

---

# Handelsblatt

---

17.04.2026

EDITORIALE

## Il futuro non è proprio in Europa



*Di Sebastian Matthes, caporedattore*

In passato sono stato spesso in Asia: da studente ho viaggiato in India, Indonesia, Cambogia e Thailandia, e in seguito ci sono tornato più volte come reporter. Allora era sempre così: si saliva sull'aereo in Europa, regnava la calma, l'aria era pulita. Poi si scendeva in Asia – e un rumore frenetico e l'aria afosa e inquinata ti colpivano in pieno volto. Ormai è il contrario, almeno nelle città della Cina meridionale come Shenzhen e Guangzhou. Del traffico si sente solo un leggero fruscio, perché la grande maggioranza delle auto e tutti gli scooter sono ormai elettrici. Se un rumore di motore si fa strada per la strada, di solito si tratta di un'auto tedesca – Mercedes, BMW, VW. I fossili acustici portano marchi tedeschi.

Sono stato in Cina per quasi una settimana, prima nella capitale provinciale Guangzhou, poi a Shenzhen, un luogo dove negli anni Ottanta si producevano ancora abbigliamento e prodotti contraffatti. Oggi la città conta quasi 18 milioni di abitanti, più o meno quanti i Paesi Bassi. E in questi giorni ho vissuto qualcosa che è difficile da riassumere in una singola osservazione. È piuttosto una sensazione che si è rafforzata incontro dopo incontro: questo Paese vuole andare avanti, senza compromessi. Quando sono arrivato, mi hanno raccontato di pensionati che seguono corsi serali di intelligenza artificiale. Il progresso qui non è retorica, non è un programma di finanziamento con fase di valutazione, ma uno stile di vita collettivo. Una volontà di modernizzazione che in Europa abbiamo perso.

Già il primo giorno, vicino a Guangzhou, sono salito su un taxi volante. Senza pilota, in gran parte autonomo, a un passo dall'entrata in servizio commerciale. L'azienda si chiama Ehang – e ho dovuto pensare a quanto mi sarebbe piaciuto farlo anche in Germania. Ma Volocopter e Lilium non ce l'hanno fatta, la loro tecnologia viene ora sviluppata altrove. In Cina, per esempio.

Più tardi ho attraversato l'ora di punta in un'auto a guida autonoma, controllata dal software Huawei. Cambio di corsia, manovre di evitamento, inserimento nel traffico scorrevole, tutto così naturale, come se non fosse mai stato altrimenti. I veicoli con luci turchesi segnalano che non sono più guidati da un essere umano. Per ora si vedono ancora sporadicamente, e solo in aree delimitate. Ma è l'inizio di una rivoluzione.

Nel frattempo, la Germania discute di un prolungamento dell'era dei motori a combustione e introduce uno sconto sul carburante. A questo ritmo, riusciremo ancora a tenere il passo? È una domanda che mi sono posto più volte negli ultimi giorni. Ho incontrato CEO e fondatori cinesi, alcuni dei quali tornati dalla Silicon Valley, delusi da Apple e Google perché troppo lenti, troppo poco innovativi. «A Shenzhen siamo più veloci quando si tratta di portare sul mercato tecnologie davvero nuove», ha detto Will Wang, un ex dipendente Apple che in Cina sta avviando Even Realities, un produttore di smart glasses. La velocità non è un caso: un cluster di microelettronica, software e industria automatizzata come quello del delta del Fiume delle Perle non ha eguali al mondo in termini di densità.

Non è solo la Cina. Prima di Shenzhen ho trascorso cinque giorni a Bangalore, la Silicon Valley indiana, e anche lì si percepisce questa fame. Bangalore ha generato più unicorni di qualsiasi altra città al di fuori degli Stati Uniti e della Cina. Poiché la densità di ingegneri informatici è unica al mondo, centinaia di gruppi internazionali hanno creato centri di ricerca a Bangalore. La sola BMW impiega lì 1.800 ingegneri del software.

Tutto questo è noto in Europa. Solo che da anni non riusciamo a trovare una risposta.

La Cina e l'India sono da tempo in vantaggio in gran parte del nostro ex core business o stanno recuperando terreno a un ritmo enorme: mobilità, automazione, energia verde, robotica, software industriale. Ho chiesto al fondatore di Even-Realities, Wang, se almeno avrebbe aperto la sua sede europea in Germania. La sua risposta è stata laconica: ci aveva pensato. Ma le tasse erano troppo alte, la burocrazia troppo complessa. Ora va in Italia. A volte ho la sensazione che l'Europa stia diventando un museo delle proprie conquiste – curato, illuminato e ogni giorno un po' meno rilevante. Mentre altrove si costruisce il futuro. Quando si pensa alla Cina, molti hanno ancora davanti agli occhi le ciminiere fumanti delle fabbriche. Ma a Shenzhen la massa di abitanti si nota a malapena, perché la vita si distribuisce tra viali, parchi e una passeggiata sul mare lunga 20 chilometri, dove i giovani siedono e si fanno consegnare il caffè dai droni. Un amministratore delegato tedesco ha raccontato di recente che non può più gestire parte dei suoi impianti europei in Cina perché lì le norme ambientali sono ormai più severe – almeno per le imprese straniere.

Naturalmente c'è anche un'altra Cina. La vita nei villaggi cambia solo lentamente. La popolazione sta invecchiando rapidamente. Le imprese producono enormi sovraccapacità e si scontrano in una rovinosa guerra dei prezzi. I rapporti con la Russia e l'Iran e le minacce contro Taiwan rendono il Paese un partner difficile. Il progresso avviene senza negoziazioni democratiche, senza stampa libera, senza opposizione. Non bisogna dimenticarlo mentre si rimane a bocca aperta. Un tempo si volava in India e in Cina e si faceva così anche un viaggio nel passato. I commercianti spingevano carri di legno per strade caotiche, i bambini di strada giocavano davanti alle recinzioni polverose delle fabbriche. Questi luoghi esistono ancora in Asia, ma stanno diventando sempre più rari. Oggi si vola a Bangalore e Shenzhen e si fa un viaggio nel futuro. E quando si torna, ci si chiede in quale fuso orario viva effettivamente la Germania. Dovremmo parlarne.