

Luiss
Business
School

Osservatorio Auto e Mobilità

Knowledge for Sustainability

Fabio Orecchini
Direttore Scientifico

12 dicembre 2023



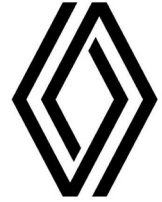
In collaborazione con:



**Center for Automotive
Research and evolution**

Università degli Studi Guglielmo Marconi

Partner dell'Osservatorio Auto e Mobilità



Osservatorio Auto e Mobilità

Knowledge for Sustainability

Governance

Sede

Villa Blanc – Luiss Business School

Direzione scientifica

Fabio Orecchini, Università Guglielmo Marconi e Luiss Business School

Luca Pirolo, Università Luiss e Luiss Business School

Comitato scientifico

Indirizzo e identificazione dei contenuti delle attività: rapporto e convegno annuale, rapporti e seminari tematici, studi analitici.

Composizione: direttori, coordinatore, personalità scientifiche e rappresentanti delle **aziende partner**.



Attività dell'Osservatorio – Programma 2024

Sei gruppi di ricerca al lavoro e sette ricerche in corso



Mercato

- Innovazione e Preferenze dei Cliente
- Reti commerciali



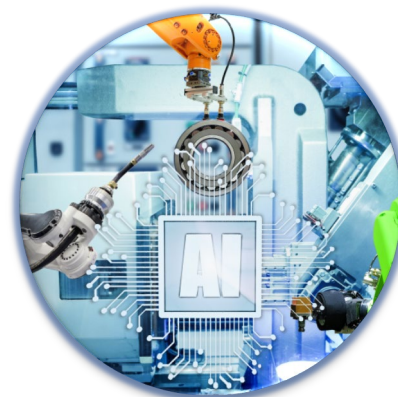
Energia

- Nuovi vettori e strategie geopolitiche
- Funzionamento di sistema e infrastrutture



Tecnologia

- Roadmap aggiornata di innovazione chiave



Industria

- Prospettive industriali in Europa
- Effetto di disruptive technology

Luiss
Business
School

Scaricabile dal sito
dell'Osservatorio
Auto e Mobilità

Rapporti di ricerca e
pubblicazioni



Luiss
Business
School

Osservatorio Auto e Mobilità

Rapporto di ricerca

L'auto cinese in Europa e in Italia: conoscere per decidere



L'auto cinese in Europa e in Italia, ecco i numeri

	Europa	Italia
2022	455.400 (4% del mercato)	39.000 (3% del mercato)
Q1-Q3 2023	462.600 (4,8% del mercato)	59.400 (5% del mercato)



Elaborazioni OAM su dati Unrae, Acea e Jato Dynamics

Un fenomeno senza precedenti

Europa

- **Transizione** verso le zero emissioni del 2035
- Focus sulla **trazione elettrica** a batterie


Cina

- **Primo costruttore mondiale** di automobili
- Piano **strategico** sull'elettrico
- Leader nel settore delle **batterie** e delle **materie prime**



OICA - International Organization of Motor Vehicle Manufacturers

2022 PRODUCTION STATISTICS



COUNTRY/REGION	CARS	COMMERCIAL VEHICLES	TOTAL
TOTAL	61.598.650,00	23.418.078,00	85.016.728,00
CHINA	23.836.083,00	3.184.532,00	27.020.615,00
USA	1.751.736,00	8.308.603,00	10.060.339,00
JAPAN	6.566.356,00	1.269.163,00	7.835.519,00
INDIA	4.439.039,00	1.017.818,00	5.456.857,00
SOUTH KOREA	3.438.355,00	318.694,00	3.757.049,00
GERMANY	3.480.357,00	197.463,00	3.677.820,00
MEXICO	658.001,00	2.851.071,00	3.509.072,00
BRAZIL	1.824.833,00	544.936,00	2.369.769,00
SPAIN	1.785.432,00	434.030,00	2.219.462,00
OTHERS	1.790.867,00	239.271,00	2.030.138,00
THAILAND	594.057,00	1.289.458,00	1.883.515,00
INDONESIA	1.214.250,00	255.896,00	1.470.146,00
FRANCE	1.010.466,00	372.707,00	1.383.173,00
TURKEY	810.889,00	541.759,00	1.352.648,00
CANADA	289.371,00	939.364,00	1.228.735,00
CZECH REPUBLIC	1.217.787,00	6.669,00	1.224.456,00
SLOVAKIA	1.000.000,00	0,00	1.000.000,00
UNITED KINGDOM	775.014,00	101.600,00	876.614,00

