



QUI, REPUBBLICA POPOLARE CINESE

Il mercato del ricambio cinese, visto che riguarda un parco circolante di oltre 300 milioni di veicoli aventi un'età media al di sotto dei cinque anni, e in buona parte elettrico, non può non essere – rispetto ai nostri standard – quantomeno inusuale

In collaborazione con www.partsandmarket.com

La Repubblica Popolare Cinese ha una superficie di 9.596.000 chilometri quadrati (è il quarto Paese più esteso del mondo), oltre 1,4 miliardi di abitanti (il più popolato in assoluto), una densità di 146 abitanti per chilometro quadrato e un tasso di crescita pari allo 0,52%. La capitale è Pechino (Beijing), la cui prefettura conta quasi 17,5 milioni di abitanti, anche se la città/prefettura più popolata è Chongqing (31,4 milioni di abitanti), seguita da Shanghai (18,5), Canton (15,0), Tientsin (11,5), Chengdu (11,3), Xi'an (10,5). La lingua ufficiale è il cinese standard, detto anche mandarino standard (lingua ufficiale anche a Taiwan e Singapore), da non confondersi con il cinese mandarino che è invece una famiglia dialettale della lingua cinese. L'inglese è abbastanza comune, regolarmente insegnato



Figura 1

nelle scuole, e lingua ufficiale a Hong Kong, così come il portoghese lo è a Macao.

La Repubblica Popolare Cinese è stata proclamata il 1° ottobre 1949 ed è entrata nell'ONU solo nel 1971.

La forma di governo è la repubblica socialista monopartitica, anche se corretta da pesanti riforme di mercato di stampo capitalistico (il libero mercato però è un'altra cosa).

L'industria automobilistica cinese

L'industria automobilistica cinese nasce intorno agli anni Cinquanta grazie alla collaborazione e al supporto dell'allora Unione Sovietica, e per i primi trent'an-

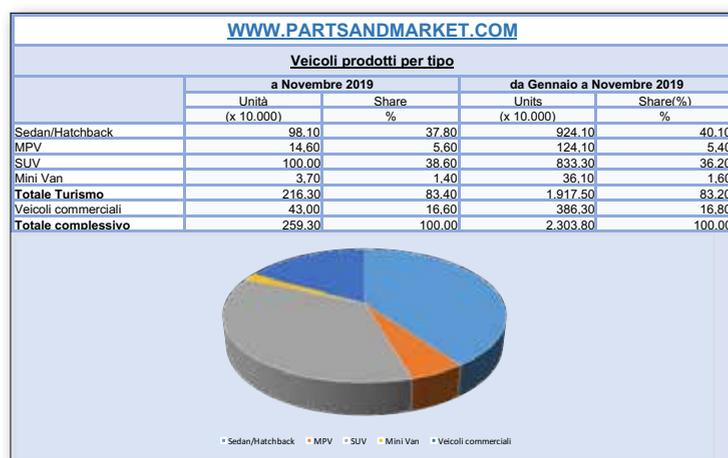


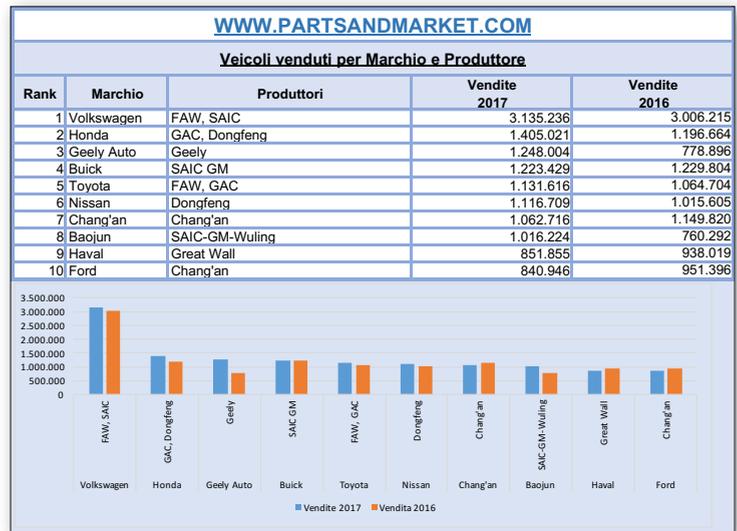
Figura 2

Figura 3

ni si limita a una produzione di circa 100 o 200 mila vetture all'anno. Dal 1990 in poi però, si sviluppa velocemente e già nel 1992 supera il milione di vetture l'anno, raggiungendo i due milioni nel 2000.

