

Breaking News 24

NOTIZIARIO DEL GIORNO

• Cina: giro di vite sull'auto non basta per riassetto settore - TACCUINO DA SHANGHAI

di Alberto Forchielli *

Radiocor - Milano, 10 gen - Pechino è impegnata a ridurre l'impatto di una costante e massiccia offerta delle case automobilistiche. In precedenza non erano stati rinnovati gli incentivi agli acquisti decisi nel 2009, subito dopo la crisi dell'autunno precedente. Il pericolo di una stasi dell'economia è stato scongiurato ed ora il governo ha provveduto ad un'altra misura restrittiva per il settore. Una nuova normativa, congiuntamente emanata dal ministero del Commercio e dalla National Development and Reform Commission (l'ente statale titolare della politica economica) ha declassato gli investimenti dall'estero indirizzati alla produzione di 'automobili finite', spostandoli dalla lista dei 'desiderabili' a quella degli 'approvati'. Si tratta di una retrocessione attesa, giunta tuttavia mentre lo stesso provvedimento rendeva più facili gli investimenti delle multinazionali in settori finora loro preclusi. Mentre la Cina dunque dà segnali di liberalizzazioni, sembra penalizzare un'industria strategica, alla quale deve una frazione consistente del suo successo economico. In realtà la Cina è semplicemente preoccupata sul presente e perplessa sul futuro della sua industria automobilistica. Cerca di frenarla perché la sua politica precedente le ha impresso un'accelerazione ormai fuori controllo. Le facilitazioni alle aziende straniere che vogliono esportare capacità produttive in Cina sono ormai inutili. Il paese è già ormai il più grande luogo manifatturiero per Volkswagen e General Motors, che producono e vendono in Cina più di quanto facciano nei rispettivi paesi d'origine. La Cina inoltre non ha bisogno di altri record per il settore automotive. Nel 2009 è divenuto il primo produttore mondiale, scalzando con 18 milioni di veicoli una supremazia statunitense intaccata dalla crisi. Quell'anno l'incremento delle immatricolazioni è stato del 42% rispetto al 2008, seguito da un altro spettacolare balzo del 34% nel 2010. Nel 2011 le anticipazioni prevedono un aumento del solo 2,5%. Le restrizioni amministrative e per l'accesso al credito sembrano funzionare e saranno approfondite dalle ultime decisioni. Si comprendono facilmente gli intendimenti di Pechino, impegnata con problemi all'apparenza insormontabili: il traffico nelle grandi città, l'impatto ambientale, l'importazione di petrolio, le differenze sociali simbolizzate dall'acquisto di un'automobile per la nuova classe media urbana. Già nel 2013 la capacità produttiva della Cina dovrebbe arrivare a 31 milioni di veicoli. Secondo McKinsey il mercato potrebbe crescere 10 volte tra il 2005 ed il 2030. Dove saranno stipate tutte queste autovetture, quanto costerà la bolletta energetica? È meglio prevenire questi problemi. Potrebbe essere tuttavia troppo tardi. Il Governo riesce a frenare la corsa del mercato, ma non a cambiare i suoi piloti. Il tentativo di strutturare meglio l'industria nazionale trova molti rallentamenti. Ancora oggi sono presenti in Cina ben 130 produttori, anche se quelli di media grandezza sono 50 e quelli relativamente importanti 14. Il tentativo di ridurli a 10 è ancora a metà del guado. Le resistenze sono infatti numerose. Il mercato è in crescita e gli appetiti insoddisfatti. Ogni Provincia, per prestigio e per profitto, vuole la sua industria e le lobby locali trovano facile sponda nelle amministrazioni periferiche. Ma il settore automobilistico ha bisogno di investimenti enormi e di economie di scala che la frammentazione non consente. Anche i più grandi produttori cinesi (FAW, DMC e SAIC) non raggiungono i due milioni di veicoli all'anno, lontano dunque dalla soglia di competitività internazionale. Non riescono, infatti, malgrado la loro forza politica, ad acquisire i marchi minori. Si registra anche in questo caso la conferma deleteria della 'strategia del pollo'. Nessun produttore, per quanto piccolo, vuole apparire timido e pauroso di lasciare il mercato. Continua ad offrire veicoli per potere spuntare un prezzo di vendita ai concorrenti ancora più importante. È uno strumento per mostrarsi forti, anche quando il futuro è meno roseo del presente. Il mercato lo consente, ma l'industria ne soffre. È questa la vera preoccupazione di Pechino: non riuscire ad imporre la sua volontà se non con misure amministrative, non essere in grado di controllare un settore strategico che ha avviato e che ora si dimostra potente e disubbidiente.

* presidente Osservatorio Asia

Red-

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