

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato

SCENARI



IL DRAGONE SEMPRE PIU' ELETTRICO

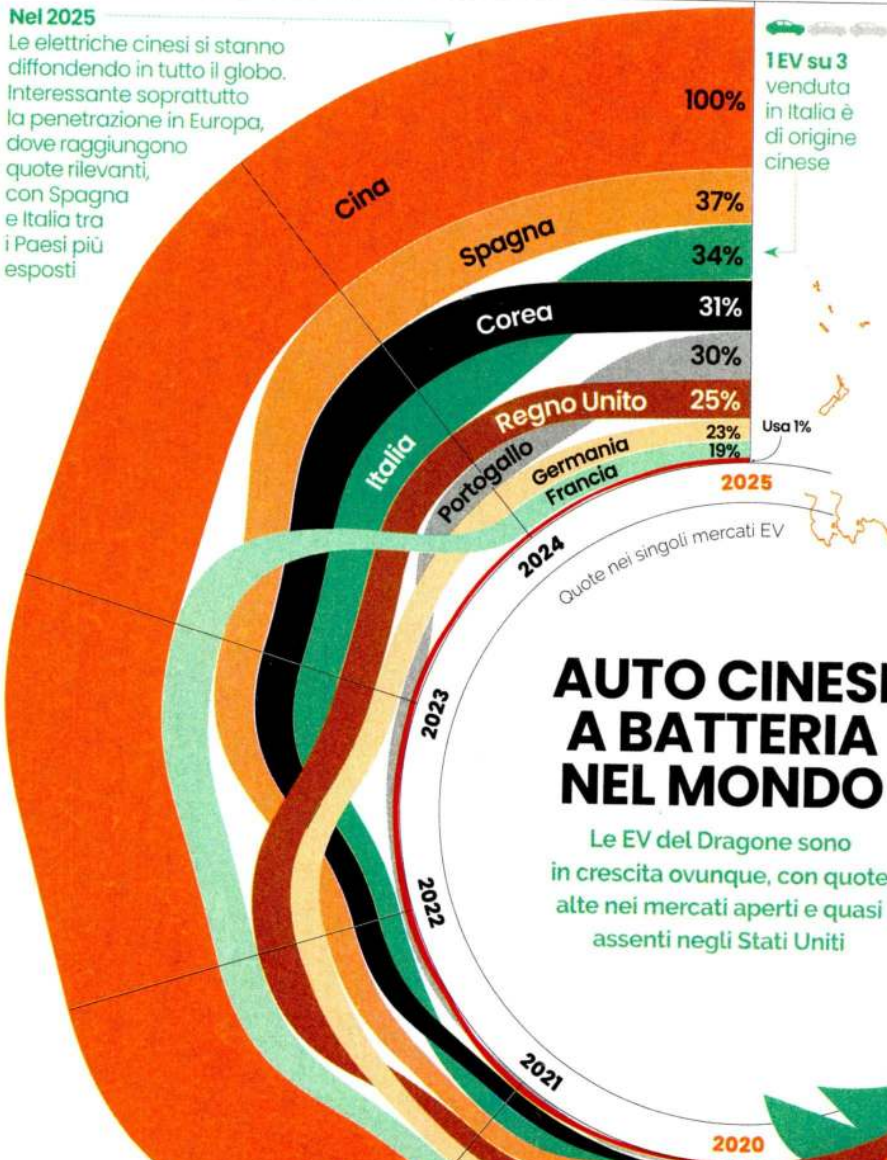
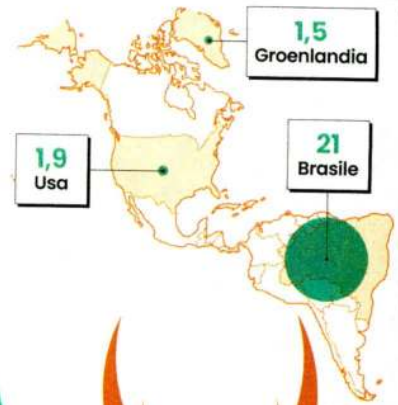
Nel 2025

Le elettriche cinesi si stanno diffondendo in tutto il globo. Interessante soprattutto la penetrazione in Europa, dove raggiungono quote rilevanti, con Spagna e Italia tra i Paesi più esposti



1 EV su 3 venduta in Italia è di origine cinese

Terre rare: dove sono



AUTO CINESI A BATTERIA NEL MONDO

Le EV del Dragone sono in crescita ovunque, con quote alte nei mercati aperti e quasi assenti negli Stati Uniti

