

Dalla Ue dazi fino al 48% sulle auto elettriche cinesi

Dispute commerciali

Le tariffe aggiuntive fino al 38% vanno sommate a quelle del 10% in vigore

La mossa di Bruxelles va in scia a quella ancora più dura degli Stati Uniti

Bruxelles imporrà dazi fino al 48% sui veicoli elettrici cinesi. La Commissione europea ha notificato alle case di Pechino che dal mese prossimo applicherà provvisoriamente dazi aggiuntivi tra il 17 e il 38% sui veicoli elettrici cinesi importati, che si aggiungeranno a quelli già esistenti del 10 per cento. Le tariffe aggiuntive che la Commissione europea intende applicare saranno del 17,4% per Byd, del 20% per Geely e del 38,1% per Saic. Gli Stati Uniti hanno già approvato dazi fino al 100% sulle auto elettriche cinesi.

Romano — a pag. 3

Ue, dazi fino al 48% sulle auto cinesi

Bruxelles. Dopo nove mesi di indagine la Commissione ha preso atto della concorrenza sleale sul mercato europeo dei produttori di auto elettriche cinesi e ha proposto dazi aggiuntivi fino al 38% che si sommano al dazio del 10% già in vigore

Dal 2020 ad oggi la quota di mercato delle auto cinesi importate in Europa è aumentata dal 3,9% al 25 per cento

Beda Romano

Dal nostro inviato

BARI

Dopo una indagine durata nove mesi, la Commissione europea ha preso atto della concorrenza sleale sul mercato europeo da parte dei produttori cinesi di auto elettriche. L'esecutivo comunitario ha quindi proposto di imporre dazi aggiuntivi fino al 38% sui veicoli importati nell'Unione europea. La decisione ha suscitato reazioni contrastanti in Europa, a conferma delle diverse sensibilità in gioco, mentre Pechino ha minacciato ritorsioni.

«Il nostro obiettivo è di ripristinare la parità di condizioni e garantire che il mercato europeo rimanga aperto ai produttori di veicoli elettrici provenienti dalla Cina, a condizione che rispettino le regole commerciali concordate a livello mondiale», ha spie-

gato ieri in un comunicato Valdis Dombrovskis, il commissario per il Commercio. Dal 2020 ad oggi, la quota di mercato delle auto elettriche cinesi importate in Europa è aumentata dal 3,9% al 25 per cento.

Nel dettaglio, Bruxelles intende applicare dazi differenziati a seconda del produttore: del 17,4% per la società BYD, del 20% per il gruppo Geely e del 38,1% per l'impresa SAIC. «Gli altri produttori cinesi di auto elettriche, che hanno collaborato all'inchiesta ma non sono stati inseriti nel campione, saranno soggetti al dazio medio ponderato del 21%», ha precisato l'esecutivo comunitario. Questi dazi, per il momento provvisori, vanno ad aggiungersi al dazio del 10% già in vigore.

Come detto, la decisione giunge dopo una lunga indagine da parte della Commissione (si veda Il Sole/24 Ore del 14 settembre 2023). La misura, una forchetta di dazi, è un compromesso per venire incontro alle diverse sensibilità europee. In questi mesi la Francia ha insistito molto perché l'Unione europea introduces-

se tariffe generose. Di altro avviso era la Germania, preoccupata di provocare tensioni con il governo cinese, che ieri ha minacciato ritorsioni.

L'associazione delle case automobilistiche europee Acea ha preso nota della decisione di Bruxelles, ricordando «di essere favorevole a un commercio libero e leale». Lo stesso ha spiegato nei fatti l'associazione dei produttori di componentistica Clepa. Le due prese di posizione, particolarmente caute, riflettono la complessità del tema. I produttori europei sono stretti tra la paura della concorrenza sleale, l'importanza della cooperazione con le aziende cinesi, il desiderio di evitare ritorsioni da parte di Pechino.



In questo senso, in una approfondita ricerca pubblicata in aprile, Weinian Hu e Daniel Gros, economisti dell'Institute for European policymaking dell'Università Bocconi, sostenevano che nuovi dazi europei sulle auto cinesi rischiano di provocare un aumento dei prezzi dei veicoli elettrici (di circa 10mila euro), e di mettere in pericolo gli obiettivi climatici dell'Unione europea. Scrivevano ai tempi che la discussione sui dazi «sembra essere motivata più dalla politica industriale e dalla geopolitica che da prove di reali danni per l'industria europea».

