

Dazi, come sarà la nuova battaglia

Mercati e commercio

Stati Uniti e Unione europea provano a contrastare l'aggressività dirigista cinese

Pechino contrattacca sull'agroalimentare
La Germania prova a trattare

La manifattura cinese avanza, dall'auto alle tecnologie verdi. E il vecchio mondo corre ai ripari alzando barriere commerciali contro le distorsioni del dirigismo di Pechino. L'ultimo segnale è il primato conquistato dai produttori cinesi nelle vendite globali di auto, a spese delle case statunitensi. E mentre la Cina studia contromisure sui prodotti agroalimentari, la Germania tenta la via del negoziato per evitare l'effetto boomerang dei dazi europei sull'auto.

Valsania

—alle pagine 2-3

La Cina vende più auto degli Usa e i dazi ritornano

Commercio. Pechino avanza, dall'automotive alle tecnologie verdi. E l'associazione manifatturiera americana chiede a Biden nuove protezioni per difendersi dall'invasione dei prodotti a basso costo

Sulle strade del mondo nel 2023 sono arrivati 13,4 milioni di veicoli di Pechino contro gli 11,9 milioni di Detroit
Marco Valsania

PHILADELPHIA

La Cina avanza, dall'auto alle tecnologie verdi. Egli Stati Uniti rispondono alla sfida del rivale strategico affilando sempre più l'arsenale dei dazi e sforzandosi di capitanare una più dura risposta collettiva alle distorsioni dell'aggressivo "dirigismo" di Pechino da parte delle economie di mercato.

L'ultimo e simbolico campanello d'allarme: i produttori cinesi di veicoli hanno per la prima volta sorpassato nella classi-

fica delle vendite globali gli storici marchi americani. Le statistiche sono della società di automotive intelligence Jato Dynamics: sulle strade del mondo nel 2023 sono arrivati 13,43 milioni di veicoli di Pechino contro gli 11,93 milioni di Detroit. Una posizione di vantaggio in un comparto reduce nell'insieme da una crescita dei volumi del 10% su base globale, del 12% in Usa e Canada, del 16% in Europa e 3% in Cina. E dove la Byd di Shenzhen sfida ormai la texana Tesla anche sui modelli elettrici. Non a caso è sugli EV che gli Usa giocano la partita forse più dura, con l'imposizione di barriere particolarmente alte imitati dagli europei.

L'auto non è un caso isolato: il settore manifatturiero a stelle e strisce teme come mai prima la capacità in eccesso sul-

la quale fa leva Pechino e, per esorcizzare lo spettro di neo-invasioni di prodotti a basso costo, chiede alla Casa Bianca di impugnare anche un'arma a lungo sepolta. La Sezione 421 - concepita all'ingresso della Cina nella Wto nel 2001 per creare temporanee barriere che ovviasero a traumi - è scaduta nel 2013 ed era



stata usata, unica e ultima volta, da Barack Obama nel 2009 per salvaguardare produttori di pneumatici. Ora la Alliance of American Manufacturing invoca il suo ripristino per contrastare una Cina che, j'accuse a ogni livello tra industria e policymakers, distorce pericolosamente industria e commercio con la sua pesante mano statale.

Washington non si tira indietro. Il clima è quello della reinterpretazione di soluzioni protezionistiche per correggere la troppa enfasi sul libero scambio. Tanto più perché oggi Pechino assale frontiere d'avanguardia, quali appunto l'elettrificazione dei trasporti e transizione energetica. Inaugurata da Donald Trump con una bordata di balzelli nel 2018, che suscitò non poca sensazione e costernazione, è di fatto l'indiscusso verbo nella capitale. Un ethos comune a democratici e repubblicani, che promette rara continuità di là dei prossimi risultati elettorali, che siano riedizioni dell'amministrazione di Joe Biden o un riscatto di Trump.

Differenze non da poco, in realtà, esistono alle spalle della diffusa neo-fiducia nel ricorso ai dazi. Nei toni, meno guerreschi quelli di Biden, e nella sensibilità a alleati e multilateralismo, maggiore per il leader democratico. Al G7 in Italia Biden ha perorato, con parziale successo, un fronte volto a contenere Pechino. E dopo che gli Usa hanno deciso in maggio dazi quadruplicati al 100% sull'import di auto Ev cinesi, questa settimana l'Ue ha proposto nuove

barriere dal 17,4% al 38,1% contro i veicoli elettrici made in China, aggiunti al 10% in vigore, fino a massimi del 48%. La Turchia, in ultimo, si è allineata con balzelli anti-Ev cinesi del 40%.

