

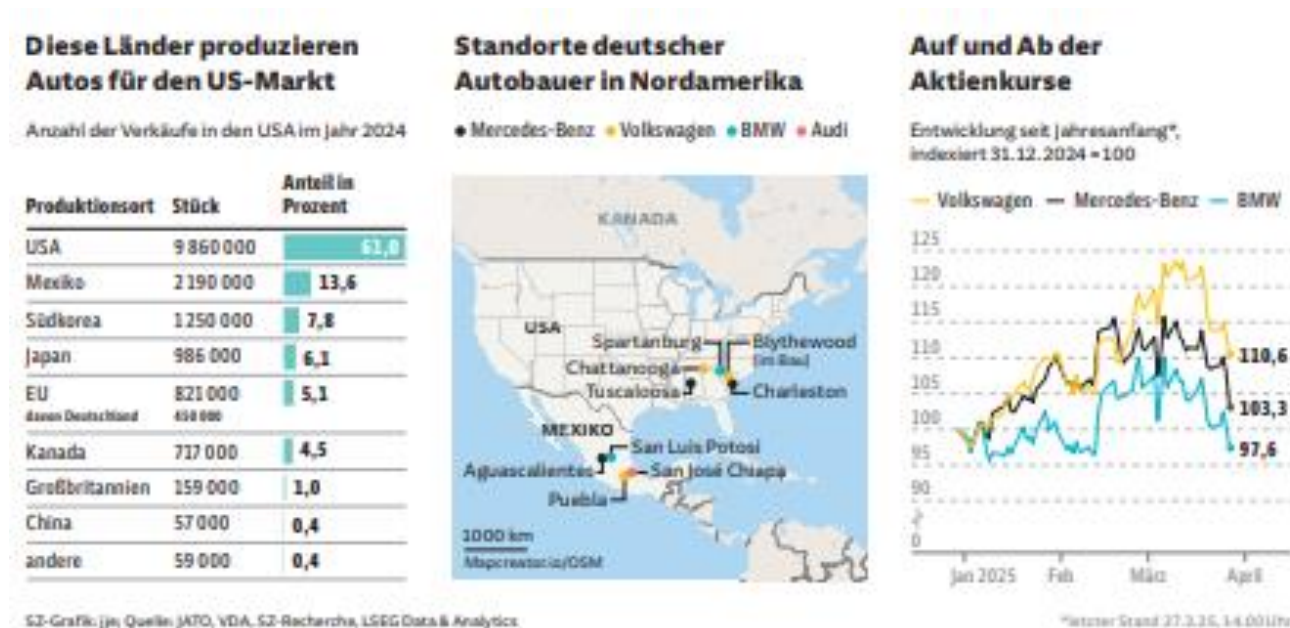
Süddeutsche Zeitung

MÜNCHNER NEUESTE NACHRICHTEN AUS POLITIK, KULTUR, WIRTSCHAFT UND SPORT

28.03.2025

Trump aggrava il conflitto commerciale

Il presidente degli Stati Uniti vuole imporre dazi supplementari del 25% sulle importazioni di automobili e annuncia ulteriori dazi all'importazione. Bruxelles reagisce con una controffensiva, ma rimane disposta a negoziare.



Di Jan Diesteldorf

Bruxelles - Con l'annuncio di nuovi dazi sulle importazioni di automobili, il presidente degli Stati Uniti Donald Trump ha inasprito il conflitto con i principali partner commerciali dell'America. Introdurrà un dazio aggiuntivo del 25% sulle auto e sui componenti importati, ha dichiarato mercoledì sera alla Casa Bianca il 78enne, mentre firmava un decreto in tal senso. La misura dovrebbe entrare in vigore il 3 aprile.

Per la prossima settimana Trump ha proclamato una "Giornata della liberazione", in cui intende annunciare una serie di dazi più ampi e generali sulle importazioni. Con i dazi sulle importazioni di automobili anticipa la cosa. Colpirebbero in particolare Messico, Giappone, Corea del Sud, Canada e Germania, da cui proviene la maggior parte dei veicoli importati venduti negli Stati Uniti.