La scelta europea - che prima di diventare permanente sarà messa al voto non vincolante dei Paesi membri - giunge dopo che nelle scorse settimane anche gli Stati Uniti hanno imposto dazi sulle auto elettriche cinesi, addirittura del 100%. I produttori asiatici stanno mettendo in difficoltà il tentativo europeo e americano di creare una propria filiera in questo settore, pur di raggiungere ambiziosi obiettivi climatici. Dal 2035 verranno fermate in Europa le vendite di auto a benzina o diesel.

Intanto, tra oggi e sabato a Borgo Egnazia in provincia di Brindisi, i capi di Stato e di governo del G7 discuteranno tra le altre cose di sovraccapacità industriale cinese. Su questo fronte, un canovaccio di dichiarazione finale circolato ieri contiene l'impegno del G7 alla creazione di un gruppo di contatto per meglio coordinare le forniture di microprocessori. Più in generale, l'obiettivo del consesso è di rafforzare la coesione dei sette Paesi membri nei confronti di Russia e Cina.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Cina: adotteremo misure per salvaguardare con fermezza i nostri interessi

DS6901

DS6901

Le reazioni

Italia e Francia favorevoli. La Germania teme una guerra commerciale globale

Alberto Annicchiarico

Non l'hanno presa male soltanto in Cina, dove il ministero degli Esteri ha fatto sapere che saranno adottate tutte le misure necessarie per «salvaguardare con fermezza» l'industria dell'auto del Dragone (peraltro già salvaguardata negli ultimi anni con sussidi miliardari). Da Berlino, in effetti, il governo tedesco ha incoraggiato la Commissione europea ad intavolare colloqui costruttivi con Pechino, perché la Germania non vuole restrizioni, ma un commercio equo. L'associazione degli industriali tedeschi del settore, la Vda, teme una «guerra commerciale globale», con danni maggiori dei potenziali benefici. Plauso da Francia e Italia, invece. Il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, ha salutato «con soddisfazione» le notizie da Bruxelles, nell'ottica di «tutelare la produzione europea» e «riaffermare in Italia l'industria automobilistica italiana». Favorevole anche la Spagna. Polemica l'Ungheria, che ospita il colosso Byd e Catl, big mondiale delle batterie.

E i grandi produttori europei? Molto critica Volkswagen: «La tempistica della decisione della Commissione è dannosa per l'attuale debolezza della domanda» di auto a batteria, ha dichiarato un portavoce. Bocciatura anche da Stellantis, che un mese fa aveva annunciato la distribuzione in Europa, da settembre, di due modelli elet-

trici del partner cinese Leapmotor. «Stellantis crede nella concorrenza libera e leale e non sostiene misure che contribuiscono alla frammentazione del mondo». Il brand leader di vendite, Tesla, che dalla Cina importa in Europa le sue Model 3, ha già chiesto all'Ue di ridurre la nuova aliquota tariffaria (al momento sarebbe il 10% più il 21% di nuova imposizione), sostenendo di aver beneficiato di un sostegno statale meno consistente.

Dalla parte dei fornitori, secondo Marco Arduini, ceo di EuroGroup Laminations, «questa misura stimolerà ulteriormente i produttori europei a lanciare sul mercato nuovi modelli per coprire rapidamente i segmenti entry-level A e B. Riteniamo che i player con footprint globale non subiranno contraccolpi dall'introduzione di questi dazi e riusciranno a cogliere le opportunità di crescita di entrambi i mercati».

Certo l'Europa dovrà porsi il problema di come sopperire a eventuali ritorsioni cinesi in fatto di supply chain, visto il dominio totale in settori come le batterie. Il valore delle importazioni dalla Cina all'Ue è passato da 1,6 miliardi di dollari nel 2020 a 11,5 miliardi nel 2023. La quota di mercato è stata del 19% nel 2023 (ed è attesa oltre il 25% nel 2025) sul milione e mezzo totale di veicoli elettrici venduti. Circa il 60% appannaggio delle case cinesi, come Byd o Saic (MG); la restante metà divisa equamente tra Tesla e i produttori europei (come Bmw, Vw con Cupra, Renault con Dacia). Grazie ai sussidi, i cinesi possono fare profitti cospicui in Europa. Ad esempio Byd può vendere in Cina una Seal U Comfort a 21mila euro (1300 euro di utile) e a 42mila in Germania (13mila euro, secondo i calcoli di Rhodium Group).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

11,5 miliardi

VALORE IMPORT AUTO CINESI

Il valore delle importazioni dalla Cina all'Ue è passato da 1,6 miliardi di dollari nel 2020 a 11,5 miliardi nel 2023 e continua a crescere



Cina.

Sul piazzale del porto di Yantai, nella provincia di Shandong, auto elettriche pronte per l'esportazione a bordo della nave cargo "Saic Anji Eternity", costruita appositamente