

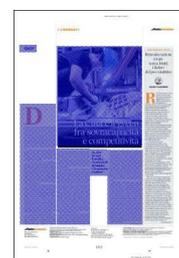


# La Cina e il green fra sovracapacità e competitività

**ROSARIO  
DIMITO**

**D**

a più di vent'anni il surplus commerciale cinese segue un trend di crescita pressoché ininterrotto, arrivando a superare la quota di 90 miliardi di dollari nel post-pandemia. Tale andamento ha generato crescenti preoccupazioni tra le economie occidentali, che da ultimo hanno reagito imponendo dazi significativi su alcuni prodotti. È questo l'oggetto della nuova



ricerca dell'ufficio studi della Banca del Fucino, intitolata "Beyond Overcapacity".

L'accusa che viene rivolta alla Cina è quella di avere una "sovracapacità" produttiva strutturale, la quale verrebbe riversata sui mercati internazionali, con conseguente pressione competitiva sui produttori occidentali.

In realtà non esiste una definizione univoca e generalmente accettata di "sovracapacità". Anche il modesto sviluppo dei consumi interni (attualmente pari al 50% circa del Pil cinese), spesso considerato la spiegazione principale del surplus commerciale della Cina, costituisce in realtà una caratteristica di lungo periodo dell'economia cinese, e il suo andamento nel tempo non sembra mostrare correlazioni rilevanti con l'andamento della bilancia commerciale.

Più rilevante è stato negli ultimi anni il forte apprezzamento del dollaro sul renminbi, conseguenza delle opposte situazioni, in termini di inflazione e di politica monetaria, tra le due sponde del Pacifico. I movimenti del tasso di cambio hanno in effetti portato il renminbi, dal 2022, a perdere sino al 16% rispetto al dollaro, per attestarsi infine a un -6%. Ciò ha contribuito a sostenere la competitività internazionale delle merci cinesi, permettendo quindi al surplus commerciale del Dragone di mantenersi sui livelli eccezionali raggiunti tra 2020 e 2021 anche dopo la fine del rimbalzo post-pandemico.

Di notevole importanza è inoltre il fenomeno dell'"involuzione" (Neijuan), ovvero la condizione di iper-competizione che caratterizza la manifattura cinese. Nella ricerca si evidenzia come tale iper-competizione conduca a violente

quello di garantire alle imprese una protezione dall'eventualità di fallimenti; al contrario, tale intervento (a livello centrale e locale) ha contribuito a rendere la concorrenza tra le imprese ancora più accesa, fornendo notevoli incentivi allo scale-up, ovvero alla crescita dimensionale, in modo da sfruttare al meglio le potenzialità di economie di scala.

In termini di policy, la ricerca conclude evidenziando i rischi legati a una risposta imperniata sull'imposizione di dazi commerciali. Questi, infatti, oltre a determinare probabili dazi ritorsivi da parte cinese, possono avere l'effetto indesiderato di

rallentare l'efficientamento dell'industria europea. Resta quindi preferibile il differimento dei target temporali di decarbonizzazione, come proposto (sinora senza successo) dal governo italiano: questo consentirebbe infatti all'industria europea di continuare a giovare della fonte di redditività rappresentata dalle auto con motore a combustione interna per finanziare gli investimenti in innovazione. Nel medio-lungo periodo la soluzione rimane comunque una politica industriale di settore di ampio respiro e capace di valorizzare le migliori eccellenze europee, a cominciare dalla componentistica italiana.

Dalla ricerca della Banca del Fucino, solido istituto con radici nella Capitale, guidato da Francesco Maiolini, banchiere doc per statura professionale che ha costruito un salotto buono di azionisti del centro-nord Italia, emerge insomma come l'industria cinese abbia ormai acquisito in determinati settori un vantaggio competitivo sul piano della qualità e del contenuto tecnologico dei prodotti, e non più soltanto grazie a minori costi di produzione. Per questo motivo una risposta in termini di barriere tariffarie è di corto respiro, ed è invece necessario costruire una complessiva strategia di politica industriale di lungo periodo, in grado di mobilitare tutte le risorse pubbliche e private disponibili. Ma a questo fine è essenziale che si tratti di una strategia realmente paneuropea e non rivolta esclusivamente a tutelare gli interessi industriali franco-tedeschi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Da oltre 20 anni il surplus commerciale di Pechino è in aumento continuo

price wars tra i produttori, e quindi a una vera e propria selezione darwiniana delle imprese: nel settore dei veicoli elettrici, per esempio, il loro numero è passato da 500 nel 2019 a circa un centinaio ad agosto 2023. Il risultato è stato l'affermarsi di industrie dotate di importanti economie di scala, molto efficienti e competitive su scala globale.

Di grande rilievo, infine, il ruolo dello Stato, non tanto in quanto erogatore di sussidi alle imprese, bensì quale regista di politiche industriali strutturate sul lungo periodo, che hanno favorito l'innovazione tecnologica e lo sviluppo di campioni nazionali nei settori ritenuti strategici. La fiorente industria cinese dell'auto elettrica, sulla quale la ricerca effettua un approfondimento specifico, è il risultato del combinarsi di tali politiche industriali con le dinamiche di iper-competizione sopra menzionate. In altre parole, l'effetto dell'intervento pubblico non è stato