



L'UE tassa le auto elettriche cinesi: basterà?

La Commissione Europea ha annunciato nuovi dazi commerciali in risposta al dumping di stato della Cina sui veicoli elettrici.

È l'avvio di una nuova guerra commerciale, ma la tecnologia dell'elettrone resta saldamente in mano al Paese del drago

T

re giorni dopo le elezioni europee, è arrivato il primo terremoto. L'UE ha annunciato nuovi dazi contro le automobili elettriche cinesi. Dunque l'Europa dal 4 luglio imporrà una tassazione provvisoria sulle auto elettriche cinesi, che potrà raggiungere il 38,1%. Una decisione arrivata al termine di un'indagine partita nell'ottobre 2023 e tuttora in corso, un'indagine mirata a capire se ci sia una concorrenza sleale nei confronti dei produttori occidentali di automobili, per via delle importanti sovvenzioni statali di cui godono le aziende cinesi dell'auto elettrica. Ecco allora nuove tasse imposte in misura variabile, fino al 38,1% del prezzo del veicolo, cui si aggiunge il precedente 10% che già veniva applicato; insomma, il totale potrà arrivare a 48,1% di imposte. Contro il 15% praticato dai cinesi alle autovetture occidentali.

Come accennavamo, la nuova tassazione è variabile: le aziende che accettano le visite degli ispettori europei e che collaborano inviando tutte le informazioni richieste, possono avere uno sconto. Così, mentre a Saic (MG) è stato per ora applicato un dazio del 38,1%, a Geely ne verrà applicato uno del 20% e a Byd del 17,4%. Tutti gli altri produttori di veicoli elettrici a batteria in Cina, se hanno collaborato all'inchiesta saranno assoggettati a un dazio medio ponderato del 21%. Se invece non hanno collaborato saranno tassati in misura del 38,1%.

Si pone ovviamente il problema delle vetture occidentali costruite in Cina. E non sono poche, a cominciare dalla Tesla, alla quale per ora verrà applicato un dazio provvisorio del 21%. Così come si pone il problema delle vetture cinesi costruite in Occidente, come le Byd, che sta impiantando linee produttive in diversi continenti.

La misura europea arriva poco tempo dopo un'analoga misura statunitense, che ha imposto un dazio del



100% sulle auto di provenienza cinese: praticamente il raddoppio del prezzo di listino. E una tassazione pesante l'ha imposta anche la Turchia: 40%. In Europa la misura è stata accolta positivamente dal nostro Paese, mentre si è registrata la posizione negativa della Germania, preoccupata dalle ritorsioni cinesi, visto che ha un'industria automobilistica forte e che la Cina è un mercato di riferimento per molte aziende automotive occidentali specializzate nei segmenti premium. Nel Paese asiatico si stima infatti ci siano oltre 60 milioni di persone agiate, gente con capacità di spesa superiore alla media, che spesso amano i marchi occidentali.

Poche righe sopra abbiamo scritto che le prime avvisaglie di un cambiamento profondo si erano avute già alla sera della domenica di voto. Perché proprio nella serata dopo le elezioni, i leader dei partiti vincitori si erano lasciati andare ad alcune considerazioni sulla necessità di modificare il Green Deal nella parte che prevede lo stop alla vendita di auto e furgoni spinti da motori termici dal 2035.

Poche ore dopo la chiusura dei seggi, dunque, il leader del PPE, Manfred Weber, aveva detto che fissare l'uscita programmata dal commercio dei motori a benzina e diesel al 2035 è stato un errore. A lui hanno fatto eco immediatamente altri politici, sempre del campo delle destre. Ma è interessante notare che un importante esponente tedesco dei Verdi, Michael Bloss, abbia ammesso la possibilità di dover posticipare l'uscita dal commercio dei termici di qualche anno oltre il 2035.

Dietro tutto ciò c'è sicuramente l'antipatia per l'elettrico, ma c'è anche il tentativo di rallentare l'avanzata di una tecnologia di cui la Cina detiene quasi il monopolio. E questa mossa dei dazi commerciali, benché scaturita da un'indagine partita a ottobre del 2023, è un chiaro segnale di quanto si sia innalzata la soglia d'attenzione nei confronti delle politiche commerciali aggressive del Paese del dragone.

Politiche commerciali che, va detto, a volte fanno anche cilecca. Nel campo dei mezzi a due ruote negli anni scorsi il Governo ha finanziato moltissimo le start-up specializzate in veicoli elettrici. L'idea era quella di creare un'industria che potesse poi pri-

meggiare nel mondo. Per questo sono stati dati tanti incentivi senza però una vera strategia e senza differenziare i modelli per contenuti tecnici. Stesso incentivo dunque per una bici elettrica e per una moto. Il risultato è che, scaduti gli incentivi, le vendite dell'elettrico a due ruote sono crollate in Cina (nei primi mesi del '24 siamo a -50%). E visto che anche nelle altre parti del mondo le due ruote a propulsione alternativa stanno vivendo una crisi, quelle start-up dopo aver conosciuto una crescita vorticoso, oggi sono nel pieno di un calo altrettanto vorticoso e drammatico.

Ma torniamo ai dazi sulle elettriche cinesi: ora che succede? I dazi provvisori partiranno dal 4 luglio, ma per adesso alimenteranno un fondo di garanzia, e saranno realmente riscossi solo dopo che saranno stati comunicati nella misura definitiva, entro quattro mesi a partire da quando sono stati annunciati quelli provvisori, il 12 giugno.

A parte il probabile aumento dei prezzi di quelle auto sui nostri mercati - ma la nuova tassa potrebbe essere in parte assorbita dagli stessi produttori - c'è da essere preoccupati per la reazione della Cina. Che per ora pensa di rivalersi su prodotti di differenti tipologie, e non sulle auto.

Di certo, il problema della supremazia cinese su una tecnologia che rappresenta in buona parte il futuro della mobilità non lo si risolve mettendo dei dazi o rimandando (giustamente) l'entrata in vigore del divieto di commercializzazione di auto e furgoni con motori che emettono CO2. Basterebbe guardare al passato, anche recente, per avere l'evidenza che i dazi hanno sempre creato più problemi che benefici. Ora comunque l'Unione Europea ha aperto una interlocuzione con il Governo cinese, che potrebbe portare anche al ritiro della misura. Nel frattempo le case automobilistiche hanno la possibilità di chiedere il riesame accelerato della loro posizione, per rimodulare la tassazione applicata ai modelli del proprio marchio.

Non resta che attendere e vedere l'evoluzione di questa nuova guerra commerciale. ■

***Fondatore del portale Motoskills.it**