

Carte false

Il famoso sviluppo cinese non c'è più. La realtà dei dati dice che anche l'economia cinese ha il problema della sovrapproduzione. Davanti alla crisi imminente sono ad un bivio: o la guerra dei dazi; o un armistizio per prendere fiato.

Due erano i riferimenti per gli analisti economici: la Germania da una parte (la locomotiva europea), la Cina dall'altra. La locomotiva rallenta, forse arretra. E la Cina? Investire in Cina, produrre per quel promettente mercato da milioni di consumatori, magari direttamente in loco aprendovi fabbriche, negli ultimi venti anni voleva dire essere un borghese lungimirante, un capitalista accorto in grado di cogliere le nuove opportunità del mercato mondiale. I mercati maturi europei, americani, giapponesi dovevano venire sostituiti dal giovane e promettente mercato cinese. Lo sviluppo cinese doveva trainare fuori dalla crisi di sovrapproduzione il capitale mondiale. E così in effetti è stato, non c'è stata grande industria che non abbia aperto fabbriche in Cina. Dalle catene di montaggio di automobili a quelle dei vari apparecchi informatici. La Cina è diventata la fabbrica di merci per il mondo, ma anche il principale mercato nel mondo. E quello stesso mercato ha assorbito merci dal resto del mondo. Invero non hanno superato la crisi, ma hanno preso altro tempo.

Settore automobilistico, un esempio

Per aver un'idea della rilevanza di questo processo prendiamo il settore automobilistico che ancora rimane trainante per l'intera economia capitalistica e di cui si trovano interessanti dati degli ultimi 10 anni. Come si può vedere dal grafico, le vendite di automobili in Cina sono passate dai 6,76 milioni del 2008 ai 24,72 milioni del 2017. Nei due anni dal 2008 al 2010, mentre le "industrie private" General Motors e Chrysler venivano salvate dalla bancarotta dallo Stato americano, le fabbriche di auto in Cina raddoppiavano le proprie vendite da 6,76 milioni a 13,76 milioni. Nel 2015 le nuove immatricolazioni in Cina arrivavano a 21 milioni superando il mercato Usa che nello stesso anno aveva raggiunto il suo massimo di 18 milioni. La cosa si fa ancora più interessante negli anni successivi al 2015, perché mentre sia il mercato Usa che europeo rimanevano stagnanti, con il primo fermo intorno ai 17,5 milioni di vendite e il secondo di circa 13 milioni, quello cinese continuava a crescere fino a 24,72 milioni. Nel 2017 ad esempio il mercato cinese ha permesso alla General Motors di fare il 18% dei propri profitti ed in Cina si sono vendute più automobili GM (4 milioni sotto i diversi marchi del gruppo) che negli stessi Stati Uniti.

Bene, proprio sulla base di questi dati, fino a solo qualche mese fa, non c'era analista economico che non fosse pronto a magnificare lo sviluppo cinese e, dietro quello, l'uscita dalla crisi per l'intera economia mondiale. Stando sempre all'auto cinese ad esempio scrivevano frasi come queste: "Entro il 2020, secondo le proiezioni degli analisti McKinsey, si arriverà a quota 24 milioni, per poi raggiungere i 40 milioni nel 2030" (ma era due anni fa, agosto 2016); "le vendite annuali di automobili in Cina sono destinate a crescere di un milione di unità ogni dodici mesi nel prossimo quinquennio" (appena 6 mesi fa, prima della svolta, giugno 2018).

Ma poi con luglio, i dati delle vendite auto, mese dopo mese cominciano a indicare un mercato in forte calo. E quando con l'ulteriore calo di dicembre si fa il bilancio dell'anno è un tuffo nella realtà. Le vendite di veicoli nel 2018 sono invero diminuite anche in Cina, "la prima volta dal 1990" – scrive il sole 24ore. Alla fine si registreranno 21,4 milioni di auto, 3 milioni in meno di auto vendute rispetto al 2017 sul mercato più promettente, anzi l'unico che garantiva la crescita dei profitti. Non a caso tutte le case automobilistiche da dicembre hanno cominciato ad annunciare migliaia di licenziamenti, per "tranquillizzare" gli azionisti. Ma anche gli operai sono avvertiti!

Per ritrovare crolli così consistenti di vendite auto su un singolo mercato si deve andare indietro di 10 anni, quando si passò dai 16,15 milioni del 2017 ai 13,6 milioni del 2008, ma era il mercato Usa e scoppio la Grande Crisi.

Non solo automobili

Ora poiché alle vendite di merci (non solo di automobili) vi è, anche in Cina, strettamente collegato il credito, il governo cinese ha promesso di rimandare le restrizioni con le quali voleva mettere un freno all'indebitamento privato che ha raggiunto l'incredibile cifra del 317% del Pil. Tutto rimandato nella speranza di non farsi esplodere tra le mani la sovrapproduzione di merci e capitali. Così come i governanti cinesi stanno cercando una difficile mediazione commerciale con gli Usa, una pausa nella guerra commerciale che altrimenti restringerebbe ulteriormente i mercati. Ma di questo avremo tempo di parlarne.

R.P.