

## Dopo la tregua commerciale tra Trump e la Cina, ora è l'Europa che rischia

*Nella prospettiva dell'Unione Europea (UE), il “cessate il fuoco” tra Trump e Xi Ping va interpretato in chiaroscuro. Il timore non troppo celato è che il Presidente USA decida di aprire un nuovo fronte con l'UE nella sua personale crociata commerciale*

di Marcello Minenna

8 luglio 2019

La tregua raggiunta tra Usa e Cina nei negoziati commerciali sembra annunciare una schiarita sui mercati mondiali, anche se certifica uno stallo persistente dove i contendenti si sono spostati di pochissimo dalle proprie posizioni iniziali. L'accordo minimo concede agli Usa di riacquisire spazi sul mercato cinese per i produttori di soia mentre Trump ha promesso di allentare le limitazioni sull'acquisto di componenti elettroniche per l'industria di telecomunicazioni cinese. Tuttavia **i dazi già imposti restano in vigore** e rimane sempre incombente la minaccia di un'ulteriore estensione del conflitto.

Certo l'economia mondiale necessita quanto mai di condizioni al contorno più favorevoli. Oramai **a livello industriale la recessione sembra inevitabile**: tutti gli indici soft di previsione sugli ordini e le scorte a breve termine (PMI - Purchasing Managers Index) puntano verso una contrazione. E non si tratta stavolta di un problema soltanto europeo, anche se la Germania guida le fila del declino manifatturiero: il calo appare esteso in maniera coordinata all'Asia e agli Usa.

Nella prospettiva dell'Unione Europea (Ue), il “cessate il fuoco” tra Trump e Xi Ping va interpretato in chiaroscuro. **Il timore non troppo celato è che il Presidente Usa decida di aprire un nuovo fronte con l'Ue** nella sua personale crociata commerciale. È piuttosto evidente che Trump abbia già assunto una postura politica pre-elettorale e debba fornire risultati alla sua base elettorale sul tema di riduzione del deficit commerciale. Se guardiamo ai dati, il deficit Usa rimane in trend negativo nonostante i dazi, soprattutto nei confronti dell'Ue. I recentissimi tamburi di guerra nel settore aeronautico, dove il Dipartimento del Commercio estero Usa minaccia di inasprire i dazi, non sembrano preannunciare nulla di buono. Attualmente i regimi tariffari tra Ue ed Usa sono molto bassi, sull'ordine del 3% per quasi tutte le categorie di merci.

In questa situazione di equilibrio precario **il cambio Euro/Dollaro gioca un ruolo fondamentale**. Qualsiasi indebolimento del tasso di cambio in risposta a variazioni del quadro macro-economico o della politica monetaria rischia di innescare la reazione del governo Usa. Un assaggio di quello che potrebbe accadere si è avuto alcune settimane fa

dopo [l'annuncio da parte del Presidente della Bce di un probabile allentamento monetario](#), da attuare attraverso un taglio dei tassi di interesse o una ripresa degli acquisti di titoli di stato con regole di ingaggio modificate. Sul mercato dei cambi l'Euro si è immediatamente svalutato sul Dollaro in coerenza con le aspettative degli operatori; entro poche ore Trump ha risposto con un tweet di accusa di manipolazione monetaria nei confronti della Bce che ha provocato un rimbalzo repentino del tasso di cambio nella direzione opposta. **Prove generali di guerra valutaria** che danno la misura dello stato di tensione tra i due blocchi. [L'elezione di Christine Lagarde alla Presidenza BCE non modifica il quadro di massima](#) che vede la BCE propensa a misure espansive, probabilmente da annunciare al meeting di settembre.

Gli elementi per un'improvvisa esplosione delle ostilità dunque sono tutti sul piatto, anche se l'imprevedibilità dell'approccio negoziale di Trump lascia un ampio margine di incertezza sull'evoluzione del quadro globale. È ragionevole presumere che il settore automotive europeo sia la vittima predestinata di eventuali sanzioni commerciali Usa: significativamente a maggio 2019 è stato raggiunto il record assoluto di importazioni di automobili e parti accessorie negli Usa, una categoria commerciale su cui l'Europa domina largamente il mercato con oltre il 50% dell'export.

**Analizzando meglio i dati del settore**, si nota come la quasi totalità delle esportazioni sia attribuibile a quel nucleo di Paesi che rappresentano - insieme alla Germania - la zona economica estesa della manifattura tedesca, che comprende integralmente i distretti industriali dei Paesi confinanti di Austria, Ungheria e quelli del Nord-Italia. Il Regno Unito ha un ruolo non trascurabile, in special modo nella produzione di componenti secondarie che vengono utilizzati successivamente per l'assemblaggio sul territorio americano; questa voce è una parte importante anche per l'export italiano, plausibilmente collegato con l'attività del produttore italo-statunitense FCA, mentre è scarsamente rilevante per gli altri Paesi.

