

COPERTINA



L'EUROPA NON





GUIDA PIÙ

Con l'avvento dei modelli elettrici, il settore automotive del Vecchio continente sta perdendo la sua centralità a favore della Cina. E anche l'introduzione di dazi non fermerà l'emorragia di posti di lavoro e competenze.

**Operai tedeschi
assemblano
una VW ID.3,
piccola auto
elettrica della
Volkswagen,
nell'impianto
di Zwickau
in Sassonia.**

di Guido Fontanelli

Dopo aver perso elettronica, informatica, pannelli solari e batterie, ora l'Europa si gioca anche l'industria automobilistica? Il rischio è reale: forse la sua fine non è imminente, ma se andiamo avanti così, il destino di uno dei settori-chiave dell'economia europea è segnato. Stiamo parlando di 13 milioni di persone, impiegate direttamente (2,4 milioni) e indirettamente nel mondo delle quattro ruote, il 7 per cento della forza lavoro nel continente. Un simbolo della tecnologia europea che ora barcolla come un pugile suonato sul ring della competizione mondiale, prendendo pugni dai concorrenti cinesi e americani, mentre le politiche di Bruxelles e dei governi nazionali appaiono confuse, tra tentativi di sostenere la produzione e decisioni che vanno nella direzione opposta.

Ad accelerare la frana è stato l'avvento delle vetture elettriche, ma i primi granelli di sabbia furono posati molto tempo fa proprio dai produttori europei. Sono passati esattamente quarant'anni da quando, nel 1984, la Volkswagen sbarcò in Cina grazie a una joint venture con la Saic. Era l'inizio della conquista occidentale di quel promettente mercato. Ma come era prevedibile, l'obbligo imposto

dalle autorità di Pechino agli stranieri di entrare nel Paese solo attraverso società create con case locali ha permesso a queste ultime di impadronirsi gradualmente delle tecnologie del Vecchio continente. E poi di superarle con l'avvento dell'auto elettrica, fortemente sostenuta dal governo cinese. I brand stranieri come Volkswagen, Toyota e Honda sono ancora tra i più apprezzati dai consumatori asiatici, ma stanno perdendo terreno e nel 2023 il numero uno del mercato più grande del mondo è stata la casa locale Byd.

Nel 2023 la Cina, diventato ormai leader globale del settore, ha sfornato più di 30 milioni di veicoli con un aumento del 17 per cento rispetto al 2019. Negli stessi anni la produzione nell'Unione europea (Regno Unito compreso) è scesa da 18 a 15 milioni di auto e furgoni, con un calo del 13 per cento. «L'importante vantaggio competitivo che l'Europa aveva sul motore a combustione viene meno nel momento in cui tutte le auto sono elettriche» ha dichiarato Luca de Meo, ceo di Renault e numero uno dell'associazione dei produttori europei Acea. «I cinesi hanno oggi una generazione di vantaggio, quindi la sfida per l'Europa è colmare questo gap».

L'arrivo delle vetture a spina ha rappresentato un autentico elettroshock per le case europee, forti nei motori endotermici ma impreparate nella nuova

tecnologia, prive dei componenti più importanti come le batterie e gravate da costi superiori rispetto a quelli dei concorrenti cinesi.

La decisione dell'Unione di imporre lo stop delle vendite di auto inquinanti a partire dal 2035 avrebbe dovuto rappresentare un forte stimolo per spingere l'industria verso la riconversione, ma si sta rivelando invece un boomerang. Bruxelles è convinta che l'auto elettrica rappresenti oggi la soluzione più semplice ed efficace per ridurre le emissioni di sostanze inquinanti e di CO₂.

Peccato che un'ampia e rapida diffusione di vetture a batteria fabbricate in Europa sia impossibile, visto che per ora sono troppo costose. Proprio in questi ultimi mesi le vendite di auto elettriche hanno rallentato e ciò ha messo ulterior-

Oliver Zipse

Il numero uno di BMW è contrario all'introduzione di dazi contro le auto cinesi perché teme ritorsioni di Pechino.



Bruxelles è alle prese con una scelta difficile: avere auto più care e difendere la sua industria o facilitare la transizione ecologica con veicoli a basso costo?

mente sotto pressione le società occidentali. «L'automotive è pienamente ritornato a una situazione di sovracapacità produttiva» sostiene Dario Duse, consultancy leader della società di consulenza AlixPartners. «Le cause? L'indebolimento della domanda, il contesto geopolitico ed economico, e soprattutto la crescita nettamente inferiore, rispetto alle attese, della domanda di vetture elettriche sulle quali si è scatenata una guerra sui prezzi, a partire dai due leader Byd e Tesla. L'elettrico, gravato da costi superiori alle parti versioni con motore a combustione, continua ad avere volumi produttivi per piattaforma e modello di gran lunga inferiori alle parti versioni endotermiche, conseguente problema anche di capacità di assorbimento dei costi fissi». E così sul mercato continentale si è aperto un varco

per le auto prodotte in Cina. Nota bene: prodotte. Cioè si tratta anche di vetture elettriche realizzate da case occidentali. Come l'americana Tesla Model 3, fabbrica nella gigafactory di Shanghai, la Smart realizzata dalla joint venture tra Daimler e Geely, la Dacia spring, la

Carlos Tavares
il ceo di Stellantis

ha annunciato
che il suo gruppo
venderà auto
cinesi in Europa
a marchio
Leapmotor.

fabbriche cinesi in Italia).