Nel 2020 Le elettriche di Pechino sono ancora poche fuori dalla Cina



EV e plug-in

Vendite globali nel 2025

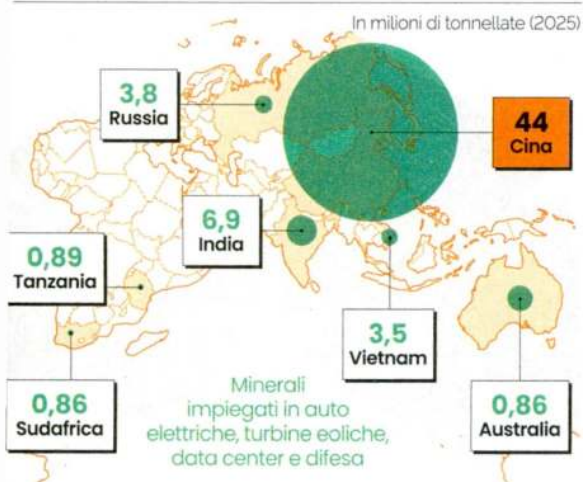
262.261	263.826	298.418	307.074	319.359	335.070	337.714	350.707	379.837	406.343
Deepal	Ford	Hyundai	Kia	Audi	Volvo	Aion	Toyota	Mercedes	Li Auto



di Alessio Lana

POLITICHE AGGRESSIVE E LUNGIMIRANTI, UN COSTO DEL LAVORO FAVOREVOLE E UNA CERTA INGENUITÀ OCCIDENTALE HANNO PERMESSO ALLA CINA DI DIVENTARE LEADER GLOBALE NELLA PRODUZIONE DI AUTO ELETTRICHE. C'È ANCHE COSTANZA NEL TEMPO: LE VITTORIE DI OGGI RISALGONO A MOLTO LONTANO E AFFONDANO LE RADICI ADDIRITTURA AI TEMPI DI MAO

I principali Paesi per riserve di materiali



Un viaggio di mille miglia comincia con un solo passo». La perseveranza è insita nella filosofia cinese e così anche questo celebre aforisma di Lao Tsu è applicabile a qualcosa di lontanissimo dal filosofo del quinto secolo avanti Cristo: l'auto elettrica. L'attuale strapotere di Pechino in questo campo parte da lontano, da lontanissimo, dai tempi di Mao. Ma del Grande timoniere ci occuperemo più avanti. Per ora guardiamo a un altro protagonista più vicino a noi, Jiang Zemin, l'uomo della svolta. Ingegnere elettrico dai grandi occhiali "a televisore", il presidente della Repubblica Popolare Cinese dal 1993 al 2002 dà una sferzata tecnologica alla Cina al punto da meritare il titolo di nerd. Un articolo del Time era intitolato proprio "The Revenge of the Nerds", la rivincita dei nerd. Un po' come i grandi fondatori della Silicon Valley, Jiang ha la sua straordinaria capacità di unire pragmatismo e visione: forte del suo background tecnologico, spinge per sviluppare l'intelligenza artificiale, i supercomputer, i satelliti di nuova generazione. E le EV. Per farlo, come nota Simone Pieranno nel suo fondamentale "Tecnocina" (Add editore) «mette al vertice della macchina del Partito-Stato una marea di persone dal profilo più tecnico che politico, spesso neanche membri del Pcc: i tecnocrati». I grigi burocrati cresciuti di sola politica lasciano così il passo alla più grande ondata mai vista di persone formate nelle materie Stem (Scienza, tecnologia, ingegneria, matematica), tutti esperti che studiano, conoscono e sanno come agire nella rivoluzione tecnologia in corso (anche

4.193.848

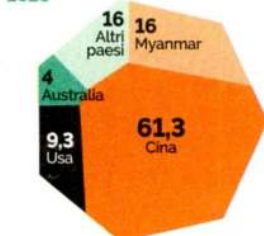
BYD
 Oltre a dominare il mercato mondiale, è anche produttore di batterie

Il mercato delle terre rare

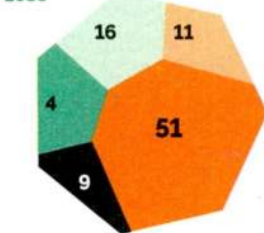
Quote di mercato globale (%)