Nel 2001 la Cina entra a far parte della World Trade Organization (WTO), la produzione cresce ulteriormente al ritmo di circa un milione di vetture in più ogni anno, fino a sfiorare i 14 milioni di veicoli prodotti nel 2009, e i 18 milioni nel 2010, diventando così il primo produttore mondiale e stracciando ogni record precedente. Nel 2014 poi, la produzione raggiunge i 24 milioni di veicoli, equivalente al 26% della produzione mondiale. Secondo le ultime stime, da gennaio a novembre del

Figura 4



2019, in Cina sarebbero stati prodotti oltre 23 milioni di veicoli, di cui oltre 19 milioni sarebbero autovetture. I produttori cinesi di autovetture sono circa un'ottantina: BAIC Group, Baolong, Beijing Automotive Industry Holding Corporation, Beijing Automobile Works, BYD, Chang'an Motors, Changhe, Hafei, Chery (Qirui), Dadi, Dongfeng, Dongfeng Fengshen, Venucia, First Automobile Works (FAW), Haima Automobile, Hongqi (Red Flag), Huali FAW Tianjin (Xiali), Forta, Foton, Fudi, Fukang, Fuqi, Geely (Jili), Zhejiang Geely Automobile, Shanghai Maple Guorun Automobile, LTI Shanghai Automobile, Great Wall Motors, Haval, Green Field Motor, Guangzhou Automobile Industry Group (GAIG), GAC Group, Gonow, Trumpchi, Changfeng Motor, Liebao, Guangqi Honda, Everus, Guizhou/Yunque, Hwanghai, Hawtai (Huatai), Huachen (Brilliance), Jinbei, Zhonghua, Huanghai, Huayang, Jianghuai (JAC), Jiangling (JMC), Kingstar, Landwind, Jiangnan, Jonway, Lifan, Li Nian (Everus), Qoros, Shaanxi Automobile Group, SAIC Motor, Roewe, Wuling, Nanjing Automobile Corporation (NAC), Nanjing Soyat, Yuejin, Sichuan Tengzhong, Shuanghuan, Soueast Motors/Dongnan, Tianma (Heavenly Horse), Tongtian, Venucia, Xinkai, Yema Auto, Youngman, Yutong Group, Polarsun, Automobile (Zhongshun), Zhongxing (Zxauto), Zhongyu, Zotye, Domy Auto.

Molti di questi sono nati negli ultimi anni e il loro numero è in continua crescita. Tra questi, i principali costruttori sono tutte aziende statali:

1. Shanghai Automotive Industry Corporation (nota

anche come SAIC o SAIC Motors) è un partner di GM ed il maggiore produttore del mercato, infatti nel 2017 ha sfiorato i 7 milioni di veicoli prodotti, venduti sotto diversi brand di sua esclusiva (Maxus, MG, Roewe, Yuejin e Baojun) o in joint-venture (Buick, Chevrolet, Iveco, Skoda, Volkswagen e Wuling).

2. Dongfeng Motor Company è il secondo produttore cinese e nel 2017 ha superato i 4 milioni di veicoli prodotti, anch'essi venduti con marchi propri (Dongfeng, Venucia e Aeolus) o altrui (Cummins, Dana, Honda, Nissan, Infiniti, PSA Peugeot, Citroën, Renault, Kia e Yulon).

