

LA CHAMPION AI RAGGI X

«Perdiamo l'industria per 11,5 grammi di CO₂. L'innovazione torni a guidare l'Europa»

Per il presidente dell'Anfia Vavassori, «la transizione non sta funzionando perché si è ignorato il mercato Volkswagen è la punta dell'iceberg: dietro i centomila tagli, ce ne sono almeno altri 300mila nella componentistica»

di Filiberto Zovico

La crisi dell'automotive europeo non è più una previsione, ma una trasformazione industriale già in corso. Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia, non usa formule diplomatiche. Considera la transizione europea «assolutamente mal gestita», accusa una parte dei Paesi europei insieme alla Commissione di Bruxelles di avere ignorato le scelte dei consumatori e invita i governi a smettere di inseguire compromessi marginali mentre la base industriale si restringe. «L'Europa può ancora recuperare», sostiene. «Ma deve agire subito. Altrimenti potremmo davvero consegnare a Bruxelles le chiavi dei nostri stabilimenti europei e non lo vogliamo fare».

Volkswagen ha annunciato un ridimensionamento che potrebbe coinvolgere fino a centomila lavoratori. È il segnale che l'industria automobilistica tedesca è entrata in una crisi irreversibile?

Bisogna innanzitutto capire che cosa sta realmente facendo Volkswagen. Dopo il Covid in Europa abbiamo ridotto la produzione di veicoli di almeno quattro milioni di unità e, a oggi, non li abbiamo recuperati. Anche Volkswagen quindi, che è il più

grande produttore europeo, non sta improvvisamente decidendo di produrre meno: sta prendendo atto di una riduzione che in gran parte è già avvenuta. Per anni il gruppo ha costruito i propri piani industriali sull'obiettivo di tornare a produrre globalmente circa undici milioni di veicoli. Dopo il Covid quel livello non è stato più raggiunto e, con ogni probabilità, non lo sarà più. Oggi Volkswagen produce attorno ai nove milioni di veicoli. Il piano annunciato serve quindi principalmente ad adeguare strutture, stabilimenti e occupazione ai volumi reali.

Quanto è più grande il problema rispetto ai centomila posti evocati nei piani del gruppo?

Nell'automotive, per ogni addetto impiegato direttamente da un costruttore, ce ne sono almeno tre nella componentistica e nell'indotto. Il tema, quindi, non sono solo i centomila posti di lavoro, ma potenzialmente almeno quattrocentomila. Se viene cancellata una parte della produzione automobilistica, scompare anche tutto ciò che la alimenta: componenti, logistica, lavorazioni, servizi e investimenti produttivi.

Quale può essere l'impatto sulle imprese italiane?

La Germania assorbe circa il 20% delle esportazioni italiane della filiera automotive. Siamo

storicamente fornitori importanti dell'industria tedesca, soprattutto dei marchi *premium*. Se Mercedes, Bmw, Porsche e Volkswagen riducono la produzione, per le imprese italiane possono venire meno alcuni miliardi di euro di fatturato.

La crisi tedesca nasce soprattutto dal crollo del mercato cinese per i marchi occidentali?

È una delle cause principali, assieme all'incertezza che l'attuale regolamentazione ha portato. La Cina era diventata per molti costruttori tedeschi il primo o il secondo mercato mondiale, più importante della Germania e, in alcuni casi, degli Stati Uniti. In cinque anni la situazione si è ribaltata. In precedenza, circa il 70% delle auto acquistate dai consumatori cinesi apparteneva a marchi stranieri, anche quando erano prodotte localmente. Oggi il 70-75% delle vendite riguarda invece marchi cinesi.

Perché ritiene che quel mercato non sarà recuperato?