In una comunicazione della Casa Bianca, Trump ha giustificato i dazi con la necessità di proteggere l'industria automobilistica americana, in particolare dalle crescenti importazioni che indeboliscono la produzione nazionale e quindi "minacciano la sicurezza nazionale". Per affrontare questa minaccia, è "necessario e appropriato regolare l'importazione di veicoli a motore e di alcune parti di veicoli a motore".

Se ciò non dovesse ridurre sensibilmente le importazioni di automobili, il governo statunitense si riserva espressamente il diritto di estendere i dazi doganali a tutti i componenti automobilistici importati. Solo i componenti provenienti dal Messico e dal Canada dovrebbero essere inizialmente esclusi.

L'UE ha annunciato una risposta decisa. Se necessario, reagiremo in modo deciso, rapido e ben coordinato a tutte le misure ingiuste e controproducenti degli Stati Uniti, ha detto un portavoce della Commissione europea a Bruxelles. Un elenco di nuovi prodotti sui quali potrebbero essere imposti dazi compensativi sarà discusso rapidamente con gli Stati membri. L'obiettivo, ha detto il portavoce, sarebbe quello di ottenere il massimo effetto riducendo al minimo le conseguenze per l'economia europea. "Come grande potenza commerciale e forte comunità di 27 Stati membri, proteggeremo insieme i nostri lavoratori, le nostre imprese e i nostri consumatori (...)", ha detto la presidente della Commissione Ursula von der Leyen.

Trump è convinto che l'industria automobilistica statunitense sia stata sistematicamente svantaggiata. Con i nuovi dazi doganali, intende favorire le imprese nazionali e allo stesso tempo provocare i produttori stranieri affinché trasferiscano la loro produzione negli Stati Uniti. Ha motivato in modo simile i dazi sull'acciaio e sull'alluminio, che aveva recentemente reintrodotta e solo temporaneamente rinviata. Con i semiconduttori, i prodotti farmaceutici e il legno, ha tre ulteriori settori nel mirino, in cui vuole riportare negli Stati Uniti una parte maggiore del valore aggiunto.

I dazi generali di ritorsione, che presenterà il 2 aprile, riguarderebbero invece tutte le importazioni dall'estero. Essi si aggiungerebbero ai dazi settoriali e potrebbero in alcuni settori frenare completamente il commercio, a seconda di quanto saranno effettivamente elevati.

Le possibilità di mitigare le conseguenze di questa politica protezionistica nei negoziati sono considerate limitate: Trump ha promesso ai repubblicani e ai suoi elettori massicci tagli fiscali, che vorrebbe finanziare, tra l'altro, con le entrate doganali.

I dazi potrebbero diventare pericolosi per l'industria automobilistica europea. Martedì i prezzi delle azioni delle grandi case automobilistiche in Giappone e in Europa sono scesi tra il tre e il cinque per cento. Per l'industria automobilistica tedesca, ad esempio, gli Stati Uniti sono il mercato di esportazione più importante. Tuttavia, Volkswagen, BMW, Mercedes-Benz o Daimler Truck, così come i grandi fornitori Bosch, Continental e ZF Friedrichshafen, sono importanti datori di lavoro in numerosi stati americani. Mercoledì Trump ha accennato alla possibilità di esentare le aziende dai dazi doganali se producessero più veicoli negli Stati Uniti.

Dal punto di vista europeo, la Commissione europea è ampiamente responsabile delle questioni relative al commercio estero. Una delegazione dell'autorità era ancora a Washington martedì per i negoziati. Fatte salve eventuali contromisure, la Commissione continua a concentrarsi sui negoziati, in particolare sugli ostacoli non tariffari al commercio. Tuttavia, le persone a conoscenza dei colloqui ritengono che eventuali accordi saranno realistici solo dopo il 2 aprile, quando Trump avrà annunciato le sue misure tariffarie globali. Si ritiene che si possano ottenere più risultati con i dazi generali che con i dazi sulle importazioni di automobili. Questo perché, a quanto pare, anche il Dipartimento del Commercio degli Stati Uniti crede che Trump sia troppo convinto di poter raggiungere una reindustrializzazione degli Stati Uniti solo con dazi elevati in settori critici. In altre parole: i dazi sulle automobili arriveranno e non scompariranno presto.

