

# *Il mondo sull'orlo di una crisi di nervi*

*Cristiano Valente*

La situazione economica, sociale e politica dell'intero mondo è in questo momento sull'orlo di una "crisi di nervi" nel senso che gli echi di guerra, mai del tutto sopiti, sono oggi ancor più fragorosi, tali da inserire nuovamente nello scenario a medio termine la possibilità di una guerra guerreggiata nonostante tutti i continui ipocriti richiami da parte delle maggiori agenzie e governi internazionali, a partire dall'ONU, che avrebbero dovuto garantire una forma di "governance" mondiale regolante le dispute economiche e sociali.

In tale quadro, immaginandosi più a sinistra e radicale, c'è chi continua a credere addirittura nelle caratteristiche socialiste della Repubblica Popolare Cinese o chi ancora si ostina a immaginare un super imperialismo a stelle e strisce (USA) contro il quale non solo la Cina, ma addirittura l'attuale Russia possano rappresentare un prospettiva antimperialista.

Nella ultimo e sciagurato scenario del medio Oriente con l'acutizzarsi dello scontro armato fra Palestinesi ed Israele queste forze e questi partiti, in coerenza con questa folle impostazione e con un sillogismo grossolano, patteggiano e sostengono addirittura organizzazioni come Hamas che rappresenterebbero la giusta resistenza del popolo palestinese e non la rappresentazione della borghesia palestinese, per di più la più retriva e reazionaria,(1) collusa e manipolata a sua volta da Stati quali Qatar, un emirato e quindi una monarchia ereditaria ed assoluta di fatto, la cui economia si basa sulle immense risorse petrolifere e di gas presenti nel suo sottosuolo e lo stesso Iran, addirittura una teocra-

zia, anch'essa retta e basata sui proventi del petrolio, totalmente incuranti delle atrocità che i prole-tari palestinesi vivono da oltre settanta anni. Per converso partiti e forze autodefinitesi progressiste e/o riformiste continuano a indicare la necessità di un presunto "multilateralismo", in contrapposizione all'unilateralismo della potenza dominante americana, sponsorizzando e vagheggiando di un polo economico europeo che possa diventare "player" economico e politico in contrapposizione con gli stessi USA e la potenza economica e finanziaria ascendente cinese, nella assurda convinzione e narrazione della possibilità di un mondo capitalistico pacifico e senza conflitti.

Tal altri si spingono a disegnare come fattore positivo la creazione di reti commerciali, finanziarie, di unificazione e di trasporto tra Stati libere dal controllo dell'Occidente. In questa direzione la formazione di nuove organizzazione per la cooperazione come i BRICS (2) rappresenterebbe uno sviluppo del capitale del ex "sud del mondo" tale da determinare uno equilibrio di forze garantendo sviluppo e pace nel mondo.

Nella realtà il capitalismo, fin dalla sua comparsa, ha continuato a generare concorrenza, rivalità e guerre.

La corsa agli armamenti, il militarismo e le guerre sono tutte logiche intrinseche del capitalismo che dà loro origine e le sviluppa via via che i contrasti economici aumentano.

La tendenza alla guerra determinata dalle insanabili contraddizioni che lo travagliano è irreversibile, e stanno rischiando di portare

l'umanità ad una nuova catastrofe.

E' una pericolosa illusione quella di un imperialismo che si baserebbe sull'avvento di una fase di cooperazione capitalista e pace diffusa, stabilendo un clima di fraterne collaborazioni tra potenze economiche finanziarie statali.

## *La concorrenza intercapitalistica, madre di tutte le guerre*

Vediamo come questa insita ed implicita realtà, si sviluppa in un settore come l'industria della "automotive" che da sempre ha rappresentato e rappresenta la punta dello sviluppo di una nazione capitalista.

Le auto elettriche stanno diventando un nuovo punto di frizione tra Cina e Occidente, con ricadute che potrebbero farsi sentire ben al di là della sola industria automobilistica.

Al centro di questa nuova competizione c'è il paradigma della transizione verde, che negli ultimi anni si è rapidamente imposto nel settore e che sta spingendo con decisione le case di produzione verso la riconversione delle proprie linee di automobili. Per questo motivo negli ultimi anni le tecnologie verdi e i materiali critici che consentiranno l'elettrificazione dei trasporti hanno attratto tanto interesse nell'industria.

La produzione di automobili infatti richiede capacità industriali molto complesse, diversificate e specializzate: dall'elettronica alla siderurgia, dall'informatica alla chimica, dall'ingegneria al design, le industrie coinvolte nella filiera produttiva sono numerosissime.

In Europa, per esempio, circa 14 milioni di lavoratori dipendono

direttamente o indirettamente dall'industria dell'auto, il cui futuro è però reso incerto dal cambio di paradigma tecnologico.

