

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Brexit e industria automotive: meno di quattro mesi per evitare il tracollo degli scambi (e della logistica)

Nicola Capuzzo · Tuesday, September 15th, 2020

A meno di quattro mesi dalla fine del periodo di transizione verso la Brexit, i leader europei dell'industria automotive uniscono le forze nel chiedere che la Gran Bretagna e l'Unione Europea possano beneficiare di un accordo di libero scambio senza ulteriori indugi. In caso contrario per l'intero comparto automotive le ripercussioni rischiano di essere molto gravi.

Un'uscita senza accordo del Regno Unito dall'Europa al termine della transizione costerebbe al settore pan-europeo dell'automotive, secondo le ultime stime, qualcosa come 110 miliardi di euro di perdite a livello commerciale nei prossimi cinque anni, mettendo a rischio posti di lavoro in un settore che garantisce occupazione a 14,6 milioni di persone, 1 posto di lavoro su 15 sia in Europa che in Uk.

Le principali associazioni che rappresentano i costruttori di autoveicoli e di componenti dell'Unione Europea, ACEA (Associazione europea dei costruttori di autoveicoli) e CLEPA (Associazione europea della componentistica automotive), insieme a 21 associazioni nazionali comprese l'associazione inglese dell'automotive (SMMT), l'associazione dell'industria automotive tedesca (VDA), il comitato dei costruttori di auto francese (CCFA) e la Plateforme automobile francese (PFA), hanno sottolineato le pesanti ripercussioni che il settore potrebbe subire. L'impatto andrebbe ad aggiungersi ai circa 100 miliardi di euro di valore della produzione persi fino ad ora, quest'anno, a causa della crisi dovuta al coronavirus.

In assenza di un accordo, al 31 dicembre Europa e Regno Unito saranno costrette a commerciare secondo le cosiddette regole non preferenziali dell'Organizzazione Mondiale del Commercio (Wto), tra cui un dazio del 10% sulle auto e fino al 22% su veicoli commerciali leggeri e autocarri.

Queste tariffe doganali, molto più alte dei margini di guadagno che la maggior parte dei produttori hanno su ciascun veicolo fabbricato, saranno quasi certamente ribaltate sui consumatori, rendendo così i veicoli più costosi, riducendo le possibilità di scelta e incidendo sulla domanda. Inoltre, anche i fornitori automotive e i loro prodotti saranno colpiti da queste tariffe che renderanno la produzione più costosa oppure porteranno a un aumento delle importazioni di componenti da altri Paesi maggiormente competitivi.

Prima del Coronavirus, la produzione di autoveicoli britannica e dell'Unione Europea contava 18,5

milioni di unità ogni anno. Nel 2020 sono già andate perse 3,6 milioni di unità a causa della pandemia. Nuove stime suggeriscono che, considerando solo autovetture e veicoli commerciali leggeri, la riduzione della domanda derivante da una tariffa Wto al 10% potrebbe cancellare circa 3 milioni di unità prodotte in Gran Bretagna e Unione Europea nei prossimi cinque anni, con perdite del valore di 52,8 miliardi di euro per gli stabilimenti britannici e di 57,7 miliardi per quelli sul territorio Ue.

Anche i fornitori (compresi quelli attivi nelle spedizioni e nella logistica) verrebbero penalizzati da questi cambiamenti. Questa perdita combinata di valore commerciale danneggerebbe gravemente le entrate di un settore prezioso per l'Europa, che dà lavoro a milioni di persone e ha generato nel 2019 un surplus commerciale combinato di 74 miliardi di euro con il resto del mondo. Insieme il settore automotive dell'UE a 27 e quello della Gran Bretagna valgono il 20% della produzione mondiale di autoveicoli, con circa 60,8 miliardi di euro all'anno investiti in innovazione.

Per evitare un tracollo del comparto, le associazioni di categoria dell'automotive chiedono il raggiungimento di un Accordo di libero scambio con tariffe e quote zero, regole di origine adeguate sia per i veicoli con motore a combustione interna che per i veicoli ad alimentazione alternativa, oltre a componenti e propulsori, e un quadro regolatorio per evitare divergenze normative.

“E' fondamentale che le imprese abbiano informazioni dettagliate sulle condizioni commerciali concordate e che entreranno in vigore dal 1 gennaio 2021, per potersi preparare. Questo, unito a un sostegno mirato e a un adeguato periodo di introduzione graduale che consenta un maggiore utilizzo di materiali stranieri per un periodo di tempo limitato, garantirà alle imprese la possibilità di far fronte alla fine del periodo di transizione” affermano le associazioni di categoria.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, September 15th, 2020 at 1:20 pm and is filed under [Economia](#), [Spedizioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.