C'è ancora qualcosa da negoziare?

Dazi statunitensi sulle importazioni di automobili Donald Trump vuole imporre, a partire dalla metà della prossima settimana, un aumento del 25% dei dazi su tutte le auto non prodotte negli Stati Uniti. Non è una sorpresa. Tuttavia, l'orrore in Europa è grande. Qual è l'importanza del mercato statunitense per i produttori tedeschi? E come possono reagire l'UE e le aziende?



Für die deutsche Autoindustrie sind die USA der wichtigste Exportmarkt. Auto und VW vor der Verschiffung in Emden. FOTO: MARCO VAN OTTERLIJCK

L'UE aveva appena rinviato i dazi compensativi previsti, sperando in un accordo con Trump. I nuovi dazi statunitensi sono un passo avanti verso una guerra commerciale aperta.

Di Jan Diesteldorf

Il giorno prima sorridevano ancora alle telecamere. Martedì Maroš Šefčovič era a Washington, D.C. accanto ai suoi interlocutori. Quell'uomo che ha il comando delle questioni commerciali per l'Europa, il commissario europeo con il compito apparentemente senza speranza di evitare ancora il conflitto commerciale con gli Stati Uniti. Ha scritto su X di "discussioni intense" con il Segretario al Commercio americano Howard Lutnick, il Rappresentante per il Commercio Jamieson Greer e il Consigliere Economico di Donald Trump Kevin Hassett - il che, nel linguaggio della diplomazia, suggerisce una disputa. "Il duro lavoro continua", ha scritto Šefčovič.

Si cerca un accordo equo invece di dazi ingiustificati. L'impresa dello slovacco sembra senza speranza, perché i recenti colloqui non hanno avuto alcun effetto. Il presidente degli Stati Uniti non si lascia impressionare né dai tentativi degli europei di offrirgli accordi ed evitare un'escalation, né dalle contromisure che hanno annunciato di recente. Imperturbabile, poche ore dopo la partenza di Šefčovič ha realizzato ciò che finora era stato solo una minaccia: mercoledì sera, ora europea, Trump ha annunciato che dopo il 2 aprile sulle importazioni di auto si applicherà un aumento del dazio del 25%. E questo per un periodo di tempo illimitato, in aggiunta ai dazi all'importazione precedentemente in vigore e indipendentemente da eventuali dazi generali di ritorsione del 20% che colpirebbero anche l'industria automobilistica statunitense.

Per firmare il decreto, Trump ha mostrato al mondo il suo modo di pensare. "Chiederemo conto ai paesi che fanno affari nel nostro paese e ci portano via i nostri posti di lavoro, la nostra prosperità e molte altre cose", ha detto. In questa convinzione, il deficit commerciale tra gli Stati Uniti e l'UE è equivalente allo sfruttamento degli Stati Uniti. Potrebbe essere un'assurdità economica e una guerra commerciale potenzialmente catastrofica per l'economia statunitense, ma questo pensiero guida la sua politica. Inoltre, a quanto pare, sta pianificando da tempo il bilancio con le entrate doganali, proprio nello stile dell'ex presidente William McKinley, ammirato da Trump, che alla fine del XIX secolo utilizzò le elevate entrate doganali per ridurre le tasse. Questo da solo restringe il margine di manovra negoziale.