## VERSO GLI STATI UNITI



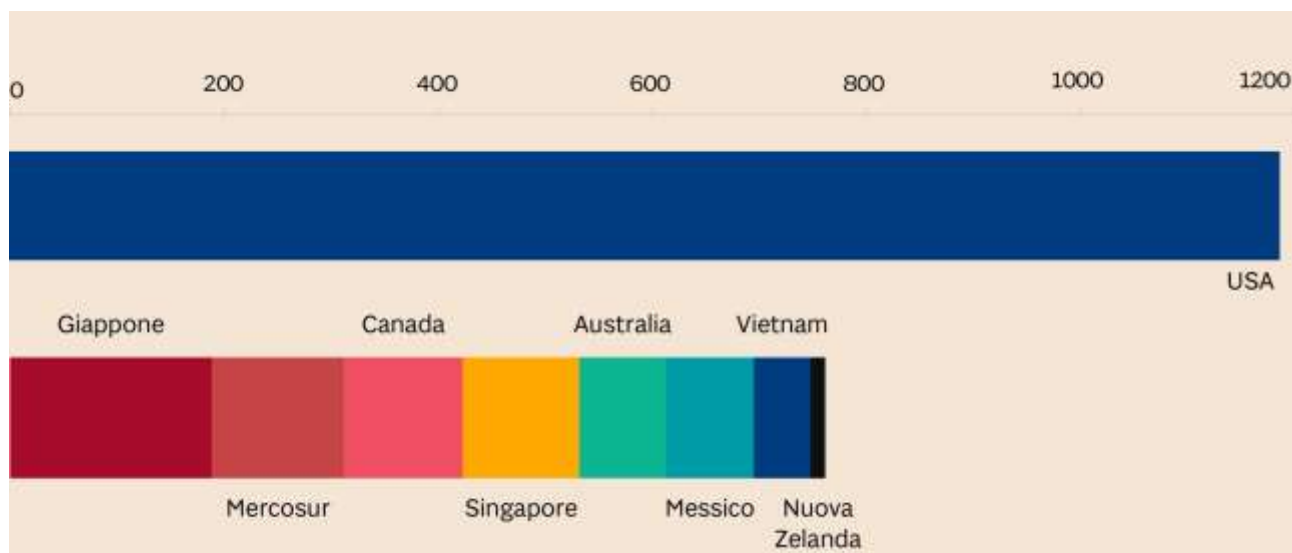
Il resto dell'Unione (in special modo la Francia) non sarebbe colpito in maniera diretta da eventuali dazi sulle auto anche se subirebbe ovviamente il deterioramento del quadro macro europeo.

A fronte di una simile dipendenza commerciale dal mercato Usa, le autorità europee hanno accelerato l'implementazione di una strategia di diversificazione commerciale verso le nuove aree economiche emergenti: Asia, Oceania e di recente Sud-America. In questa prospettiva, [l'accordo di fine giugno con i Paesi del Mercosur](#) (un mercato comune che comprende Brasile, Argentina, Paraguay e Uruguay) ha la sua rilevanza: l'accordo elimina le tariffe sul 93% delle esportazioni verso l'Ue e concede "trattamento preferenziale" al restante 7%, per una riduzione complessiva delle tariffe di 4 miliardi di euro annui. La sua portata inoltre va ben oltre le tariffe e comprende l'accesso agli appalti pubblici, la protezione per le specialità alimentari regionali e una maggiore libertà nella fornitura di servizi. Di fatto per i Paesi del Sud-America si creano i presupposti per l'accesso ad un mercato di 800 milioni di persone per beni e servizi che cuba quasi 1/4 del Pil mondiale.

L'accordo si aggiunge ad **altre iniziative negoziali dell'Ue** tese a sottoscrivere accordi di libero scambio con altre economie avanzate ed emergenti. Nell'ultimo decennio l'Ue si è dimostrata particolarmente pro-attiva, riuscendo a siglare nel 2018 trattati di libero scambio con Singapore e Thailandia e partnership che riducono sostanzialmente le barriere commerciali con Australia, Nuova Zelanda e Giappone. Si tratta di successi diplomatici notevoli, che presuppongono la conclusione di complessi negoziati, che nel caso del Mercosur hanno avuto la durata di 20 anni.

Al di là della lungimiranza strategica però, i numeri mostrano come ad oggi **i legami commerciali con tutti questi Paesi messi insieme non arrivano a rappresentare il 60% dell'interscambio con gli Usa**. Sommando infatti il controvalore delle importazioni e delle esportazioni da/verso l'Ue, gli accordi siglati con il resto del mondo incidono su un interscambio di 760 miliardi (dati 2018, cfr. Figura 2) a fronte dei 1.141 miliardi di interscambio con gli Usa. Prevedibilmente, l'apertura verso le aree geografiche emergenti non è un game-changer degli attuali rapporti di forza esistenti; lo sarebbe magari un'eventuale partnership commerciale con la Cina, che non è allo stato attuale verosimile.

## UNIONE EUROPEA



In termini realistici dunque **non esiste al momento strategia alternativa** che compensi un peggioramento delle ragioni di scambio con il mercato USA. Se si dovesse arrivare ad aperti atti ostili dal punto di vista commerciale, all'Ue non resterebbe che rispondere con le dovute contromisure che colpiscano mercati particolarmente sensibili dal punto di vista elettorale per Trump, quali i prodotti agricoli dei Paesi del Midwest o l'industria aeronautica; una strategia dissuasiva già tentata con relativo successo in passato.

Al di là delle rappresaglie commerciali infatti, l'Ue ha poche frecce al suo arco da giocare in risposta, se si utilizza il criterio della crescita delle esportazioni come unico motore della crescita. Sarebbe salutare ammettere che, con le prospettive che si delineano oggi, l'espansione economica export-led dell'Eurozona ha terminato il suo ciclo storico.

La futura crescita dell'economia europea deve passare necessariamente dal mercato interno e da una **ripresa degli investimenti in infrastrutture e beni capitali; un fattore di riequilibrio che continua a mancare**, proprio nei Paesi a forte vocazione manifatturiera (Italia e Germania) dove gli investimenti stagnano da troppi anni.

Marcello Minenna, Economista

[@MarcelloMinenna](#)