

# Acciaio, l'export cinese low cost una minaccia per l'industria europea

*Effetto farfalla. Pechino oggi vende soprattutto in Asia ma l'eccesso di offerta ha spinto i prezzi ai minimi dal 2020. Eurofer: produzione Ue mai così bassa*

Sissi Bellomo

Consumi sempre più deboli, importazioni che crescono senza sosta, prezzi bassi come all'epoca del Covid e margini di profitto in picchiata, che hanno fatto crollare la produzione ai minimi da almeno un quarto di secolo. L'industria siderurgica europea attraversa un nuovo, difficilissimo periodo di crisi. E ancora una volta punta il dito soprattutto contro la Cina, tornata a riversare sui mercati internazionali quantità record di acciaio low cost.

Eurofer, che rappresenta i produttori europei, denuncia una situazione ormai divenuta «esplosiva», tanto da «mettere in pericolo la sopravvivenza e la transizione (energetica)» non solo delle imprese del settore, ma anche di molti «clienti chiave dell'industria manifatturiera, come l'automotive». Le difficoltà spingono a ridurre gli investimenti e la forbice dei tagli inizia a colpire anche sul fronte della decarbonizzazione: ThyssenKrupp, dopo indiscrezioni di stampa, ha appena confermato una revisione dei piani per produrre acciaio “verde”, ad esempio con il ricorso all'idrogeno (si veda il pezzo qui a fianco).

Nell'Unione europea, ricorda Eurofer, la produzione di acciaio grezzo nel 2023 si è ridotta ad appena 126 milioni di tonnellate, 25 milioni in meno rispetto alla media del decennio precedente e ben 56 milioni in meno rispetto al 2008. Dalla Grande recessione globale ad oggi il settore ha perso circa 90mila addetti, un quarto della forza lavoro nel continente. «Abbiamo iniziato a suonare l'allarme molti anni fa, ora i sintomi di deindustrializzazione si sono diffusi lungo la catena del valore», denuncia l'associazione, associandosi all'appello di Mario Draghi per un colpo di reni sul versante della competitività ed invocando interventi molto più incisivi da parte di

Bruxelles per contrastare la concorrenza sleale di altri Paesi: dazi a tappeto simili a quelli adottati dagli Stati Uniti (che contro la Cina sono triplicati al 25% dal 27 settembre), garanzie di un'applicazione «a tenuta stagna» per il Carbon Border Adjustment Mechanism (Cbam) – la tassazione della Co2 sui prodotti importati, che andrà a regime a partire dal 2026 – e misure urgenti per ridurre il costo dell'energia.

Al banco degli imputati come al solito viene messa soprattutto la Cina, che oggi esporta acciaio a ritmi che non si vedevano da otto anni: un effetto collaterale della riduzione dei consumi domestici, a sua volta dovuta alla frenata dell'economia e soprattutto alla prolungata paralisi del settore immobiliare, che un tempo – ricorda Hsbc – era così vorace da assorbire tipicamente un quarto dell'offerta siderurgica globale.

Il mondo occidentale – difeso ormai da anni da barriere commerciali sempre più alte – a onor del vero non è più la destinazione principale dell'acciaio «made in China», che ha preso altre direzioni, soprattutto in Asia, sollevando irritazione e nuovi dazi da parte di molti Paesi emergenti, tra cui India, Vietnam e Brasile. Ma l'impatto, per quanto indiretto, è pesante per tutti: i prezzi siderurgici sono crollati ovunque nel mondo. In Europa, stando a un recente rapporto di BofA, il valore dei coil laminati a caldo (HRC) è sceso ai minimi dal 2020 sul mercato spot, a 550 euro per tonnellata, con un ribasso del 17% in appena sei mesi, tra aprile e settembre.

La banca si aspetta un modesto rimbalzo nel breve (con una risalita a 610 €/tonnellata nel quarto trimestre). Ma non vede segnali di ripresa significativi nel Vecchio continente, né sul fronte della produzione né su quello dei consumi, che anzi rischiano di indebolirsi ulteriormente nel settore dell'auto, in cui molte case stanno ridimensionando i piani produttivi sia per i modelli elettrici che per quelli con motore a combustione. La siderurgia europea rischia peraltro di venire spiazzata, perdendo quote di mercato, anche a causa delle crescenti importazioni di prodotti cinesi contenenti acciaio, come le auto a batteria per l'appunto o le pale eoliche.