La politica in materia di commercio ha anche un che di ricattatorio. Mercoledì sera, nello Studio Ovale, Trump ha parlato di una “giornata di liberazione in America” in riferimento al 2 aprile. “Se costruite la vostra auto negli Stati Uniti, non ci saranno dazi”. Sembra un'offerta alle aziende che finora esportano automobili negli Stati Uniti: se trasferiscono la loro produzione in America, saranno risparmiate. Finora, quasi la metà di tutti i veicoli venduti negli Stati Uniti sono importati. Trump ha citato il produttore giapponese Honda come esempio, che sta attualmente costruendo uno dei suoi più grandi stabilimenti negli Stati Uniti. Poiché, secondo il comunicato della Casa Bianca, i dazi dovrebbero applicarsi anche a parti di automobili come “motori, trasmissioni, parti del gruppo propulsore e componenti elettrici”, potrebbe non essere sufficiente effettuare solo la produzione finale negli Stati Uniti.

Il potenziale shock di Donald Trump non si è ancora esaurito. Anche questa volta lo sgomento in Europa è grande, nelle aziende, nelle capitali, nella sede centrale dell'UE a Bruxelles. La presidente della Commissione Ursula von der Leyen lo maschera con l'oggettività offensiva con cui comunica con Washington da un mese. Ha fatto sapere che si rammarica “profondamente” della decisione della Casa Bianca. I dazi sono come le tasse, dannosi per le imprese e “ancora peggiori per i consumatori” su entrambe le sponde dell'Atlantico. “L'UE continuerà a cercare soluzioni negoziali, salvaguardando i propri interessi economici”, ha annunciato. Ciò suggerisce che l'UE potrebbe presto ricorrere a misure più severe se i discorsi e le contrattazioni non dovessero più essere d'aiuto.

Un'ampia gamma di opzioni sarebbe offerta, ad esempio, da una legge contro la coercizione economica che preveda misure che vanno fino al divieto di importazione in caso di pratiche commerciali ricattatorie. “Siamo pronti a qualsiasi opzione e reagiremo con decisione e chiarezza”, ha detto Bernd Lange (SPD), presidente della commissione per il commercio del Parlamento europeo. La reazione finora degli europei si è limitata a dazi di ritorsione mirati. Dopo che Trump ha imposto nuovi dazi sulle importazioni di acciaio e alluminio, Bruxelles ha risposto reintroducendo dazi sulle importazioni di prodotti statunitensi come bourbon, console di gioco, motociclette, barche e burro di arachidi. La loro introduzione era stata recentemente rinviata dall'UE di altre due settimane, sempre a seguito di una minaccia di Trump che aveva preoccupato soprattutto i grandi produttori di vino europei Francia, Italia e Spagna: aveva minacciato l'UE di dazi del 200% su vino, champagne e altre bevande alcoliche. Gli Stati Uniti li avrebbero imposti se l'UE non avesse ritirato il dazio previsto sul whisky americano.

I dazi sulle automobili ricordano il primo mandato di Trump. Anche allora aveva accarezzato l'idea di introdurli al 25%. Il Dipartimento del Commercio degli Stati Uniti aveva esaminato le importazioni di automobili in base al Trade Expansion Act e nel 2019 era giunto alla conclusione che le importazioni “eccessive” di automobili dall'estero potrebbero indebolire l'industria nazionale e mettere a rischio la sicurezza nazionale. Quest'ultimo argomento viene regolarmente utilizzato da Trump per giustificare i suoi dazi, indipendentemente dalla loro veridicità. Tuttavia, sulla strada verso un conflitto commerciale aperto, come quello che si sta delineando ora, i dazi sulle automobili e sui loro componenti sono solo un passo intermedio. Perché verrebbero probabilmente applicati in aggiunta ad altri dazi.

L'economista statunitense Brad Setser del think tank Council on Foreign Relations calcola che le norme di importazione per le automobili potrebbero presto diventare “proibitive”, cioè inaccessibili. “Quindi, se sulle importazioni dall'UE vengono applicati dazi reciproci per un importo di circa il 20%, per alcune auto importate si applicherebbe un dazio del 45%”, afferma. Conseguenze dirette: i prezzi delle auto negli Stati Uniti dovrebbero inizialmente aumentare in modo massiccio, i veicoli importati non avrebbero più alcuna possibilità sul mercato statunitense. E gli europei avrebbero un problema enorme. L'anno scorso l'industria automobilistica tedesca ha esportato negli Stati Uniti più auto che in qualsiasi altro paese. Dovrà prepararsi

al peggio, perché anche il commissario al Commercio Maroš Šefčovič non ha portato buone notizie da Washington. Secondo quanto riportato dal Financial Times al suo ritorno, si aspetta davvero dazi generali sulle importazioni. I suoi interlocutori non hanno fatto menzione di eccezioni. I dazi statunitensi potrebbero presto essere più alti che mai da quando i membri fondatori dell'UE hanno introdotto una politica commerciale comune alla fine degli anni '50.