Janet Yellen, negli stessi giorni del G7, ha articolato il messaggio sulla Cina: parlando all'Economic Club di New York, la flemmatica Segretaria al Tesoro ha escluso decoupling, separazioni delle due economie e conflitti aperti. Ha però attaccato con convinzione le politiche cinesi, con quantità di aziende locali che operano in perdita e catene di forniture ultra-concentrate. «Possono interferire significativamente con i nostri sforzi per una sana relazione economica», ha asserito. Quale replica, ha rivendicato una scelta Usa descritta come mirata a rafforzare la competitività del Paese e che non è timida «quando sussidi esteri minacciano l'esistenza di imprese domestiche» in comparti strategici. L'incubo segreto dell'amministrazione è veder vanificata la grande legislazione di politica industriale Inflation Reduction Act del 2022, destinata a sostenere innovazione energetica e manifatturiera. Un progetto tanto ambizioso da aver scatenato in realtà polemiche con gli stessi partner europei, che la accusano di discriminazione a favore del Made in Usa.

Gli ultimi mesi di sicuro hanno evidenziato una escalation di mosse e retorica americana su Pechino. Il mese scorso è avvenuto il gesto più eclatante, frutto di riesami periodici delle strategie

commerciali: Biden ha decretato un drastico pur se focalizzato giro di vite nei dazi su 18 miliardi di dollari di import, che accanto ai veicoli elettrici ha preso di mira tech dell'energia, acciaio, alluminio, attrezzature medicali. Su semiconduttori e celle solari le barriere sono raddoppiate al 50%, su siringhe e aghi sono passate da zero al 50% e sulle batterie avanzate dal 7,5% al 25 per cento. Obiettivo: «Proteggere lavoratori e imprese Usa da pratiche cinesi ingiuste» in «settori vitali per il futuro».

Biden, oltretutto, ha finora preservato un ventaglio di dazi punitivi anti-Cina introdotti da Trump. Il quale però, in un segno dei nuovi tempi di bufera sull'interscambio, adesso rilancia dando da riflettere a rivali quanto ad alleati: se eletto a novembre ha detto d'essere pronto a escalation di protezionismo, a colpi di barriere del 60% contro 1427 miliardi di beni ogni anno in arrivo da Pechino e del 10% contro il resto del mondo – uno vero shock per import da tremila miliardi. Il Peterson Institute taccia una simile, indiscriminata proposta di provocare ripercussioni internazionali incontrollate e di costare all'economia Usa, l'1,8% del Pil. Trump però insiste e incontrando parlamentari conservatori ha sfoderato uno slogan senza precedenti: una politica «tutta di dazi» che per gli americani sostituisca anche le imposte sul reddito.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IN VIGORE DAL 7 LUGLIO

Anche la Turchia impone dazi del 40% sulle auto cinesi

Nella guerra commerciale contro la Cina è entrata anche la Turchia che questa settimana ha annunciato dazi del 40% sulle importazioni di auto cinesi, in vigore dal 7 luglio 2024. La decisione mira a mitigare i potenziali impatti negativi dei veicoli elettrici cinesi che saturano il mercato interno turco e a rafforzare la sua industria automobilistica nazionale contro quello che è percepito come «dumping».

L'approccio segue le crescenti preoccupazioni globali riguardo alle massicce esportazioni di veicoli elettrici della Cina, la cui

produzione è stata spinta da forti sovvenzioni pubbliche. Il ministero del Commercio turco ha sottolineato la necessità delle misure «per proteggere la quota in diminuzione della produzione nazionale». La tariffa verrà applicata come supplemento del 40% o come minimo di 7.000 dollari per veicolo, a seconda di quale sia il valore più alto. Con l'aumento dei costi dei veicoli cinesi, unito ai nuovi dazi Ue, i marchi europei e nazionali potrebbero acquisire un vantaggio competitivo nel mercato interno turco. Pechino ha espresso

«forte insoddisfazione e ferma opposizione» alla decisione della Turchia. La mossa di Ankara «è contraria alle regole del Wto e la Cina esorta la Turchia «a rimuovere immediatamente le tariffe discriminatorie», ha riferito una nota del ministero del Commercio cinese che ha preannunciato «misure necessarie» per salvaguardare i «diritti e gli interessi legittimi delle aziende cinesi». La decisione del governo turco si basa sulla volontà di ridurre il deficit delle partite correnti con Pechino.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

+10%
DS6901

VENDITE GLOBALI DI AUTO

Nel 2023 le vendite globali di auto per passeggeri sono salite a 78,32 milioni di unità, con un incremento di circa sette milioni (+10%) dal 2022