3. FAW Group Corporation è il terzo player e nel 2017 ha superato i 3,3 milioni di veicoli prodotti, venduti con marchi propri (Besturn/Bēnténg, Dario, Haima, Hongqi, Jiaxing, Jie Fang, Jilin, Oley, Jie Fang and

Figura 5

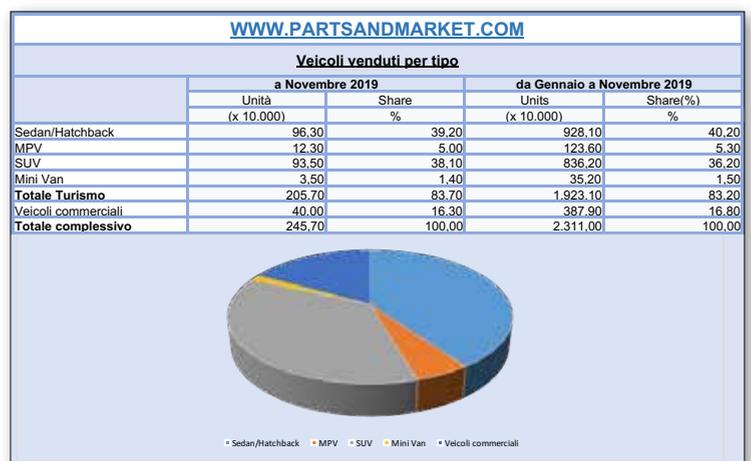
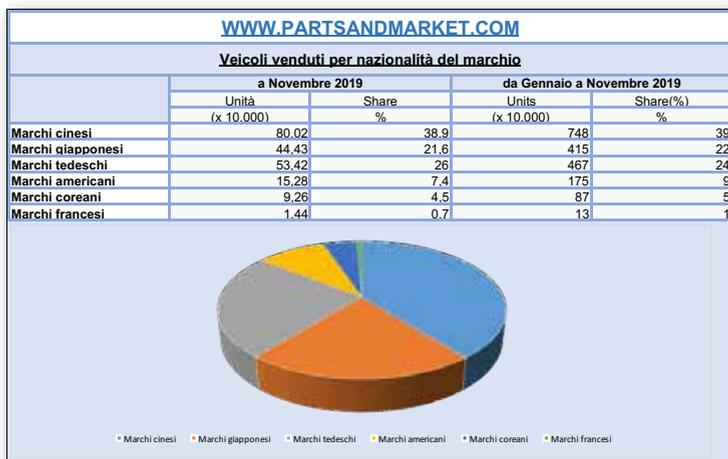


Figura 6



Yuan Zheng, and Tianjin Xiali) o altrui (Audi, General Motors, Mazda, Toyota e Volkswagen).

4. Chang'an Automobile Group è il quarto produttore cinese, nel 2017 ha sfiorato i 3 milioni di veicoli prodotti, venduti col proprio marchio e in joint-venture con Suzuki, Ford, Mazda and PSA Peugeot e Citroën.

Sempre tra i maggiori produttori cinesi, troviamo BAIC Group (sempre di proprietà statale), Geely (il primo tra i privati), GAC, BYD, Great Wall, Brilliance Auto e Chery.

Le principali joint venture tra aziende locali ed estere riguardano noti marchi europei (Mercedes-Benz, Volkswagen, Audi, Bmw, Jaguar, Fiat, Iveco, Land Rover e Volvo, di proprietà di Geely), americani (General Motors, Buick, Chevrolet, Cadillac, Ford) e giapponesi (Honda, Nissan, Toyota e Mazda).

Figura 7



Giusto per curiosità, i principali marchi cinesi sono raffigurati in figura 1. In figura 2, i dati relativi alla produzione di veicoli in Cina aggiornati al mese di novembre 2019.

A causa delle normative antinquinamento locali, la Cina ha investito molto anche sulla tecnologia ibrida ed elettrica, diventando anche il maggior produttore mondiale di vetture di questo settore, nonché il principale mercato (superando gli USA) e con una delle reti di stazioni di ricarica più capillari (seconda solo ai Paesi Bassi).