Ma c'è ancora una speranza: negli ambienti della Commissione europea si prevede che la prossima settimana Donald Trump voglia prima festeggiare il suo “giorno della liberazione” - per poi negoziare.

Tesla ne approfitta

I dazi più alti non sono inopportuni per Elon Musk in una situazione delicata.

Di Fabian Fellmann

Sono state ore frenetiche per i manager delle case automobilistiche quando Donald Trump ha annunciato mercoledì un aumento dei dazi del 25%. Solo Elon Musk sembrava moderatamente preoccupato. In ogni caso, ha avuto abbastanza tempo per sfogarsi sulla sua piattaforma X su Prince Harry, Meghan Markle e la figlia di Joe Biden, su una nomina di giudice in Wisconsin e sul presunto orientamento politico di NPR, la rete radiofonica pubblica. Tra molte altre cose.

Il capo di Tesla ha dedicato solo una breve notizia all'argomento più importante della giornata. La spiegazione è semplice: ne trae profitto. Tutte le auto vendute da Musk sul mercato statunitense provengono da sei stabilimenti in California, New York, Texas e Nevada. I dazi passano quindi in gran parte, ma non completamente, dall'uomo più ricco del mondo. Tesla “non se la caverà senza conseguenze”, ha scritto Elon Musk in modo breve e conciso su X. “L'impatto dei dazi su Tesla sarà significativo”. Non ha fornito ulteriori dettagli. Si riferisce ai dazi che Trump ha pianificato anche sui componenti importati. Il gruppo importa varie parti e materie prime negli Stati Uniti, soprattutto per la tecnologia delle batterie. Ma Tesla sarà colpita dai nuovi dazi in modo molto meno grave rispetto alla concorrenza. Solo il produttore di auto elettriche Rivian, in cui Volkswagen detiene una partecipazione, produce anche tutti i suoi veicoli negli Stati Uniti. Tutti gli altri gruppi importano modelli dall'Europa o dall'Asia, e molti hanno approfittato dell'ampio libero scambio nel continente nordamericano per rifornire il mercato statunitense attraverso il Messico e il Canada.

I prodotti dei concorrenti di Tesla dovrebbero ora diventare molto più costosi. L'annuncio di Trump ha quindi effetti collaterali positivi per Musk e la sua azienda automobilistica, soprattutto in questo momento.

L'uomo più ricco del mondo ha speso quasi 300 milioni di dollari per le campagne elettorali repubblicane, in qualità di uno dei più influenti consiglieri del presidente è dietro lo smantellamento di interi ministeri statunitensi e il licenziamento di decine di migliaia di dipendenti dei servizi pubblici. La casa automobilistica di Musk ne sta risentendo sempre di più. I clienti arrabbiati stanno abbandonando le loro Tesla, gli incendi dolosi hanno distrutto i punti vendita e decine di auto, il prezzo delle azioni Tesla è crollato di oltre la metà a marzo rispetto al picco di dicembre. E il gruppo cinese BYD ha venduto per la prima volta più veicoli in tutto il mondo di Tesla.

