

RADIOCOR

9 Febbraio 2010

Il Sole 24 ORE - Radiocor

09/02/2010 - 11:30

Breaking News 24

NOTIZIARIO DEL GIORNO

• Cina: auto, troppi gruppi frenano l'espansione all'estero - TACCUINO DA SHANGHAI

di Alberto Forchielli *

Radiocor - Milano, 08 feb - Un presente trionfante e un futuro incerto caratterizzano l'industria automobilistica cinese. Il 2009 e' stato l'anno del sorpasso ai danni di Giappone e Stati Uniti. La Cina ha prodotto 13 milioni di autoveicoli, conquistando un record prestigioso nel panorama industriale. Ha tratto vantaggio dall'arretramento dei concorrenti e dalla forte efficacia delle misure a sostegno del settore messe in campo dal governo, con sgravi fiscali e sussidi che hanno fatto esplodere le vendite. Le previsioni di raggiungere 10 milioni di auto sono state stravolte da una inimmaginabile accelerazione dei consumi. Soltanto a Pechino circolano oggi piu' di quattro milioni di auto. La crescita nazionale nel 2009 e' stata del 48%, divisa pressoché ugualmente tra auto private e veicoli commerciali. Si e' trattato del piu' grande incremento dell'industria automobilistica, la cui quota cinese, non derivante da joint-venture, ha raggiunto il 44% del totale. Queste performance, rese ancora piu' spettacolari per il relativo rallentamento dell'economia cinese, non denotano ancora una crescita qualitativa dell'industria. Appaiono piu' il risultato di aiuti governativi, status symbol rappresentato dall'auto, facilitazione del credito al consumo. I produttori hanno immesso piu' marchi e piu' modelli sul mercato ed i consumatori hanno risposto. Non e' stato pero' sostanzialmente intaccato il difetto principale dell'industria automobilistica cinese: la frammentazione produttiva. Alcuni passi in avanti sono stati infatti, ma limitati. La Chang'an Automobile Group ha acquisito le 2 divisioni auto della Avic (Aviation Industry Corporation of China) per diventare il terzo gruppo cinese. Inoltre il numero dei produttori si e' ridotto con l'eliminazione di piccole officine locali. Sono ancora, tuttavia, 80 i produttori nazionali, diffusi su tutto il territorio di cui 14 producono da 250.000 in su. Questa parcellizzazione non consente economie di scala, capacita' di imporre prezzi e di costruire solide alleanze finanziarie. Pechino e' consapevole di questa arretratezza ed ha lanciato una prospettiva di 'Quattro grandi e quattro piccoli produttori'. Si scontra tuttavia con le resistenze delle singole province piu' ricche e popolate che non vogliono rinunciare a un'industria strategica come quella dell'auto. Quando la Geely, il piu' grande costruttore privato, ha annunciato la decisione di costruire un nuovo impianto, sulle ali della prossima eventuale acquisizione della Volvo, almeno 10 governi provinciali hanno iniziato a corteggiarla con facilitazioni per attrarne la localizzazione. In definitiva, la persistente frammentazione rende dunque difficili da chiudere e da gestire le acquisizioni di aziende straniere che sono spesso piu' grandi dell'azienda cinese acquirente, pur se il supporto finanziario e' consistente ed il mercato promettente. Alla ricerca della tecnologia piu' sofisticata, da abbinare alle capacita' produttive, le aziende cinesi hanno varcato i confini con risultati alterni. La prima acquisizione della Ssangyong da parte della Saic si e' chiusa malamente con il fallimento dell'azienda sudcoreana. L'acquisto della Hummer della Gm da parte della Sichuan Tengzhong e' ancora in attesa dell'autorizzazione governativa. Un andamento chiaroscurale hanno registrato le trattative con i marchi svedesi. La Geely, dopo un'estenuante trattativa con Ford, e' sul punto di annunciare l'acquisto della Volvo, che aggiungera' tecnologia e design alle sue fabbriche. L'operazione costera' 2 miliardi di dollari, meno di quanto la Ford ha pagato nel 1999. Contemporaneamente la Baic (Beijing Automotive Industry Co.), uno dei giganti di stato, ha chiuso l'accordo per acquistare la meccanica - motori e trasmissione - di 2 vecchi modelli della Saab. L'ambizione comune e' di acquisire capacita' senza snaturare il valore d'immagine dei due marchi scandinavi. Pur se le prospettive del settore rimangono ottimiste per i prossimi anni, la Cina deve dunque uscire da una logica quantitativa. Per farlo ha bisogno di razionalizzare attraverso una politica industriale che inevitabilmente dovra' sancire acquisizioni che vedranno vittime e vincitori.

* Presidente di Osservatorio Asia

SERVIZI PER GLI ABBONATI

Se desideri riconfigurare, sospendere il servizio o modificare il tuo indirizzo e-mail [**clicca qui**](#)
Per assistenza contatta il Servizio Clienti: portale@info.ilsole24ore.com

Il Sole 24 ORE - © Tutti i diritti riservati