Le vendite di autoveicoli in Cina

In base alle statistiche fornite dalla China Association of Automobile Manufacturers (CAAM), nel 2017 i produttori cinesi hanno immesso sul mercato locale circa 28 milioni di veicoli a cui si sommano i circa 1,2/1,5 milioni importati (da USA, Giappone ed Unione Europea), per un totale di quasi 30 milioni di veicoli.

Il marchio più venduto in Cina (figura 3) è Volkswagen, seguito da Honda. Geely, durante il 2017, ha scalato la classifica nazionale diventando il terzo marchio più venduto, seguito da Buick e Toyota. Sono invece usciti dalla top ten marchi storici (anche per il mercato cinese) come Hyundai, GM e Ford, lasciando così spazio ad altri marchi locali.

I modelli più venduti nel 2018 sono stati:

1. Wuling Hongguang (532.394 vetture)
2. Volkswagen Lavida (517.255 vetture)
3. Haval H6 (505.944 vetture)
4. Buick Excele (421.296 vetture)
5. Nissan Sylphy (404.726 vetture)
6. Baojun 510 (358.877 vetture)
7. Volkswagen Tiguan (340.032 vetture)
8. GAC Trumpchi GS4 (337.330 vetture)
9. Toyota Corolla (336.763 vetture)
10. Volkswagen Sagitar (327.062 vetture)

mentre quelli più venduti durante il 2019 sono indicati in figura 4. In figura 5, la vendita di autoveicoli in base al tipo di carrozzeria. In figura 6, la vendita di auto-

