

# L'INDUSTRIA DEI MOTOCICLI IN CINA

febbraio 2023



**ITCA** 

ITALIAN TRADE AGENCY

ICE - Agenzia per la promozione all'estero e  
l'internazionalizzazione delle imprese italiane  
意大利对外贸易委员会

## Panorama sintetico internazionale

La produzione totale di motocicli nel 2021 viene stimata a 57 milioni di unità. La domanda mondiale è stata pari a 47.771.000 unità, con un incremento annuale del 7,7%. L'Asia ha rappresentato più del 72,8% della domanda totale con oltre 34,7 milioni di veicoli, in aumento del 2,5% sull'anno precedente, seguita dall'Europa (1,9 milioni), dal Nordamerica (629.000 unità) e dal Giappone (386.000).

### Domanda mondiale di motocicli (migliaia di unità)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Japan	442	460	450	407	373	384	369	362	366	386
North America	502	520	539	559	547	535	519	520	579	629
Europe	1,744	1,649	1,515	1,525	1,576	1,501	1,539	1,635	1,756	1,908
Asia Total	43,903	43,544	43,805	40,937	41,728	44,260	46,779	42,678	33,892	34,755
Other Total	8,897	9,504	9,360	9,209	7,550	7,315	8,163	8,173	7,904	10,092
Aggregate demand	55,490	55,678	55,669	52,637	51,774	53,995	57,369	53,368	44,497	47,771

Fonte: Marklines.com

Il mercato è sempre più sostenuto dalla produzione di veicoli elettrici, anche grazie alle politiche di incentivo varate da molti paesi e alla continua introduzione di nuovi modelli elettrici da parte dei principali produttori. Anche i nuovi produttori emergenti stanno compiendo notevoli sforzi per accelerare i processi di innovazione, lanciando nuovi segmenti di attività nel campo della sostituzione delle batterie, sviluppando reti per la ricarica elettrica e promuovendo attivamente alleanze con altre imprese.

## Il mercato della Cina

Gli albori dell'industria motociclistica cinese hanno avuto origine negli anni Cinquanta e precisamente nel 1951, quando l'Esercito Popolare di Liberazione iniziò a produrre una motocicletta da 500 cc per soddisfare i requisiti militari del paese durante la guerra di Corea. Fu sviluppata sulla falsariga del K500, un modello tedesco utilizzato nella Seconda guerra mondiale. Prima della fine degli anni '70 le motociclette prodotte in Cina erano utilizzate principalmente dai servizi militari, la principale eccezione è stata la Beijing Motorcycle Factory che dal 1958 in poi ha prodotto motociclette per il grande pubblico basate sulla BMW R71 tedesca dell'anteguerra e sui modelli russi Ural e Dnepr. Nella città di Chongqing nel 1979 la fabbrica di munizioni militari China Jialing Industrial Company iniziò a produrre in modo indipendente motociclette per uso civile inaugurando l'era moderna della produzione di motociclette cinese. Negli anni Novanta ha avuto inizio la produzione di motociclette a bassa cilindrata come

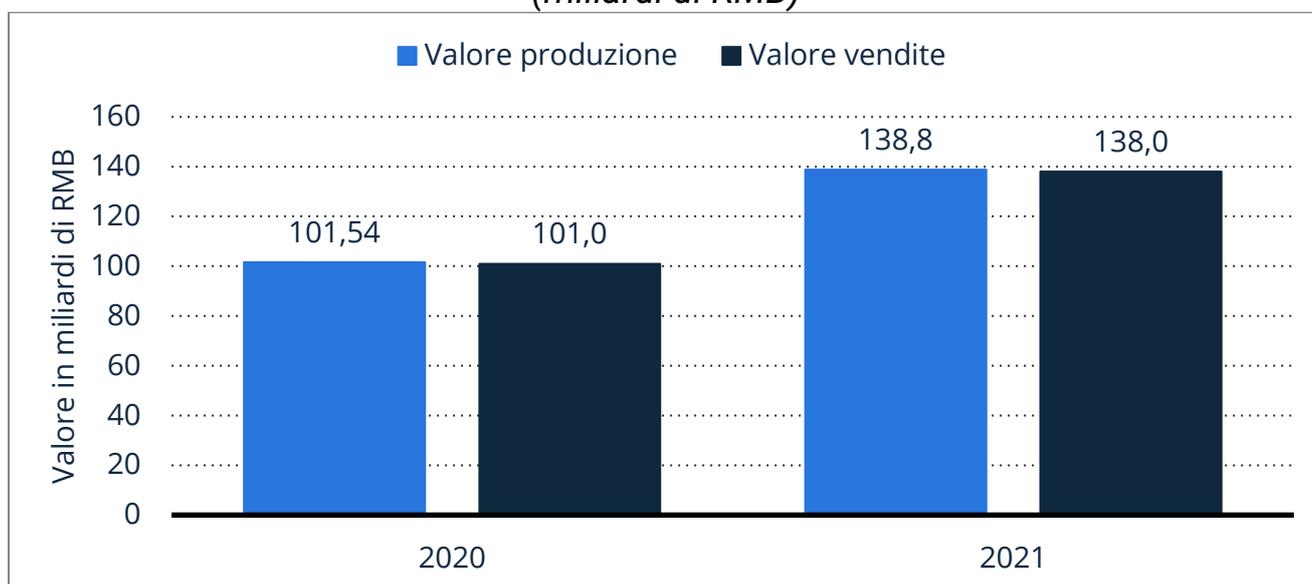
mezzi di trasporto e strumenti di carico per i residenti urbani e rurali di Jialing, Jianshe, Jincheng, Qingqi ed altre fabbriche statali e gradualmente si è evoluta nei tre segmenti delle imprese statali, private ed a investimento straniero, un'industria internazionale altamente orientata al mercato.