COUNTRY/REGION	CARS	COMMERCIAL VEHICLES	TOTAL
ITALY	473.194,00	323.200,00	796.394,00
MALAYSIA	650.190,00	52.085,00	702.275,00
RUSSIA	448.897,00	159.563,00	608.460,00
SOUTH AFRICA	309.423,00	246.466,00	555.889,00
ARGENTINA	257.505,00	279.388,00	536.893,00
ROMANIA	509.465,00	0,00	509.465,00
POLAND	255.100,00	228.740,00	483.840,00
MOROCCO	404.742,00	60.122,00	464.864,00
HUNGARY	441.729,00	0,00	441.729,00
UZBEKISTAN	328.118,00	5.451,00	333.569,00
PORTUGAL	256.018,00	66.386,00	322.404,00
BELGIUM	232.100,00	44.454,00	276.554,00
TAIWAN	191.409,00	69.854,00	261.263,00
KAZAKHSTAN	103.345,00	9.195,00	112.540,00
AUSTRIA	107.500,00	0,00	107.500,00
FINLAND	73.044,00	0,00	73.044,00
SLOVENIA	68.130,00	0,00	68.130,00
SERBIA	4.358,00	140,00	4.498,00
UKRAINE	1.490,00	0,00	1.490,00

Il percorso di crescita in tre fasi dell'automotive cinese

FASE 1 – da metà anni '80

Joint Ventures

Obiettivo: costruire le basi di una nuova **industria automobilistica cinese**

FASE 2 – dal 2009

Strategia elettrica

Obiettivo: sviluppo di un **comparto automobilistico autoctono**, individuazione della tecnologia di **trazione elettrica** come opportunità

FASE 2 – dal 2017

Internazionalizzazione

Obiettivo: affermazione dell'automotive cinese sul **mercato mondiale**



Export globale di auto dalla Cina

Crescita a tripla cifra - 2022 vs 2020

Primo esportatore al mondo di veicoli

- 2,94 milioni di unità

Secondo esportatore al mondo di autovetture

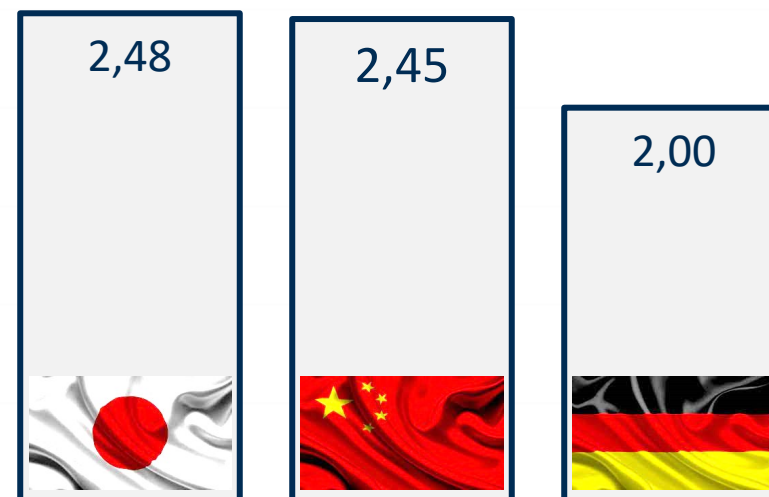
- 2,45 milioni di unità (Gen-Ago 2023)
 - di cui il **20% verso l'Europa**

Nel 2020 erano 760.000 unità

- **+233% in tre anni**

Autovetture esportate (Gen-Ago 2023)

Milioni di unità



Elaborazioni OAM su dati Caam, Jama e Vda. Periodo di riferimento Gen-Ago 2023

Import di auto dalla Cina in Europa e Italia

Crescita a tripla cifra - 2022 vs 2020

Valore dell'import di auto dalla Cina:

