

Visentin, Federmeccanica: «Inaudito il taglio di 4,6 miliardi in Italia»

Crisi tedesca, dazi ai cinesi La filiera dell'auto al bivio «Servono investimenti qui»

Dazi Ue sulle auto elettriche cinesi. È definitiva la misura per proteggere l'industria europea, in crisi so-

prattutto in Germania. Ma c'è il rischio ritorsioni. «Una guerra commerciale è dannosa», avverte il vicentino

Federico Visentin, presidente di Federmeccanica, «ma i dazi potrebbero indurre i cinesi a produrre qui da noi.

Inaudito il taglio di 4,6 miliardi dal governo». In provincia 3 mila imprese al bivio. **MARCO SCORZATO** PAG. 6, 7

Federico Visentin

IMPRENDITORE - PRESIDENTE DI FEDERMECCANICA

«Guerra commerciale dannosa ma può spingere i cinesi a produrre in Italia Inaudito il taglio di 4,6 miliardi»

Federico Visentin guida la **Mevis di Rosà** ed è presidente di **Federmeccanica**: l'Ue ha reso definitivi i dazi alle auto elettriche cinesi, un «muro» necessario o un boomerang?

Pare che la negoziazione tra le parti non sia stata accantonata, in realtà, ma noi come **Federmeccanica** siamo preoccupati della guerra commerciale. Lo vediamo con i cinesi, ma anche con Trump: c'è il rischio di un'escalation. Ma noi non possiamo arroccarci nel mercato interno: siamo esportatori, sia come Italia - Vicenza in primis - sia come Europa. Quando sento

qualcuno possibilista sul fronte dei dazi, ricordo che c'è il rischio di ritorsioni immediate.

Sul brandy sono già partite...

Esatto, la Cina si è già detta pronta a misure antidumping sul cognac. È una politica che fa molto male.

A condizionare il mercato è il regolamento Ue che mette al bando i nuovi veicoli a motore endotermico dal 2035. È un target realistico?

Noi diciamo da tempo che è un obiettivo impossibile, a meno che non riusciamo a inventarci cose fantasmagoriche sulle batterie... Il problema è che è un tema molto

divisivo perché c'è dietro tanta ideologia.

Gli obiettivi ambientali sono però centrali nella road map europea...

Nessuno sottovaluta il tema ambientale, ma oggi ci costringono a virare sull'elettrico perché le emissioni inquinanti sono misurate allo scarico. Ma se andiamo a vedere l'impatto di tutta la filiera, il quadro è diverso. Pensiamo alla raffinazione dei materiali rari, un processo concentrato soprattutto in Cina e dalle alte emissioni inquinanti. E poi non si dice che l'auto elettrica dura molto

meno, quindi se ne dovranno produrre molte di più...

Oggi sembra esserci un paradosso: Volkswagen, tra i primi

produttori a investire nell'elettrico, è la prima ad andare in crisi. Come si spiega?

Qui l'origine di tutto è stato il "dieselgate". Per rispondere a quella crisi, la casa tedesca ha deciso di uscire dal guado investendo, insieme con il governo tedesco, sull'elettrico. Ma poi il mercato non tirava. Allora hanno spinto loro, o quanto meno non si sono messi di traverso, per fissare l'obbligo europeo al 2035: un modo per difendere i propri investimenti.

Il problema è che la Cina produce auto elettriche a prezzi molto più bassi.

I cinesi sono avanti 10 anni sulla tecnologia, hanno nelle loro mani il fattore competitivo di costo - materiali rari per batterie in primis - e hanno sussidi statali, in verità non molto diversi dai nostri. Hanno però fatto politiche mirate, facilitando il rilascio delle targhe di auto elettriche rispetto alle altre auto, e facendo una commessa pubblica a Byd per tutti i taxi di Pechino e Shanghai. C'è poi un problema culturale...

Cosa intende?

Le abitudini dei consumatori: stanno lentamente cambiando, ma c'è ancora resistenza all'elettrico. La Cina mira ad arrivare al 60% di auto elettriche nel 2030: come potremmo pensare di arrivare noi al 100% nel 2035?

Ma uno spostamento tendenziale verso l'elettrico ci sarà?

Certo, ma bisogna dare un segnale chiaro e al più presto sulla direzione da prendere. Questa maledetta incertezza sta bloccando i progetti. Pensi che nella mia azienda, per l'anno prossimo, sto raddoppiando i volumi dei prodotti legati ai sistemi di scarico tradizionali... D'altra parte, ricordiamo che per l'industria automobilistica che non mette sul mercato auto elettriche è stato creato un meccanismo di penali che ha come effetto quello di frenare la produzione: si preferisce non produrre per non pagare multe. E in queste difficoltà i cinesi vedono il bengodi.

Per questo l'Ue reagisce con le barriere doganali?

Sì, però diciamo da tempo un'altra cosa: che dovremmo attrarre un produttore cinese di auto elettriche in Italia.

Non c'è una contraddizione?

No, perché è innegabile che una parte importante della mobilità futura sarà elettrica, e che noi siamo indietro. Avere un produttore in Italia - per favorire la componentistica locale, perno della nostra filiera - vuol dire portare qui un centro di sviluppo. Per una volta dobbiamo imparare dagli altri, fare ciò che hanno fatto i cinesi con i tedeschi 20 anni fa: che venga

no qui a fare tante auto.

Byd è già arrivata in Ungheria.

Sì, ma quello che manca in Europa è l'auto a basso costo, da 600-700 mila vetture l'anno, non le 10 mila di Tesla. Solo se faremo grandi volumi potremo avere benefici come componentisti. Di questo abbiamo discusso con ministero del Made in Italy e mi pare che li abbiamo convinti.

Meloni è andata in Cina e ora anche Mattarella...

E ben venga. Se questo è il contesto, diciamo che l'operazione dei dazi potrebbe anche "aiutarci", come arma tattica per convincere i cinesi a venire a produrre qui. Nel frattempo però è avvenuta una cosa inspiegabile...

A cosa si riferisce?

I 4,6 miliardi che il governo ha tagliato al fondo per l'auto sono una cosa inaudita. Oggi si dice che bisogna investire per rendere il settore più forte, l'Italia ha un tesoretto messo da Draghi fino al 2030 e ora che fa? Lo taglia.

Dicono di voler contenere gli incentivi alla domanda.

È un racconto non veritiero. Solo 200 milioni di euro sono andati agli incentivi alla domanda. Il resto è orientato all'offerta.

Allora perché lo tagliano?

Il timore è che siano soldi che andranno alla difesa, ma non l'hanno esplicitato.

Marco Scorzato

“

Questa maledetta incertezza politica blocca i progetti. Servono segnali chiari

“

Bene che Meloni e Mattarella vadano in Cina a tessere relazioni. Male il taglio del fondo auto creato da Draghi



Presidente Federico Visentin, vicentino, numero uno di Federmeccanica

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



125230