

ANALISI

L'export non basta se cedono i big esteri

di **Andrea Malan**

La filiera italiana dell'automotive ha pesantemente sofferto la crisi

del mercato italiano dell'auto e quella della produzione Fiat, anche se la discesa risale a molto tempo prima: dal 2000 al 2012 la quota dell'Italia sulla produzione di auto in Europa è dimezzata dal 10 al 5 per cento. Il Lingotto non è riuscito (per ora) a compensare il calo del mercato interno con l'esportazione di auto al di fuori dall'Europa, e spera nella nuova strategia basata sull'alto di gamma.

L'impresa è invece riuscita ai produttori di componenti, come mostra il più recente Osservatorio della filiera automotive italiana, pubblicato **dall'Anfia** a metà dell'an-

no scorso: nel 2011 l'indotto auto aveva riportato l'export al di sopra dei livelli pre-crisi (19,1 miliardi contro i 18,8 del 2007). La crescita delle esportazioni è andata di pari passo con l'allentamento della dipendenza dal Lingotto, il cui peso sul totale del fatturato è calato in due anni (2009-2011) dal 63% al 37 per cento. Nel 2012 è però iniziato un calo: -1,7% al livello nazionale nella prima metà dell'anno. Le esportazioni dei componentisti piemontesi, che costituiscono il grosso della filiera, sono scivolate del 5,5% in nove mesi.

Congiuntura a parte, la cre-

scita di peso relativo dell'export lascia un'altra questione irrisolta: è possibile mantenere una filiera viva e capace di competere sui mercati mondiali con una produzione di auto in Italia ridotta ai minimi termini? «Si è ormai superata la soglia minima per la tenuta del tessuto industriale» ha detto alla recente assemblea di **Anfia** il presidente Roberto Vavassori. Il rischio più grosso è che le multinazionali non ritengano più conveniente produrre in Italia e decidano di rifornire il Paese dai loro stabilimenti esteri; le notizie pubblicate qui in pagina ne sono la preoccupante conferma.

