

PARLA IL MINISTRO URSO Così la Cina diventerà un partner industriale

INTERVISTA La Cina deve diventare un alleato industriale per l'Italia, per questo andava cambiato l'accordo. Stellantis? Aspettiamo i fatti. Tim? L'operazione rete è ottima. L'ex Ilva? Presto la sua ripresa. Parla Urso

Pechino resta partner

di Roberto Sommella

In un mondo in fiamme, scosso dalla guerra dei dazi che possono diventare un boomerang, occorre trovare la via giusta per evitare di danneggiare le proprie economie. Per questo è fondamentale per l'Italia mantenere il dialogo con la Cina appena raggiunta dalle sanzioni europee sull'auto. Ne è convinto il ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, a colloquio con *Milano Finanza* di ritorno dalla sua missione a Pechino, preludio di quella che effettuerà la premier Giorgia Meloni.

Domanda. Ministro Urso, che risultati ci sono stati dalla sua visita in Cina e quali erano gli obiettivi italiani?

Risposta. Passare da una partnership commerciale a una industriale sui settori della tecnologia green e della mobilità elettrica, con impianti produttivi in Italia. E favorire la crescita dell'export italiano in Cina nella farmaceutica e nell'alta gamma: moda, arredo, alimentazione. È il "tempo di fare" dopo anni di assenza. Dando così corpo al Partenariato strategico Italia-Cina e aprendo una nuova fase nella cooperazione economica e industriale.

D. Chi ha visto in questa missione?

R. Nella missione ho incontrato il ministro dell'Industria e della Tecnologia dell'Informazione cinese, Jin Zhuanglong, e il segretario del partito comunista cinese della Municipalità di Pechino, Yin Li, autorevole esponente del Politburo, che avevo già incontrato a Roma un mese fa. Ho inoltre incontrato sei grandi player industriali cinesi interessati a produrre in Europa nel settore dell'auto, dei bus elettrici e nel settore degli impianti eolici.

D. Dopo di lei chi arriverà in Cina?

R. La mia missione era preparatoria rispetto alla visita del presiden-

te del Consiglio Meloni che si terrà a fine luglio, a cui seguirà la prossima del presidente della Repubblica Mattarella.

D. La Via della Seta è stata archiviata, come può esserci una collaborazione con un paese che tra poco avrà la prima economia del mondo?

R. L'accordo sulla Via della seta non è stato rinnovato, come preannunciato. Peraltro non aveva conseguito alcun risultato, come dimostra la netta riduzione degli investimenti cinesi in Italia e l'aumento del disavanzo commerciale con la Cina, proprio in quegli anni.

D. Cosa avete ideato al suo posto?

R. Abbiamo riattivato invece il più concreto partenariato strategico Italia-Cina, sottoscritto vent'anni fa, con risultati finalmente fattivi e significativi, anche perché loro apprezzano la determinazione del nostro governo, che finalmente può assicurare continuità di indirizzo politico, stabilità e affidabilità. Forse l'unico governo in Europa che appare davvero tale.

D. Le aziende cinesi, come nel caso di Pirelli, sono state però messe nel mirino dal governo Meloni con lo strumento del Golden Power: c'è una strategia precisa del ministero?

R. Non vi è alcun discrimine nell'uso della Golden Power come dimostra proprio l'esercizio fatto in questi 20 mesi. Abbiamo posto un divieto solo in 4 casi: nei confronti di una operazione russa e di tre occidentali. Abbiamo invece usato con responsabilità lo strumento della prescrizione, cioè di indicazioni, in 32 casi di cui 5 riguardanti imprese cinesi, tra queste anche in riferimento alla governance di Pirelli a tutela dell'azienda e quindi proprio dei suoi azionisti. Prescrizioni, non divieti.

D. Un altro fronte importante

è quello del settore automobilistico. La Cina è un partner affidabile per costruire in Italia le gigafactory e per vendere le sue auto?

