

Vincenzo Comito

L'auto e la Cina

Lo sviluppo economico cinese

Ricordiamo in via preliminare come lo sviluppo economico cinese, nonostante i suoi numerosi problemi, non abbia probabilmente equivalenti nella storia contemporanea e non solo in quella.

Il valore del pil del paese ne fa oggi la seconda economia del mondo se facciamo i calcoli relativi utilizzando il criterio dei prezzi di mercato. Se usiamo invece quello della parità dei poteri di acquisto, lo stesso Fondo Monetario Internazionale certifica che essa si colloca ormai da qualche anno al primo posto; così, utilizzando questo ultimo criterio, i dati parlano di un pil cinese per il 2016 come pari a 20.880 miliardi di dollari, mentre quello statunitense è invece fermo a 18.550 miliardi. E il distacco con gli Stati Uniti si dovrebbe ampliare nel 2017 (con una crescita cinese ancora vicina al 7,0% e con quella statunitense che si dovrebbe collocare intorno al 2,5%) e presumibilmente ancora di più nei prossimi anni.

Da molte parti si sottolinea il forte rallentamento, negli ultimi anni, nella crescita di tale economia, ma se questo è vero in termini percentuali annuali sull'anno precedente (l'aumento del pil è passato da un ritmo del 10-11% ed anche più annuo ad uno leggermente inferiore al 7%), bisogna considerare da una parte che l'incremento in valori assoluti è oggi superiore ogni anno alla dimensione del pil dell'intera economia spagnola e si avvicina a quella dell'Italia, dall'altra che si va verificando un innalzamento rapido del livello tecnologico della stessa economia, mentre essa, da orientata prevalentemente verso le esportazioni e gli investimenti, si indirizza ora sempre più verso lo sviluppo dei consumi interni, tra l'altro con una rapida crescita dei salari.

Per altro verso, nonostante che da decine di anni ormai molti esperti annuncino con regolarità l'imminente crisi o anche il vicino collasso della sua economia, la Cina ha acquisito il primato nel pil (ma certo ancora non

quello pro-capite, oggi pari ad un quarto di quello statunitense, anche se qualche decennio fa esso era uguale solo al 4-5% di quello degli Usa) dopo aver attenuto qualche anno prima quello del commercio internazionale. Il prossimo traguardo, da cui il paese non sembra ormai più molto lontano, è quello del primato tecnico-scientifico; di esso si intravedono già molto più che i primi segni.

Naturalmente non mancano i problemi sulla strada dello sviluppo del paese e che oggi fanno riferimento, tra l'altro, ad un rilevante inquinamento delle città e dei centri industriali, ad un elevato livello di diseguaglianze, infine ad un crescente peso dell'indebitamento delle imprese, in particolare di quelle statali, dei governi locali ed ora in misura crescente anche dei privati.

Nell'ambito del forte sviluppo dell'economia un posto particolare merita quello relativo al settore automobilistico.

Il mercato cinese dell'auto

Il settore dei veicoli su strada è soggetto nell'ultimo periodo, a livello mondiale, a delle grandi trasformazioni, con la tendenza a dei forti mutamenti tecnologici (sviluppo dell'auto elettrica, di quella a guida autonoma, delle tecnologie dell'idrogeno, dell'internet delle cose, ecc., insieme alla crisi progressiva dell'alimentazione diesel e, in prospettiva, anche di quella a benzina), ad un rilevante sviluppo dei mercati emergenti a fronte di una stagnazione di fondo di quelli maturi, a grandi mutamenti negli orientamenti dei consumatori soprattutto nei paesi avanzati, fatto quest'ultimo che, unito ad alcuni aspetti dell'innovazione tecnologica, indica una potenziale e radicale trasformazione dei processi di mobilità sul territorio in tutti i paesi.

