

Hildegard Müller

L'intervista/Hildegard Müller

"Merkel aiuti l'Italia, senza di voi l'auto tedesca va in panne"

TONIA MASTROBUONI + pagina 10

"Merkel aiuti l'Italia senza le vostre manifatture l'auto tedesca è in panne"

TONIA MASTROBUONI, BERLINO

Presidente dell'Associazione dei costruttori, è una delle donne più influenti in Germania. E al governo dice che è "importante aiutare i Paesi dell'Ue più colpiti dal virus"

Hildegard Müller, presidente della Verbandes der Automobilindustrie (VDA), l'associazione tedesca dei costruttori di auto, è una delle donne più influenti in Germania. In quest'intervista esclusiva racconta perché l'Italia è così importante per un settore cruciale come l'auto, gli effetti dirompenti che la crisi sta avendo sul settore e come l'auto tedesca può riemergere dalla crisi di fiducia scatenata dal dieselgate.

Com'è la situazione nell'industria automobilistica tedesca? Quanto ha perso durante la crisi da coronavirus, come cambiano le previsioni per quest'anno?

«I primi, possibili scenari riflettono un quadro drammatico. Per il mercato europeo stimiamo un crollo del 21% a fine anno, per il mercato globale sarà almeno del 16%. E si tratta di numeri che riusciremo a raggiungere solo nell'ipotesi in cui la produzione e le vendite ripartano davvero a maggio. Rispetto alla crisi finanziaria del 2008, il mercato crollerà tre volte tanto. E non solo i numeri in Germania, anche quelli nel resto d'Europa ci lasciano poche speranze per una fine rapida della crisi. A marzo le vendite in Europa sono cadute del 50% rispetto al mese precedente, ad aprile addirittura dell'80%. Non esistono contrazioni paragonabili, nella storia recente».

Quanto conta l'Italia per l'auto tedesca?

«Anche se parliamo di una industria tedesca e italiana dell'auto, ormai siamo un'industria europea, profondamente interconnessa.

L'anno scorso la Germania ha importato componentistica dall'Italia per un valore di 3,6 miliardi di euro; la quota dell'Italia nel complesso delle importazioni di componentistica vale il 7% del totale. È settima, nella classifica dei più importanti fornitori al mondo. Grazie alla stretta collaborazione tra i nostri due Paesi, l'industria dell'auto garantisce posti di lavoro e benessere non solo alla Germania e all'Italia, ma a tutta l'Ue. E la chiusura delle frontiere non mi ha colpito solo come cittadina europea: le conseguenze economiche ci colpiscono duramente. Una crisi come questa dimostra che come europei dovremmo collaborare più strettamente».

Quanto ha pesato la lunga chiusura delle fabbriche italiane durante la crisi da pandemia sul settore?

«Mi faccia esprimere la mia grande vicinanza all'Italia. La pandemia è costata la vita a tante persone e ha colpito lungamente l'industria. Sono addolorata per le tremende perdite che l'Italia ha subito. Le misure intraprese praticamente in tutta l'Europa e anche oltre per proteggersi dal virus non hanno colpito solo duramente la nostra industria e continuano a farlo. Le concessionarie sono state chiuse, la situazione ai confini resta difficile. E ciò va al di là delle decisioni prese dalle autorità italiane. L'industria dell'auto dipende dal buon funzionamento globale delle catene di fornitori, che erano già tesissime per lo stop delle produzioni in Cina a febbraio. Lì la produzione degli autoveicoli è crollata dell'80%, idem

quella dell'indotto. Che le restrizioni decise in Europa abbiano aggravato la situazione, è ovvio. Ma è chiaro che la tutela della salute ha l'assoluta priorità, i cittadini devono essere protetti dal virus. Perciò abbiamo sviluppato misure a protezione dei dipendenti e dei clienti e ne abbiamo discusso con i nostri amici italiani».

L'ad di Volkswagen, Herbert Diess, ha detto in un'intervista che bisognerebbe riflettere sugli eurobond. È d'accordo?

«In questa situazione difficile è importante che all'interno dell'Ue si aiutino i Paesi più colpiti dalla crisi. Soprattutto, quindi, i Paesi del Sud-

ed Est Europa. Al centro degli sforzi deve esserci l'obiettivo comune di riemergere senza troppi danni dalla crisi. Con o senza eurobond, quel che è certo è che abbiamo bisogno di una solidarietà europea».

Pensa che l'Ue garantisca abbastanza risorse, con il pacchetto da 540 miliardi, per aiutare Paesi come l'Italia o la Spagna?

«Il pacchetto europeo è un primo passo importante per stabilizzare l'economia e per riparare i danni che la crisi creerà. Possono essere una miccia iniziale per una ripresa europea, soprattutto per i Paesi più colpiti. Vedremo se il pacchetto è sufficiente. Per noi è soprattutto importante che le industrie più colpite vengano aiutate. Solo così possiamo riavviare produzione e domanda».

L'industria dell'auto si atterrà ai suoi obiettivi in materia di CO2

nonostante la crisi da coronavirus o aspira ad annacquare i criteri?