Figura 8

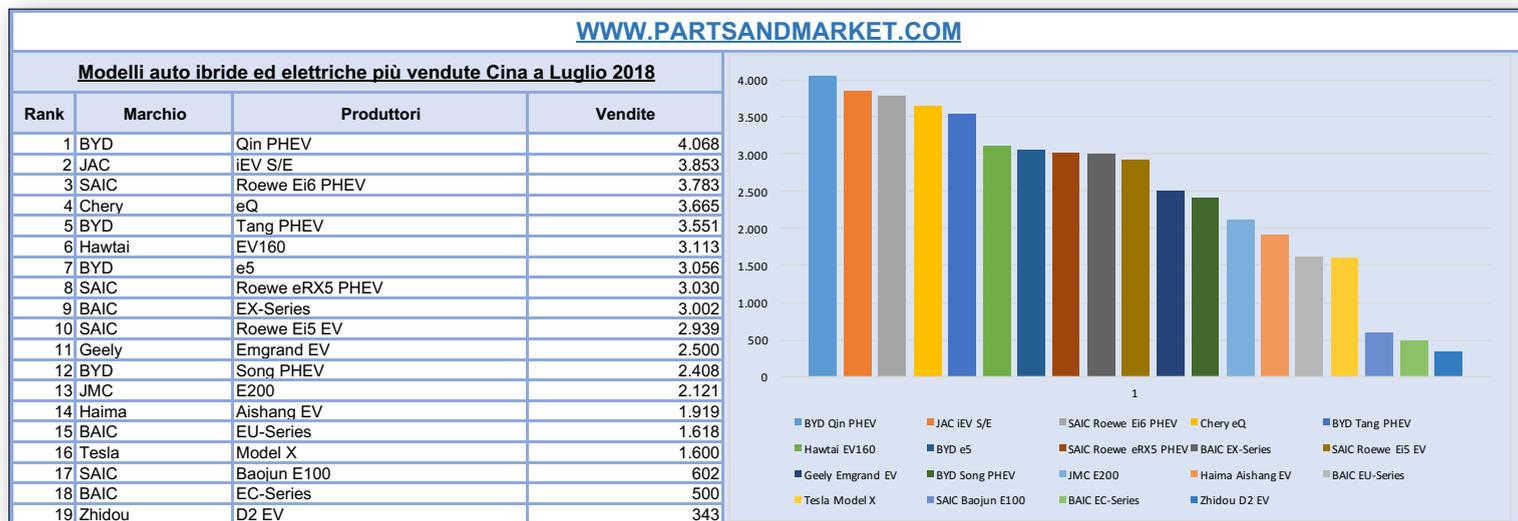


Figura 9



veicoli in base alla nazionalità del marchio, anche se magari prodotte in joint-venture con aziende cinesi. Di particolare interesse il diagramma di figura 7 dove si apprezza la crescita esponenziale delle vendite di veicoli elettrici in Cina negli ultimi quattro anni, raffrontata a quella negli USA, e i dati di figura 8 dove si può apprezzare come siano tutti modelli prodotti in Cina e, a parte la Tesla – comunque sedicesima – siano tutte vetture cinesi: un dato che dovrebbe farci riflettere su quale sarà il Paese produttore di autovetture del futuro!

Il parco circolante

Il parco circolante (figura 9) è in continua crescita e tende a raddoppiare ogni 5 o 6 anni. Nel 2018 era di 240 milioni di autovetture e, secondo le ultime stime, verso la fine del 2019 potrebbe essere di circa 270 milioni di veicoli o anche superiore. Il numero totale di veicoli invece, perciò includendo anche autocarri e autobus, ha già superato i 300 milioni.

I motocicli (esclusi dalle cifre anzi elencate), soprattutto quelli che circolano in città, sono elettrici, mentre nelle periferie o nelle piccole città si vedono anche quelli con motore endotermico.

Le autovetture sono sia a benzina che ibride che elettriche; queste ultime sono molto comuni nelle grandi città perché più facili ed economiche da immatricolare, ma soprattutto perché abilitate a circolare anche sulle numerose sopraelevate a scorrimento veloce, mentre quelle a ciclo Otto sono costrette a restare sotto imbottigliate! Siccome è un parco auto ancora giovane e in pieno sviluppo, le vetture hanno un'età media di appena 4,5 anni.

Il mercato del ricambio

Il mercato del ricambio cinese, visto che riguarda un parco circolante di oltre 300 milioni di veicoli aventi un'età media al di sotto dei 5 anni, e in buona parte elettrico, non può non essere – rispetto ai nostri standard – quantomeno inusuale. Innanzitutto bisogna considerare che buona parte del parco circolante è costituito da vetture nuove, perciò in garanzia e che quindi si rivolge solo all'OEM; poi, che anche quelle non più in garanzia sono in buona parte elettriche e perciò

Figura 10



ci sarà ben poca manutenzione da fare; infine, che il cinese medio diffida dei suoi connazionali e perciò preferisce l'assistenza e il ricambio OEM che hanno una certa immagine.

L'aftermarket perciò, deve ancora svilupparsi, almeno secondo i nostri standard. Ovviamente non significa che non esista e tantomeno (visto i numeri attuali e futuri) che in valore assoluto sia trascurabile!

In figura 10 si vede come il prodotto aftermarket dei costruttori arrivi sul mercato o attraverso le piattaforme online o attraverso i grossisti, che a loro volta vendono o a ricambisti o di nuovo attraverso le piattaforme di cui sopra. La merce, dal ricambista o dalla piattaforma, passa all'officina e da questa all'utente finale.

Farsi un'idea dei costruttori è estremamente complesso, sia perché l'offerta è immensa, sia perché ogni azienda confonde (volutamente) ciò che produce con ciò che dice di produrre, che in realtà acquista da partner della stessa regione; per farsi una vaga idea della situazione, basta visitare fiere come Automechanika di Shanghai o Auto Aftermarket di Guangzhou e poi intrattenere un minimo di corrispondenza per capire cosa realmente producano e quale sia il loro core business.

La piattaforma online dominante è quella di Alibaba Group (nelle sue più disparate vesti), nota multinazionale cinese di proprietà del carismatico Jack Ma, avente sede a Hangzhou, e composta da una serie di società attive nel campo del commercio elettronico, quali mercato online, piattaforme di pagamento e compravendita, motori di ricerca per lo shopping e servizi per il cloud computing; il business gestito dovrebbe superare i 200 miliardi di USD ed è superiore a quella di Amazon ed eBay.