I dazi stanno ora facendo scendere i prezzi delle altre azioni automobilistiche, mentre quello di Tesla è leggermente aumentato giovedì. Anche il sindacato dei lavoratori automobilistici è soddisfatto dei dazi. Trump sta ponendo fine al “disastro del libero scambio”, ha detto Shawn Fain, presidente del sindacato

United Auto Workers. Il presidente degli Stati Uniti continua a descrivere i dazi come un mezzo di pressione nei negoziati con altri paesi. Ma ne trae vantaggio principalmente a livello di politica interna. Secondo gli economisti, i dazi punitivi hanno frenato la crescita economica durante il suo primo mandato. In compenso, il consenso nei confronti di Trump è aumentato nei distretti con fabbriche protette dai dazi. Secondo la Costituzione, può governare solo per due mandati, una rielezione è esclusa. Ma i repubblicani continuano a parlare di consentire a Trump una terza presidenza.

Il prossimo grande problema per BMW, Volkswagen e Mercedes

Le case automobilistiche tedesche si trovano di fronte a una decisione difficile: aumentare i prezzi o spostare ancora più produzione negli Stati Uniti? In ogni caso, sarà costoso.

Di Christina Kunkel

La giornata del bilancio annuale non è stata comunque piacevole per le case automobilistiche tedesche. Da fine febbraio a metà marzo, quasi ogni giorno un'azienda automobilistica ha annunciato cifre pessime. Crollo degli utili, perdita di fatturato, meno auto vendute: si sentiva tutto all'unisono da Ingolstadt, Monaco e Wolfsburg. Ma la grande domanda su come andrà a finire quest'anno, se il fondo sia già stato superato, tutti i produttori hanno potuto rispondere solo vagamente. Perché la risposta dipende anche dal comportamento di un uomo: Donald Trump. E ora sembra che il nuovo presidente degli Stati Uniti renderà il 2025 un anno davvero brutto per le case automobilistiche tedesche. Trump ha appena annunciato che ci sarà un aumento del 25% dei dazi doganali sui veicoli importati negli Stati Uniti. E questo colpisce particolarmente duramente l'industria automobilistica tedesca. Perché moltissimi veicoli vanno dalla Germania agli Stati Uniti.

A dire il vero, nel 2024 nessun altro paese ha acquistato tante auto nuove dalla Germania quanto l'America. Secondo i dati dell'Ufficio federale di statistica, gli Stati Uniti sono in testa come paese di destinazione delle esportazioni automobilistiche tedesche con il 13,1%, seguiti dalla Gran Bretagna (11,3%) e dalla Francia (7,4%). Secondo gli esperti di statistica dell'analista di dati automobilistici Jato, nel 2024 negli Stati Uniti sono state vendute 821.000 auto prodotte in Europa, di cui circa 466.000 provenienti da BMW, Mercedes e dal gruppo VW. In totale, tuttavia, solo il cinque per cento circa di tutti i veicoli venduti negli Stati Uniti proveniva dall'Europa, quindi una parte piuttosto piccola. Il Messico, invece, è responsabile del 13,6% delle auto vendute. Al contrario, circa 217.000 auto sono state spedite dagli Stati Uniti in Europa, di cui circa 90.000 provenienti dallo stabilimento BMW di Spartanburg.

I produttori statunitensi hanno un ruolo marginale nelle importazioni dell'UE. Per le case automobilistiche tedesche, i nuovi dazi di Trump rappresentano il prossimo grande problema.

Secondo i dati di Jato, il gruppo Mercedes-Benz produce in Europa la maggior parte dei veicoli che vende negli Stati Uniti. Mercedes, come VW e BMW, ha un grande stabilimento negli Stati Uniti, ma molti modelli vengono ancora costruiti in Europa e poi spediti in America, come le costose berline come la Classe S. Nel gruppo VW, i dazi colpirebbero soprattutto Audi e Porsche. Entrambi i marchi attualmente non producono negli Stati Uniti, Audi ha solo uno stabilimento in Messico.

In un'intervista alla SZ, il CEO di Audi Gernot Döllner ha appena dichiarato che l'azienda vuole "localizzare" negli Stati Uniti, il che significa che anche Audi sta valutando la possibilità di costruire auto in America in

futuro. Una possibilità sarebbe quella di utilizzare lo stabilimento VW esistente a Chattanooga, nello stato del Tennessee. Secondo Döllner, questo sarebbe relativamente veloce, mentre la costruzione di un nuovo stabilimento richiederebbe anni. Se i produttori tedeschi dovessero fare questo passo, cioè spostare maggiormente la loro produzione negli Stati Uniti, Donald Trump avrebbe raggiunto il suo obiettivo: con i dazi doganali, dice il presidente degli Stati Uniti, vuole convincere le case automobilistiche a costruire più veicoli negli Stati Uniti.

