

Renzi: "Noi più forti dei tedeschi" Ma metà ripresa dipende dall'auto

LE FRASI



EFFETTI A CATENA
Un colpo molto duro alla fiducia. Temo effetti a catena, spero limitati, anche sull'industria italiana

Pier Carlo Padoan

”



TRANQUILLITÀ
Non sono così preoccupato per la crescita. E' nelle mani degli italiani e siamo più forti anche della Germania

Matteo Renzi

”

L'ANALISI
VALENTINA CONTE

ROMA. «È grandinato su una speranza», commenta a bruciapelo Giacomo Vaciago, docente di Economia monetaria alla Cattolica di Milano. «Metà della ripresa italiana vista negli ultimi nove mesi si deve alle automobili. Tutta la filiera è ripartita: nuovi modelli, reddito ricostituito, vendite accelerate. Pensavamo tutti che la locomotiva dell'auto potesse consolidare la crescita». Poi è arrivato il dieselgate, la **Volkswagen** che trucca i test e si scusa, ma non basta. «Uno scandalo gravissimo. Onestamente, non ci voleva questa botta. Chi stava decidendo se usare i risparmi e gli 80 euro per cambiare auto ora frena. Si è diffuso il panico e non solo in Borsa. Gli italiani hanno paura: altro che pensioni o Imu, la priorità ora è far controllare la macchina». E l'impatto sui conti? «Lo 0,9% del Pil per quest'anno ormai è acquisito, meno la crescita dell'1,6% per il prossimo. Il governo ha rialzato le stime sottovalutando la frenata della Cina. Ora si aggiunge la Volkswagen. Se nei prossimi mesi la situazione peggiora, il governo cosa fa? Come tranquillizza gli italiani?».

Per la verità, c'ha già provato il premier ieri da New York. Altro che «colpo molto duro alla fiducia», come ripete il ministro dell'Economia Padoan. «Non sono così preoccupato, se l'Italia fa quello che deve è più forte di tutti, anche della Germania», gongola Renzi. Eppure un impatto non può essere ancora scongiurato. «Vedo certamente un danno per i fornitori, ma non così grave», stempera l'ex presidente della Commissione Ue e premier, Romano Prodi. Sono almeno un migliaio le aziende italiane -

concentrate soprattutto in Piemonte, Lombardia ed Emilia Romagna - che esportano componentistica direttamente alla Volkswagen con un fatturato non inferiore al miliardo e mezzo di euro annuo. Verso l'intera Germania, si arriva a 2.500 imprese e a 4-5 miliardi di introito totale. Non poco. «Ma i due effetti si compensano», spiega Fedele De Novellis, docente di Economia politica alla Cattolica. «Da un parte il danno per le imprese dell'indotto, ma dall'altro il guadagno potenziale per Fiat. Il punto però è un altro: quanto è circoscritto il caso Volkswagen? Se lo shock si amplia ad altre case, l'impatto può essere forte. La ripresa italiana per ora è solo auto, se questo effetto torna indietro è finita. Ma non siamo a questo punto».

E poi c'è la Germania e il combinato disposto Cina-dieselgate. Il fatturato degli ultimi anni di Volkswagen, Bmw e Daimler messe insieme è stato garantito dal mercato cinese per una super-quota tra il 30 e il 50%. I motori di Pechino però non rombono più come un tempo e quelli della Volkswagen andranno ripuliti. Quanto rischia l'economia tedesca (visto che tre quarti delle auto prodotte vengono esportate) e a ruota l'Europa e l'Italia? «Il timore in effetti è la Germania in recessione, perché molto collegata alla Cina e dipendente dall'auto, ma è troppo presto per dirlo», analizza ancora De Novellis. In Italia il settore a quattro ruote va invece a gonfie vele. I recenti dati Istat sulla produzione industriale segnalano che il traino è tutto lì, una vera e propria corsa a due cifre: +44,2% l'aumento della produzione di automobili nei primi sette mesi del 2015 sul 2014. Un boom. A luglio si sale addirittura a +45% e nello stesso mese pure le esportazioni di vetture tricolori volano: +29,8% sull'anno. Insieme a farmaceutici e macchinari, il settore auto spie-