«Non mettiamo in discussione gli

obiettivi di CO2 dell'Ue e non li vogliamo ammorbidire. Lavoriamo intensamente a raggiungere gli obiettivi del 2030. E sottoscriviamo, senza se e ma, quelli degli Accordi di Parigi sul clima. Quello che mi rende perplessa è la discussione su un ulteriore inasprimento dei limiti per la CO2 e altri oneri per l'industria derivanti dal Green Deal europeo. Oggi non sappiamo come l'economia riemergerà dalla crisi. E le imprese hanno bisogno di fare piani. Se le regole venissero inasprite in fretta, la pianificazione a lungo termine delle aziende, che si sono basate sulle regole in vigore finora, sarebbe a rischio. Non sarebbe una politica industriale lungimirante e danneggerebbe ulteriormente la nostra base industriale, durante la crisi».

Prima della pandemia l'industria dell'auto stava già attraversando una fase di trasformazione verso nuove tecnologie e una nuova mobilità. Molti analisti sostengono che la Germania abbia capito questo processo troppo tardi.

«L'industria tedesca dell'auto porta avanti da anni, anche con partner come l'Italia, la trasformazione verso motori alternativi. Proprio nel settore cruciale della ricerca e dell'innovazione è diventata all'avanguardia a livello internazionale. Le aziende tedesche dell'auto e dell'indotto hanno speso oltre 44 miliardi in ricerca e sviluppo nel 2018, più del Giappone (32,5 miliardi) e degli Usa (18,4 miliardi). Una parte importante di questi investimenti va allo sviluppo delle auto elettriche ma anche nella digitalizzazione. Uno sguardo al mercato europeo dell'elettrico dimostra che abbiamo già raggiunto degli obiettivi. Tra i 12 modelli più venduti, cinque sono di marchi tedeschi. E i produttori stanno tutti ampliando i loro modelli, nei prossimi tre anni aumenteranno da 60 a 150. E la Germania è il terzo più importante Paese produttore dell'elettrico, dopo la Cina. Quindi non siamo in ritardo rispetto alla rivoluzione: la guidiamo».

L'industria dell'auto tedesca ha subito una pesante perdita di credibilità dopo il 'dieselgate'. Come si ricostruisce la fiducia?

«Mi rendo conto che la questione del dieselgate ha distrutto molta fiducia e la disponibilità ad ascoltare. Tra i cittadini in Italia e in Germania e tra i politici. Ma vogliamo riconquistare questa fiducia, è l'unico modo per avere successo e per poter dare un

contributo anche in futuro alla lotta ai cambiamenti climatici e a un prospero sviluppo del continente. Alla fine si tratta di comprendere qual è il contributo che la nostra industria può dare alla creazione di posti di lavoro e di benessere. Inoltre, nel più grande processo di trasformazione che l'industria dell'automobile abbia mai attraversato, lavoriamo allo sviluppo di soluzioni per proteggere posti di lavoro e garantire lo sviluppo futuro. Perciò cerchiamo sempre di avere uno scambio intenso con l'opinione pubblica e la politica, ma anche con le organizzazioni ambientaliste. È un processo lungo e non sempre facile. Ma ho fiducia che ce la faremo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

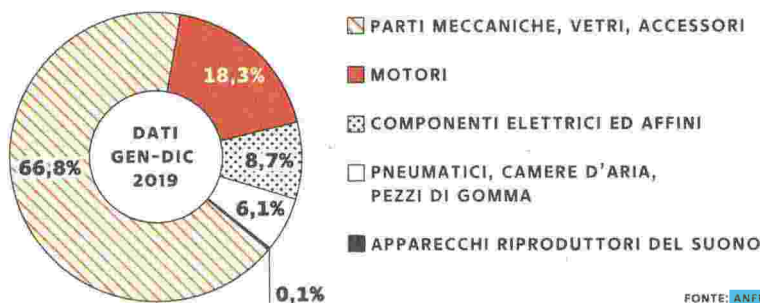
Il personaggio



Hildegard Müller, presidente della Verbandes der Automobilindustrie

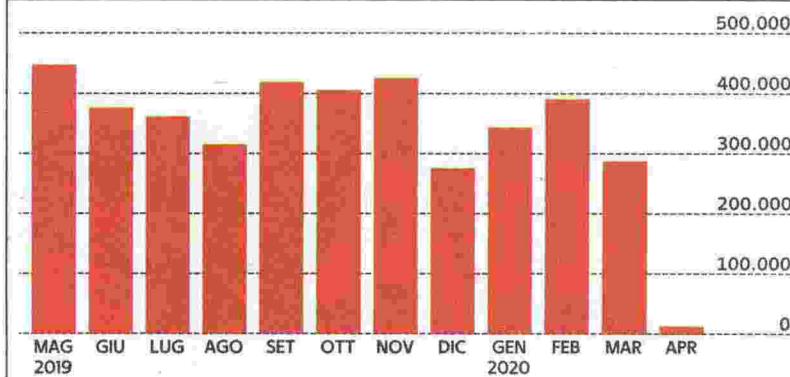
I numeri

DOVE VINCE L'EXPORT ITALIANO DELL'AUTOMOTIVE PER TIPOLOGIA DI PRODOTTO



I numeri

IL CROLLO DELLA PRODUZIONE AUTO TEDESCA DURANTE L'EMERGENZA COVID UNITÀ PRODOTTE MENSILMENTE





1

La frase



Siete settimi nella classifica dei più importanti fornitori al mondo. Grazie alla stretta collaborazione tra noi garantiamo posti di lavoro e benessere non solo ai nostri Paesi ma a tutta l'Europa

1 Una fase di assemblaggio di una Porsche Taycan nello stabilimento di Stoccarda dopo la riapertura



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.