102,5%

DAZI USA SULLE AUTO EV CINESI

A maggio Biden ha quadruplicato dazi sull'import di auto Ev cinesi al 102,5%, sui pannelli solari e sui chip del 50% e sulle batterie al litio del 25%

48,1%

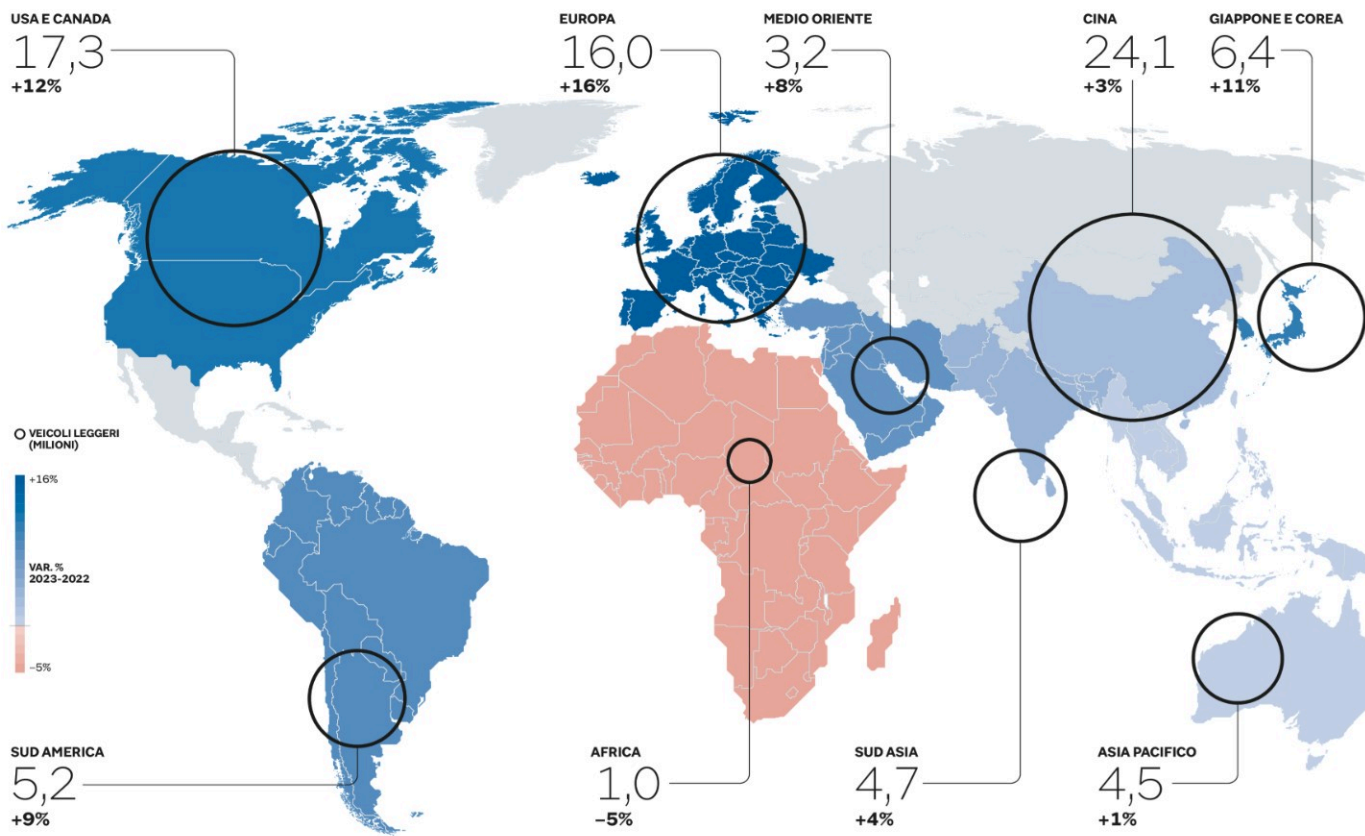
DAZI UE SULLE AUTO EV CINESI

La Commissione europea ha deciso nuovi dazi sull'import di auto cinesi dal 17,4% al 38,1%. Dazi che si aggiungono alle tariffe del 10% già in vigore

Così il mercato dell'auto globale

VOLUMI DI VENDITE VEICOLI LEGGERI PER AREA

Dati in milioni di unità veicoli leggeri. Anno 2023 e variazione % sul 2022



Fonte: Jato Dynamics

LE VENDITE DI AUTO PER MARCHIO
Quote di mercato. Dati percentuali 2023
e tra parentesi in milioni di unità

