

Dazi Usa sulle auto rischio di frenata per le vetture Italia

Giorgio Ursicino

ROMA L' unica arma possibile sembra il dialogo. Altrimenti il presidente Trump potrebbe veramente far scattare i dazi sulle vetture provenienti dall' Europa. E per alcuni paesi, Germania e Italia in testa, sarebbero problemi grossi. Lo scenario è complesso poiché lo scontro parte da altri settori e, se coinvolgesse l' automotive, metterebbe i diversi membri della UE in posizioni differenti visto che qualcuno ha interessi formidabili altri del tutto marginali. In ogni caso c' è da sottolineare che, in questo particolare comparto, Washington sembra avere il coltello dalla parte del manico. Gli scambi commerciali sono infatti decisamente sbilanciati a favore degli europei che, oltretutto, applicano una tassazione più elevata. Il presidente Usa sostiene di voler ribilanciare squilibri avvenuti in passato e, se scattasse la pratica delle ritorsioni, l' auto potrebbe essere uno di questi. Storicamente, sono sempre state le vetture europee, soprattutto quelle premium tedesche, ad attraversare l' Atlantico. Le aziende americane esportavano ben poco poiché già nei primi decenni del secolo scorso i giganti di Detroit erano venuti a costruire le loro fabbriche nel nostro continente, mentre i primi stabilimenti di marchi europei negli Usa sono nati solo alla fine del Novecento. Attualmente i brand francesi non vendono negli States. Oltre i tedeschi (soprattutto Audi, BMW, Mercedes e Porsche) esportano in Usa gli inglesi di Jaguar-Land Rover, Mini (gruppo BMW) e i brand di lusso Bentley, Rolls, Aston Martin e McLaren, gli svedesi di Volvo in forte crescita e gli italiani del gruppo Fca. Trump, che per il momento ha solo minacciato, ma non ha messo dazi sull' auto, parte da un presupposto semplice semplice. Lo scorso anno il settore automotive Usa (non solo i veicoli nuovi, ma anche i motori, la componentistica, gli pneumatici) ha esportato per un valore di 157,5 miliardi di dollari ed importato per 359 miliardi, generando un saldo commerciale negativo che si aggira sui 200 miliardi, una cifra enorme. Certo la Germania avrebbe tanto da rimetterci se si scatenasse una guerra in questo campo,



ma l'industria tedesca produce oltre 5,6 milioni di veicoli l'anno ed ha un saldo commerciale fortemente positivo. I numeri che riguardano l'Italia sono meno grandi e vanno trattati con grande attenzione in quanto per noi il settore è più vulnerabile anche se recentemente ha avuto una grande ripresa grazie alla strategia premium adottata da Marchionne che ha consentito appunto di esportare auto negli Stati Uniti. Nella Penisola lo scorso anno sono stati prodotti 1,14 milioni di veicoli, di cui 740 mila autovetture con una bilancia sfavorevole poiché, su un mercato interno di due milioni di vetture, la quota del costruttore nazionale è inferiore al 30%. Per fare qualche esempio la Spagna produce 2,3 milioni di veicoli, il Regno Unito quasi 1,7, la Repubblica Ceca oltre 1,4, la Turchia quasi 1,2. Delle 740 mila vetture prodotte il 56% sono state esportate e il paese in cima alla lista è proprio l'America con una quota che rappresenta circa il 20% del totale. Sono quasi 80 mila l'anno, quindi, le vetture **made in Italy** che vanno negli Usa. Le Maserati di Grugliasco, Mirafiori e Modena, le Alfa Romeo di Cassino, le Fiat 500X e, soprattutto, le Jeep Renegade di Melfi. Oltre alle Ferrari e alle Lamborghini (gruppo VW). Sergio Marchionne ha ipotizzato che se scattassero i dazi alla Ferrari costerebbero 200 milioni l'anno, un prezzo che i clienti del Cavallino non farebbero troppa fatica ad accollarsi. Ma per le altre auto meno esclusive potrebbe esserci una brusca frenata. © RIPRODUZIONE RISERVATA.