

**AUTO E NON SOLO
UE CONTRO CINA**

Un riequilibrio necessario
ma senza pregiudicare
gli sbocchi sul più grande
mercato del mondo
L'offensiva dell'Antitrust Ue

riguarda le case cinesi ma
anche le occidentali che
producono pezzi in Cina
Diego Longhin **pag. 18**

LO SCENARIO

Ue e Cina il difficile riequilibrio

L'offensiva di Bruxelles sull'auto punta ad annullare i vantaggi di chi produce in Asia. Senza pregiudicare gli sbocchi sul più grande mercato del mondo



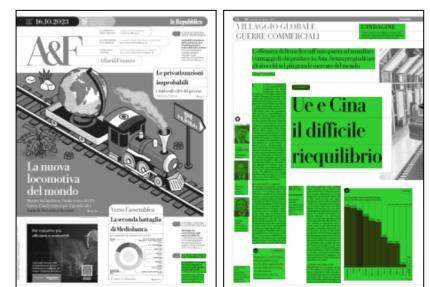
L'OPINIONE

Passeranno sotto la lente d'ingrandimento dei tecnici di Bruxelles anche i gruppi dell'automotive occidentali che producono o hanno interessi in Cina
Diego Longhin

Un effetto boomerang per le case automobilistiche occidentali che hanno scommesso sulla Cina? Il rischio che l'indagine aperta dal-

l'Unione Europea sul sistema di sostegno alla produzione delle auto elettriche di Pechino possa avere effetti anche sui produttori occidentali è reale. D'altronde si tratta di un equilibrio molto difficile da trovare. È già chiaro, però, che passeranno sotto la lente di ingrandimento di Bruxelles anche i gruppi dell'automotive occidentali che producono in Cina, oppure che hanno interessi o che sono controllati da società di Pechino. Il vicepresidente esecutivo dell'Ue, Valdis Dombrovskis, durante il suo ultimo viaggio in Cina a fine settembre ha puntualizzato, anche per stemperare la tensione con la Repubblica Popolare e il primo ministro Li Qiang, che l'indagine non si può limitare ai veicoli elettrici di

marchi cinesi. «Analizzeremo anche la situazione di case europee se ricevono sussidi per la produzione in Cina», ha puntualizzato Dombrovskis in un'intervista al *Financial Times*. Il fondo Ambiente indica in un suo report che dall'1% delle vendite totali di auto elettriche nel 2018 a livello globale si è passati a quasi il 10% nel 2022. Una crescita di 10 vol-



Superficie 105 %

te in 4 anni, oltre ogni aspettativa, anche se le differenze sono vistose, dall'80% della Norvegia al 4% dell'Italia e al 2% del Giappone. E la produzione si sposta verso l'Asia.

TRA OCCIDENTE E ORIENTE

Gli esempi di produttori europei o occidentali con interessi diretti non mancano. C'è la tedesca Bmw, che realizza la sua iX3 EV nel Paese del Dragone. La Ue ha già inviato richieste di informazioni alla casa di Monaco guidata da Oliver Zipse per avere un quadro dettagliato degli eventuali aiuti. La Bmw e in generale i marchi tedeschi hanno mostrato preoccupazione per le possibili contromosse della Cina. La francese Renault ha delocalizzato in Cina la sua Dacia Spring EV, ma l'ad Luca De Meo ha sempre parlato di «competizione aperta con la Cina e siamo qua per dimostrare che lo spostamento a oriente non sarà ineluttabile». Tesla assembla a Shanghai, dove ha la sua gigafactory e monta la sua Model 3. E poi ci sono i modelli Volvo e Polestar, che fanno capo al gruppo Geely, lo stesso che si è preso un pezzo della tedesca Smart dalla Mercedes. Altro marchio è MG, l'inglese Morris Garages, che è entrato a far parte dell'universo della Saic Motor. Non bisogna dimenticare il brand italiano Dr, che importa vetture dalla Cina. Basta un dato per capire. Dei 224.254 veicoli elettrici importati dalla Cina e immatricolati in Europa nei primi sette mesi del 2023, 136.823 provenivano da case automobilistiche occidentali secondo lo studio di Schmidt Automotive Research riportato da *Automotive News*. In testa alla classifica Tesla che ha una fetta del 68%: 93.700 vetture arrivano da Shanghai. E al secondo posto tra gli esportatori si è piazzato il marchio cinese MG che ha macinato, da solo, 57.500 imma-