### ***I numeri della sfida cinese***

L'anno scorso la Repubblica Popolare Cinese era il più grande mercato al mondo per le auto elettriche, rappresentando una fetta che si aggirava attorno al 60% di tutti i veicoli venduti a livello globale. Inoltre il mercato cinese dell'auto elettrica si sta espandendo a un ritmo sostenuto: secondo i dati della China Passenger Car Association le proiezioni di vendita per l'anno corrente dovrebbero raggiungere le 8,5 milioni di unità, un aumento del 30,8% rispetto al 2022.

Nel 2020 il governo aveva posto il 2025 come la data entro cui le vendite di auto elettriche avrebbero dovuto superare il 20% delle vendite totali di auto nel Paese, ma quella soglia è stata raggiunta già l'anno scorso con tre anni di anticipo rispetto a quanto preventivato.

La crescita del mercato interno ha poi conseguenze anche sul piano internazionale. Al centro di questo boom infatti si trovano spesso società cinesi che totalizzano l'84,7% di tutti gli acquisti di auto elettriche nel Paese e hanno fatto da traino alla loro diffusione nel mercato della Repubblica Popolare.

BYD, la casa automobilistica cinese leader nel settore e focalizzata su modelli più economici, si appresta a superare Tesla come primo produttore al mondo di auto elettriche mentre Li Auto, che invece si focalizza sul segmento premium del mercato, (quindi in diretta competizione con le auto solitamente associate al trio tedesco Audi, BMW e Mercedes-Benz) tra gennaio e novembre ha registrato un +191% di vendite.

Questo sviluppo ha determinato una forte crescita della base industriale che ha impensierito molti in Occidente.

Secondo il presidente della Camera di commercio UE in Cina, le capacità produttive sfiorano i 50 milioni di unità annuali mentre attualmente la domanda complessiva di auto (non solo elettriche) nel Paese si ferma a sole 23 milioni di unità.

Detto per inciso questi semplici dati, di un solo settore merceologico, seppure importante e strategico per l'economia, per chi vagheggia di una presunta economia socialista in Cina, testimoniano che in questo settore siamo alla classica situazione di sovrapproduzione di merci tipica del sistema economico capitalistico.

Ma torniamo, seppur brevemente, alla analisi del nostro settore. Questo eccesso di capacità, unito alla guerra dei prezzi al ribasso che ha agitato il mercato cinese dell'auto, si stanno rapidamente trasformando in uno slancio verso l'export si cui primi segnali sono già osservabili.

Per esempio, l'incidenza delle vendite all'estero per BYD è passata dal 5% al 9% tra il secondo e il terzo trimestre di quest'anno. O ancora, a ottobre in Europa l'import di auto elettriche dalla Cina ha sorpassato per la prima volta la soglia dei 2 miliardi di dollari, raddoppiando il dato di settembre e registrando un +32,3% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente.

### ***La risposta europea: ognuno guarda al suo interesse economico e politico***



Per proteggere il proprio patrimonio industriale, a inizio ottobre

l'UE ha lanciato un'indagine per determinare se le importazioni di auto elettriche dalla Cina (siano esse prodotte da case automobilistiche cinesi o occidentali) comportano un danno per i produttori europei in termini di concorrenza sleale.

Le istituzioni europee in totale hanno 13 mesi per introdurre dazi contro le importazioni dalla Cina, basando le proprie conclusioni sulla messa in esame di tre produttori cinesi (BYD, SAIC e Geely): si tratta di una decisione che ha fatto molto discutere: secondo alcuni, i dazi calcolati sui sussidi ricevuti dalle tre società cinesi potrebbero danneggiare pesantemente le esportazioni di auto occidentali prodotte in Cina (come ad esempio Tesla), che verosimilmente hanno ricevuto meno aiuti da parte del governo di Pechino.

L'avvio dell'indagine europea è stata una vittoria diplomatica per la Francia, che ne è stata un'importante promotrice. L'intento del governo di Parigi è quello di proteggere il patrimonio industriale nazionale (ed europeo) nel settore automobilistico, minacciato nella fascia di prezzi sotto i 40.000 euro dalla competizione cinese che, a detta delle autorità francesi, distorce il normale equilibrio di mercato.

Sulla stessa falsariga nei mesi scorsi la Francia ha varato un programma di sussidi per l'acquisto di auto elettriche che, vincolando l'erogazione del credito d'imposta all'impronta carbonica del produttore, di fatto esclude le auto elettriche prodotte in Cina (dove gran parte dell'energia elettrica usata nelle fabbriche viene prodotta bruciando carbone).

Ben più cauta è invece la Germania che, pur sostenendo l'indagine anti-

sussidi europea, teme possibili ritorsioni cinesi. Le case automobi-

listiche tedesche infatti, come abbiamo visto, oltre a posizionarsi in una fascia di mercato più alta rispetto a quella dove si collocano le controparti francesi, sono molto esposte a eventuali contromisure cinesi in caso di applicazione dei dazi europei.

Con 4,6 milioni di veicoli venduti, la Cina è infatti uno dei principali mercati di riferimento per l'industria dell'auto tedesca e, per esempio, sia BMW che Volkswagen dipendono dalla Repubblica Popolare per più di un terzo delle proprie vendite.