Europa

- 9,37 miliardi di euro nel 2022
✓ **+432% dal 2020**

Italia

- 368,6 milioni di euro nel 2022
✓ **+640% dal 2020**

Dati Eurostat, Istat



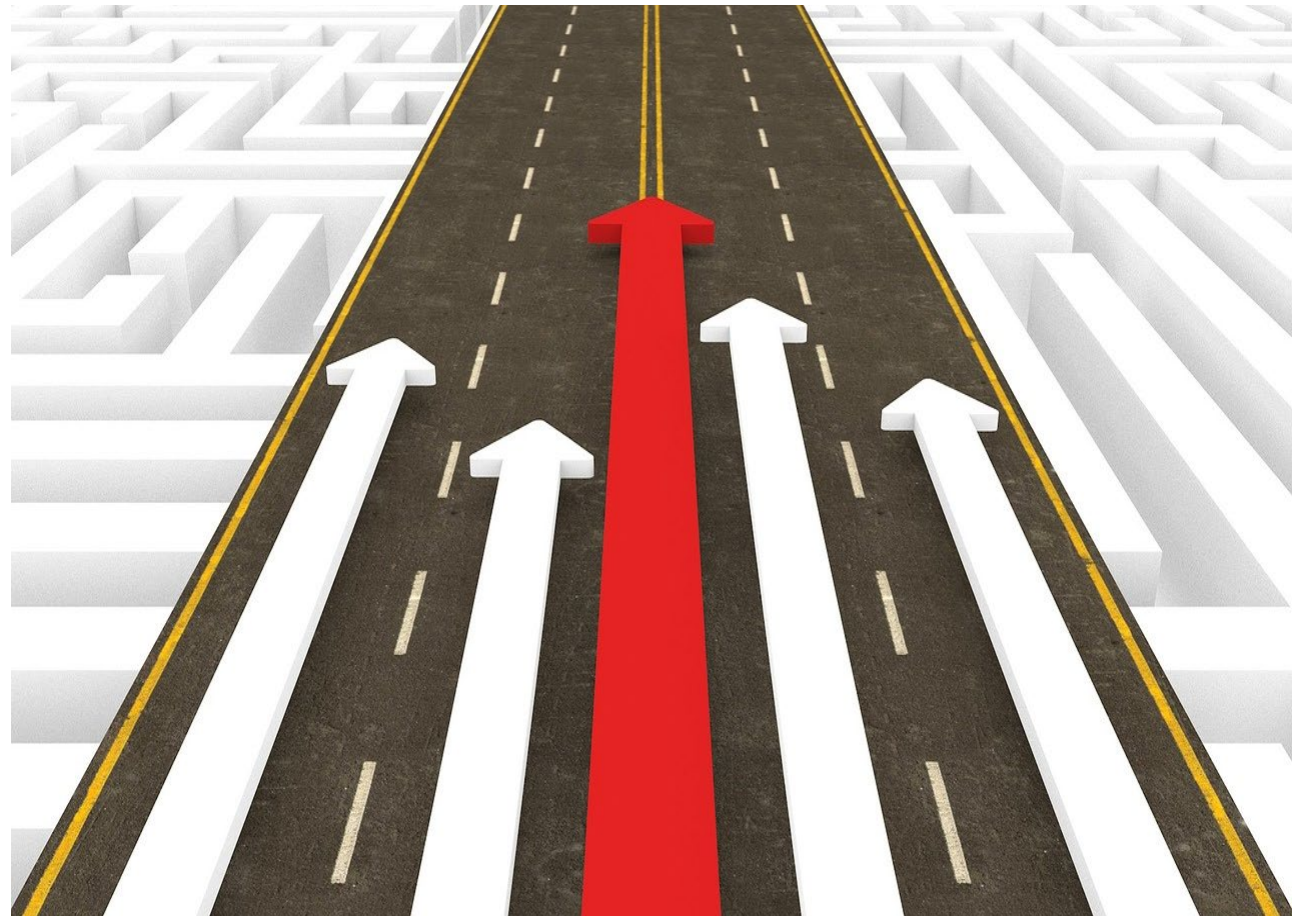
Import di auto dalla Cina in Italia

Crescita a tripla cifra - 2023 vs 2022

2023 - Import di auto dalla Cina in Italia

- 691,4 milioni di euro nei **primi 8 mesi dell'anno**
- **+237% rispetto al 2022**
- Previsione 2023: oltre il miliardo di euro

Dati Istat provvisori



Quali auto esporta la Cina

A livello globale **oltre il 70% dell'export cinese** è rappresentato da **vetture endotermiche** (NEV = 28,6%)

