

Bruxelles valuta nuovi limiti alle importazioni dalla Cina. Il Cavaliere Domenico De Rosa, amministratore delegato del Gruppo SMET, analizza la risposta europea alla crescente pressione asiatica. «Difendere il mercato è legittimo, ma senza energia competitiva, investimenti e una politica industriale credibile rischiamo di proteggere un'industria che continua a perdere terreno».

Cavaliere De Rosa, l'Europa sembra finalmente intenzionata a porre nuovi limiti alle importazioni di automobili cinesi. È una decisione che arriva troppo tardi?

Finalmente Bruxelles sembra aver compreso che la concorrenza internazionale deve svolgersi a condizioni equilibrate. Era necessario intervenire prima, quando risultava già evidente che la Cina stava costruendo una capacità produttiva straordinaria, sostenuta da investimenti pubblici, economie di scala e una politica industriale di lungo periodo. Oggi l'Europa si trova a difendere quote di mercato che fino a pochi anni fa considerava acquisite. Accolgo favorevolmente questa nuova attenzione, ma dobbiamo evitare di confondere la protezione commerciale con il recupero della competitività.

La Commissione europea sta valutando nuove restrizioni. Ritene che questa sia la strada giusta?

È una strada legittima quando serve a correggere distorsioni della concorrenza. Il mercato europeo non può rimanere aperto senza condizioni mentre le nostre imprese devono confrontarsi con sistemi industriali che operano secondo regole differenti. Tuttavia, i dazi e le restrizioni non riducono il costo dell'energia, non aumentano la produttività degli stabilimenti e non colmano il ritardo tecnologico. Possono offrire tempo all'industria europea, ma quel tempo deve essere utilizzato per recuperare competitività. Diversamente, avremo soltanto automobili più costose.

Cavaliere, la Cina è diventata davvero così difficile da contrastare?

I numeri descrivono un cambiamento profondo. Nel 2025 la Cina ha prodotto circa 34,5 milioni di veicoli, oltre un terzo della produzione automobilistica mondiale. La Germania, primo produttore europeo, si è fermata a poco più di quattro milioni. Questa distanza non riguarda soltanto i volumi. La Cina ha costruito una filiera che comprende batterie, elettronici,

Auto cinesi, l'Ue alza il muro «Finalmente si interviene»

Secondo il Cavaliere i dazi non bastano a salvare l'industria italiana



Von der Leyen, presidente Commissione europea, e il Cavaliere Domenico De Rosa



componentistica e assemblaggio finale. Ha sviluppato capacità tecnologiche e industriali che oggi condizionano l'intero mercato mondiale. Pensare di recuperare questo divario attraverso qualche misura doganale sarebbe una grave ingenuità.

Lei osserva l'automotive anche attraverso la logistica. Che cosa raccontano i flussi industriali?

Raccontano una trasformazione che precede spesso le statistiche economiche. Attraverso i trasporti vediamo dove si concentra la produzione, quali stabilimenti aumentano i volumi e quali filiere iniziano a perdere consistenza. Oggi una parte crescente del valore dell'automobile si trova in Asia, anche quando il prodotto finale porta un marchio europeo. Per chi opera nella logistica questa trasformazione è particolarmente evidente. La geografia industriale dell'automobile è cambiata e l'Europa deve prenderne atto.

Cavaliere De Rosa, l'Europa ha commesso errori nella transizione verso l'elettrico?

Ritengo che abbia commesso soprattutto un errore di impostazione. Ha concentrato gran

parte del dibattito sulle scadenze normative, senza dedicare la stessa attenzione alla sostenibilità industriale ed economica della transizione. Abbiamo fissato obiettivi molto ambiziosi mentre altri Paesi costruivano le filiere necessarie per raggiungerli. La Cina ha investito nella produzione delle batterie, nelle materie prime lavorate, nell'elettronica e nelle infrastrutture industriali. L'Europa si è trovata progressivamente dipendente da tecnologie e componenti prodotti altrove. La transizione energetica deve essere accompagnata da una politica industriale, altrimenti rischia di trasferire occupazione e valore aggiunto fuori dai nostri confini.