ESTRAZIONE

2025

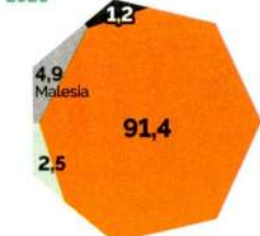


2030

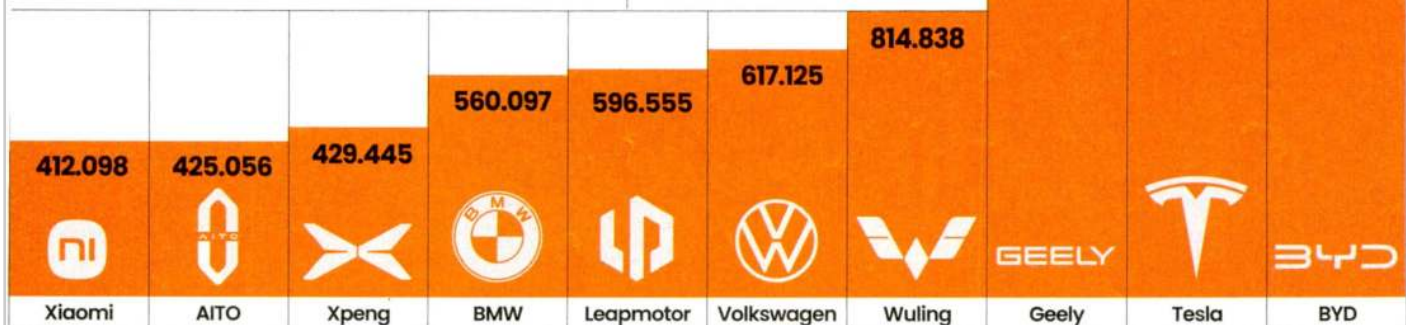
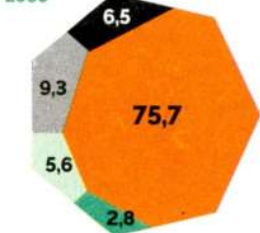


RAFFINAZIONE

2025



2030



La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato

SCENARI



Chi fornisce le batterie...

Capacità totale degli accumulatori prodotti nel 2025, suddivisa per Paese

GWh



... e le quote

Produzione globale di batterie (%)
Gennaio-ottobre 2025

- Cina
- Corea e Giappone
- Resto del mondo



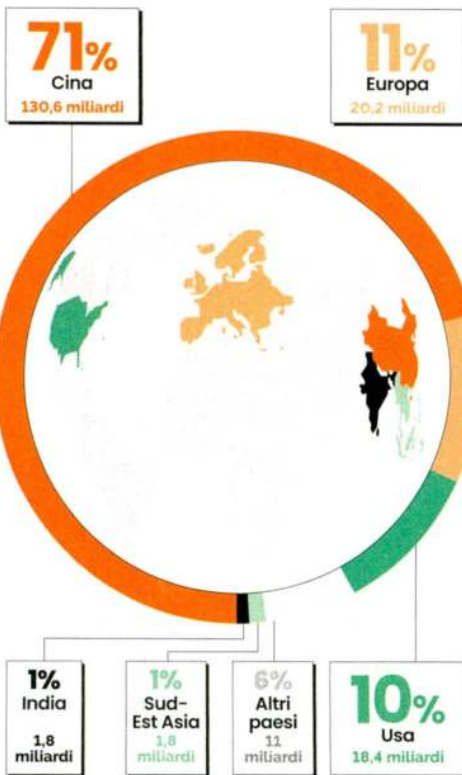
in negativo, vedi la pesante stretta sul nascente Internet). Così ingegneri aerospaziali, informatici ed elettronici (soprattutto esperti nei semiconduttori, senza sorprese) prendono il posto di geologi, chimici e ingegneri idroelettrici. **PROPRIO SOTTO JIANG COMPARE IL PAPÀ** delle auto elettriche cinesi, Wan Gang. Forte di un dottorato in ingegneria meccanica in Germania e un passato all'Audi, intuisce che sui veicoli endotermici non c'è più partita, gli occidentali e i giapponesi sono primi assoluti, hanno un'esperienza centenaria, enormi risorse economiche, politiche, umane. Ma sulle elettriche? Ecco, quello è un campo libero e in più risponde a diversi problemi che si stanno facendo sentire anche a Pechino: inquinamento crescente, dipendenza dal petrolio, necessità di innovare e trovare nuovi mercati da dominare. Per lui e per il Paese è un salto nel buio: non ci sono dati a supporto della sua tesi, non è detto che quella dell'elettrico sia la strada giusta, ma i tecnocrati, e in particolare Zhu Lilan, chimica e prima ministra del neonato ministero della Scienza e della Tecnologia, ci credono. «Al Salone dell'Auto di Pechino di quest'anno, un funzionario cinese in pensione si è chinato per accarezzare il cofano di un'elegante coupé sportiva pubblicizzata come l'auto elettrica più veloce al mondo. Sorrideva come un padre orgoglioso», racconterà di lui Bloomberg nel 2018 arrivando a definirlo il vero padre delle Ev globali al posto di Elon Musk. A proposito, l'auto di cui parlano è la Nio EP9, belva a elettroni da 313 km/h di velocità massima e 0-100 km/h in 2,7 secondi.

