

# Freni, ruote, volanti 5 miliardi di export

PAOLO GRISERI

Grazie al triangolo industriale il saldo commerciale è a nostro favore. Ma i tedeschi fanno shopping nella Motor valley emiliana

Una delle molte leggende sulla diffusione del virus in Europa vuole che a portarlo in Italia sia stato un camionista tedesco. Ci sono anche narrazioni di segno opposto. Quelle che hanno spinto, il 4 marzo scorso, un autista tedesco a fermarsi al confine italiano di Gorizia per timore del virus. Come altri suoi colleghi era preoccupato che tutta l'Italia, dalle Alpi fino alla Sicilia, fosse infetta. Per qualche giorno i rifornimenti delle aziende italiane e tedesche sono stati a rischio. Spezzoni di cronaca che dimostrano quanto siano intrecciate le economie dei due Paesi.

Le esportazioni italiane superano i 450 miliardi all'anno. L'automotive fa la parte del leone. Nel 2019 l'industria italiana del settore ha esportato per un totale di 22 miliardi. E di questi 4,6 miliardi, il 21 per cento, sono andati in Germania. A queste cifre va aggiunto il valore delle esportazioni di autoveicoli finiti. Non meno significativo è il peso dei componenti tedeschi per autoveicoli importati dall'Italia. Nel 2019 il valore delle importazioni di componenti dalla Germania è stato (dati Anfia) di 3,92 miliardi. Importante, ma non tanto rilevante quanto quello delle esportazioni. Nel settore dei componenti per auto il bilancio degli scambi Italia-Germania è dunque favorevole alle aziende della Penisola. E che la Germania sia il principale sbocco dell'automotive italiano lo dimostra una ricerca dello studio tedesco Faist. Nel 2017 finiva a Berlino il doppio delle esportazioni italiane che prendeva la via della Francia, secondo Paese di destinazione dei componenti italiani.

Storicamente le due industrie automobilistiche sono sempre state molto interdipendenti. Una relazione che si è fatta più stretta all'inizio degli anni Duemila. La crisi della Fiat aveva finito per ridurre di molto il numero delle aziende del tradizionale indotto. Si era

salvato soprattutto chi era riuscito a migliorare la qualità del prodotto e chi, al tempo stesso, aveva saputo destinare almeno una parte del portafoglio ordini a clienti stranieri.

Così i sopravvissuti erano riusciti a produrre per costruttori francesi e soprattutto tedeschi recuperando almeno parzialmente il venir meno di una parte delle commesse del costruttore italiano. Un secondo fattore che ha contribuito a stringere i legami tra l'automotive italiano e quello tedesco è la scelta del gruppo Volkswagen di investire nella Motor Valley emiliana. L'operazione più significativa è la scelta di Lamborghini di produrre un Suv a Sant'Agata Bolognese.

Di che cosa sono composte le esportazioni e le importazioni di componenti auto tra i due Paesi? La parte del leone la fanno i freni. Certamente perché l'industria italiana ha un leader mondiale nel settore, Brembo. Anfia calcola che lo scorso anno l'Italia abbia esportato freni in Germania per circa 600 milioni e ne abbia importati per 314. Con un saldo favorevole di 285 milioni. Dove invece la Germania è avvantaggiata è nella fornitura di cambi e motori. Le importazioni tedesche valgono 710 milioni per i motori e 545 per i cambi. Due voci che valgono rispettivamente 500 e 350 milioni di euro nelle nostre esportazioni. In mezzo stanno praticamente tutte le componenti di un'automobile. Con gli italiani in vantaggio nelle ruote, nei vetri, nei fari, nei volanti, nei radiatori e nei condizionatori. I tedeschi invece battono le nostre esportazioni negli airbag, nei sedili, nei paraurti, nelle frizioni e negli ammortizzatori.











Due facce della stessa medaglia, anche se la produzione di auto tedesca è circa cinque volte quella italiana. «Il primo partner commerciale dell'automotive italiano è la Germania», conclude l'analisi dell'Anfia sull'andamento della produzione del 2019. Una leadership che si è mantenuta nonostante la

diminuzione generale della produzione automobilistica nell'anno scorso. Come si modificherà questo quadro nei prossimi mesi, quando cesserà l'emergenza coronavirus? Non è facile prevederlo ma la Germania continua a rappresentare comunque il principale produttore di auto del Vecchio Continente ed è probabile che anche nei prossimi anni rimarrà il principale riferimento dell'industria italiana dell'automotive.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**L'EXPORT DELLA COMPONENTISTICA ITALIANA PER L'AUTO  
PER MERCATI DI DESTINAZIONE IN %**

DATI GEN-DIC 2019

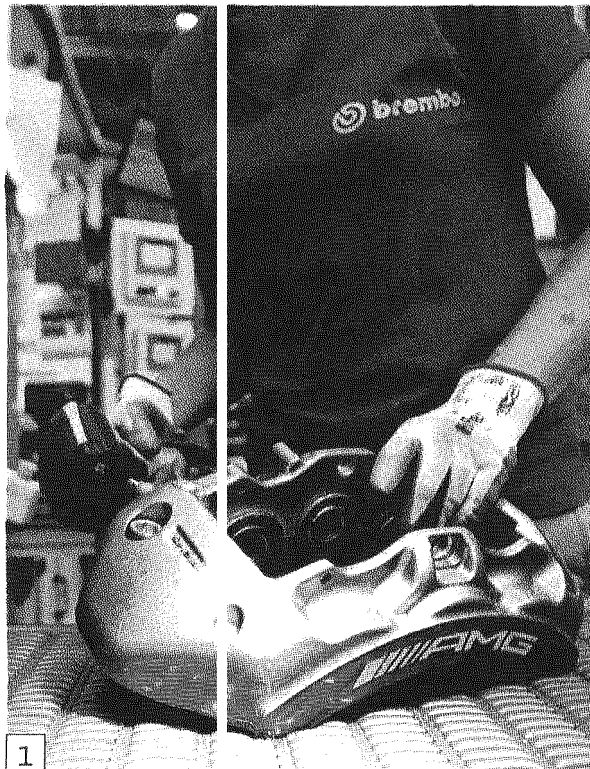
 GERMANIA	21,09%
 FRANCIA	10,46%
 REGNO UNITO	7,94%
 SPAGNA	7,09%
 STATI UNITI	6,01%
 POLONIA	5,81%
 TURCHIA	4,16%
 AUSTRIA	3,24%
 BRASILE	2,60%
 REP. CECA	2,55%



**EXPORT**

La Germania  
assorbe più un  
quinto delle  
esportazioni

stra  
tica



1