Non teme che le restrizioni possano provocare una risposta commerciale da parte di Pechino?

È un rischio concreto che deve essere valutato con attenzione. L'economia europea mantiene rapporti industriali e commerciali molto profondi con quella cinese. Diverse case automobilistiche europee dipendono dal mercato cinese per una parte rilevante delle proprie vendite. Una contrapposizione com-

merciale indiscriminata potrebbe danneggiare proprio le imprese che intendiamo proteggere. Per questo considero preferibile una politica basata sulla reciprocità, su regole verificabili e sulla capacità negoziale. La fermezza commerciale è necessaria, ma deve essere accompagnata da una valutazione delle conseguenze economiche.

Quale dovrebbe essere, allora, il rapporto tra industria europea e produttori asiatici?

Dobbiamo superare l'idea che ogni investimento cinese in Europa rappresenti necessariamente una minaccia. Se un produttore asiatico realizza stabilimenti sul territorio europeo, assume lavoratori, sviluppa una rete di fornitori locali e trasferisce competenze tecnologiche, può contribuire alla nostra capacità industriale. Naturalmente servono regole chiare, controlli e condizioni di reciprocità. Il punto è riportare produzione e valore aggiunto in Europa. Non possiamo pretendere di difendere l'industria europea impedendo ogni forma di collaborazione con chi oggi possiede tecnologie e capacità produttive competitive.

Cavaliere, quale prezzo rischia di pagare l'Italia?

Un prezzo particolarmente elevato. Il nostro Paese possiede una filiera automobilistica fatta di stabilimenti, componentistica, trasporti e servizi industriali. Quando diminuisce la produzione di automobili, le conseguenze attraversano immediatamente l'intera economia collegata. Un impianto che riduce i turni genera meno lavoro per i fornitori, meno trasporti e meno attività per centinaia di imprese. Per questo la politica industriale non può limitarsi a discutere delle grandi case automobilistiche. Deve considerare l'intera catena del valore e creare condizioni che rendano conveniente produrre in Italia.

Che cosa dovrebbe fare concretamente Bruxelles per rilanciare l'industria automobilistica europea?

Partire dai costi industriali. L'energia in Europa continua a rappresentare un fattore di svantaggio per molte attività produttive. Occorre accelerare gli investimenti nelle infrastrutture, ridurre i tempi autorizzativi e garantire regole stabili. Le imprese decidono dove investire confrontando costi,

produttività, accesso ai mercati e prospettive di rendimento. Non possiamo pretendere che scelgano l'Europa soltanto per ragioni politiche. Dobbiamo renderla nuovamente un luogo conveniente in cui produrre.

Cavaliere De Rosa, qualcuno potrebbe accusarla di voler difendere il mercato europeo senza accettare fino in fondo la concorrenza internazionale. Sarebbe una lettura sbagliata. Sono favorevole alla concorrenza perché obbliga le imprese a migliorare. Ma la concorrenza deve essere leale. Non possiamo chiedere alle aziende europee di rispettare obblighi ambientali, sociali e industriali molto onerosi e poi ignorare le condizioni nelle quali vengono realizzati i prodotti importati. Allo stesso tempo, non possiamo attribuire alla Cina tutte le responsabilità delle nostre difficoltà. Una parte del divario competitivo nasce dalle scelte compiute in Europa. E quelle scelte dobbiamo avere il coraggio di correggerle.

In definitiva, questi nuovi limiti alle importazioni cinesi possono segnare l'inizio della ripresa industriale europea?

Possono rappresentare un primo passo, purché non diventino un alibi. Da imprenditore sono abituato a giudicare le decisioni dai risultati. Se tra cinque anni avremo stabilimenti europei più competitivi, maggiori investimenti e filiere industriali capaci di generare occupazione, allora queste misure avranno contribuito a raggiungere il loro obiettivo. Se invece ci ritroveremo con automobili più costose, una produzione europea ancora in diminuzione e una crescente dipendenza tecnologica dall'Asia, avremo semplicemente rinviato il problema. L'Europa ha finalmente deciso di difendere il proprio mercato. Adesso deve dimostrare di essere ancora capace di difendere la propria industria.