Attualmente è la principale industria manifatturiere al mondo. Negli ultimi anni, il mercato è stato dominato da produttori nazionali cinesi, come Lifan, Zongshen e Loncin, che producono un'ampia gamma di scooter e motociclette sia per il mercato nazionale che per quello internazionale. L'industria è cresciuta rapidamente in risposta alla crescente domanda di trasporti personali a prezzi accessibili e agli sforzi del governo per promuovere l'uso di veicoli a due ruote come mezzo per ridurre la congestione del traffico e l'inquinamento atmosferico. Tuttavia, il settore deve affrontare numerose sfide, tra cui un'intensa concorrenza, l'aumento dei costi e una crescente pressione tesa al miglioramento della qualità dei prodotti e rispettare le normative sulle emissioni.

Secondo i dati del rapporto annuale dell'Ufficio nazionale di statistica, la Cina dispone di più di 200 aziende manifatturiere di motociclette totali, che sono relativamente concentrate nelle province di Guangdong, Chongqing, Zhejiang e Jiangsu. In particolare, la città di Chongqing è il più grande centro di produzione motociclistica al mondo.

Nel 2021, il valore totale della produzione è stato pari a circa 139 miliardi di RMB (circa 20,7 miliardi di dollari), valore sostanzialmente equiparato a quello delle vendite. Entrambi hanno fatto registrare un incremento di circa il 37% rispetto al 2020.

### Valore della produzione e delle vendite di motocicli in Cina (miliardi di RMB)

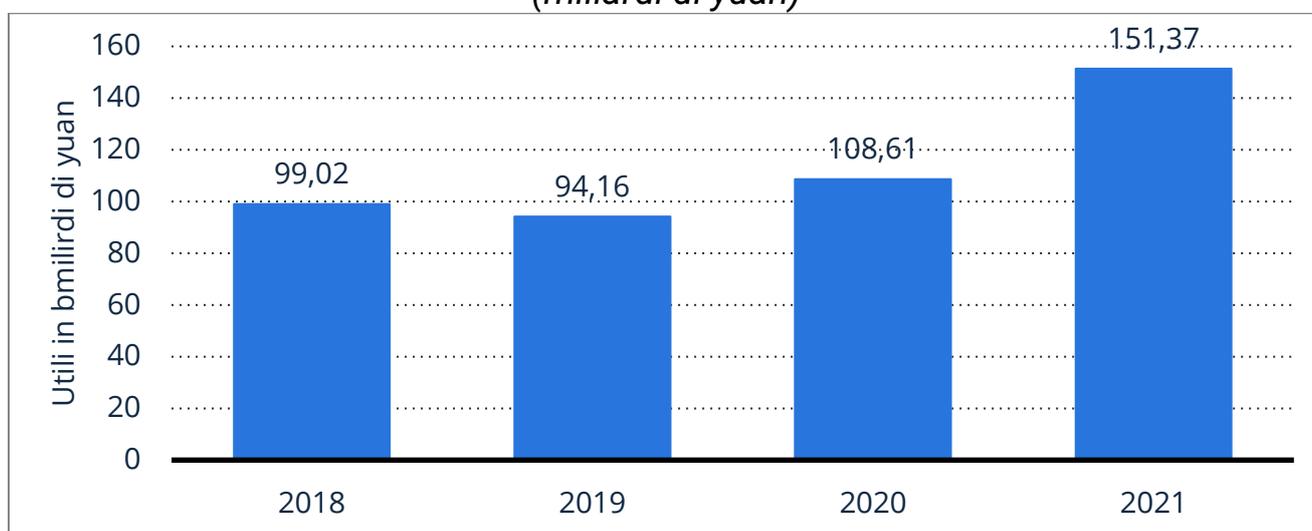


Fonte: China Chamber of Commerce for Motorcycle (CCCM)

Anche l'ammontare dei profitti ha fatto registrare una sostanziale accelerazione nel 2021, pari al 39,4% rispetto all'anno precedente.

Tale incremento è principalmente da attribuire al processo di sviluppo tecnologico ed al maggior valore aggiunto incorporato nelle motociclette, nonostante le diminuzioni dei volumi di vendita subite durante la trasformazione industriale negli ultimi anni.