NELLE ELETTRICHE PECHINO HA VISTO UN'OPPORTUNITÀ enorme. Fin dagli anni '90 partivano le forze che avrebbero portato alla transizione energetica. Usa ed Europa iniziavano a fare i conti in tasca all'inquinamento, i giapponesi avevano premuto l'acceleratore sulle batterie al litio, ma nessuno aveva visto né previsto che il futuro sarebbe stato lì. Gli investimenti tentennavano e il Dragone si è fatto avanti. Si è trovato di fronte un campo in cui poteva dimostrare di non essere soltanto una terra di "copioni" dove il lavoro costa pochissimo, ma un Paese che può dire la sua al mondo. Ecco, il mondo. Sempre sotto Jiang avviene un altro passaggio epocale. Nel 2001, la Cina entra nel Wto: si apre quindi al mondo. Con quella ingenuità che tante volte abbiamo incontrato nella nostra storia, gli occidentali pensavano che avrebbero morso le zampe al Dragone, l'avrebbero trasformato in una terra di conquista da cui, grazie a dazi più bassi e tariffe agevolate, trarre risorse, prodotti e lavoro a basso costo. Ma la storia sarebbe stata un'altra. Investimenti enormi, incentivi alle imprese (costrette, anche le straniere, a usare diversi componenti prodotti in loco per ottenerli) e agli acquirenti l'hanno trasformata nella potenza odierna. Giusto per dare qualche numero, nel solo 2014 hanno messo sul piatto 1,6 miliardi di dollari in incentivi e negli otto anni seguenti altri 28 miliardi in incentivi per Bev e Phev. Il risultato è stato immediato: le auto a batteria sono passate dal coprire l'13% del mercato nel 2015 a superare il 50% dieci anni dopo. Insomma, «il Partito Comunista Cinese, lungi dal liberalizzarsi con la crescita economica, ha sfruttato l'apertura occidentale per consolidare il suo potere, espandere la sua influenza globale e minacciare i valori democratici», scrive Alessandro Aresu in "La Cina ha vinto" (Feltrinelli).

Chi investe sul futuro

BYD, Ford e Toyota spingono il boom delle batterie con nuovi impianti dedicati

Cifre in dollari

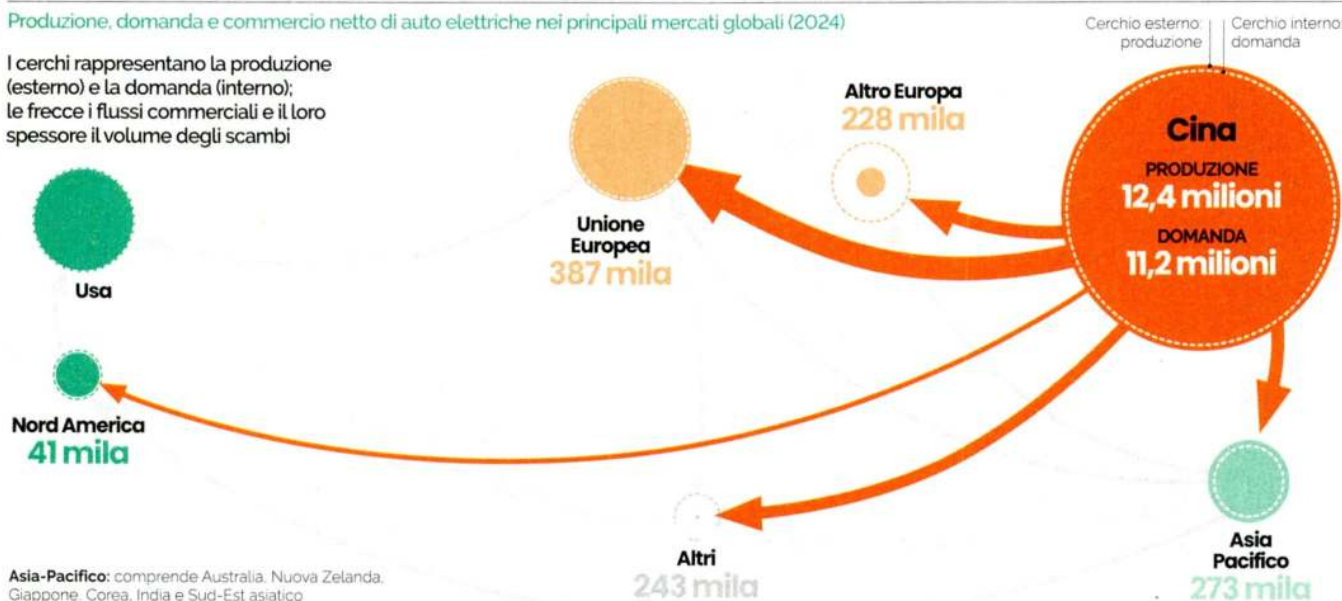


Il Dipartimento dell'Energia ha annullato 700 milioni di dollari per la produzione di batterie nel 2025. Ciò è parte dei tagli ai sussidi voluti da Trump