Il consumatore cinese non considera più automaticamente superiore un marchio occidentale: spesso preferisce prodotti locali, ritenuti più avanzati e integrati nell'ecosistema digitale nazionale. La spinta politica conta, ma non basta a spiegare il fenomeno. I concorrenti di Volkswagen e Bmw sono gruppi come Byd, Xiaomi e Huawei, nati nelle batterie,

nell'elettronica e nel *software*. Non hanno reinventato l'auto tradizionale: hanno messo le ruote a piattaforme digitali. L'Europa, trattandoli come normali costruttori, sottovaluta la sfida.

Alla perdita del mercato cinese si aggiunge ora l'offensiva delle esportazioni. Quanto è forte?

Fortissima. Nel 2019 non vi erano importazioni significative di veicoli cinesi in Europa. La Cina ha rapidamente superato il Giappone ed è diventata il primo esportatore mondiale di auto nel 2023, passando in pochi anni da circa cinque a quasi dieci milioni di veicoli quest'anno. Intanto, il mercato interno si è stabilizzato attorno ai trenta milioni di unità. È così emersa un'enorme capacità produttiva in eccesso. Dopo una guerra dei prezzi che ha ridotto del 20% il costo medio delle vetture sul mercato interno, Pechino riversa ora all'estero non solo automobili, ma anche componenti.

In Italia la situazione produttiva è meno drammatica o semplicemente meno trasparente?

In Italia stiamo attraversando lo stesso processo, e quello passato è stato l'*annus horribilis*. Abbiamo cinque grandi stabilimenti automobilistici, ciascuno dei quali potrebbe produrre, indicativamente, attorno alle 250mila vetture. Da anni parliamo dell'obiettivo di un milione di veicoli, ma siamo scesi a livelli inferiori alla metà. Ci sono stabilimenti che oggi lavorano pochissimo: Cassino, per esempio, in alcuni periodi ha concentrato l'attività complessiva di diversi mesi in poche settimane effettive. Stellantis continua ad affermare che non chiuderà impianti e assegna formalmente a ciascuno stabilimento una missione produttiva. Ma tra l'annuncio di un modello, l'avvio della produzione e volumi sufficienti a saturare gli impianti esiste una distanza di tempo enorme. Come fanno rilevare anche i sindacati, quando una fabbrica lavora al 40 o al 50% della capacità, il problema industriale esiste anche se i cancelli restano aperti.

È quindi d'accordo con chi sostiene che la transizione europea sia stata gestita male?

Non male: assolutamente male. Il primo errore è stato non includere nella regolamentazione la dimensione del mercato. Si è

deciso dall'alto quale tecnologia avrebbero dovuto produrre le aziende, dimenticando che alla fine deve esistere un consumatore disposto a comprare quel prodotto. Le aziende, però, hanno fatto la propria parte, investendo quasi 300 miliardi di euro nella transizione.

Il consumatore europeo non è stato realmente considerato. Gli si è detto: questa sarà l'automobile del futuro, quindi la comprerai. Ma non si sono create ovunque le infrastrutture, le condizioni economiche e la praticità d'uso necessarie. Quando alcuni anni fa ci si è accorti dell'errore, è mancata l'umiltà di correggere davvero il percorso. Continuiamo invece a negoziare modifiche minime, come se il problema industriale europeo potesse essere risolto intervenendo su pochi grammi di CO₂.

Sono infatti molti mesi che stiamo discutendo delle modifiche necessarie al *pacchetto automotive* proposto dalla Commissione nel dicembre 2025. La flessibilità che chiediamo è racchiusa in un piccolo numero: 11,5 grammi, che rappresentano il 10 per cento di emissioni possibili di CO₂ per chilometro rispetto allo zero imposto dall'attuale regolamentazione, che prevede zero emissioni di CO₂ allo scarico dal 2035 e quindi, di fatto, impone veicoli esclusivamente elettrici.

Così, mentre discutiamo di 11,5 grammi, stiamo perdendo l'industria. È una sproporzione assurda. Non sostengo che le emissioni non vadano ridotte, tutt'altro, visti gli investimenti fatti. Sostengo che bisogna guardare contemporaneamente alla decarbonizzazione, al mercato, all'occupazione e alla capacità tecnologica europea. Altrimenti avremo forse raggiunto formalmente un obiettivo regolatorio, ma avremo consegnato la produzione delle tecnologie necessarie a qualcun altro.