### Proventi annuali dell'industria dei motocicli in Cina (miliardi di yuan)



Fonte: China Chamber of Commerce for Motorcycle (CCCM)

Nel 2021, la produzione annuale di motocicli in Cina è stata pari a circa 20,2 milioni di unità, in sensibile flessione rispetto ai 27 milioni di veicoli prodotti nel 2011. Il dato comprende anche la produzione di veicoli a tre ruote che nel 2021 è stata pari a 2,3 milioni di unità, oltre ai motocicli elettrici (3,2 milioni). La Cina è anche un produttore leader di parti e accessori per motocicli.

### Cina: produzione annuale di motocicli (milioni)



Fonte: CAAM, CCCM

Qui di seguito la graduatoria internazionale dei principali produttori di motocicli a due ruote, secondo la quale la Cina avrebbe superato l'India nel 2021.

### Produzione annuale di motocicli a due ruote per principali paesi (unità)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>China</b>	21,316,197	20,467,563	18,934,987	16,617,298	14,734,442	15,093,566	13,966,734	15,430,192	14,803,558	17,847,500
<b>India (Note 1)</b>	15,744,156	16,883,049	18,489,311	18,830,227	19,933,739	23,154,838	24,499,777	21,032,927	18,349,941	17,714,856
<b>Indonesia (Note 2)</b>	7,079,721	7,736,295	7,926,104	6,708,384	6,215,350	6,320,794	7,010,529	7,297,893	4,361,008	5,861,447
<b>Vietnam</b>	3,634,500	3,662,300	3,488,800	3,422,200	3,535,600	3,865,900	3,945,600	4,758,040	3,285,330	3,263,320
<b>Thailand</b>	3,149,105	2,820,592	2,442,161	2,397,427	2,446,249	2,535,916	2,578,161	2,533,269	2,023,433	2,309,474
<b>Pakistan (Note 3)</b>	819,556	771,507	1,131,196	1,362,096	1,632,965	1,928,757	1,782,605	1,370,417	1,902,415	n.a.
<b>Brazil</b>	1,690,187	1,673,477	1,517,662	1,262,708	887,653	882,876	1,036,788	1,107,758	961,986	1,195,149
<b>Taiwan</b>	1,086,084	1,115,223	1,175,259	1,118,848	1,217,442	1,237,080	1,088,657	1,027,867	1,297,680	1,163,921
<b>Philippines</b>	588,458	729,690	754,125	806,594	1,040,556	1,173,883	1,220,270	1,161,646	631,370	867,453
<b>Japan</b>	595,473	563,309	597,058	522,394	560,536	646,983	651,884	567,376	484,594	646,911
<b>Malaysia</b>	543,088	549,244	440,157	382,218	397,918	440,673	465,083	553,382	492,490	496,136
<b>Europe (Note 4)</b>	501,813	487,571	511,375	439,743	447,878	511,567	494,483	516,196	461,460	n.a.
<b>Total</b>	56,748,338	57,459,820	57,408,195	53,870,137	53,050,328	57,792,833	58,740,571	57,356,963	49,055,265	-

Fonte: *Marklines.com*

### Cina: volumi di produzione annuale di motocicli per tipologia (unità)

		2017	2018	2019	2020	2021
<b>Total</b>		17,145,746	15,577,507	17,366,580	17,023,528	20,195,200
<b>Motorcycles (by displacement)</b>	<b>Motorcycle total</b>	15,093,566	13,966,734	15,430,192	14,803,558	17,847,500
	-50cc	706,174	718,492	693,370	666,605	
	50-90cc	176,987	133,147	128,257	110,847	
	90-100cc	800,479	703,857	648,235	638,816	
	100-110cc	2,579,148	2,280,830	2,221,452	1,964,963	
	110-125cc	6,073,746	5,690,927	5,190,880	4,727,666	
	125-150cc	3,620,261	3,286,718	3,303,283	3,016,771	
	150-250cc	941,441	941,710	1,154,004	1,172,650	
	250cc-	95,913	108,612	180,757	203,227	
<b>Electric</b>	99,417	102,441	1,909,954	2,302,013	3,171,000	
<b>Three-wheelers</b>		2,052,180	1,610,773	1,936,388	2,219,970	2,347,700

Fonte: *Marklines.com*

Le vendite annuali nel 2021 sono state sostanzialmente comparabili al volume della produzione, pari a 20,19 milioni di unità.