Il mercato globale delle elettriche

Produzione, domanda e commercio netto di auto elettriche nei principali mercati globali (2024)

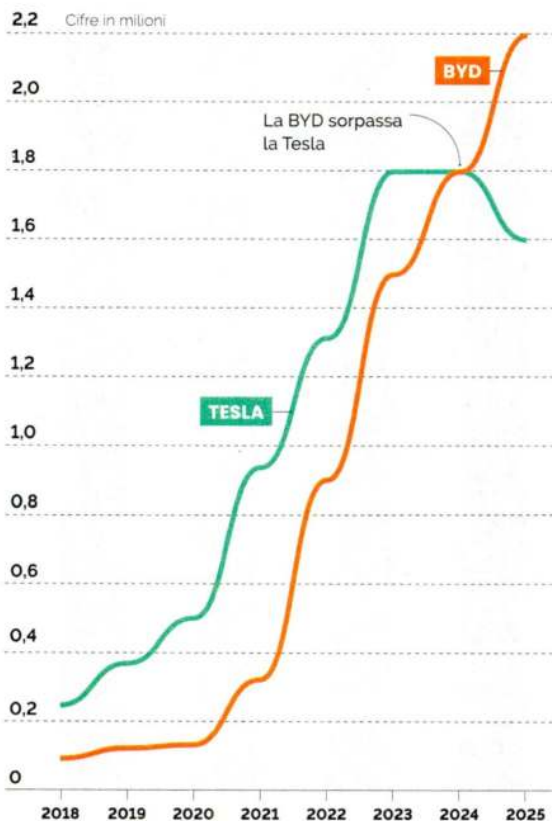
I cerchi rappresentano la produzione (esterno) e la domanda (interno); le frecce i flussi commerciali e il loro spessore il volume degli scambi



Asia-Pacifico: comprende Australia, Nuova Zelanda, Giappone, Corea, India e Sud-Est asiatico
Nord America: include Canada e Messico.
Altra Europa: comprende Norvegia, Islanda, Israele, Svizzera, Turchia, Regno Unito e altri Paesi europei non membri dell'UE

BYD vs Tesla

Vendite annuali globali di EV: nel 2025, il marchio cinese ha scalzato la supremazia di quello americano



1,8

MILIONI

Le richieste di brevetto depositate in Cina nel 2024. Sono la metà di quelle globali e il triplo rispetto agli Usa. Tra l'altro, nel 2025, è stato il terzo Paese per domande allo European Patent Office (Epo)

5

MILA EURO

Il prezzo (in Cina) di una delle EV più economiche al mondo, la Wuling Hongguang Mini EV

BYD



E aggiungiamo i valori economici. Perché l'occidente del turbocapitalismo, soprattutto quegli Stati Uniti che invocavano un'apertura totale ai commerci del mondo, si sono trovati a innalzare dazi, mettere barriere e proteggere le proprie aziende più, a volte, dei regimi stessi a cui chiedevano apertura.

IL GRANDE MOMENTO DELLA CINA ELETTRICA arriverà anni dopo l'uscita di scena di Jiang, nel 2007, quando Wan (il papà delle EV cinesi di cui sopra) lancia la sfida: creare una flotta di autobus elettrici da mostrare in occasione del maggior evento sportivo globale, le Olimpiadi di Pechino dell'anno successivo. Sfida vinta: il mondo ha visto quei 50 mezzi portare da una parte all'altra del villaggio olimpico atleti, giornalisti e staff senza fare alcun rumore. E a proposito di Olimpiadi, sempre Pechino fornirà i double-decker turistici per quelle estive di Parigi 2024 e, venendo più vicini a noi, i 68 autobus a batteria che hanno percorso il Trentino in occasione di Milano Cortina 2026.

OLTRE ALLA POLITICA IN SENSO STRETTO, quali sono gli ingredienti di questo successo? Qui, per iniziare, dobbiamo scomodare nientemeno che Mao Zedong. Il Grande timoniere aveva intuito fin dagli anni '60 che questi 17 elementi dai nomi curiosi sarebbero stati il vero oro del ventesimo e ventunesimo secolo, profezia che si è puntualmente avverata, superando forse anche le aspettative del padre del comunismo in salsa di soia scomparso nel 1976. Lantanio, Cerio, Praseodimio, Neodimio, Promezio e compagni oggi sono fondamentali per la tecnologia, insostituibili per il ruolo giocato nella transizione energetica. Li troviamo ovunque, dalle batterie alle pale eoliche, dagli smartphone ai magneti permanenti, senza dimenticare ovviamente i motori elettrici e ibridi. E noi, in Europa, non li abbiamo. O meglio, potremmo averli, ben celati nel