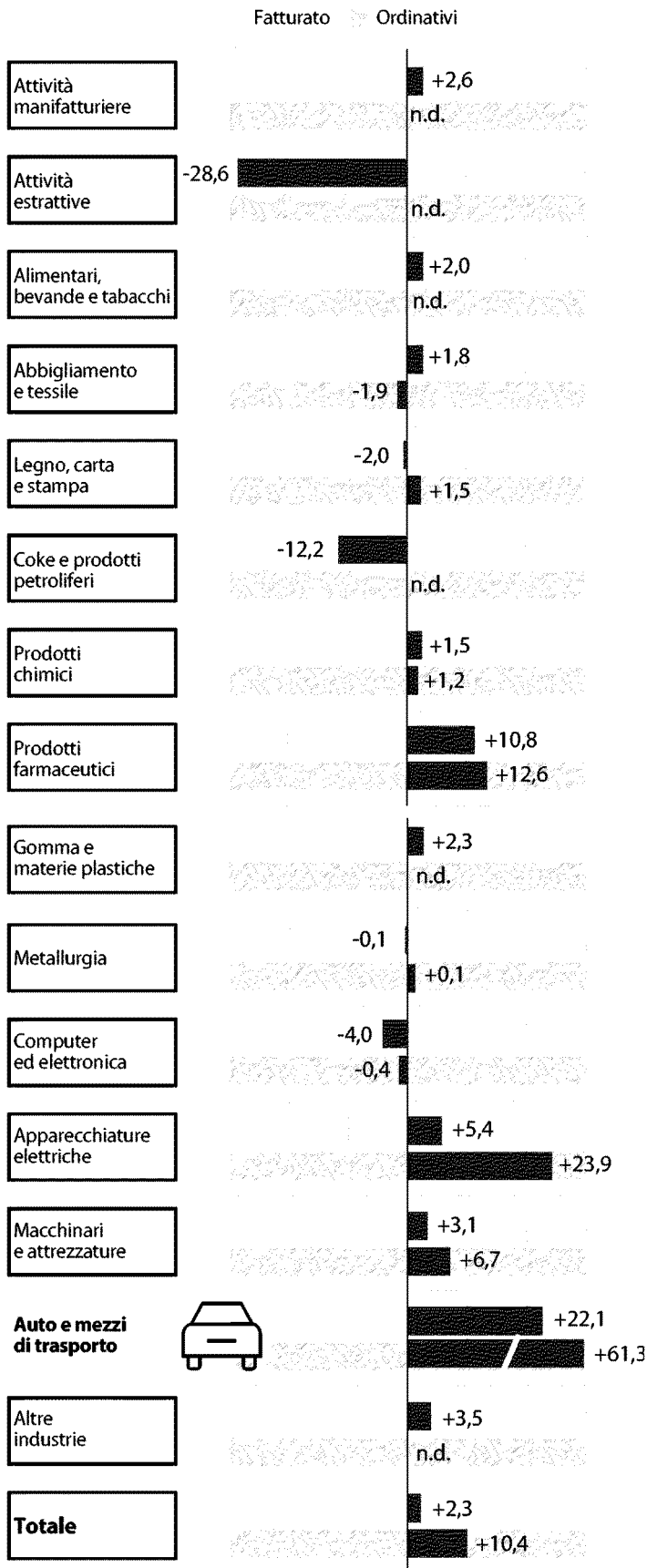


ga un terzo dell'incremento dell'export nazionale. E le vendite? Anche quelle ripartite alla grande, con Fiat capolista: +13,6% le immatricolazioni di Mirafiori nei primi otto mesi dell'anno, contro +8,6% dei 28 paesi Ue più Islanda, Norvegia e Svizzera. «Per questo prevedo che l'impatto del caso **Volvo** **sweden**, se circoscritto, non sarà molto rilevante per l'Italia», commenta Giuseppe Di Taranto, docente di Storia dell'economia e dell'impresa alla Luiss. «La Fiat è sulla cresta dell'onda, vende molto. Lo scandalo potrebbe tradursi in un incremento di fiducia nelle auto italiane, visto che la Fiat è stata la prima e unica a dichiarare di non truccare i test. Dopodiché dovremmo ragionare sul ruolo di Bruxelles e delle lobby in questa faccenda».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Fatturato e ordinativi dell'industria in Italia

Variazioni % luglio 2015 su luglio 2014



FONTE ISTAT