Il mercato interno cinese delle motociclette ha subito una flessione negli ultimi anni a causa dell'imposizione del divieto di circolazione per le motociclette con motore a combustione interna in molti centri urbani cinesi. Le vendite nazionali di motociclette in Cina hanno raggiunto un massimo di 27,5 di unità nel 2010 e successivamente hanno subito una graduale diminuzione per mostrare una ripresa a partire dal 2019, grazie alla produzione sempre più marcata di

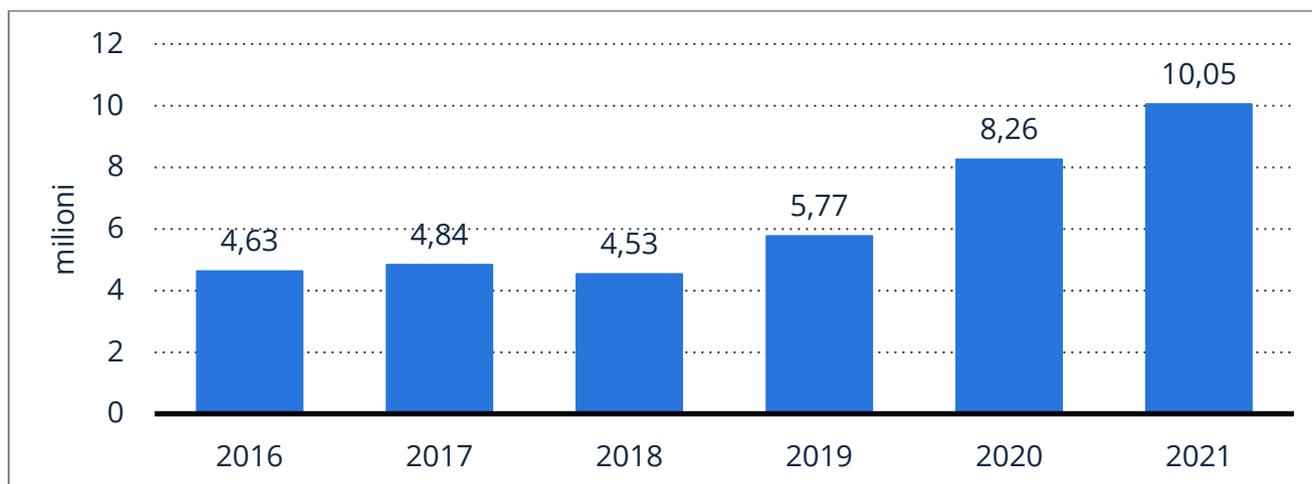
motocicli elettrici. Le vendite sul mercato interno sono diminuite a causa del citato divieto di circolazione nei centri urbani ma anche della flessione del mercato rurale. Nelle aree rurali cinesi, le motociclette vengono utilizzate per una varietà di scopi, tra cui il trasporto personale, i veicoli passeggeri e il trasporto merci. Il miglioramento del tenore di vita in queste aree negli ultimi anni ha portato alla sostituzione delle motociclette con minicar ed e-bike.

### Cina: vendite annuali di motocicli (milioni)



Fonte: CAAM, CCCM

### Volume annuale nuovi motocicli registrati in Cina



Fonte: China Automobile Dealers Association

Secondo la China Automobile Dealers Association, nel 2021, il numero di nuovi motocicli registrati in Cina è stato pari ad oltre 10 milioni di prodotti, per un incremento del 21,7% rispetto alle 8,26 milioni di nuove registrazioni rilasciate nel 2020. Nel 2020, in Cina vi erano circa 18,2 motociclette ogni 100 famiglie urbane. Questo è stato il valore più basso degli

ultimi due decenni, mentre il picco è stato di circa 25 motociclette ogni 100 famiglie urbane nel 2005