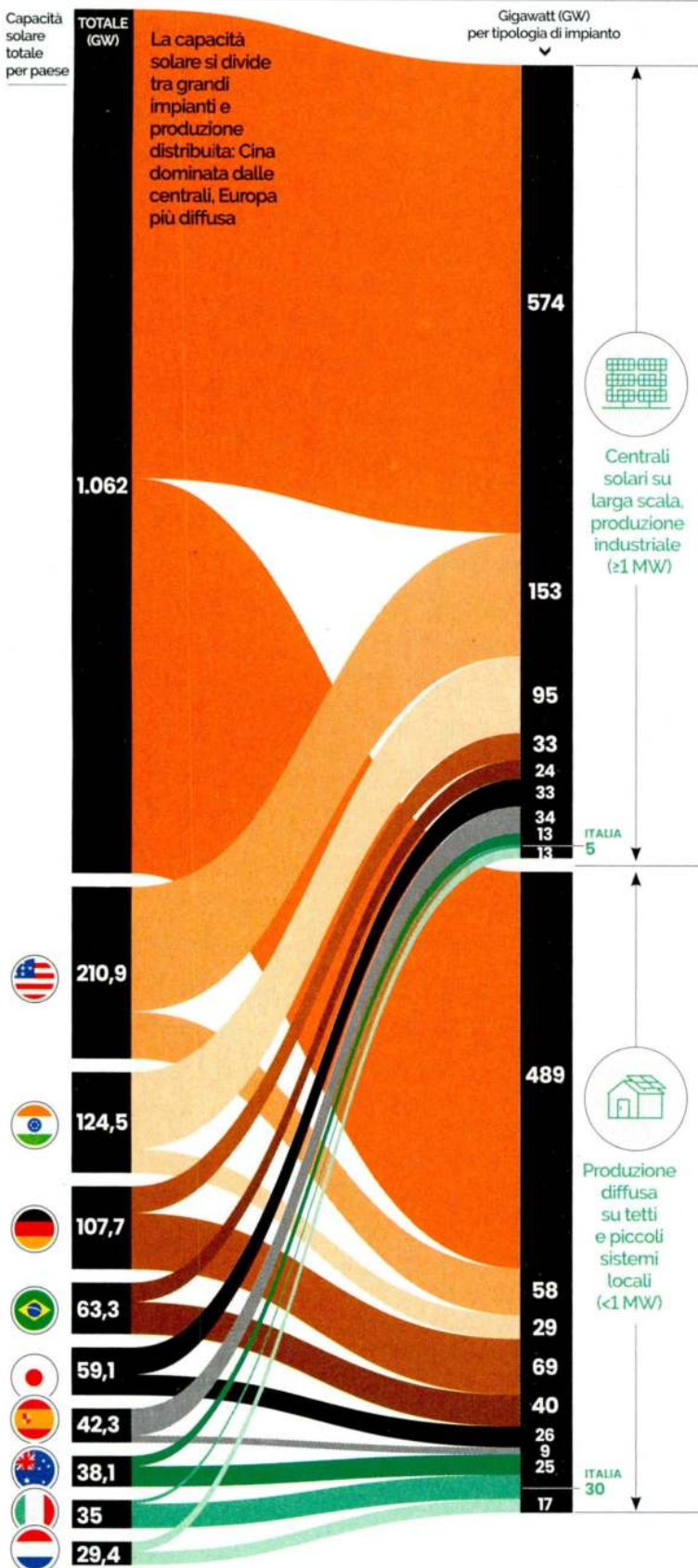
La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato

SCENARI



Come prendiamo energia dal sole



nostro sottosuolo, ma ci stiamo solo muovendo, anzi ancora non abbiamo una strategia precisa, mentre la Cina è partita prima e ora li domina. Fin dagli anni 80 ha iniziato a esplorare, individuare siti e aprire miniere su larga scala, sia in casa sia all'estero, e oggi è arrivata a controllare il 59% dell'estrazione su scala globale e il 91% della raffinazione. Con la nostra connivenza. Perché l'estrazione delle terre rare è distruttiva per l'ambiente (sono rare non perché scarse, ma in quanto si trovano a basse concentrazioni), la loro raffinazione tra le attività più inquinanti. Così abbiamo lasciato che Pechino facesse il lavoro sporco per noi (un esempio su tutti è il lago vicino a Bayan Obo, la miniera più importante del pianeta, a oggi un'enorme discarica acquitrinosa e putrida soprannominata la palude della morte) senza accorgerci che, nel mentre, stava conquistando la supremazia nel settore. Perché qui Pechino è monopolista e usa questa forza come leva politica. Le terre rare oggi sono più forti dei droni, tanto più che i droni si fanno con le terre rare. Non appena Donald Trump lo scorso anno aveva paventato dazi contro Pechino, l'omologo cinese, Xi Jinping, aveva semplicemente minacciato di chiudere i rubinetti. Un enorme afflusso di questi elementi si sarebbe fermato, portando l'economia Usa al collasso e così Donald Trump aveva fatto un passo indietro. Senza terre rare l'economia globale si ferma e, non a caso, Pechino offre alle sue aziende che se ne occupano generosi incentivi statali che arrivano a coprire anche il 40% delle spese. Soprattutto, non le ha mai quotate in borsa. Decide lei a chi venderle e a che prezzo. Così il resto del mondo sta tentando una rincorsa disperata: Stati Uniti, Unione Europea, Canada e Australia sono in prima fila e diversi analisti leggono le mire trumpiane sulla Groenlandia e la guerra in Ucraina sotto questo profilo: entrambe potrebbero offrire enormi quantità di risorse sfruttabili. Per ora comunque la nostra unica arma sembra il riciclo (ma sappiamo già che probabilmente non basterà) mentre Pechino continua a diffondere i propri prodotti tecnologici nel globo. Vedi le batterie.