Situazione opposta in Europa (Ue+Efta+Uk)

Elettriche = 70,8% delle immatricolazioni di vetture cinesi

- 327.400 auto
- il 22,9% di tutte le BEV immatricolate

Italia controcorrente rispetto all'Europa

➤ **Elettriche = 16%** delle immatricolazioni di vetture cinesi

- 9.400 auto
- il 20,4% di tutte le BEV immatricolate

Periodo di riferimento Q1-Q3 2023



Auto cinesi immatricolate in Italia

Verso l'Italia soprattutto veicoli non elettrici

- **Endotermico**
 - **77% dell'export cinese in Italia** in termini di immatricolazioni
 - 45.700 unità
 - 76% in termini di valore
 - 640,8 milioni di dollari

Periodo di riferimento Q1-Q3 2023



Metodi di crescita diversificati - strategia dei tre ingressi sui mercati Europa e Italia

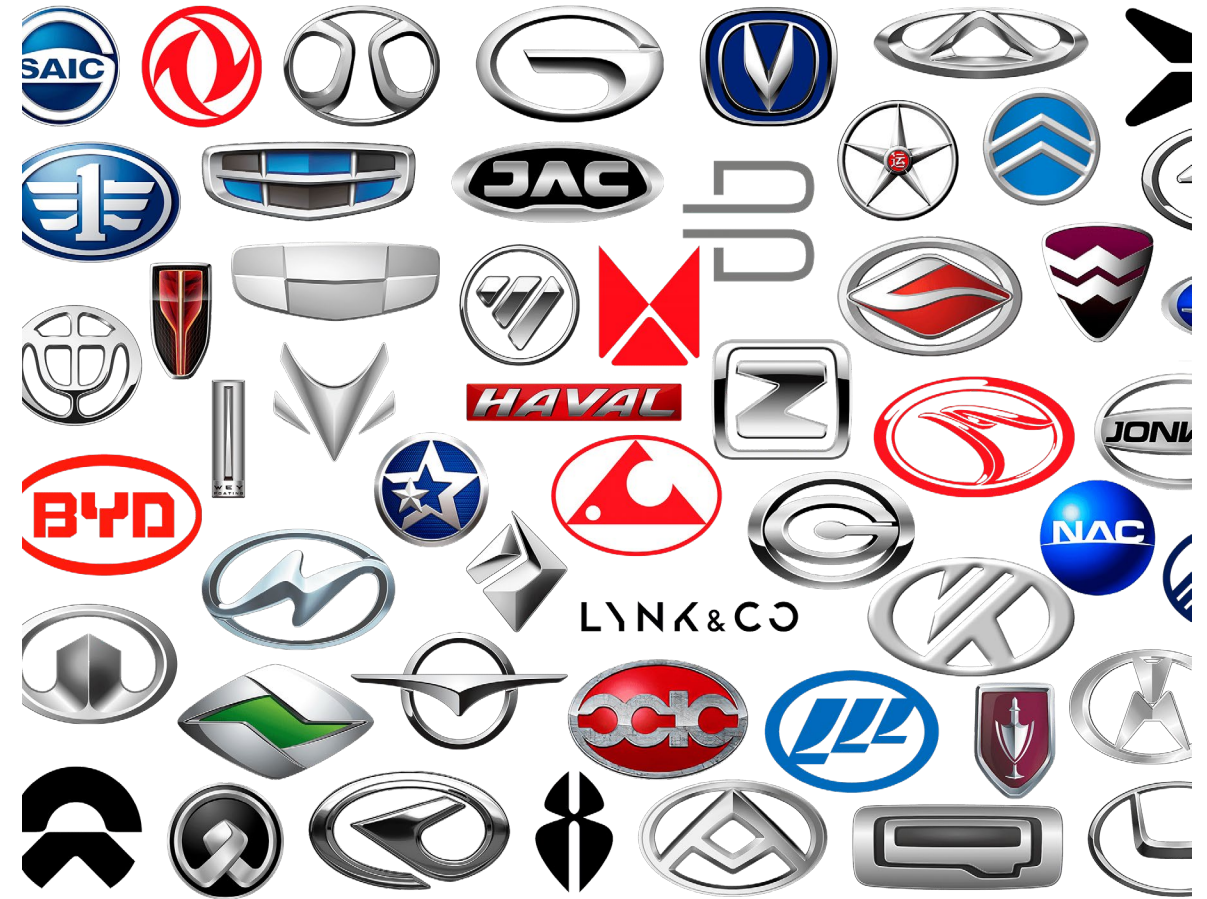
1. Sviluppo e internazionalizzazione di **brand autoctoni**
2. Attrazione degli investimenti esteri, la **Cina come Export Hub**
3. **Acquisizioni** di costruttori e marchi occidentali