R. Pensiamo che l'Italia possa essere il luogo ideale per insediare nuovi produttori di veicoli per una serie di fattori: per la nostra posizione logistica e infrastrutturale; per il nostro straordinario ecosistema automotive, con i suoi centri di ricerca e una componentistica leader nel mondo; per la competenza dei nostri ricercatori, disegnatori, tecnici ed operai; per la forza del Made in Italy nel mondo, tutti vorrebbero un'auto italiana, ed anche perché siamo l'unico paese produttore in Europa che ha un ampio divario tra auto prodotte e immatricolate, quindi con un mercato interno particolarmente ricettivo. Le aziende cinesi stanno valutando dove insediarsi e sicuramente l'Italia è ora nei loro monitor.

D. Cosa chiede l'Italia alla Cina?

R. Noi chiediamo che la componentistica sia in gran parte italiana, così da rispondere alle regole d'origine, e che la parte sensibile per la guida intelligente sia realizzata nel nostro Paese secondo le regole italiane ed europee. Anche per questo con me era presente agli incontri il presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori, che ha assicurato la collaborazione delle imprese della componentistica dell'automotive.

D. Come sono i rapporti attuali con Stellantis, che ha raggiunto un accordo con le marche cinesi per ven-



dere i prodotti in Italia?

R. Aspettiamo loro garanzie sulla realizzazione della gigafactory a Termoli anche perché ad essa sono destinate risorse Pnrr che altrimenti andrebbero perse e non possiamo permettercelo. A noi interessano i loro progetti in Italia: modelli e investimenti, livelli produttivi e occupazionali. Sui loro accordi commerciali non ci esprimiamo.

D. Ma è davvero possibile creare lo spazio in Italia per altre case automobilistiche al fine di tornare alla produzione di un milione di auto?

R. Assolutamente sì: siamo l'unico Paese in Europa che ha un unico produttore; negli altri Paesi, dalla Francia alla Germania, Polonia e Spagna ve ne sono da 4 a 7. La nostra è un'anomalia: va colmata.

D. Lei sta affrontando numerose ed importanti crisi aziendali, ex Iva in primis. A che punto è la situazione a Taranto? E a che punto sono le altre?

R. La gestione commissariale sta ripristinando le capacità produttive, compromesse dalla precedente gestione, secondo un cronoprogramma che porterà alla riattivazione del secondo altoforno in ottobre e del terzo a metà del prossimo anno. Nel frattempo, spero già a fine mese, dovremmo essere in grado di far partire la procedura per l'assegnazione degli impianti. Tre player internazionali hanno già visitato gli stabilimenti e un quarto lo farà a breve.

D. Come sono i rapporti con la Francia, anche con Parigi ci sono state tensioni per la vicenda Tim e il ruolo di Vivendi. E tornato il sereno?

R. Rapporto corretto di leale collaborazione in ogni ambito. Abbiamo programmato di svolgere la bilaterale industria prevista dal Trattato del Quirinale in autunno e lo faremo anche con il prossimo governo che uscirà dal risultato del voto dei francesi.

D. La rete Tim si è separata dalla Telecom e dal primo luglio è nata Netco con il fondo americano Kkr primo azionista. Che giudizio dà dell'operazione?

R. Ottimo. Era l'unica operazione possibile per realizzare una rete capace di servire gli italiani e le nostre imprese. In poche settimane sono giunte a soluzione due gravi crisi che si trascinavano da decenni: la rete Tim e Ita/Alitalia. Questo è il governo che dà soluzione ai problemi. Finalmente.

D. Il governo ha stanziato un miliardo per incentivare in Italia il settore dell'Intelligenza Artificiale, sembrano pochi se si pensa che la sola Microsoft ne ha stanziati 40 di miliardi. Come vi muoverete in un settore così cruciale per il futuro?

R. Un miliardo e mezzo tra risorse Cdp, Pnrr e fondi nazionali. Per finanziare le startup e dare impulso ad un campione nazionale. Poi, troveremo altre risorse, ove necessario. (riproduzione riservata)