OGGI LA CINA PRODUCE QUASI L'80% delle celle agli ioni di litio a livello globale. Vent'anni fa, nel 2005, aveva due produttori soltanto, oggi dei dieci maggiori ben sei parlano cinese e il re del settore, Catl, fa da solo il 38% del mercato mondiale battendo quasi del doppio il secondo classifica, BYD, che è sempre cinese (ed è ovviamente anche produttore di auto). Anche questa è una storia di visione (e previsione): a inizio millennio, i giapponesi dominavano la scena (la prima auto con batterie al litio della storia è stata la Prairie Joy EV del 1996, figlia di Nissan e Sony), ma nel 2006, sotto Hu Jintao, il governo cinese ha lanciato un piano per la scienza e la tecnologia della durata di 15 anni che prevedeva 62 aree prioritarie. Tra queste c'erano ovviamente i veicoli a batteria (la grande famiglia delle Nev, i mezzi alimentati da fonti energetiche alternative in cui ricadono anche i plug-in e quelli a celle a combustibile) ma soprattutto le batterie stesse, indicate come una tecnologia chiave. Anche qui le cifre sono impietose per l'occidente: dei 184 miliardi di dollari versati nel piatto globale sotto forma di investimenti, la Cina ne ha puntati il 71 per cento. Parliamo di 130,6 miliardi contro i 20,2 dell'Unione Europea (11%) e i 18,4 degli Usa (10%).



SCENARI

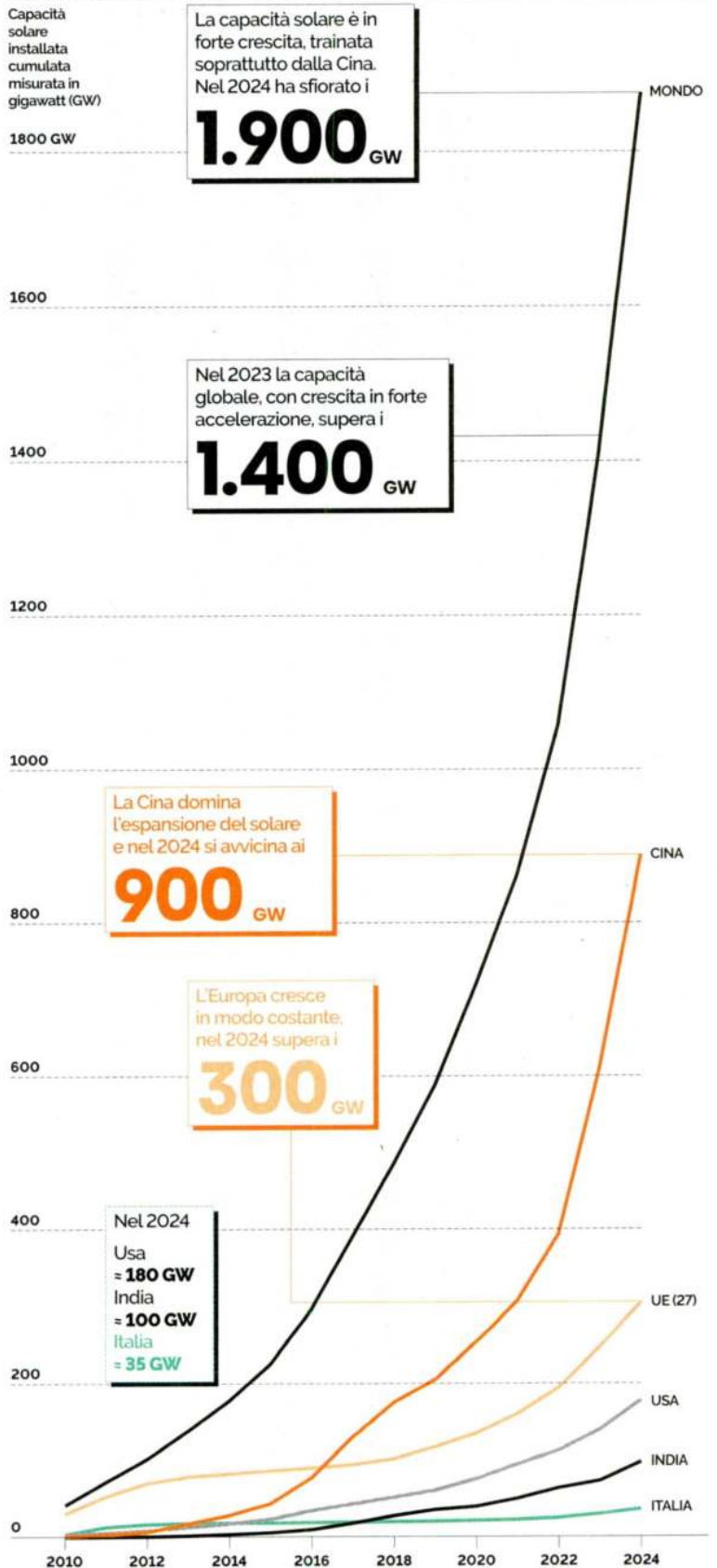
Insomma, anche qui non c'è partita.

