

**Automotive.** L'intesa tra la Ue e Tokyo prevede garanzie per il settore ma **l'Anfia** vuole che Bruxelles vigili

# L'auto chiede tutele in Giappone

MILANO

■ Clausola di salvaguardia per l'automotive tra Europa e Giappone. I produttori europei dicono sì all'intesa di massima all'accordo commerciale di libero scambio (Jefta) tra Bruxelles e Tokyo, siglato lo scorso 6 luglio, grazie all'*Automotive Annex*, ovvero al "pacchetto" di provvedimenti per garantire il settore dei veicoli e della componentistica da eventuali ostacoli e pratiche surretizie della controparte. Ma chiedono alla Ue di vigilare sulla corretta trasposizione degli accordi in fase di perfezionamento e soprattutto controlli affinché la controparte rispetti le regole.

Secondo l'intesa, infatti, il Giappone si impegna a liberalizzare l'86% delle proprie linee tariffarie già al momento dell'entrata in vigore dell'accordo commerciale. Al termine di un periodo provvisorio (che per alcuni

prodotti può durare sino a 15 anni) la liberalizzazione riguarderà il 97% delle linee tariffarie. Mentre la Ue partirà da subito con il 96% per arrivare al 100 per cento.

Per quanto riguarda la filiera automotive - prodotto notoria-

## SCAMBI CONSOLIDATI

Nel 2016, l'Europa ha acquistato più di 575 mila veicoli e ne ha esportati oltre 280 mila

mente sensibile per entrambe le parti - le linee tariffarie sugli autoveicoli saranno liberalizzate dopo 7 anni dall'entrata in vigore, mentre per i componenti la transizione avverrà entro 7 anni.

Elemento centrale dell'accordo è l'impegno, preso dal Giap-

po, di eliminare tutte le barriere non tariffarie alle esportazioni di auto "Made in Ue", attraverso uno specifico *Automotive Annex*. Con l'adeguamento alle stesse norme europee per l'omologazione dei veicoli (le norme "Unece"), i veicoli omologati in Europa non dovranno più essere sottoposti a prove e certificazioni aggiuntive per l'esportazione in Giappone, con risparmi di costi e tempi.

Non solo. È stata prevista una clausola di salvaguardia che consentirà alla Ue di reintrodurre le tariffe europee nel caso in cui il Giappone interrompa l'applicazione dei regolamenti Unece, reintroduca o crei nuovi ostacoli all'export sul proprio mercato. Ma non è sempre facile. Soprattutto se si inseriscono benefici fiscali a favore dei prodotti nazionali

«È fondamentale - ha dichiarato Gianmarco Giorda, direttore di **Anfia** (l'associazione italiana del-

la filiera automotive) - che venga rispettato il legame tra l'eliminazione delle barriere non tariffarie, che hanno a che fare con regole fiscali, tecniche e burocratiche pervasive e difficilmente eliminabili, e quella dei dazi europei sull'import di vetture giapponesi». Un esempio sono le "kei cars", vetture di piccola cilindrata (circa 3,5 metri) e di esclusiva produzione giapponese che ricevono un trattamento fiscale privilegiato, di fatto sottraendo una quota importante del mercato all'export europeo. E proprio perché il tema è di natura fiscale non è di pertinenza dell'accordo.

Nel 2016, secondo i dati di **Anfia**, la Ue ha importato più di 575 mila autoveicoli per un valore di 9 miliardi di euro ed ha esportato verso Tokyo circa 280 mila auto, pari a 5,7 miliardi di euro.

**L. Ca**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

