questo caso finalmente accadrebbe l'inverso: saremmo noi ad arricchirci del loro know how».

I cinesi sono davvero più avanti sull'auto elettrica?

«Lo sono. E dovremmo avere l'umiltà di ammetterlo. Sulle batterie sono arrivati alla quinta generazione».

Il governo si sta dando da fare. Si parla di contatti con

Dongfeng, Chery, Byd. Ma poi si è anche visto che Byd andrà in Ungheria, Chery in Spagna...

«Guardi, le trattative sono nelle mani del governo, quello che posso dire è che spero che il viaggio di questi giorni possa sbloccare eventuali accordi. Un tavolo è stato convocato dal ministro Adolfo Urso il 7 di agosto. Vedremo se sarà l'occasione per comunicare qualcosa di importante. Attenzione, però, alcune precisazioni sono necessarie».

Prego.

«Perché un accordo con un player dell'automotive funzioni, devono essere rispettate un paio di condizioni. Per cominciare è importante che si tratti di un gruppo che tenga in Italia una quota di ricerca e sviluppo: è la ricerca e svilup-

po che fissa in un Paese le radici di un'impresa. Poi il nuovo player deve prendere impegni rispetto all'utilizzo della componentistica italiana».

La stessa Stellantis si approvvisa sempre di più da componentisti extra Ue.

«È una scelta decisamente poco lungimirante che sta mettendo in grande difficoltà le nostre aziende».

Il governo punta molto sugli incentivi per «convincere» Stellantis ad aumentare la produzione in Italia.

«Gli incentivi all'acquisto non bastano. Bisogna anche rendere il nostro Paese più competitivo sul fronte delle infrastrutture e dei costi dell'energia. Solo così si può sperare di aumentare la propria attrattività. Per Stellantis come per i cinesi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il mercato

Il 20% dei veicoli made in China

La concorrenza cinese sull'elettrico è fortissima. Oggi il 20% dei veicoli acquistati nell'Ue sono made in China, costruiti non solo da case cinesi ma anche da case europee o americane (Tesla, Vw) che hanno stabilimenti in Cina dove i costi sono più bassi e l'approvvigionamento di alcune materie prime come il litio è più semplice

Dazi in Europa dal 5 luglio

Nell'ottobre 2023 la Commissione europea ha avviato un'inchiesta anti-sovvenzioni sulle importazioni di veicoli elettrici a batteria dalla Cina. I dazi europei sulle auto cinesi sono oggi operativi e possono arrivare fino al 48%. La quota precisa varia a seconda della casa automobilistica: per esempio, 17,4% per Byd e 37,6 per MG Saic

Il confronto con Stellantis

Al ministero delle Imprese e del made in Italy è in corso un confronto con le rappresentanze delle imprese, e in particolare con Stellantis, sulla produzione in Italia. Il governo chiede al gruppo partecipato dalla famiglia Elkann di risalire ad almeno un milione di veicoli prodotti in Italia (oggi sono 700 mila)



Noi italiani abbiamo aperto filiali in Cina e loro hanno imparato dalle nostre tecnologie. Adesso è arrivato il momento di ribaltare i ruoli



Meccanica
Federico Visentin, nato a Padova nel 1963, è presidente di Federmeccanica e guida l'azienda di famiglia, la Mevis di Rosà (Vi). Le 16 mila imprese di Federmeccanica danno lavoro a 800 mila persone