Sviluppo e internazionalizzazione di brand autoctoni

Dal 2021 hanno debuttato in Europa **19 marchi cinesi**, saranno **23 nel 2024** secondo gli annunci pubblici ad oggi.

- **Ruolo ancora marginale:** rappresentano il **2,5% delle vetture cinesi immatricolate in Europa nel 2022** (11.200 auto), il 4,3% nei primi tre trimestri del 2023 (19.800 unità).



Cina come Export Hub - Attrazione degli investimenti esteri

- Vetture **fabbricate in Cina** da **Case europee, americane, giapponesi**, ed esportate sui mercati occidentali.
- E' la **componente maggioritaria**: il 54,4% delle vetture made in China immatricolate nel 2022 (il 46,4% nei primi tre trimestri 2023) ha sul cofano un **marchio storicamente non cinese**.



Acquisizioni di costruttori e marchi occidentali

- Costruttori **venduti da gruppi globali**
- **Marchi storici** non più attivi o in difficoltà
- Identità dei marchi: sia **continuità**, sia **riposizionamento**
- Adozione di **tecnologie e capacità produttive cinesi**.



La specificità italiana del quarto canale

- **Marchio italiano** indipendente
- Vetture importate dalla Cina e **assemblate** in parte in Italia
- **Più marchi** diversi
- Focus su **endotermico**
- **Unicum** a livello europeo



Marchi cinesi autoctoni - il passato è dietro le spalle

Metà anni Duemila, primo **fallimentare** tentativo di penetrazione in Europa

Ieri: **sicurezza** punto debole e scarse **dotazioni**

Oggi: **focus** su sicurezza e tecnologia



Focus sicurezza – test EuroNCAP direttamente in Cina

Grande attenzione alla
sicurezza

Infrastrutture e
competenze per testare in
Cina le auto secondo gli
standard Euro NCAP



Focus tecnologia – l'auto come tablet e smartphone

- **Esperienza utilizzatore** e connettività
- Soluzioni tecnologiche **avanzate**
- **Prezzi** concorrenziali
-28% rispetto ai modelli europei comparabili*

*dati Jato Dynamics



L'auto cinese negli Stati Uniti

- **Trump:** dazi passano dal 2,5 al 27%
- **Biden:** dazi rimangono + Inflation reduction act
- Sussidi ad **auto elettriche** solo se prodotte in Nord America
- Nessun marchio cinese autoctono è presente negli Usa
- Nel 2021 64.544 auto cinesi (UE 435.492 auto) pari a 1,44 miliardi di dollari (UE 6,2 miliardi)



L'Europa, l'Italia e l'auto cinese

- Commissione Ue, **inchiesta anti-dumping**. Voci di possibili dazi
- Francia, sussidi rimodulati. Protezione indiretta: emissioni nel **ciclo di vita**
- Italia, istruttoria AGCM su **quarto canale**. Possibile introduzione di protezioni indirette



Tendenze dell'auto cinese in Europa e in Italia

- **Consolidamento** del ruolo della Cina come **export hub**
- **Crescita** commerciale dei **marchi cinesi** autoctoni
- **Costruzione** di impianti e avvio di **capacità produttiva in Europa**

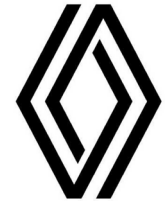


Prospettive dell'auto cinese in Europa e in Italia

- **Q**uestione **ambientale** – ESG/**Sostenibilità**
- **Posizionamento** di **prezzo** e **marginalità**
- **Adattamento** ad **economie non pianificate** e **costruzione** della **filiera**



Ringraziamenti



Gruppo di ricerca

Fabio Orecchini, Luca Pirolo, Angelo Berchicci, Sofia Procucci, Adriano Santiangeli

Luiss
Business
School



Grazie dell'attenzione

Fabio Orecchini

Luiss
Business
School