Tao Bao è un'altra piattaforma online, appartenente sempre al gruppo Alibaba, ma rivolta principalmente alle piccole aziende, perciò si inserisce soprattutto nel flusso tra ricambista e officina.

Ricambisti e officine possono essere sparpagliati per le città o concentrati in vere e proprie aree dedicate, aventi estensioni di decine di ettari, in vere e proprie cittadine a se stanti, con le piazze, arterie principali e vie secondarie, che possono essere coperte (come se fossero vere e proprie gallerie commerciali... ma di filtri, frizioni e pastiglie!) o scoperte. È come trovarsi

in un termitaio gigante, pieno di botteghe di vendita o riparazione, percorso da migliaia di scooter elettrici carichi all'inverosimile che, silenziosi, sfrecciano schivando vetture smontate, meccanici intenti al lavoro, venditori di cibo da strada (colli di anatra in salsa piccante, teste d'oca in salsa agrodolce, zampe di pollo bollite, lingue...), automobilisti che aspettano, gatti randagi, pile di pneumatici, paraurti, parafanghi, tavolini, ambulanti che friggono tofu, carretti con gabbie piene di cani, garzoni indaffarati, cambi automatici sparpagliati qui e là, fattorini, casse e pacchi ammucchiati ovunque, anche in mezzo alla strada, sorvegliati da nessuno o da migliaia di telecamere sparse ovunque e collegate tra loro col 5G, carcasse di cani appese a seccare al vento come baccalà, macchine smontate in attesa di essere riparate o cannibalizzate, venditori di mantou (panini cotti al vapore ripieni di verdura fermentata). Uno si ferma un attimo, si guarda intorno, osserva attonito quel mondo surreale, non capisce se è finito in un film di Fellini e soprattutto non sa come descriverlo.

I negozi dei ricambisti sono completamente diversi a quelli a cui noi siamo abituati: la superficie può essere di circa 100 metri quadri o poco più, su due livelli; il bancone lungo sì e no due o tre metri; il personale, numeroso, tutto al computer a vendere o comprare online, nessuno al bancone, nessuno in magazzino, che per altro copre tutto il volume disponibile, infatti la merce spesso e volentieri straborda fino in strada.

Le officine, in genere, sono piccole e prive di attrezzature moderne, e c'è da domandarsi come possano riparare vetture nuovissime e tecnicamente all'avanguardia (si pensi a tutta l'elettronica contenuta). Si noti poi che, in ognuna di esse, c'è sempre qualcuno con lo smartphone in mano alla ricerca del prezzo più conveniente e del servizio più veloce.

Conclusione

Il mercato cinese dell'autovettura e del relativo ricambio è completamente diverso da qualsiasi altro mercato al mondo, sia per dimensioni, potenziale sviluppo, gamma, protagonisti e logistica.

Un viaggio a una fiera del ricambio in Cina, qualche visita ai siti di produzione, nonché alle cittadelle di ricambisti e officine, per chiunque sia del settore, è caldamente consigliata perché aiuta a capire ciò che potrebbe essere un domani - e nemmeno tanto lontano come lo si può immaginare - il nostro lavoro.

Al tempo stesso, a tutti coloro che volessero recarsi, consigliamo di non fare un tour "fai da te", ma di trarne il maggior vantaggio possibile appoggiandosi a coloro che il mercato lo conoscono e dispongono di validi collaboratori in tutto il mondo. Perciò, per maggiori dettagli, non esitate a contattare la Redazione o www.partsandmarket.com.