Lei contesta anche la convenienza dell'auto elettrica?

L'auto elettrica funziona molto bene per numerose missioni: mobilità urbana, percorrenze regolari, possibilità di ricaricare a casa o in azienda. Il punto è che una tecnologia non va bene allo stesso modo per ogni utilizzo. Se, ad esempio, devo raggiungere Sorrento partendo da Milano, oltre 900 chilometri di tragitto auto-

stradale, con 100 euro di biocarburante Hvo riempio il serbatoio della mia vettura endotermica o *plug-in hybrid* e raggiungo la meta senza soste.

Se lo stesso tragitto lo percorro con una moderna vettura elettrica con batteria di oltre 90 kWh, dopo 400 chilometri devo fermarmi 40 minuti per ricaricare, con un esborso di altri 100 euro, e prima della meta devo nuovamente fermarmi per una ricarica presso una colonnina da 150 kW. Morale: oltre un'ora e mezza in più di viaggio e più del doppio del costo dell'energia.

Non si può dire a quel cittadino che deve comunque scegliere l'elettrico, ignorando tempo, costo, autonomia e disponibilità delle infrastrutture. Ricordando ciò che disse Einaudi: la sovranità del cittadino nelle decisioni di acquisto presuppone pluralismo. Quindi, aggiungo io, neutralità tecnologica.

C'è chi considera ormai persa la battaglia dell'automotive europeo. Lei esclude questa possibilità?

La battaglia non è persa, ma possiamo certamente perderla. E sarebbe gravissimo, perché l'automotive non è soltanto un settore economico: è una filiera necessaria all'autonomia strategica europea. È una delle pochissime industrie capaci di governare reti di migliaia di fornitori, una moltitudine di tecnologie, dai materiali al *software*, movimentare quotidianamente enormi flussi logistici e aumentare rapidamente i volumi produttivi in caso di necessità.

Queste competenze sono essenziali anche per la nostra sicurezza. In uno scenario di crisi alle frontiere orientali europee serviranno veicoli autonomi, sistemi logistici, elettronica, chip, *software*, satelliti e capacità di coordinamento industriale. Quei mezzi dovranno utilizzare semiconduttori prodotti in Europa, *software* europeo e collegamenti satellitari controllati dall'Europa.

Non possiamo dipendere da piattaforme straniere che potrebbero essere disattivate per una decisione politica o commerciale. Perdere l'automotive significa perdere molto più delle automobili e dei veicoli commerciali. Significa compromettere la nostra capacità di produrre, coordinare e innovare su scala industriale.

Oggi l'automotive nel suo complesso rappresenta quasi l'8 per cento del Pil europeo e dà lavoro a circa 13 milioni di cittadini europei.

Che cosa dovrebbe fare l'Europa per difendere il mercato dalla pressione cinese?

Per prima cosa dovrebbe smettere di discutere soltanto di formule deboli e confuse sul *Made in Europe*. La proposta attuale rischia di includere automaticamente tutti i Paesi con cui l'Unione ha accordi di libero scambio, salvo poi escluderli se non rispettano determinati standard. È un meccanismo troppo lento e facilmente aggirabile, un boomerang perfetto.

I produttori cinesi stanno già investendo miliardi in Marocco e in altri Paesi che hanno accesso privilegiato al mercato europeo. Se un veicolo o un componente prodotto in uno di quei Paesi può entrare nell'Unione senza dazi, abbiamo semplicemente spostato il problema di qualche chilometro.

La mia proposta è più semplice. Le auto cinesi hanno già raggiunto una quota attorno all'8% del mercato europeo. Quella quota potrebbe restare libera. Oltre l'8% si applica un dazio significativo. Chi non vuole pagarlo deve localizzare la produzione in Europa, utilizzando lavoro e componentistica europea. Lo stesso principio dovrebbe valere per i componenti, che rappresentano circa l'80% del valore di ogni veicolo. Lo abbiamo fatto recentemente per proteggere l'acciaio europeo.