Il risultato è che quasi un quinto (19,5 per cento) dei veicoli elettrici

venduti in Europa l'anno scorso sono stati costituiti in Cina. I brand stranieri cinesi, in particolare, hanno conquistato l'8 per cento di questo mercato e l'organizzazione ambientalista Transport&Environment prevede che potrebbero raggiungere l'11 per cento nel 2024 e il 20 per cento nel 2027.

Il valore delle esportazioni di auto a batteria dalla Cina all'Europa è cresciuto di sette volte nel giro di quattro anni, passando dagli 1,6 miliardi di dollari del 2020 agli 11,5 miliardi del 2023. Il successo dei veicoli del Dragone è dovuto soprattutto al prezzo più basso. Un vantaggio ottenuto grazie anche a sostanziose sovvenzioni pubbliche.

Pechino nega, ma uno studio del Kiel Institute for the World Economy indica che il Paese sovvenziona pesantemente le sue industrie verdi. Le stime dicono che i sussidi complessivi della Cina vanno da tre a nove volte quelli di altri membri dell'Ocse, come gli Stati Uniti o la Germania.

Lo studio, pubblicato in aprile, rivela per esempio che il maggior produttore cinese di auto elettriche, Byd, avrebbe ottenuto sovvenzioni dirette per 2,1 miliardi di euro nel 2022. Gli Stati

Uniti hanno reagito alla concorrenza sleale di Pechino annunciando il 14 maggio dazi altissimi sulle auto cinesi, pari al 102,5 per cento. L'Unione europea è costretta a muoversi con maggior cautela. Il 4 ottobre scorso la Commissione ha avviato un'inchiesta anti-sovvenzioni sulle importazioni di veicoli a batteria dalla Cina che deve appurare se le catene del valore delle auto elettriche beneficiano di aiuti illegali e se tali sovvenzioni arretrino o minaccino di arretrare un pregiudizio economico ai produttori europei. Ursula von der Leyen, presidente della Commissione, ha detto che «il settore dei veicoli elettrici presenta un'enorme potenziale per la competitività futura dell'Europa e per la leadership industriale verde. I costruttori di automobili dell'Ue e i settori correlati

che le case tedesche vendono ancora drammatico rebus. Complicato dal fatto membri dell'Unione a stendere tappeti problema. Del resto sono gli stessi Paesi rano a produrre in Europa per aggirare il posizione di nuovi dazi. E poi si prepara che vengano importate prima dell'im- europei con migliaia di auto, in modo cinese? Intanto stanno ingolfando i porti nazione ingarbugliata che cosa fanno i Invece a favore dei dazi. In questa si-

grandi gruppi occidentali che in ultimi anni dalle case cinesi e competitivo accumulato negli eliminare l'enorme vantaggio al 10). Ma ciò non basterà a 15 e il 30 per cento (oggi sono ne di dazi compensativi fra il Rhodium, l'inchiesta porterà all'adozio-

Sopra, la cinese Xiaomi SUV7, auto elettrica del record: costa 27 mila euro e in vendita l'intera produzione 2024. Invece a favore dei dazi. In questa situazione ingarbugliata che cosa fanno i cinesi? Intanto stanno ingolfando i porti europei con migliaia di auto, in modo che vengano importate prima dell'im-

grandi case automobilistiche un van- taggio industriale, che «può facilmente essere messo in pe- ricolo, se si introducono dazi». **Costruttori come Stellantis e Renault, che non hanno grandi attività in Cina, sono**

con fermezza». L'indagine può durare fino a 13 mesi e la Commissione può imporre dazi prov- visori anti-sovrapposizioni nove mesi dopo l'inizio dell'indagine, quindi già a luglio prossimo. Secondo la società di ricerca

Oliver Zipse, e il capo di Mercedes-Benz, Ola Kallénius. «Non pensiamo che la nostra industria abbia bisogno di pro- tezione, ha dichiarato Zipse, secondo il quale, operare su base globale da alle grandi case automobilistiche un van-

stanno già investendo e innovando per sviluppare pienamente tale potenziale. Ove trovassimo prove del fatto che i loro sforzi sono ostacolati da distorsioni del mercato e concorrenza sleale, agiremo

tanto sul mercato cinese, producono in loco e dunque sono contrarie ai dazi: il numero uno del marchio Volkswagen, Thomas Schäfer, ha avvisato che l'Eu-

Orban ospita già stabilimenti Audi, Bmw, Mercedes e Suzuki e ha convinto alcune grandi aziende cinesi ad investire nel Paese, come Byd, Nio e il produttore di batterie Cad. La Spagna, alla prese con la chiusura di un impianto Nissan, è ri-

uscita ad attirare la cinese Chery. Anche l'Italia vorrebbe aprire le porte a un gruppo cinese per contabilizzare il calo di produzione di Stellantis. Uno scenario che preoccupa le case europee:

«Introdurre la concorrenza cinese è una grande minaccia per Stellantis» ha commentato l'amministratore delegato del gruppo Carlos Tavares. «Noi combatteremo, ma quando si combatte possono esserci vittime». Il paradosso è che la stessa Stellantis è entrata in Leapmotor e, come ha confermato Tavares, importerà i suoi modelli in Europa.

Alutare l'industria europea, mantenere l'occupazione, difendere i consumatori, abbattere le emissioni di CO₂: quattro obiettivi difficili da conciliare. Toccherà al nuovo Parlamento europeo risolvere l'equazione. Con la prospettiva, tra qualche decennio, di vederci guidare solo auto cinesi.

■