Sino a non molto tempo fa il mercato dell'auto in Cina era quasi inesistente. Ma in relativamente pochi anni, in particolare dopo il decollo, come già accennato, del tentativo in corso di riallineare l'economia soprattutto verso i consumi interni, esso è cresciuto a dismisura e nel 2016 il numero delle auto e dei veicoli commerciali venduti nel paese ha raggiunto i 28 milioni di unità, con un aumento rispetto all'anno precedente di quasi il 14%, mentre le previsioni che si possono fare per il 2017 si collocano intorno ai 29,5 milioni di vetture, con un tasso di crescita più moderato rispetto a quello dell'anno precedente.

La Cina è così oggi e di gran lunga il più importante mercato di veicoli del mondo e la sua produzione è sostanzialmente ormai pari a quella di Stati Uniti e Unione Europea messi insieme.

Siamo ad un livello quantitativo pari ad un terzo del totale mondiale e tale percentuale potrebbe nei prossimi anni crescere ancora. E questo nonostante che ormai da diversi anni diverse grandi città, tra cui Pechino e Shangai, frenino in molti modi la crescita del parco automobilistico locale per ragioni di congestione e di inquinamento.

Come è noto, le case straniere che vogliono produrre e vendere auto nel paese possono farlo soltanto creando delle *joint-venture* al 50-50% con qualche produttore locale.

Questo ha portato peraltro in passato a scoraggiare in qualche modo le stesse imprese locali dallo spingere molto per aumentare le vendite e migliorare la produzione dei propri modelli, dal momento che era più comodo incassare lauti profitti senza darsi molto da fare.

Così, per molti anni la qualità delle auto cinesi è rimasta molto bassa e la quota di mercato dei produttori locali nel paese relativamente ridotta; per diverso tempo essa ha viaggiato così intorno ad un quarto del totale nazionale.

Ma con il tempo le cose sono migliorate, la qualità è molto cresciuta e negli ultimi anni la quota di mercato dei produttori locali è salita sino al 40% ed oltre.

Si stima ora da fonte indipendente che la stessa qualità raggiungerà ed anche sorpasserà quella delle marche straniere entro il 2020 (Clover, 2017, a), ciò che dovrebbe anche portare ad una crescita ulteriore della presa delle aziende locali su tale mercato.

I produttori nazionali hanno registrato di recente in particolare un rilevante successo di vendite con il lancio di Suv, un tipo di vettura che registra moltissimo interesse nel paese.

Questo miglioramento della situazione sta ora spingendo le case locali a mettere a punto dei piani per spingere sulle esportazioni e sugli insediamenti produttivi all'estero, come mostriamo meglio più avanti.

Una caratteristica particolare del panorama cinese nell'auto, come del resto in molti altri settori, appare quello dell'estrema frammentazione della produzione locale tra molte imprese. Se ne contano ancora oggi forse 150-200.

Nessuna casa ha acquisito ancora un ruolo dominante, anche se si intravede ora, da una parte, il delinearsi di un rilevante processo di selezione delle stesse aziende, dall'altra quello della concentrazione della produzione su poche case, 7-8 in tutto. In ogni caso, nel 2016 circa la metà delle produzione totale di vetture cinesi è stata realizzata da nove produttori.

Gli sviluppi tecnologici

Preoccupate sempre più del livello di inquinamento del paese le autorità cinesi stanno lanciando dei grandi programmi di riconversione delle attività produttive, verso l'obiettivo della costruzione di un'economia verde.

Gli investimenti in loco sul tema appaiono colossali. Così nel 2016 la Cina da sola ha investito circa 120 miliardi di dollari in tale processo di riconversione, circa la metà del totale mondiale.

In tale quadro sono in corso grandi sforzi anche nel settore dei veicoli, sforzi peraltro spinti anche dalla volontà di accrescere la quota di mercato dei produttori locali, nonché dal desiderio di ridurre la dipendenza del paese dall'importazione di idrocarburi (Escande, 2017). Così il governo ha, tra l'altro, imposto che una quota crescente nel tempo delle vetture sia costituita da veicoli ibridi o elettrici, mentre esso programma di fissare a breve una data limite oltre la quale la produzione e distribuzione di vetture con i sistemi di propulsione convenzionale sarà totalmente bandita dal paese. Si valuta che tale data limite si possa collocare intorno al 2035.

