

## Nuove opportunità

# La filiera dell'auto si prepara alla riduzione dei dazi cinesi

«**L**e sanzioni? In un mondo globalizzato in cui si moltiplicano gli accordi di libero scambio, imporre delle barriere tariffarie è un passo indietro. E l'apertura di un dossier automotive da parte dell'amministrazione Usa rischia di avere un effetto negativo sulle nostre esportazioni».

C'è preoccupazione e molta cautela nelle parole di Gianmarco Giorda, direttore di **Anfia** (i produttori di auto e componentistica). Perché se c'è una filiera integrata nelle catene del valore internazionali – dalla Germania, alla Cina, dagli Usa al Messico, senza dimenticare il Brasile e strizzando un occhio all'Iran – è proprio la componentistica automotive.

Un arcipelago di 2mila imprese con 136mila addetti e un fatturato di 38,8 miliardi di euro, abituati a moltiplicare i siti produttivi per "servire", nei mercati più strategici e di destinazione, i top player dell'auto. E a dribblare crisi e instabilità politica.

Per **Anfia** i fronti aperti sono molti e non riguardano solo le decisioni degli Usa. All'orizzonte, pesano i costi delle materie prime, le restrizioni sul mercato statunitense, ma anche le nubi sul Nafta (a danno del Messico) e l'esito incerto della Brexit.

«Con la conferma definitiva delle sanzioni Usa sull'acciaio e l'alluminio – ha affermato il presidente del ramo componentistica di **Anfia** Giuseppe Barile – ci sarà un aumento importante delle materie prime: acciaio, alluminio, ma anche titanio. E questo ci preoccupa perché si ripercuoterà sui costi di filiera. Ma se, come ha spiegato in questi giorni il Governo cinese, Pechino ridurrà al 15% (dal 25% attuale) i dazi all'importazione sulle autovetture, questa misura darà un forte impulso ai produttori di auto, soprattutto di alta gamma. E quindi a quella componentistica auto che spesso costituisce il 75% di un'automobile e che, in gran parte, è fatta proprio in Italia».

Tra i molteplici fronti aperti c'è Brexit. «Da solo – aggiunge Barile – il mercato britannico vale oltre 7 miliardi di euro di export per l'Italia, di cui quasi 1,5 miliardi per le parti e componenti e quasi un miliardo per le autovetture. Quale sarà lo status di Londra alla fine dei negoziati peserà molto sul business. Molte aziende decideranno solo di delocalizzare nella Ue, magari nell'Europa dell'Est, o si affronterà un periodo di incertezza?».

Nel 2017 – dati **Anfia** – l'Italia ha esportato 23,6 miliardi di euro di autoveicoli, di cui circa 4,2 miliardi solo negli Usa. Sul fronte dei componenti automotive, invece, l'export vale, complessivamente, 21,2 miliardi (+6% sul 2016). Di questi, 15 miliardi restano nel perimetro "Ue a 28", altri 6,2 mi-

liardi nel resto del mondo. Oltre 4 miliardi di export vanno in Germania che da sola assorbe il 20% delle vendite estere. Se si ferma l'automotive tedesca nel mondo, per qualunque ragione, il contraccolpo ci ritorna forte. Segue la Francia (con oltre 2,3 miliardi). In Cina l'export supera i 442 milioni (+28% sul 2016). Ma è sottostimato, perché ne arriva molto di più attraverso il passaggio dalla Germania.

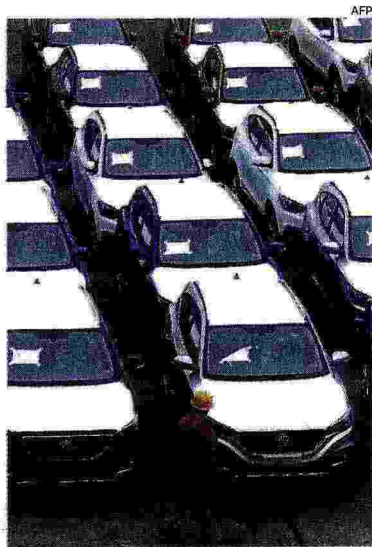
Se la Cina deciderà, dunque, di ridurre le tariffe e aprire alle case, per lo più tedesche, i vantaggi potrebbero essere evidenti.

Mentre le restrizioni di Trump potrebbero farsi sentire non solo in dogana (il nostro export di componentistica verso gli Usa vale, comunque, 1 miliardo, mentre molte imprese hanno già siti produttivi che risentirebbero meno), ma anche su una revisione del Nafta e sul cluster automotive della filiera messicana, "cerniera" produttiva per Nord e Sud America. In Messico, le aziende italiane hanno esportato, nel 2017, per più di mezzo milione di euro (+75% sul 2016).

«L'amministrazione Usa – ha detto Roberto Vavassori, direttore Business development & marketing di Brembo e presidente di Clepa (i produttori europei) – punta a diminuire il forte deficit commerciale con minacce e ritorsioni che le consentano di negoziare da posizioni di forza. Per questo motivo la Ue non deve subire passivamente questo gioco, ma rispondere in maniera intelligente e proporzionata. Come filiera europea abbiamo chiesto a Bruxelles una risposta decisa e attendiamo le decisioni del prossimo Consiglio Ue. La maggior parte delle nostre imprese, ha concluso Vavassori, «ha già impianti negli Usa o sono fornitrici in Europa. L'impatto, quindi, può essere contenuto sull'export diretto, ma diverrebbe significativo se si riducessero le vendite di veicoli completi».

— **L.Ca.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**I partner.** Al primo posto la Germania

**23,6**  
Valore in miliardi di euro dell'export italiano d'auto  
Di questi 4,5 sono andati sul mercato statunitense