Non sarebbe una misura protezionistica?

Sarebbe una misura di reciprocità. Quando i produttori europei sono entrati in Cina, hanno incontrato dazi che potevano arrivare ben oltre il 100%. Per investire localmente erano obbligati a costituire società nelle quali restavano in minoranza e a trasferire tecnologia e competenze ai partner cinesi, per i quali nutriamo un grande rispetto.

Non sto proponendo nulla che la Cina non abbia già fatto per costruire la propria industria. Perché l'Europa dovrebbe rinunciare a difendere la propria? Gli Stati Uniti hanno adottato dazi superiori al 100% sui veicoli elettrici cinesi e hanno escluso dal mercato i veicoli connessi prodotti in Cina. In Europa, invece, discutiamo

mo all'infinito di inezie mentre la quota cinese continua a crescere incontrollata.

Come nelle fiabe, e ricordando quanto afferma anche il commissario Séjourné, ogni automobile cinese acquistata in Europa può sembrare una mela bellissima: è tecnologica, costa poco ed è attraente. Ma se quella scelta distrugge posti di lavoro, capacità industriale e gettito fiscale europei, il prezzo vero emerge dopo. E a quel punto non c'è un principe che venga a svegliarci.

Alcuni nella Commissione sostengono però che le auto cinesi a basso prezzo possono rendere la mobilità elettrica accessibile a un numero maggiore di cittadini.

È una visione ovviamente miope. Un'automobile può essere economica, ma il cittadino deve avere un lavoro per comprarla. Se importiamo prodotti a basso costo distruggendo la produzione europea, forse nel breve periodo riduciamo il prezzo di acquisto, ma nel medio periodo impoveriamo la base economica che consente ai cittadini di consumare e di muoversi.

Lei chiede una pausa anche nell'attuazione delle norme europee?

Chiedo uno *stop the clock* di alcuni anni per ripensare l'approccio complessivo. Non è sufficiente modificare la scadenza del 2035 e poi lasciare che arrivino decine di altri regolamenti. Le imprese devono affrontare norme su sostanze chimiche, batterie, *reporting*, emissioni, trasporti, carburanti e approvvigionamenti. Ogni provvedimento può avere una propria logica, ma la somma produce un carico insostenibile, che i nostri concorrenti nel mondo non hanno.

Bisogna fermarsi, valutare l'impatto cumulativo delle regole e stabilire quali obiettivi siano davvero prioritari. Non possiamo continuare ad aggiungere costi, vincoli e obblighi a un'industria che sta già affrontando la più grande trasformazione tecnologica della propria storia e una competizione sostenuta direttamente dagli Stati concorrenti.

Qual è allora il messaggio conclusivo che l'industria rivolge a Bruxelles?

Che dobbiamo tornare in corsa. Non tra cinque o dieci anni: adesso. Dobbiamo proteggere il

mercato, pretendere reciprocità, attrarre investimenti cinesi solo a condizioni europee, lasciare spazio a più tecnologie e mobilitare il capitale dei cittadini nelle filiere strategiche e innovative con vere aziende europee quotate, prevenendo vantaggi fiscali concreti per i cittadini che vi investono.

Le imprese dell'automotive continueranno a operare, anche se l'Europa dovesse rendere impossibile produrre nel continente. Andranno altrove, seguiranno i mercati e cercheranno condizioni competitive. Ma sarebbe una sconfitta drammatica per l'Europa.