Se il battito d'ali di una farfalla può provocare tempeste a migliaia di chilometri di distanza, come diceva il matematico Konrad Lorenz, è facile immaginare quali contraccolpi possa provocare un gigante dell'acciaio come la Cina, responsabile di oltre metà della produzione globale. Uno spiraglio di speranza arriva dagli stimoli economici e monetari varati di recente da Pechino, ma molti analisti dubitano che basteranno a rilanciare in modo significativo la domanda interna di metalli. Così l'acciaio «made in China» – sfornato da produttori che sono essi stessi sull'orlo del collasso e che non godono del sostegno pubblico riservato ad altri settori – potrebbe continuare ad essere svenduto all'estero in quantità da primato, distribuendosi ovunque, come in un gigantesco sistema di vasi comunicanti.

Dopo un balzo del 35% nel 2023 l'export di prodotti siderurgici cinesi è cresciuto ulteriormente quest'anno, di circa il 20%, avviandosi a superare la soglia dei 100 milioni di tonnellate nell'intero 2024. Il record è di 112 milioni nel 2015, anno passato alla storia come uno dei peggiori per la siderurgia.

Le gravi difficoltà delle acciaierie cinesi – segnate da bilanci in rosso e in molti casi vicine alla bancarotta secondo Bloomberg Intelligence – sono sempre più evidenti. Persino il colosso Baowu, numero uno in Cina e nel mondo, un paio di mesi fa ha lanciato un allarme su quello che ha definito un «duro inverno» per il settore, spiegando che la crisi potrebbe rivelarsi ancora più dolorosa di quelle del 2008-2009 e del 2015-2016. La produzione cinese di acciaio l'estate scorsa ha iniziato a crollare, registrando un -10,4% in agosto a 77,9 milioni di tonnellate (nei primi otto mesi ora risulta in calo del 3,3% a 691,4 Mt per Worldsteel). Il flusso di esportazioni tuttavia non smette di ingrossarsi. Nello stesso mese di agosto i dati doganali evidenziano un aumento dell'export del 14,7% su base annua e del 21,3% rispetto a luglio, a 9,5 milioni di tonnellate: volumi enormi, superiori all'intera produzione di acciaio della Ue-27 nel periodo, che è stata pari a 9,1 milioni di tonnellate (+2,2% rispetto ad agosto 2023).

Difendersi non è facile. La Commissione europea ha ulteriormente prorogato il sistema delle salvaguardie, fino al 30 luglio 2026: a quel punto la misura sarà rimasta in vigore per otto anni consecutivi, il massimo consentito dalle regole del Wto. Nel frattempo Bruxelles ha avviato indagini anche sulle importazioni in arrivo da altri Paesi, tra cui Vietnam e India, oltre che Giappone ed Egitto. E gli Usa hanno dato un giro di vite sull'acciaio fuso in Messico.

Che ci siano triangolazioni effettuate in modo deliberato o meno è comunque di importanza secondaria: l'acciaio cinese non è colpito da sanzioni e se si fa spazio sui mercati è perché viene venduto – magari più volte, rimbalzando da un Paese all'altro – a prezzi ormai irrisori anche tenuto conto dei dazi, addirittura inferiori in alcuni casi ai costi di produzione occidentali.

La situazione è precipitata soprattutto sul fronte dei prodotti piani, di cui la Ue ha cominciato ad importare quantità record: sono entrate più di 6,2 milioni di tonnellate di coil laminati a caldo tra gennaio e luglio, fa notare Argus, circa 400mila in più rispetto all'anno scorso. Nel 2021 – anno in cui avevano raggiunto il massimo storico di 9,2 milioni di tonnellate – nello stesso arco di tempo avevano varcato i confini forniture per 5,6 milioni di tonnellate.

© RIPRODUZIONE RISERVATA