SI POTREBBE POI PARLARE DELL'ENORME BALZO AVANTI

fatto da Pechino nei brevetti (Nel 2025 ha depositato il 10,9% delle domande all'European Patent Office, diventando terza assoluta, in crescita del 9,7% sul 2024), l'impegno massiccio nell'istruzione (ogni anno sforna tanti lavoratori Stem altamente qualificati, quanti tutti quelli degli Usa), del dominio in tanti altri comparti, dall'alluminio alla manifattura (che per Xi Jinping ha «lo stesso ruolo del cibo nel garantire l'autonomia, la sicurezza nazionale e quella industriale», come nota Alessandro Aresu in "La Cina ha vinto", Feltrinelli), e anche un certo passo avanti nei diritti (tra i manager delle società quotate nati negli anni 90, il 42% è donna). Chiudiamo con le auto, le vere protagoniste di questo breve viaggio nel Regno di mezzo. Qui Pechino appare più capitalista dell'Occidente. A oggi conta un centinaio di Case, tutte partecipanti di una corsa senza esclusione di colpi da cui, se andrà come previsto, arriveranno al 2040 in cinque. E c'è chi dice in tre. Vedremo, ma per ora la Cina si gode il suo primato di maggiore produttore mondiale di auto: nel solo 2024 le sue fabbriche hanno sfornato oltre 30 milioni di veicoli, circa il 30% del totale globale. E pensare che, in parte, il "merito" è anche occidentale. Negli anni 50, quando è uscito il primo modello made in China frutto anche agli aiuti industriali, economici e tecnologici dell'Urss, le Case cinesi erano una manciata (Faw, Saic, Dongfeng, giusto per dire le più note) e il salto arriva oltre trent'anni dopo. Grazie alle joint venture con marchi occidentali come American Motors Corporation, Volkswagen, Peugeot, Jeep, Citroën e Suzuki e al piano quinquennale del 1986 che riconosceva l'auto come pilastro fondamentale dell'industria locale, tra gli anni 80 e 90 il Dragone ha imparato quel know-how che avrebbe riversato sul piatto venti anni dopo portando a una proliferazione di marchi casalinghi. Senza contare le tante Case che hanno delocalizzato gli stabilimenti lì o che producono modelli che poi sono venduti nei vari Paesi con marchi e nomi differenti, talvolta senza rendere esplicita la provenienza. Il caso più curioso è quello del Burkina Faso. Alla sua uscita, lo scorso anno, l'Itaoua Sahel era stata salutata come la prima auto elettrica progettata e prodotta in Africa e tante testate e commentatori sono caduti nel tranello. In realtà si tratta di un mero rebranding della Dongfeng Nano Box, che a sua volta è la versione per la Cina della Dacia Spring. Ma a prescindere dalle vie seguite, oggi il 30% delle EV che circolano in Italia è prodotta a Pechino e una quota poco inferiore si registra in Germania e Francia. L'ultimo colpo poi è arrivato a fine 2025, quando la BYD ha superato la Tesla come primo produttore globale di elettriche.

E PER IL FUTURO? DIFFICILE DIRLO. Gli analisti non si sbilanciano, nessuno prevede un declino, anche se c'è chi avverte che negli anni 80 e 90 anche il Giappone ci appariva così solido da sembrare imbattibile a livello tecnologico. La differenza però è nelle numerose specializzazioni in cui Pechino domina e nell'enorme massa umana che sta addestrando per competere nel mondo. A quanto pare Xi può dormire sonni tranquilli e molto probabilmente anche il suo successore non rischia di avere problemi di insonnia.

Boom del solare nel mondo



La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato