

Auto

I mercati emergenti. Ennesimo record nella produzione di veicoli leggeri

Cina verso quota 6 milioni

Terzo gradino del podio mondiale al posto della Germania

Alfredo Sessa

Fabbriche che producono a tutto vapore, gru che graffiano senza sosta il cielo, orizzonti ridisegnati da grattacieli e infrastrutture. La Cina del boom può ingannare sulle tendenze in corso nell'industria automobilistica. Chi si aspetta, in un Paese in piena crescita industriale, una forte produzione di camion, assiste invece all'exploit delle automobili.

Secondo Polk Marketing System, società tedesca specializzata in analisi del mercato automobilistico, quest'anno la Cina produrrà circa 5,9 milioni di veicoli leggeri, strappando alla Germania (5,3 milioni di veicoli



Nuovo modello. Nello stabilimento di Nanchino Fiat produce la Perla, berlina compatta progettata espressamente per il mercato cinese

MOTORIZZAZIONE DI MASSA

Un Paese immenso sta scendendo dai camion per salire in macchina: si prevede un boom per le vetture medio-piccole

previsti quest'anno) il ruolo di terzo produttore mondiale. La capacità produttiva di entrambi i Paesi è ben al di sotto di quella di Stati Uniti (11 milioni) e Giappone (10,6 milioni), ma secondo Polk la Cina è in grado, nel giro di un decennio, di raggiungere quota dieci milioni.

Sul mercato interno l'Associazione dei produttori cinesi registra nel primo semestre dell'anno la vendita di 1,8 milioni di autoveicoli, cifra che rappresenta un incremento di quasi il 47% rispetto allo stesso periodo del 2005.

Le strategie dei costruttori cinesi, così come degli stranieri, seguono in questo momento una direzione precisa: in Cina si va verso una motorizzazione diffusa, si scende dai camion

per salire in macchina.

«Il Governo — osserva Romeo Orlandi, vice presidente di Osservatorio Asia — cerca di andare verso una redistribuzione del reddito e una maggiore armonia sociale. Si tenta di redistribuire i benefici del grande sviluppo economico, e l'esempio più eclatante di questa tendenza è proprio l'accesso di massa alla motorizzazione». Il futuro è dei mezzi compatti di piccola cilindrata. «È un'opportunità — dice Orlandi — ma, come sempre in Cina, anche una sfida. Perché nel segmento delle medio-piccole si sta lanciando l'industria cinese, che quindi si prepara a fare una forte concorrenza agli stranieri».

Anche le circostanze contingenti suggeriscono di insistere

Le top ten in Cina

Vendite gennaio-maggio 2006

Gr. Volkswagen	256.891
Gr. Gm	184.422
Gr. Hyundai-Kia	170.799
Chery	123.916
Honda	114.645
Toyota	92.556
Faw Xiali	91.550
Geely	89.821
Nissan	86.227
Psa Peugeot-Citroën	82.254

Fonte: China Automotive Rep. Ara

sul segmento delle compatte. L'aumento dei prezzi dei carburanti sta incentivando la vendita di auto piccole, dai bassi consumi e di cilindrata medio-bassa, dai costi di esercizio contenuti. Da parte sua, il Governo incentivando la domanda di queste automobili. Dallo scorso aprile, infatti, Pechino ha ridotto la tassazione sulle auto di cilindrata compresa tra i 1 e 1,5 litri.

Mercato tra i più grandi del mondo per l'auto, mercato a crescita rapida, la Cina negli ultimi anni ha anche acquisito e sviluppato la capacità di produrre componentistica su vasta scala. Una combinazione di elementi che attira i costruttori automobilistici non solo dal grande mercato interno, ma anche dalla possibili-

tà di esportare. Gli americani, ma anche gli europei e i giapponesi, vedono nella Cina un mercato che li può compensare delle alterne fortune dei mercati nazionali.

Chi vincerà la partita dell'auto in Cina? Probabilmente la Cina stessa, che sta costruendo le proprie competenze nel settore con l'aiuto degli investimenti esteri e delle joint venture. E che, a sua volta, delocalizza la produzione. Nei giorni scorsi Geely Holding Group, il più grande produttore privato cinese, ha annunciato che assemblerà auto in Indonesia, e prevede di riuscire a esportare entro il 2015 i due terzi della produzione. Geely si inserisce nella scia di Chery Automobile, già presente sul mercato indonesiano.