Peraltro il governo cinese ha incluso quello delle auto elettriche nell'elenco dei dieci settori che esso vuole siano competitivi a livello internazionale entro il 2025, come parte del noto programma di politica industriale "Made in China 2025".

Intanto, intorno al 2020 tutti gli autobus circolanti nel paese dovranno essere a propulsione elettrica, mentre nel solo 2017 nel paese sono in corso di installazione ben 800.000 punti di ricarica delle batterie.

Nel 2016 sono così state prodotte nel paese circa 500.000 vetture tra elettriche ed ibride e nel 2017 la cifra dovrebbe salire ad un milione di

unità, raggiungendo poi i 2 milioni nel 2020. Per quanto riguarda le batterie, nel 2016 sono stati prodotti in Cina circa i tre quarti dell'intera produzione mondiale.

Alcune previsioni (Goldman Sachs) valutano che nel 2030 si produrranno nel mondo circa 6,5 milioni di auto elettriche, di cui il 60% in Cina; ci sembra peraltro che la cifra della produzione totale sia sottovalutata, mentre sopravvalutata appare quella relativa al paese asiatico. A nostro parere nel 2030 in particolare la cifra relativa alle auto elettriche dovrebbe superare largamente i 10 milioni di unità.

Essendo il mercato cinese di gran lunga il più grande del mondo e trovandosi molte case occidentali ad ottenere su tale mercato una parte molto rilevante delle vendite e dei profitti, esse si sentono obbligate ad investire rapidamente nel settore ed in quello collegato delle batterie. Naturalmente dovendo fare tale sforzo di investimenti esse riverseranno poi i nuovi modelli anche sui mercati occidentali, obbligati quindi anch'essi, nella sostanza, ad allinearsi rapidamente al nuovo corso.

Va ricordato, a questo proposito, che già da diversi anni le grandi case occidentali hanno modificato le linee delle carrozzerie dei nuovi modelli venduti nel mondo proprio per tenere in qualche modo conto soprattutto dei gusti prevalenti su tale questione nel paese asiatico.

Il gruppo Volkswagen vende nel paese (cifre 2016) il 41% della sua produzione a livello globale e vi ottiene il 49% dei profitti prima delle tasse; la GM, a sua volta, vi registra il 39% delle vendite e il 24% dei profitti, la Audi il 32% delle vendite e ben il 56% degli utili (Clover, 2017, b).

Così si moltiplicano, tra l'altro, gli annunci delle case occidentali relativi al varo di *joint-venture* con imprese cinesi per la produzione di auto elettriche e di batterie. Così in pochissimi mesi abbiamo appreso che la Renault-Nissan si allea con il suo tradizionale partner Dongfeng per sviluppare le nuove vetture, la Ford con Zoyte Auto, la Volkswagen con JAC Anhui, la GM con il suo partner di vecchia data SAIC (Clover, 2017, b). Tra l'altro le case occidentali sono obbligate a cedere la loro tecnologia nel settore a quelle locali.

Si può dunque dire che è grazie per una parte considerevole agli sforzi cinesi che si dovrebbe finalmente arrivare, anche se in un orizzonte

temporale abbastanza lungo, ad abbattere i livelli di inquinamento nel mondo almeno per quanto riguarda quelli generati dal settore dei veicoli e che sono comunque molto rilevanti.

L'espansione all'estero

Il rapporto tra le case dell'auto cinesi e i mercati internazionali è stato sino ad oggi, per molti versi, piuttosto problematico.

Possiamo intanto ricordare l'andamento delle vendite delle case cinesi all'estero tra il 2009 e il 2016 (The statistics portal, 2017). Si è in questo periodo passati dai 370.000 veicoli del 2009 ad una punta massima di 1.053.000 circa del 2012, con una crescita rilevante da un anno all'altro. Ma poi il trend appare discendente, sino ad una cifra di sole 708.000 unità nel 2016.