AUTOMECHANIKA SHANGHAI 2019

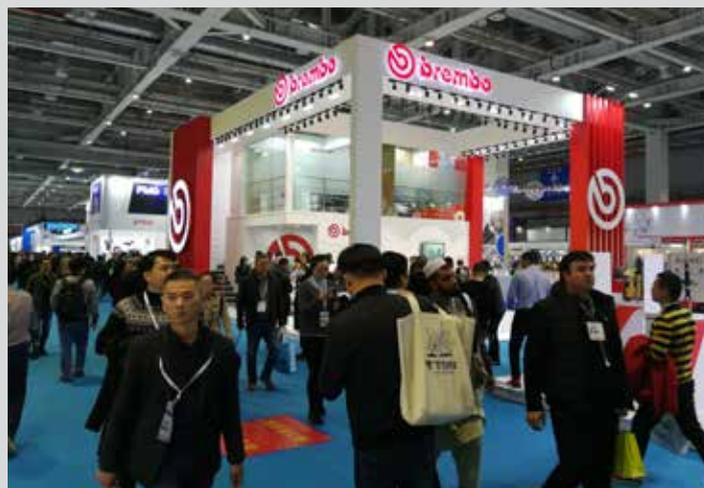
La quindicesima edizione di Automechanika di Shanghai si è svolta dal 3 al 6 di dicembre 2019, presso il National Exhibition and Convention Center of Shanghai, occupando ben otto padiglioni (quasi tutti a due piani), disposti come i petali di una margherita, per un totale di 360 mila metri quadri (erano 350 mila nel 2018 e 340 mila nel 2017), ospitanti 6.590 espositori (6.269 nel 2018 e 6.051 nel 2017) provenienti da 43 nazioni diverse e la bellezza di 159.728 visitatori (150.568 nel 2018 e 130.000 nel 2017).

Sei piani di questi padiglioni (e mezzo) erano dedicati ai ricambi tradizionali, uno all'elettronica e relativi sistemi, due agli accessori, altri due a riparazione e manutenzione, mezzo al tuning, un altro mezzo ai pneumatici e un'altra area più piccola ai servizi e alla mobilità del domani.

Inutile dire che erano presenti tutti i grandi marchi del settore e provare a citarli.

Tra le aziende italiane invece, citiamo:

- Brembo (www.brembo.com - Curno, BG) per i mondialmente famosi dischi freno;
- Magneti Marelli (www.magnetimarelli.com - Corbetta, MI) recentemente ceduta da FCA al gruppo Calsonic Kansei;
- Turbo Armec (www.turbo.it - Corato, BA), che esponeva i propri banchi prova per testare turbocompressori;
- Freccia International (www.freccia.com - San Vittore Olona, MI), componenti motore;





- Mego (www.megosrl.com - Rivoli, TO), specializzata in ricambi OE e AM Iveco, Astra, CNH e FCA;
- FIAMM (www.fiamm.com - VI), batterie;
- LEMA (www.lemma-parts.it - BO), motore e sottomacchina di autotracce;
- Vertexcel Dieselectra (www.vertexcel.it - Sedriano, MI), iniezione e motore;
- RAM Import-Export (www.ramrg.it - RG) specializzata in ricambi OE e AM per FCA, PSA-Opel, Gruppo Volkswagen e Hyundai-KIA;
- Osvat (www.osvat.com - TO), valvole motore;
- Spesso Gaskets (www.spesso.com - TO) specializzata – come dice il nome stesso – in guarnizioni motore;
- Way Assauto (www.wayassauto.com - AT) ammortizzatori per auto e autocarro;
- Meat & Doria (www.meat-doria.com - Trofarello, TO) specialisti di prodotti elettrici, elettronici e non solo;
- Emmetec-Orpav (www.emmetec.com e www.orpav.com - Ternate, VA) specialisti di componentistica, attrezzatura e banchi prova per la costruzione e revisione di ammortizzatori, idroguida, sterzi elettrici e servofreni.

La prossima edizione si svolgerà nella stessa sede dal 2 al 5 dicembre 2020 e pare punti ad occupare tutti i piani di tutti gli otto padiglioni, ospitando quasi 7.000 espositori.