Le case automobilistiche europee però si stanno già muovendo per accorciare le distanze nella rincorsa della concorrenza cinese.

Società come Renault e Orano stanno stringendo accordi con le controparti cinesi per produrre componenti per batterie (che da sole costituiscono il 30-40% del valore di un'auto elettrica) in Francia, mentre Volkswagen ha stretto un'alleanza con Xpeng per sviluppare assieme nuovi modelli elettrici, basati sulla tecnologia cinese ma da lanciare sul mercato col proprio marchio. Un accordo simile è stato raggiunto anche tra Audi e SAIC.

### **La conflittualità della risposta statunitense**

Gli USA hanno preso seriamente la questione del dominio cinese nella filiera delle auto elettriche, identificandolo come una sfida strategica alla leadership tecnologico-industriale dell'Occidente che richiede una risposta vigorosa. L'approccio dell'amministrazione guidata da Joe Biden è infatti molto più radicale e deciso di quello europeo.

La strategia statunitense non si limita a cercare di bloccare la concorrenza cinese, spesso tecnologicamente superiore a quella delle case automobilistiche occidentali, ma persegue un chiaro obiettivo di re-industrializzazione del Paese.

Stabilendo vincoli e limiti in modo tale da incentivare le società del settore a investire nella produ-

zione negli USA, Biden ha lanciato una sfida diretta alla Cina che però pone un grosso dilemma anche per le case automobilistiche degli altri Paesi.

Già l'anno scorso l'*Inflation Reduction Act (IRA)* introduceva anche un credito d'imposta combinato del valore di circa 7.500 dollari per ogni auto elettrica acquistata. Per risultare idoneo alla richiesta del sussidio, l'*IRA* prevede che un modello elettrico debba soddisfare due criteri: il primo impone che i materiali critici contenuti nella batteria del veicolo debbano essere estratti o processati in un Paese con cui gli USA condividono un trattato di libero scambio (dunque non la Cina) oppure che debbano essere stati riciclati in Nord America; il secondo invece impone che le componenti delle batterie debbano essere prodotte o assemblate in Nord America.

A inizio dicembre, inoltre, gli USA hanno reso pubbliche alcune linee guida attuative che hanno ulteriormente ristretto i margini di manovra per le società automobilistiche cinesi nel mercato statunitense.

La legislazione approvata l'anno scorso prevede infatti che il credito d'imposta non possa essere concesso per i veicoli prodotti da "*foreign entity of concern*" (FEOC).

In sostanza per accedere all'agevolazione un veicolo non potrà contenere componenti della batteria prodotti da aziende di proprietà straniera in particolare cinese.

Le linee guida emesse di recente definiscono come FEOC ogni società o gruppo che sia sottoposta alla giurisdizione della Repubblica Popolare, oppure in alternativa che sia "*posseduta, controllata o soggetta alla direzione*" del governo cinese identificando tale condizione quando più del 25% del capitale azionario, dei diritti di voto o dei seggi nel consiglio di amministrazione siano nelle mani di Pechino.

Per quanto stringenti, tuttavia, anche le nuove linee guida lasciano

uno spazio alla contaminazione tecnologica di società cinesi leader nell'innovazione. Ad esempio, il partenariato stretto tra Ford e CATL (il più grande produttore cinese al mondo di batterie) a inizio anno dovrebbe poter continuare secondo le disposizioni delle linee guida, permettendo così al marchio statunitense di continuare a beneficiare delle licenze concesse dalla prima società al mondo nella produzione di batterie.

D'altronde, l'importanza del partenariato è difficile da sottovalutare poiché si focalizza sulle batterie LFP, una tecnologia basata su un mix di litio-ferro-fosfato in rapido sviluppo ma che soprattutto comporta costi ben più contenuti rispetto alle batterie NCM basate su nichel-cobalto-manganese (che sono quelle predominanti nei veicoli elettrici occidentali). Per competere con le società cinesi, le case automobilistiche occidentali non possono affidarsi alle sole politiche industriali dei propri governi, ma devono anche poter competere sul piano delle tecnologie e dei costi.

Come si vede, in uno dei settori economici e produttivi maggiormente significativi, la battaglia concorrenziale è massima e si sviluppa su tutti i fronti; dalle materie prime, alla tecnologia, ai costi di produzione. Quando questa continua battaglia economica non si dimostra sufficiente alla supremazia ed al dominio economico la logica della guerra guerreggiata rimane il terreno possibile e necessario della contesa imperialista.

Note :

1) Cfr Comunicato congiunto di Hamas Movimento di Resistenza Islamica - Hamas Fronte Popolare per la Liberazione della Palestina - Movimento del Jihad islamico palestinese -Fronte Democratico per la Liberazione della Palestina - Fronte Popolare per la Liberazione della Palestina - Comando Generale - Beirut il 28/12/2023

2) vedi il CANTIERE n.21 novembre 2023 "Assalto al dollaro" di Gianni Cimbalo