tricolazioni. Tutti insieme i brand di Pechino hanno realizzato 87.431 vendite di auto elettriche, arrivando ad una quota dell'8,2% del mercato Ue. «Il problema della qualità dei prodotti cinesi è una leggenda che ci siamo raccontati noi per giustificare le nostre mancanze», dice il presidente emerito e fondatore di Brembo, Alberto Bombassei. E aggiunge: «Sarebbe però triste vedere l'Europa invasa dalle auto cinesi».

LO SCOPO DELL'INDAGINE

Determinare se, e in quale misura, la Cina abbia sovvenzionato i produttori stranieri, le joint venture e quelli nazionali, tra cui i colossi Byd, Saic Motor, Nio, Chery, Jac e tutti gli altri. A Bruxelles quali vantaggi si andranno a misurare? Le agevolazioni fiscali, i prestiti a basso costo, le forniture di terreni, gas ed elettricità, oppure sovvenzioni su batterie, che rappresentano uno dei costi maggiori per le auto elettriche, e software. A fronte di vantaggi Bruxelles adotterà contromisure, tra cui sanzioni e nuovi dazi, per riequilibrare la situazione. «Il settore dei veicoli elettrici racchiude un enorme potenziale per la futura competitività dell'Europa e per la leadership industriale verde», dice Ursula von der Leyen, presidente della Commissione Ue. E aggiunge: «Ovunque troveremo prove che gli sforzi dei produttori europei sono ostacolati da distorsioni del mercato e concorrenza sleale, agiremo con decisione. Sarà un'indagine approfondita, equa e basata sui fatti». L'Europa ha già fatto inchieste anti-dumping su altri prodotti, come le bici elettriche, scoprendo margini di sovvenzioni in Cina che andavano dal 4% al 17%.

RIEQUILIBRIO NECESSARIO

«Un'indagine un po' tardiva e difensiva», sottolinea Dario Duse, coun-

try leader Italia di AlixPartners, società di consulenza che con il Global Automotive Outlook fotografa periodicamente il settore e ha registrato, nel primo trimestre 2023, la conquista da parte della Cina del primo posto come Paese esportatore globale di auto, sorpassando il Giappone. «È tardiva perché l'Europa reagisce a una trasformazione i cui impatti erano noti e discussi da tempo». Inchiesta che si andrà a intrecciare con la campagna elettorale e con le elezioni Europee. «È difensiva perché sarebbe stato più opportuno cercare una progressiva e attenta strategia di riequilibrio con la Cina, che è il primo esportatore mondiale, rappresenta il primo mercato in termini di volumi e produce veicoli più che concorrenziali rispetto a Europa e America», sottolinea Duse. «È chiaro che c'è una necessità di riequilibrare la situazione, ora sbilanciata a favore della Cina. Sarebbe meglio ricercare una reciprocità attraverso una strategia che definirei *wise*, saggia, e non un riequilibrio brusco che peraltro, potrebbe provocare reazione della Cina, un mercato maturo dove anche i costruttori occidentali devono continuare ad avere accesso per vendere e fare profitti», aggiunge Duse. Oggi Pechino con 25 milioni di veicoli è il primo mercato, seguito dall'Europa, che in termini di volumi oscilla intorno a 16 milioni, che cresce a tassi moderati (2% all'anno per i prossimi 5 anni), tallonato dagli Stati Uniti, intorno ai 15 milioni, ma con prospettive di recupero post-Covid. Nell'import-export i vantaggi a favore dei produttori cinesi sono di diversi punti percentuali. Su questo margine l'Europa deve intervenire: AlixPartners indica una quota cinese del mercato europeo del 4% e le previsioni indicano un 6% nel 2026. Sul solo elettrico i marchi cinesi viaggiano verso il 13%.