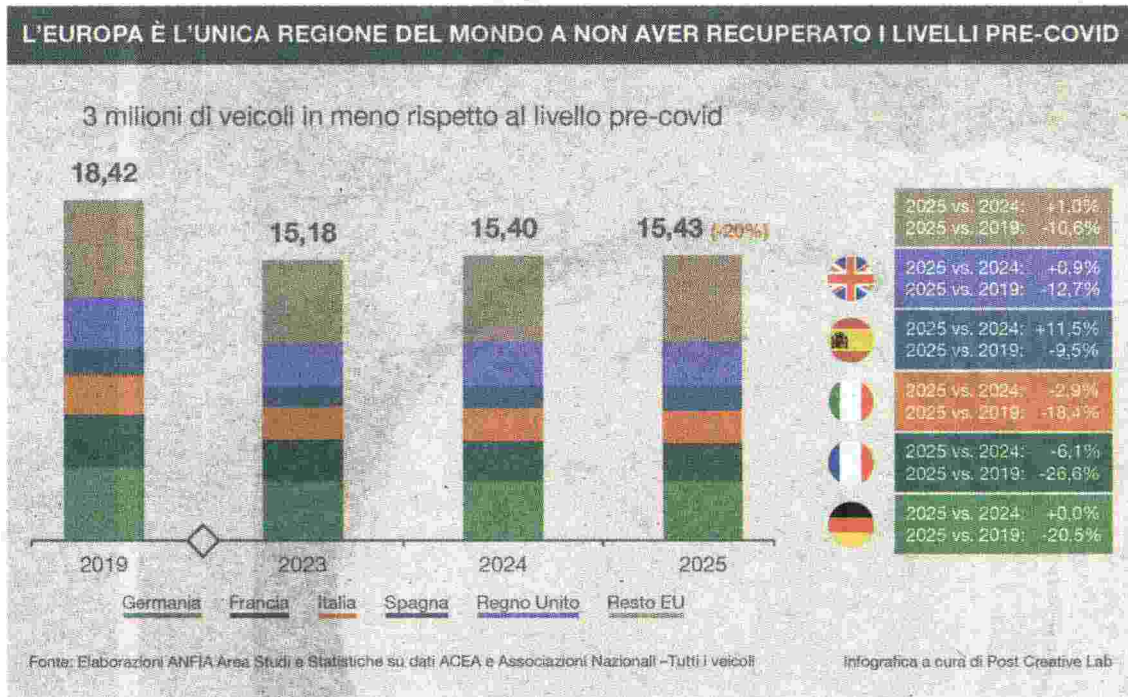
A volte viene voglia di dire alla Commissione: se pensate di sapere meglio delle imprese come si gestisce un'industria, vi mandiamo le chiavi degli stabilimenti e li amministrare voi. Ma non possiamo fermarci alla provocazione. Abbiamo ancora competenze, persone appassionate, tecnologia, risparmi e capacità produttiva. Possiamo recuperare. Dobbiamo però smettere di perdere tempo, perché il tempo è esattamente la risorsa che non abbiamo più.

I produttori cinesi stanno già investendo miliardi in Marocco e in altri Paesi che hanno accesso privilegiato al mercato europeo. Se un veicolo o un componente prodotto in uno di quei Paesi può entrare nell'Unione senza dazi, abbiamo semplicemente spostato il problema di qualche chilometro

«Con la Cina occorre reciprocità e fermezza. Una parte dei 10mila miliardi di euro fermi sui conti correnti dei risparmiatori europei deve poter finanziare cinque grandi filiere strategiche e innovative con iniziative di mercato. Dobbiamo tornare in corsa adesso o diventeremo marginali»

Per il presidente dell'Anfia Vavassori, «la transizione non sta funzionando perché si è ignorato il mercato Volkswagen è la punta dell'iceberg: dietro i centomila tagli, ce ne sono almeno altri 300mila nella componentistica»

La flessibilità che chiediamo è racchiusa in un piccolo numero: 11,5 grammi, che rappresentano il 10 per cento di emissioni possibili di CO2 per chilometro rispetto allo zero imposto dall'attuale regolamentazione, che prevede zero emissioni



— Il presidente di Anfia Roberto Vavassori. (Imagoeconomica)

