



grande muraglia

L'inizio della crisi, nel 2008, ha coinciso con la perdita della supremazia della GM nel mercato automobilistico. Il primato dell'azienda statunitense – che sembrava appartenere all'ordine naturale delle cose – era stato conquistato dalla Toyota che continua a detenerlo ancora oggi. L'anno dopo, con la crisi conclamata, un altro titolo passava di mano: la Cina diventava il primo mercato mondiale per le automobili, con circa 18 milioni di veicoli. Cambiava residenza lo scettro *dell'automotive*, il bastione del capitalismo, del progresso, della tecnologia. Sembrava consegnato alla storia il mito di Detroit, la città simbolo dell'industria; apparivano un ricordo per studiosi il Modello T di Henry Ford, la catena di

montaggio, le produzioni di massa, la conquista della libertà personale al volante.

L'industria automobilistica racchiudeva hardware e software: impiegava milioni di addetti e garantiva la mobilità del sogno americano, la frontiera concettuale prima ancora che geografica. I numeri confermano e acuiscono il sorpasso. Se i risultati del primo trimestre saranno confermati, la Cina dovrebbe raggiungere 20 milioni di unità vendute, con le importazioni nette pari a circa 500.000 vetture, mentre ancora nel 2013 le vendite statunitensi – con una forte componente d'importazione – hanno raggiunto 15,6 milioni di veicoli. Dietro questi andamenti traspaiono tuttavia chiaramente dei fenomeni solo apparentemente secondari. Oltre alla ripresa dell'industria negli Usa, anche grazie al massiccio intervento statale, le dinamiche interne alla Cina mostrano contraddizioni importanti. Il boom del mercato privilegia le auto straniere (cioè quelle costruite in Cina in partnership obbligatoria con le imprese locali) rispetto a quelle nazionali, la cui quota di mercato è scesa dal 31 al 27% nel 2013. In un'ironica concorrenza, le aziende cinesi in *joint venture* hanno molto più successo delle aziende cinesi private e senza alleanze. Le prime traggono vantaggio da rendite di posizione. Per legge almeno il 50% delle j.v. deve essere in mani cinesi.

La norma ha favorito le grandi aziende statali che hanno tralasciato la ricerca e l'innovazione per carpire le disponibilità dei partner stranieri. Questi ultimi hanno a loro volta fruito di successi ininterrotti perché da anni ormai le loro vendite in Cina eccedono quelle nei pesi di origini. I ricavi oltre la Grande Muraglia consentono di bilanciare le perdite nei paesi industrializzati. In particolare, le auto di categoria alta prodotte in j.v. non hanno praticamente rivali in Cina. La produzione interamente nazionale è considerata, a ragione, di qualità più bassa, meno sicura, con uno stile non accattivante e comunque incapace di fornire uno status symbol. Una conferma indiretta deriva dall'estero: le esportazioni cinesi sono in declino, al contrario delle importazioni, trainate dalle berline e dai SUV di lusso. La Cina dunque primeggia in quantità, ma non ancora nella supremazia tecnologica. Il mercato cresce ma non migliora: non vengono lanciati modelli cinesi, nessuna rivoluzione produttiva è in vista, il deficit ingegneristico è ancora evidente.

Il contrasto tra le grandi aziende di stato e i piccoli produttori indipendenti non è stato in grado di creare la concorrenza auspicata. I fondi per progredire non mancano, lo dimostra la recente acquisizione della Peugeot (un'equity del 14%) da parte della Dongfeng di Wuhan. Tuttavia, la proprietà potrebbe non bastare, senza la capacità di gestione, l'esperienza internazionale, una concezione del business basato sulla complessità prima ancora che sul comando. Da anni l'industria automobilistica cinese cresce ma non

impone modelli, aumenta il fatturato ma non costituisce un successo imitabile. Detroit ha perso la supremazia contabile, ma ancora per molto tempo l'intero settore sarà identificato con la storia e l'eredità della metropoli del Michigan.

Ti potrebbero anche interessare:

American Dream

La straordinaria liquidità delle quotate Usa. Che forse non ...

Recesso FIAT: vediamoci chiaro

[Linkwithin](#)

⋮
⋮
⋮
⋮
⋮
⋮