Per le case automobilistiche tedesche, il nuovo annuncio significa innanzitutto ulteriori costi potenzialmente elevati. Il trasferimento della produzione è costoso e inoltre sottrarrebbe capacità agli stabilimenti europei, già piuttosto sottoutilizzati. Se i dazi entreranno effettivamente in vigore in modo permanente dal 3 aprile, i produttori dovranno decidere a breve se aggiungerli al prezzo di vendita.

L'aumento dei prezzi delle auto tedesche potrebbe portare gli americani ad acquistare meno spesso questi veicoli. Non da ultimo, le case automobilistiche tedesche dovrebbero anche riorganizzare le loro catene di fornitura. Perché non tutti i componenti utilizzati negli Stati Uniti provengono da lì. Attualmente, tuttavia, sembra che Donald Trump stia progettando i dazi in modo che riguardino anche l'importazione di importanti componenti automobilistici, come i motori.

Ad esempio, lo stabilimento VW di Silao, in Messico, produce anche motori per le auto che VW produce nel suo stabilimento statunitense. Secondo un rapporto del New York Times, quasi il 60% dei componenti dei veicoli assemblati negli Stati Uniti proviene dall'estero. Non c'è da stupirsi che Shawn Fain, presidente del più grande sindacato dell'industria automobilistica statunitense (UAW), abbia espresso un parere positivo sui dazi: "Applaudiamo l'amministrazione Trump per il suo impegno a porre fine al disastro del libero scambio che ha gravato sulla classe operaia per decenni. Queste tariffe sono un passo importante nella giusta direzione per i lavoratori dell'industria automobilistica e le comunità di lavoratori in tutto il paese".

Spetta ora alle case automobilistiche, dalle Big Three (General Motors, Ford, Stellantis) a Volkswagen e oltre, riportare negli Stati Uniti buoni posti di lavoro sindacalizzati, ha detto Fain. I dazi annunciati non riguardano solo le importazioni dall'UE, ma tutte le auto non prodotte negli Stati Uniti. Il presidente degli Stati Uniti Trump aveva già imposto dazi sulle importazioni di veicoli provenienti dal Canada e dal Messico, ma poi li aveva sospesi. Il motivo sarebbe stato anche l'intervento dei dirigenti automobilistici americani.

Circa il 40% delle auto Stellantis vendute negli Stati Uniti (tra cui Jeep, Chrysler, Dodge, RAM) viene importato da questi due paesi. Per quanto riguarda Ford, si tratta di un veicolo su cinque. Ma anche la Volkswagen sarebbe colpita da questi dazi in modo molto più duro rispetto a quelli dell'UE. Circa il 43% di tutte le Volkswagen vendute negli Stati Uniti proviene dallo stabilimento Volkswagen in Messico, compresi i modelli Jetta e Tiguan. Nel 2023, la Volkswagen ha prodotto circa 350.000 veicoli in Messico. Lo stabilimento VW di Chattanooga, negli Stati Uniti, invece, ha finora una capacità di soli 230.000 auto all'anno.

Hildegard Müller, presidente dell'Associazione dell'industria automobilistica tedesca (VDA), mette in guardia dalle conseguenze dei dazi, non solo per la Germania, ma anche per gli stessi Stati Uniti. Secondo la VDA, l'industria automobilistica tedesca impiega circa 138.000 persone. Di questi, 48.000 lavorano presso le case automobilistiche e altri 90.000 presso i fornitori tedeschi. Se i dazi dovessero mettere ulteriormente in difficoltà il settore automobilistico tedesco, secondo l'associazione automobilistica anche i posti di lavoro negli Stati Uniti sarebbero a rischio.