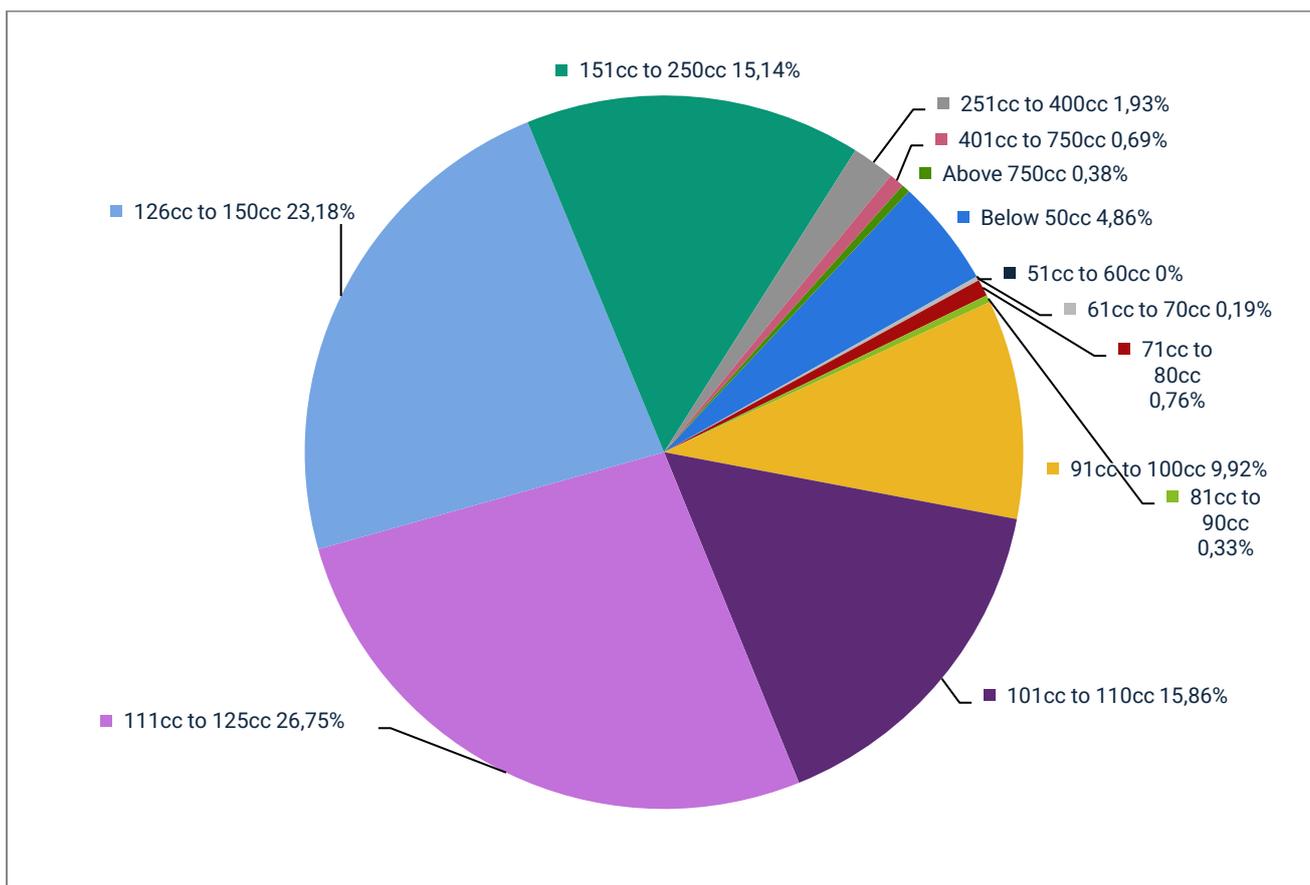
### Numero di motocicli ogni 100 famiglie urbane



Fonte: National Bureau of Statistics of China

La maggior parte delle motociclette a due ruote vendute in Cina possiede motori di piccola cilindrata. Nel 2020, circa la metà delle moto vendute aveva cilindrata comprese tra 111cc e 150cc

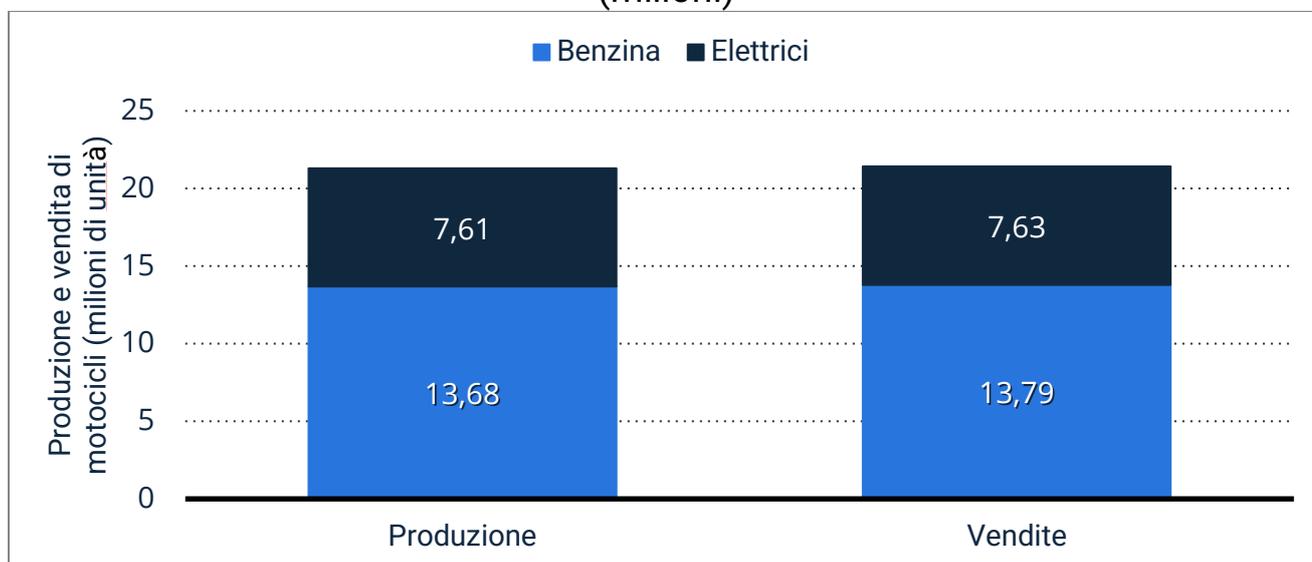
### Ripartizione delle moto a due ruote vendute in Cina nel 2020, per cilindrata



Fonte: China Association of Automobile Manufacturers (CAAM)

I dati piu' recenti, relativi al 2022, mostrano che l'industria ha completato la produzione e la vendita di motocicli a benzina rispettivamente pari a 13,6815 milioni di veicoli e 13,7873 milioni di veicoli, con un calo rispetto al 2021 del 16,75% e del 16,14%. La produzione e le vendite di motociclette elettriche sono state rispettivamente pari a 7,6107 milioni di veicoli e 7,6327 milioni di veicoli, con un calo rispetto al 2021 rispettivamente del 14,86% e del 14,46%.

