

L'intervista al presidente di Federmeccanica

Visentin "L'industria frena il governo è in ritardo ci aiuti su energia e acciaio"

di Diego Longhin

ROMA — «La frenata continua. Questa è la previsione in vista di metà settembre, quando usciranno i nostri dati aggiornati. Una frenata che colpisce soprattutto il settore dei beni strumentali, tra i ritardi del governo sul piano Transizione 5.0 e i tassi di interesse che non scendono. Gli investimenti non riprendono, il comparto soffre. Speriamo nel 2025. Poi c'è il settore auto che è in forte crisi globale. Allo stesso modo anche la siderurgia, che è un filone collegato all'auto. Pure i beni durevoli, vista la stagnazione dei consumi, rallentano». Ecco la Polaroid scattata dal presidente di Federmeccanica, **Federico Visentin**, quando prova a spiegare come sarà l'autunno dell'industria italiana.

Qual è la ragione della frenata?

«Per me la ragione principale è la situazione geopolitica. I conflitti, da quello Russo-Ucraino a quello in Medio Oriente, bloccano i mercati e creano alibi, oltre a generare speculazioni. Qualcuno ci guadagna, pochi, per gli altri invece non c'è più il vento in poppa. L'incertezza provoca rallentamenti e crisi. E poi ci sono ragioni specifiche, come sull'auto. Bisogna che qualcuno abbia il coraggio di convincere l'Europa a cambiare rotta. L'ho detto anche al tavolo con il ministro Urso».

Sul tavolo il ministro ha messo sei miliardi per l'auto, di questi tre per gli incentivi. Non vi bastano?

«Urso vuole sostenere solo la vendita di auto con componentistica europea. È un'idea giusta, non so come riuscirà a realizzarla. Io rimango contrario agli incentivi per l'acquisto di auto e in generale ai sussidi in supporto alla domanda perché guardano al breve termine.

Preferisco una politica a medio-lungo termine. L'ho ribadito anche a Urso. Sarebbe meglio usare le risorse per incrementare la competitività e la produttività dell'industria. C'è un tema strategico, ad esempio, come il costo dell'energia: calmiere i costi ci ha aiutato moltissimo dopo la crisi ucraina. Quel sistema è venuto meno, va ripensato. Con Transizione 5.0 si cerca di favorire l'efficientamento energetico. Una ratio condivisibile, ma le norme sono così complesse che sarà appannaggio delle grandi imprese e non delle piccole e medie che rappresentano il 90% del tessuto. Forse bisognerebbe pensare misure tagliate sulle nostre dimensioni. Come faremo, ad esempio, a sopportare una crescita dei costi dell'energia del 30% causa transizione green? In questo la gestione dell'ex Ilva sarà strategica».

Cosa intende?

«Le acciaierie di Taranto in passato sono sempre state viste come una palla al piede. Oggi sono una grandissima occasione, a patto che lo Stato porti a bordo un privato, non lasciando però spazio alle speculazioni e rimanendo regista per arrivare ad avere forniture di acciaio green a prezzi calmierati».

Forse uno dei problemi dell'industria italiana è il nanismo delle imprese?

«Sì, il sistema fa una fatica tremenda. Il governo dovrebbe favorire fusioni e aggregazioni, inserendo sgravi sulle operazioni e sugli extraprofitti, perché la sola crescita per linee interne rimane insufficiente».

Tornando all'Europa, le auto per essere vendute devono inquinare?

«Così la questione è mal posta. Gli ingegneri dicono che una transizione totale all'elettrico al 2035 è velleitaria. Sarebbe necessaria una

transizione più moderata ed equilibrata. Ci stupiamo che Stellantis rallenti sulla gigafactory di Termoli, ma Renault nel Nord della Francia sta facendo la stessa cosa, così come altre case».

Per lei cosa vuol dire equilibrato?

«La strada giusta è quella di auto ibride intelligenti con motori più piccoli e a trazione principale elettrica. In parallelo si deve studiare un nuovo sistema di calcolo delle emissioni, non allo scappamento, ma sul ciclo di vita».

Non bastano i dazi per bloccare le auto cinesi. È d'accordo?

«Io sono contrario. L'Europa è un continente che esporta, non siamo come gli Stati Uniti che possono vivere di autarchia. Tuttavia da due anni sono tra i fautori dell'arrivo di produttori cinesi, autorevoli ed indipendenti, in Italia. E questi dazi potrebbero dare una spinta. I cinesi sono partiti almeno dieci anni prima di noi sull'elettrico, hanno la competenza tecnologica. Certo, bisogna mettere tre condizioni. Oltre a comprare componentistica italiana, devono garantire i volumi: non 100 mila vetture l'anno, ma almeno 600 mila. E poi portare qui la ricerca e lo sviluppo per favorire un trasferimento tecnologico inverso rispetto al passato. Non noi verso la Cina, ma la Cina verso di noi».

Il ruolo di Stellantis?

«È strategica per l'Italia, ma dovrebbe avere una visione di medio-lungo periodo. Basta ragionare solo sui costi e scaricarli sulla catena di fornitura».

Le distanze con i sindacati sugli aumenti per rinnovare il contratto rimangono. Come chiuderete?

«L'Ocse ha iniziato a smentire se stessa: un recupero dei salari è in atto. Il problema è che la gente

continua a risparmiare e non consuma. Sul rinnovo del contratto

non sono preoccupato, stiamo facendo un bel lavoro. A settembre è

già previsto un appuntamento per tirare le fila». © RIPRODUZIONE RISERVATA



**FEDERICO
VISENTIN**
PRESIDENTE DI
FEDERMECCANICA

*Sono contrario
ai dazi sulle auto:
i cinesi devono venire
e produrre con
componenti italiani
portando qui la loro
tecnologia*



▲ L'occasione

Per il numero uno dell'associazione l'ex Ilva non è una palla al piede ma un'occasione per produrre acciaio a prezzi calmierati

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



125230