Peraltro per buona parte del periodo sono soprattutto i veicoli commerciali a fornire dei volumi di vendita di qualche consistenza. Così nel 2012 il loro numero era di circa 596.000 contro i 395.000 circa delle auto. Ancora nel 2016 registravamo rispettivamente 477.000 unità (tra l'altro in leggero aumento rispetto all'anno precedente) contro soltanto 231.000, una cifra quest'ultima poco rilevante.

La gran parte delle vendite, in tutto il periodo, si rivolge poi ai paesi emergenti.

Pesano in questo quadro abbastanza negativo da una parte il boom del mercato domestico, che spinge le case a non darsi troppo per trovare degli sbocchi altrove, ma poi dall'altra anche la scarsa qualità dei prodotti, che li rendono in molti casi poco appetibili.

Ma i grandi paesi asiatici hanno aperto da tempo un altro fronte.

Va così registrato il fatto che alcuni anni fa, mentre gli indiani acquisivano la proprietà della Jaguar e della Land Rover, i cinesi della Geely compravano quella della Volvo. Si trattava di due marche allora in forte crisi che però in relativamente poco tempo sono state rivitalizzate e ricollocate con successo sul mercato. La produzione delle due case ha conosciuto un rilevante aumento negli ultimi anni. Intanto i cinesi della Geely acquisivano anche la società che produce i taxi di Londra e qualche marchio minore (MG).

Un'altra operazione di successo ha riguardato, come è noto, la casa francese PSA. In questo caso, in un gruppo che presentava problemi finanziari, un intervento congiunto al capitale da parte dello Stato francese e della cinese Dongfeng (i due attori hanno acquisito ciascuno circa il 15% del capitale) ha permesso di rilanciare la società.

Ma ora sembra che per i produttori cinesi le cose siano in procinto di cambiare anche sul piano delle vendite e degli insediamenti all'estero. Da una parte si registra, come già accennato, un netto miglioramento dei livelli di qualità delle vetture, dall'altra anche una più forte volontà di internazionalizzazione delle imprese, volontà che si riscontra peraltro anche in molti altri settori di business. Come a questo proposito è noto, tra l'altro gli investimenti cinesi all'estero hanno avuto negli ultimi anni una forte impennata.

Esistono comunque già da tempo dei relativamente modesti insediamenti produttivi nel settore in Asia, Africa, America Latina e qualcosa anche nei paesi dell'Est Europa. Anche in Italia è attivo da anni un piccolo stabilimento di montaggio.

Negli ultimi mesi si susseguono gli annunci da una parte di lancio di nuovi modelli anche nei paesi occidentali nel 2018 e 2019, dall'altra anche di diversi progetti di insediamenti produttivi. Vi sembrano interessate una decina di imprese cinesi.

Per citare solo alcuni casi, dal 2019 la Saic, la terza casa automobilistica del paese, venderà i suoi suv in Europa con il vecchio marchio britannico MG. La Geely ha intenzione di proporre delle vetture con il marchio Lynk già nel 2018 sia in Europa che negli Stati Uniti. Intanto la Great Wall annuncia dal canto suo uno sforzo importante in molte direzioni. Essa dovrebbe aprire degli impianti produttivi in Massico, Russia, dove l'auto appare ora in ripresa, Unione Europea.

Avranno le auto cinesi lo stesso successo all'estero ottenuto a suo tempo da quelle giapponesi e poi da quelle coreane?

Il gruppo FCA in Cina

I rapporti prima della Fiat, poi della FCA, in Cina e più in generale in Asia, continente dove si concentra peraltro ormai il 55% della produzione mondiale di veicoli, non sono mai stati molto brillanti.

Dopo alcuni sfortunati tentativi falliti di trovare un partner adeguato nel paese, il gruppo è finalmente riuscito qualche anno fa nel suo intento ed è stato anche varata un'attività produttiva in loco.