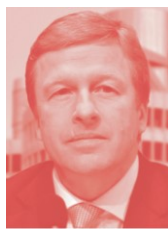
© RIPRODUZIONE RISERVATA



VALDIS DOMBROVSKIS
Vice presidente della Ue



LI QIANG
Primo ministro della Cina



OLIVER ZIPSE
Ceo di Bmw, che produce in Cina la iX3

10%

ELETTRICHE

Nel 2022 le vendite mondiali di auto elettriche sono arrivate a quasi il 10% del totale

L'INDAGINE

La Ue ha aperto una indagine sul sistema di sostegno e di produzione delle auto elettriche in Cina e gli effetti sui produttori europei

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - L.1956 - T.1633



04517

I NUMERI

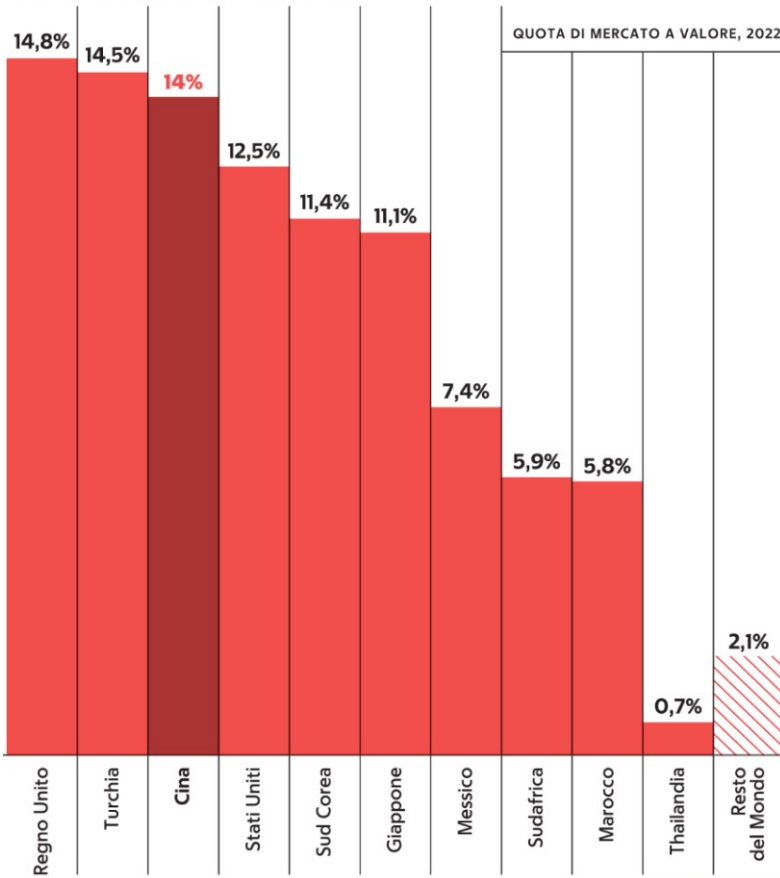


04517

I NUMERI

25,3%

IMAGGIORI PAESI ESPORTATORI DI AUTOVEICOLI VERSO L'EUROPA



FONTI: EUROSTAT

LA VELOCITÀ DELLE ELETTRICHE

La quota dell'auto elettrica in Germania

81,5%

Penetrazione dell'auto elettrica in Norvegia

3,9%

Le immatricolazioni di auto Bev in Italia nel 2022

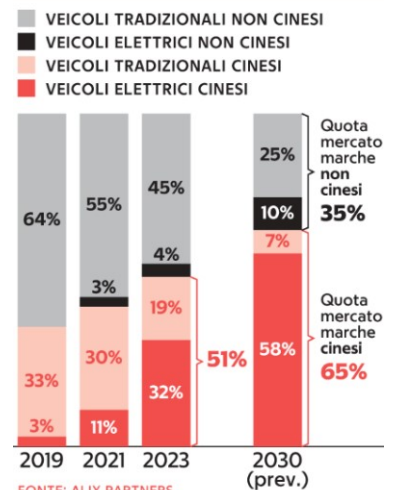
224

Fino al luglio scorso l'Europa ha importato dalla Cina 224mila auto

136

Tra le auto importate dalla Cina, oltre 136mila sono di case occidentali

LA CRESCITA AL 2030 DELL'EXPORT DI PECHINO



FONTI: ALIX PARTNERS

① La Cina è il primo esportatore globale di auto, con una posizione dominante nell'elettrico



VCG/GETTY IMAGES