### Volumi di produzione e vendita di motocicli in Cina – 2022 (milioni)



Fonte: China Chamber of Commerce for Motorcycle (CCCM)

### Principali produttori di motocicli in Cina

Come accennato in precedenza, in Cina esistono circa 200 produttori di motocicli, a partire dai cosiddetti "6 di Chongqing" ad un ampio spettro di piccole e medie imprese. Chongqing, una megalopoli con piu' di 30 milioni di abitanti collocata alla confluenza dei fiumi Yangtze (fiume azzurro) e Jialing è la Detroit della Cina. Il secondo hub manifatturiero è Guangzhou (Canton). L'industria manifatturiera è in una fase di ristrutturazione. I principali attori sono noti come "6 di Chongqing" includeva Jialing e Jiangshe, due tra i marchi più conosciuti in Cina, che ora sono stati acquisiti dalla China South Industries Group Co., Ltd. Attualmente i principali player di Chongqing sono Lifan, Loncin, Zongshen e Shinerai.

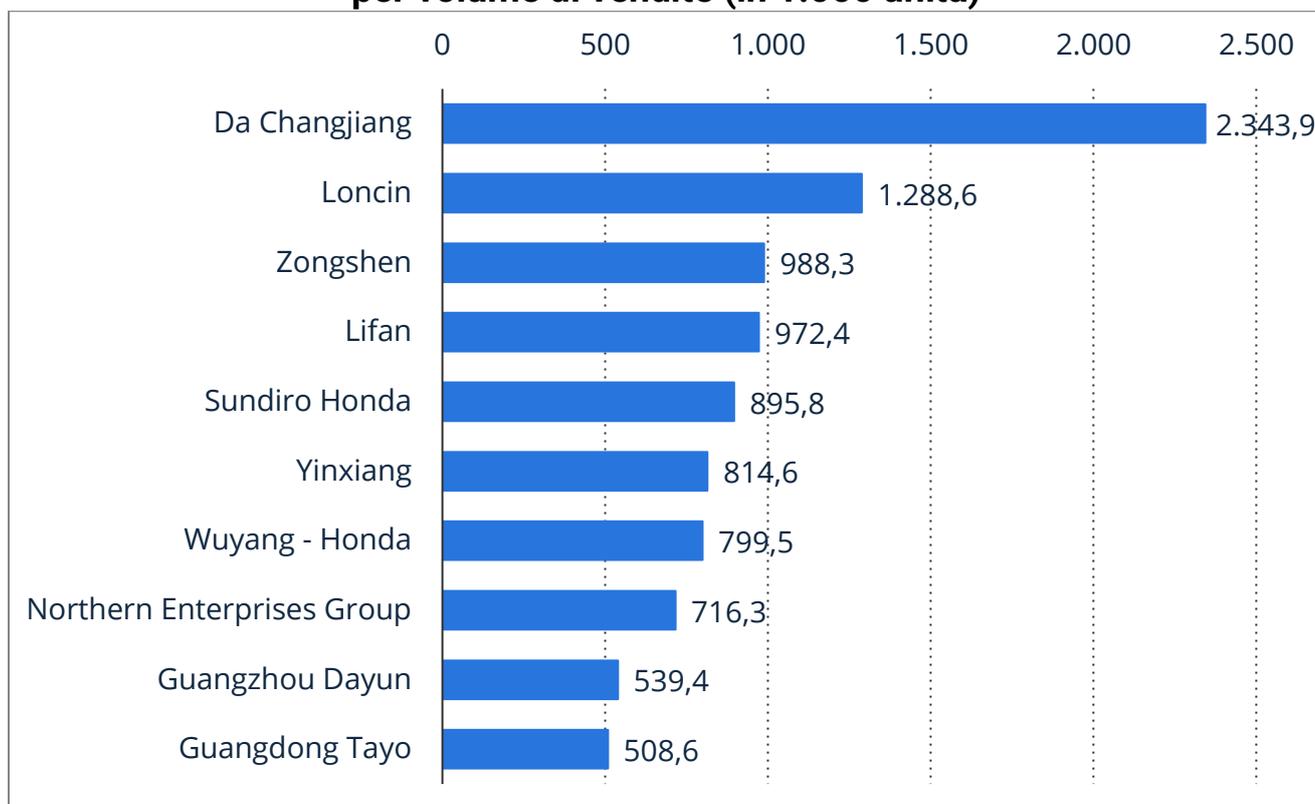


Lifan, in particolare, era il principale produttore in Cina ma attualmente è stato soppiantato da Haojue (joint venture con Suzuki) che produce nella mega-fabbrica Chang Jian a Jiangmen, vicino Guangzhou.



