

L'INTERVISTA

Vavassori “La Cina ci sta divorando l'Ue cambi strategia, saremo in piazza”

Il numero uno della filiera dei componenti avverte: “Pechino ci porta via un milione di auto a rischio 500mila posti”

di **DIEGO LONGHIN**
ROMA

Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia, l'associazione dei produttori della filiera auto italiana, partiamo dalla Germania: Bmw, Volkswagen, Porsche, Mercedes. Conti brutti e piani di ristrutturazione. Cosa sta succedendo davvero?

«Ci sono due effetti. Dal 2019 a oggi i costruttori europei hanno perso circa 4 milioni di veicoli prodotti e non recuperati. Per anni hanno rincorso piani di recupero “entro X anni”, poi, dopo sei anni, stanno prendendo atto che l'obiettivo era troppo ambizioso. Quei volumi, in larga parte, sono stati persi».

L'altro effetto?

«Negli ultimi quattro anni si è aggiunto un fattore esterno dirompente: l'assalto cinese. Qualcuno se ne sta accorgendo solo adesso, ma io lo dico almeno da due anni. Hanno preso una fetta di quei 4 milioni di vetture. E non si fermeranno. Il combinato di questi due fattori spinge le case premium tedesche – e anche il *mass market* – a fare quello che si chiama *right sizing*, revisione di dimensioni, perimetro e volumi. Volkswagen, per esempio, non produce più gli 11 milioni di vetture pre-Covid: ne produce nove. Prima teneva piani da undici senza sapere quando sarebbero diventati reali; adesso ridimensiona».

E in più si è ristretto il mercato cinese...

«Esatto. Prima del Covid, il 70% degli acquisti in Cina riguardava auto europee. Oggi i cinesi

comprano solo il 30% di marchi europei. Anche questo ha convinto i tedeschi che l'età dell'oro è finita».

Quanto pesa tutto ciò sulla componentistica?

«Moltissimo. L'80% del valore di un veicolo è fatto da componenti. Quando un costruttore dice “ridimensiono un'unità”, in realtà l'intera catena ne perde almeno tre. Sommando i numeri di Porsche, Bmw, Volkswagen e dei lavoratori che hanno lasciato o che lasceranno siamo vicini, in prospettiva, allo scenario che Clepa e Pwc avevano già indicato: una transizione mal gestita può mettere a rischio oltre mezzo milione di posti di lavoro».

Qual è la strategia cinese?

«Giocare fortissimo sul prezzo, con il supporto dello Stato. Una volta raso al suolo l'ecosistema europeo tra componentistica e produzione, decidono loro. E molti costruttori europei, invece di puntare su tradizione, innovazione, componentistica avanzata, fanno *maquillage* e chiedono ai fornitori di acquistare parti cinesi. Si stanno calando nel campo di gioco cinese, dove siamo più deboli».

Legare il made in Europe almeno al 70% di quota di componentistica

è sufficiente?

«No. È un fazzoletto su un letto a due piazze: non copre niente. Inoltre, quando i 27 Stati vogliono considerare europei anche Paesi fuori dall'Unione come il Marocco o l'Algeria, oppure la Turchia, è una follia. I 27 sono i 27 dell'Ue, altrimenti rischiamo di far crollare un sistema enorme – 13 milioni di occupati, l'8% del Pil europeo, il settore con più brevetti. Vogliamo fare la fine dei telefonini?».

Cioè?

«Oggi in Europa non produciamo praticamente più nulla: elettronica di consumo, tablet, pc. Ora nel mirino c'è l'automotive, da cui dipendono acciaio, chimica, macchine

utensili. E questo non deve succedere: è un pilastro della nostra autonomia strategica».

È già troppo tardi?

«No. Sui conti correnti europei ci sono 10 mila miliardi fermi: in Italia 1.600. Vanno messi all'opera. Si creino super-compagnie europee pubbliche, con vantaggi fiscali, dove poter investire senza tassare le plusvalenze. La Ue mette il 5% di capitale per garantire solidità. Cinque filiere: cloud, IA, quantum computing, automotive, energia. Draghi l'ha scritto nel rapporto sulla competitività del settembre 2024. Ma non lo stiamo seguendo. Andremo a Strasburgo per farci sentire».

Una manifestazione in piazza?

«Sì, nella seconda metà di ottobre, in coincidenza con la plenaria del Parlamento. Faremo come gli agricoltori. Vogliamo convincere la politica che serve protezione per il settore auto».

Cosa chiederete?

«Solo 11,5 grammi di flessibilità. È la differenza tra un 100% di riduzione di CO₂ allo scarico, al 2035, e il 90% che chiediamo noi. Sembra logico rischiare un'intera industria per 11,5 grammi, mentre i cinesi ci portano via un milione di vetture all'anno?».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Manifestiamo a ottobre a Strasburgo: chiediamo solo 11,5 grammi di CO₂ in più per salvare un'industria

ROBERTO VAVASSORI
PRESIDENTE DELL'ANFIA