INTERVISTA A UN PIONIERE

Davide Maraffino, originario di Sant'Andrea di Conza, in provincia di Avellino, è il titolare di Orpav e fondatore di Emmetec, nonché di altre aziende come Dragon-Fire, Precisa e Tecnoemme, aventi sedi e filiali in Canada, USA, Colombia, Spagna, Ucraina, Polonia, Russia, Germania (dove vanta un invidiabile centro di Ricerca e Sviluppo ad Amburgo) e in Cina, proprio a Shanghai.

Perché così tante sedi?

Emmetec e Orpav offrono un prodotto altamente tecnico, che per essere installato correttamente richiede conoscenza e supporto, possibilmente in loco e nella lingua del posto. Per questo motivo siamo presenti in Canada, USA e Sud America, per offrire in loco e nello stesso fuso orario, un servizio in francese, inglese e spagnolo. Analogamente nei principali mercati europei del remanufacturing, e quindi oltre che in Italia, siamo presenti in Spagna, Ucraina, Russia e Polonia.

E il motivo della vostra presenza in Cina?

La Cina è una scelta obbligata...

Per acquistare?

No, per sviluppare il prodotto e il mercato.

Perché?

Innanzitutto per sviluppare il prodotto, perché la Cina è il principale produttore mondiale di automobili al mondo, perciò se vogliamo avere in gamma i componenti per revisionare gli sterzi elettrici delle loro autovetture o le scatole dello sterzo dei loro camion (che poi sono presenti non solo in Cina ma in tutto l'Estremo Oriente, in Africa e in Sud America), dobbiamo essere qui, avere un'officina per smontare gli avantreni delle autovetture, l'attrezzatura adatta per leggerne i software, i calibri per misurare ogni o-ring, guarnizione o anello di teflon delle scatole sterzo dei loro camion...e riprogettarli per poi produrli nel nostro stabilimento di Ternate, a Varese, e infine distribuirli in giro per il mondo.

Può farci qualche esempio?

Certo! Nell'ultimo anno i miei tecnici e commerciali sono stati presenti tanto al ReMaTec di Amsterdam come a quello di Guanzhou, all'Automechanika di Istanbul come a questa di Shanghai, all'Auto Tech del Cairo come all'Apex di Las Vegas... tutte fiere rivolte a mercati dove coprire la gamma europea, americana, giapponese e coreana non basta più.

È a questo a cui si riferiva quando parlava di sviluppare anche il mercato?

Il mercato, in questo caso, riguarda tutto l'Estremo Oriente (non solo la Cina, che è un discorso a sé) e l'Oceania.

Ci fa un esempio?

Certo! Thailandia, Vietnam, Malesia... sono mercati in forte crescita che vogliono svilupparsi quanto più possibile ma indipendentemente dalla Cina, perciò aziende italiane all'avanguardia nel proprio settore come le nostre, offrono sempre un certo appeal, ma... bisogna dare un servizio veloce e a un prezzo ragionevole, e a questo punto bisogna fare un magazzino in loco: spedire sempre via aerea è un costo che alla lunga non si può sostenere. La stessa cosa dicasi dell'Australia, che grazie alla tradizione per il 4x4 è un mercato fenomenale per l'ammortizzatore e la revisione dell'idroguida.

E la Cina? Intendete vendere anche in Cina?

È ovvio! Ma lei li vede che i cinesi sono gli ultimi rimasti in Italia ad aggiustare gli orli dei pantaloni, i tacchi delle scarpe e gli schermi dei telefonini? E secondo lei a casa loro non ripareranno i piantoni, le scatole dello sterzo, gli assali sterzanti dei camion o gli ammortizzatori regolabili elettronicamente?

Ma il parco auto ha un'età media di appena 4 o 5 anni: che senso ha investire adesso? Non è prematuro?

È proprio per questo che bisogna investire adesso, per essere i primi ed essere pronti per quando lo sarà! Anche perché intanto, le stesse vetture avranno invaso l'Africa e il Sud America. Cosa bisognerebbe fare, aspettare che lo abbiano già sviluppato loro? Noi imprenditori dobbiamo guardare avanti, non aspettare che qualcun altro ci indichi la strada!

