



IN CANTIERE LA COSTRUZIONE DI 47 NAVI

Maxi flotta della Cina per portare auto in Europa

Alberto Annicchiarico — a pag. 31

Lo sbarco in Europa
Auto, la Cina progetta una maxi flotta di navi — p.31

Auto, la Cina progetta una maxi flotta di navi per lo sbarco in Europa

Shipping. Con 33 cargo il Paese è attualmente l'ottava forza mondiale: in progetto la costruzione di altre 47 navi mercantili per potenziare l'export

Alberto Annicchiarico

L'offensiva passa per i cantieri navali. Le case automobilistiche e gli spedizionieri cinesi mirano al record di cargo. Obiettivo: sostenere le esportazioni di automobili. Nel 2023 la Cina, con un +58% sull'anno precedente, ha superato il Giappone: quasi 5 milioni di veicoli contro 4,3. Soltanto quattro anni prima il conteggio si era fermato a 1 milione. Ecco allora che il sistema automotive di Pechino punta ad allestire la quarta flotta da trasporto più grande del mondo entro il 2028. Attualmente il Dragone si posiziona all'ottavo posto, con 33 navi per il trasporto di auto, secondo i dati della società di consulenza navale Veson Nautical.

Il Giappone ha ancora la flotta più grande, seguito da Norvegia e Corea del Sud. Ma i gruppi cinesi hanno ordinato già altre 47 navi, un quarto di tutti gli ordini a livello globale. Tra gli acquirenti figurano Saic Motor (il colosso statale che esporta un brand di successo come MG, più del 2% del mercato in Italia), Chery (partner dell'italiana DR Motors, quota del 2,86%) e il leader assoluto dei veicoli elettrici (a batteria più ibridi plug-in) BYD. Oltre a spedizionieri come il numero uno mondiale Cosco e China Merchants, per conto delle case costruttrici. Non tutto l'export Made in China verso l'Europa è cinese: la

quota dei brand nazionali si attestava nella seconda metà del 2023 attorno al 63% (dati S&P Global Ratings), lasciando il 20% a Tesla e il resto alle big tedesche.

Nei primi due mesi dell'anno, in particolare febbraio per la lunga festività del Capodanno lunare, il mercato cinese dell'auto ha confermato il rallentamento da una crescita a due cifre a *single digit*. A marzo è ripartito (+9,9% contro il -19,9% di febbraio), soprattutto grazie alle elettriche (Nev, ovvero ibride plug-in e *full electric*): +35,3%. Le esportazioni hanno ritrovato un livello record, con un balzo del 39% a 406 mila unità. Per i veicoli a nuova energia +71% nel mese, con Tesla che ha esportato 26.666 auto. Quanto a BYD, i piani sono di raddoppiare, quest'anno, passando da 240 mila a mezzo milione di unità.

L'espansione per i produttori del Dragone è una scelta obbligata, visto l'evoluzione del mercato interno, che non può crescere indefinitamente ed è teatro di una competizione molto accesa, anche tra marchi locali. L'aumento dei costi di spedizione e il sostegno del governo locale hanno convinto le case ad agire. Entro la fine del 2023, la tariffa giornaliera per noleggiare una nave da 6.500 veicoli raggiungerà i 115 mila dollari, più di sette volte la media del 2019, secondo i dati della società di consulenza navale Clarkson. BYD, quindi, ha programmato la sua flotta di 8 mercantili da 7 mila automobili e ha già varato la BYD Explorer No. 1, che a fine febbra-

io ha scaricato le prime 3 mila vetture a Bremerhaven, in Germania. Saic ha programmato 12 unità.

L'aumento vertiginoso delle esportazioni dalla Cina ha spinto i produttori occidentali ad accusare Pechino di cercare di gestire l'eccesso di capacità industriale inondando i loro mercati con prodotti a prezzi decisamente più bassi, grazie alla posizione di vantaggio che si basa su disponibilità infinita di materie prime e costi.

Bisognerà vedere se e come i piani di invasione saranno contrastati sia da una domanda piuttosto debole, soprattutto di elettriche, nel Vecchio continente (i principali porti sono diventati parcheggi per auto cinesi che aspettano anche molti mesi prima di essere vendute, ha scritto di recente il Financial Times), sia dalla risposta degli stessi costruttori europei. Ieri hanno parlato le tedesche. Volkswagen ha aumentato le vendite del 3% nel trimestre, andando in pareggio con il 2023 e cedendo sul versante delle auto a batteria (-24%), soprattutto a causa dello stop agli incentivi in Germania. Mercedes-Benz ha perso terreno (-6% ma -9% sulle elettriche). Solo BMW ha visto aumentare nettamente le vendite di EV (+28%) a fronte di un modesto incremento complessivo.

E sempre ieri si è tenuto un vertice fra i 13 leader dei principali produttori e fornitori europei di veicoli con il commissario europeo per l'azione per il clima, l'olandese Wopke Hoek-



stra. L'industria automobilistica, 7% del Pil continentale e 8% degli occupati nella manifattura, è alle prese con una trasformazione epocale in termini di riduzione delle emissioni di CO2. Nel 2035, come deciso dal Parlamento di Strasburgo, dovrebbe terminare la produzione di motori a combustione interna nell'Unione, ma da mesi si rincorrono le voci di un rinvio. E paradossalmente sono proprio i conservatori tedeschi (Cdu), partito della presidente uscente, Ursula von der Leyen, a impegnarsi perché questo accada.

«Le case automobilistiche della Ue - ha dichiarato Luca de Meo, presi-

dente dell'Acea, l'associazione dei costruttori, e ceo del gruppo Renault - sono fortemente impegnate nella decarbonizzazione, con investimenti per oltre 250 miliardi di euro nell'elettrificazione, ma non possono affrontare questa transizione da sole. L'Europa deve creare le condizioni per la competitività e la domanda di mercato di veicoli elettrici. Queste includono infrastrutture di ricarica, una fornitura sufficiente di materie prime critiche, un migliore accesso ai finanziamenti e incentivi di mercato».

Il ceo di Schaeffler Automotive e presidente di Clepa (associazione europea dei fornitori), Matthias Zink, ha

sottolineato che «i produttori automobilistici europei guidano l'innovazione e la sostenibilità con 30 miliardi di euro di investimenti annuali in ricerca e sviluppo e 1,7 milioni di posti di lavoro diretti. Tuttavia, nel contesto di un contesto economico difficile, di un rallentamento nell'adozione dei veicoli elettrici e di una diminuzione dei profitti all'interno della catena di fornitura, il finanziamento della transizione diventa fondamentale. È quindi importante ridurre i rischi degli investimenti». Quanto al quadro normativo «deve rimanere ambizioso, ma flessibile per mantenere l'Europa competitiva».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

+3%

VOLKSWAGEN, VENDITE IN RIALZO

Volkswagen ha aumentato le vendite del 3% nel trimestre. Giù il versante batteria (-24%), soprattutto a causa dello stop agli incentivi in Germania



Bisognerà vedere come i piani di invasione saranno contrastati dalla domanda debole e dalla concorrenza Ue



Saic Motor, Chery e BYD, oltre agli spedizionieri come Cosco, ordinano le nuove navi

Verso il mercato europeo.

La nave di BYD per il trasporto dei veicoli elettrici della casa cinese



Alla conquista dell'Europa. La nave Byd Explorer No.1 nel porto di Brema con 3mila auto a bordo



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

084954