Ma le vendite delle vetture a marchio Fiat non hanno mai registrato dei successi significativi. Da qualche tempo, ora, con l'arrivo del marchio Jeep la situazione è invece un poco migliorata. Ma comunque il peso del gruppo nel paese appare drammaticamente insignificante.

Guardando alle cifre, nel 2016 (carsitaly.net, 2017) il marchio Fiat è riuscito a collocare sul mercato locale circa 13.000 vetture, peraltro con un forte calo rispetto all'anno precedente (nel 2014 aveva comunque venduto nel paese 70.000 vetture); invece il marchio Jeep ha esitato nello stesso anno 133.000 veicoli; il totale appare quindi inferiore alle 150.000 unità, con una quota di mercato pari allo 0,5% del totale, valore del tutto irrilevante.

Per il 2017 si può stimare che il marchio Jeep riesca ad aumentare le sue vendite, arrivando vicino alle 200.000 unità. Ma si tratta comunque di cifre modestissime.

In ogni caso l'obiettivo dichiarato per lo stesso marchio e per il 2018 è quello del collocamento sul mercato di 500.000 unità, ma esso appare in questo momento difficilmente raggiungibile.

Intanto di recente, come è noto, è apparso sempre più chiaro che la famiglia Agnelli intende disfarsi del gruppo automobilistico, come del resto anche delle attività industriali facendo capo alla holding CNH Industrial (veicoli industriali, macchine agricole, macchine movimento terra, ecc.). In questo quadro, si è già parlato di un possibile interessamento di qualche casa cinese all'azienda.

Nella sostanza le attività FCA plausibilmente verrebbero cedute a pezzi, perché con tale sistema la famiglia pensa non a torto di guadagnarci di più. Introducendo nel quadro anche alcune variabili politiche di rilievo, si può pensare che il marchio Jeep venga alla fine acquisito dagli americani e che quello Fiat passi appunto ai cinesi, che vedrebbero così ulteriormente rafforzata la loro presenza sui mercati occidentali. Molto incerta la sorte della Magneti Marelli e della Comau.

Conclusioni

Nell'ambito di un forte processo di sviluppo economico, che la ha portata a diventare il paese che si colloca al primo o al massimo al secondo posto nelle classifiche mondiali del pil, a seconda del criterio utilizzato per calcolarlo, la Cina di recente ha visto il suo mercato dell'auto diventare quello più importante e per molti versi quello guida a livello mondiale. Questo mentre avanza una grande trasformazione tecnologica del settore e mentre si verificano anche importanti cambiamenti nelle tendenze di consumo, in particolare nei paesi più sviluppati.

Nel frattempo migliora la qualità dei prodotti fabbricati dalle case locali, premessa probabile ad una crescita delle sue quote di mercato in patria e ad un prossimo sbarco in forze di esse sui mercati occidentali, con risultati ancora molto incerti, ma che potrebbero essere di tutto rilievo.

Intanto i produttori cinesi ed indiani hanno messo in qualche caso le mani su alcune case occidentali e in altri hanno almeno acquisito una qualche partecipazione di rilievo, mentre gli sforzi del gruppo FCA per penetrare tale mercato non sembra dare risultati significativi.

I paesi occidentali devono certamente riflettere su come raccogliere nel modo migliore la sfida asiatica, che appare in prospettiva come molto impegnativa. Invece della strada del conflitto, da cui sembrano in qualche modo tentati sia gli Stati Uniti che l'Unione Europea, sembrerebbe ragionevole cercare di perseguire quella degli accordi.

Testi citati nella nota

-Clover C., Chinese carmakers close quality gap on global rivals, www.ft.com, 28 settembre 2017, a

-Clover C., Beijing's uneasy deal with overseas car groups under strain, www.ft.com, 1 settembre 2017, b

-Escande P., le moment électrique, *Le Monde*, 30 settembre 2017

-The statistical portal, Number of passenger cars exported from China from 2009 to 2016, by type, www.statista.com/statistics/279055, 2017

-Carsitaly.net, Fiat-Chrysler car sales statistics, www.carsitaly.net, 2017