Il produttore cinese di motociclette a benzina Da Changjiang è il marchio più venduto, con un volume di vendite di circa 2,3 milioni di unità nel 2021, quasi 1,8 volte più unità di Loncin, il secondo marchio più venduto, cui seguono i marchi Zongshen e Lifan con poco meno di un milione di unità collocate sul mercato.

#### I 10 principali produttori di motociclette a benzina in Cina nel 2021, per volume di vendite (in 1.000 unità)



Fonte: China Chamber of Commerce for Motorcycle (CCCM)

Diverse case motociclistiche cinesi collaborano in joint venture con case motociclistiche straniere tra cui Loncin (BMW), Zongshen (Piaggio) e (Norton

Motorcycle Company), Qingqi (Suzuki e Peugeot), Jianshe (Yamaha), Lifan (MV Agusta), Qianjiang (proprietari di Benelli), Jialing (Honda). Queste joint venture hanno finalità diverse che vanno da iniziative di ricerca, sviluppo e produzione fino a reti di distribuzione, vendita e marketing. I produttori cinesi hanno anche collaborato con case di design europee per produrre nuovi modelli. CFMOTO collabora con i designer austriaci Kiska per sviluppare le loro nuove motociclette. KTM e CFMOTO hanno una joint venture dal 2011, con CFMOTO che importa e distribuisce motociclette KTM in tutta la Cina. Nel 2020, CFMOTO ha aperto il nuovo stabilimento KTM di fronte allo stabilimento CFMOTO esistente, dove producono tutte le motociclette KTM come parte dell'espansione KTM.

Shineray ha recentemente affittato la fabbrica di Husqvarna a Biandronno, in Italia, e ha acquisito i diritti per produrre molti dei loro modelli con il marchio SWM. Shineray utilizza gli stabilimenti anche per produrre modelli con il proprio marchio SRM, che vengono importati in Cina.

Nel 2018 Zhongneng Vehicle Group ha acquisito il marchio italiano Moto Morini.



<https://changjiang-europe.com/index.php/en/history/>

ChangJiang è la trascrizione del nome di una ditta cinese di motocicli un tempo prodotti dalla China Nanchang Aircraft Manufacturing Corporation, del gruppo Hongdu Aviation Industry Group Ltd. (HAIG), attualmente conosciuta come Luoyang Changjiang Motorcycle Technology Group Co., Ltd. Nel 1938 i russi copiarono diverso materiale tecnico dalla Germania, tra cui quello della BMW R-71 che venne denominata M-71 e prodotta dalla Ural. Verso la fine del 1950, i dati tecnici della M-72, una modernizzazione della M-71, vennero passati alla Cina che ne iniziò la produzione col nome di Chang Jiang 750, dotata di un motore Boxer e di trasmissione cardanica. Nel 1960 la ditta Chang Jiang venne acquisita dallo stato e denominata "Fabbrica di macchinari Changjiang". Recentemente la ditta ha iniziato la produzione di mezzi moderni come motocicli, motocarri a tre ruote ed altro, tra cui moto con sidecar di cui due modelli, chiamati Pekin Express e Dynasty, dotati di motore bicilindrico di 650cc a quattro tempi con raffreddamento a liquido, che vengono esportati anche in Europa dal 2019 e nel 2022 sono ancora in produzione.



<https://www.loncinindustries.com/en/motorcycle/AboutUs.aspx?catid=236-265-284>

La Loncin Holdings (chiamata anche semplicemente Leoncin) è un'azienda cinese produttrice principalmente di motociclette e scooter, ma anche di quadricicli leggeri, quad, motori a scoppio e motogeneratori, fondata nel 1993 e con sede a Hangzhou; è quotata alla Borsa di Shanghai.

Nel 2005 la Loncin ha stipulato con la BMW Motorrad un accordo per la realizzazione dei motori per le motociclette BMW G 650 GS e BMW G 650 X; la partnership è poi iniziata nel 2007. Nel 2017 la Loncin ha iniziato la produzione, sempre in accordo con BMW Motorrad, dei motori che equipaggiano le BMW F850GS e BMW F 750 GS. Inoltre, per la stessa assemblea e realizza dal 2018 anche gli scooter BMW C 400 X e C 400 GT.



<http://en.zongshenmotor.com/>

La Zongshen (in cinese: 宗申) è un'azienda cinese produttrice principalmente di motociclette e scooter, ma anche di quadricicli leggeri, quad e generatori elettrici, fondata da Zuo Zongshen nel 1992 e con sede a Chongqing. Afferma di produrre oltre un milione di motociclette all'anno. Il marchio è cresciuto rapidamente fino a diventare una delle più grandi aziende manifatturiere cinesi con 18.000 dipendenti e 52 filiali. Il marchio non produce motociclette superiori a 250 cc, rendendola leader cinese nelle motociclette accessibili e di piccola cilindrata.

Nel 2007, Zongshen ha investito 300 milioni di CNY in un nuovo centro di ricerca e sviluppo a Chongqing, come parte del programma "Cyclone", progettato per produrre tecnologia e design unici per i nuovi modelli Zongshen e differenziare il marchio da un ambiente competitivo di modelli quasi identici.



<https://www.lifanmotos.net/>

Lifan è stata fondata dall'ex politico Yin Mingshan nel 1992 come officina di riparazione di motociclette con uno staff di nove persone. L'azienda era originariamente chiamata "Chongqing Hongda Auto Fittings Research Center". La società è stata ribattezzata Lifan Industry Group nel 1997 mantenendo il marchio "Lifan Hongda" per la produzione motociclistica. Si è espansa nella costruzione di autobus nel 2003. Nel 2004 alla Lifan è stato ordinato di cessare la vendita di motociclette con il marchio "Hongda" al culmine di una causa legale promossa dalla casa giapponese Honda. Nello stesso anno Honda ha avviato una causa separata contro Lifan questa volta per l'utilizzo di badge simili a quelli Honda sui suoi prodotti motociclistici. Nel 2005 ha cominciato a produrre anche automobili. Nel 2009 è diventato il quinto produttore cinese di motociclette e viene firmato un accordo con l'italiana Martin Motors per l'esportazione delle autovetture in Italia. Nel 2003, Lifan ha acquisito la Chongqing Vehicle Manufacturing Co Ltd, e nel 2005 ha avviato la produzione automobilistica. Nel dicembre 2005 è entrata in produzione la prima vettura sviluppata in modo indipendente, la Lifan 520, berlina tre volumi equipaggiata con motore Tritec. A partire dal 2011 la gamma Lifan si è arricchita dell'utilitaria 320, la berlina 520, la berlina medio-grande 620 e il SUV compatto X60. Dalla fine del 2010 l'azienda è quotata alla Borsa di Shanghai.

Lifan ha stipulato un accordo con la casa motociclistica italiana MV Agusta il 6 luglio 2011 diventando l'importatore e il distributore esclusivo di MV Agusta in Cina; la casa cinese inoltre è responsabile della vendita e dello sviluppo di una strategia per il mercato cinese del marchio MV Agusta.

Alla fine del 2019 Lifan è approdata in Italia con lo scooter elettrico E3 equipaggiato con un motore Bosch.

Sundiro Honda Motorcycle Co., Ltd.

**HONDA** 新大洲本田

<https://www.honda-sundiro.com/en/about/>

Sundiro Honda Motorcycle Co., Ltd. (abbreviazione "SDH") è stata fondata nel 2001 da Sundiro Holding Co., Ltd., Honda Motor Co., Ltd. e Honda Motor (China) Investment Co., Ltd., con un capitale sociale di US\$ 129 milioni, Sundiro Holding e HM detengono rispettivamente il 50% delle azioni. L'azienda possiede circa 3.800 dipendenti e due basi di produzione che si trovano a Taicang e Tianjin, con una capacità produttiva annua di 9.000.000 di unità di motori per motocicli.

SDH si dedica allo sviluppo, produzione, commercializzazione e assistenza di motocicli ed e-bike, concentrandosi sullo sviluppo e la produzione di motociclette ed e-bike a basse emissioni, ad alta tecnologia e ad alto valore aggiunto.



<http://www.yinxiangmotor.com/>

Yinxiang Motorcycle, fondata nel 1997, è il marchio motociclistico di Yinxiang Group, società industriale con sede a Chongqing, in Cina, specializzata in proprietà immobiliari e ricerca, sviluppo, produzione e vendita di motociclette, motori a benzina e motori e attrezzature per uso generale.

---

*Altri marchi popolari in Cina*

---



<https://baotianmotor.com/>

Baotian Motorcycle Industrial Co. Ltd, o Jiangmen Sino-HongKong Baotian Motorcycle Industrial Co. Ltd., fondata nel 1994, è un produttore cinese di motociclette e scooter. Baotian UK opera dal 2005 e nelle prime posizioni della classifica delle vendite di scooter 50cc. La distribuzione esclusiva del marchio è stata concessa a Baotian UK nell'ottobre 2007 e il marchio è ora ampiamente distribuito tramite una rete di rivenditori di moto e scooter.



<https://italy.benelli.com/>

Benelli Q.J. è un'azienda italiana con sede nella città di Pesaro che opera nel settore motociclistico. Dal 2005 è di proprietà del gruppo Qianjiang Motor, una società cinese che a sua volta è controllata dal Geely Holding Group. Fondata nel 1911 a Pesaro è la più antica azienda motociclistica italiana in attività. Benelli è attualmente il principale produttore cinese di motociclette di medie dimensioni.



<https://www.evokemotorcycles.com/>

Evoke Motorcycles, è un produttore con sede a Pechino di motociclette elettriche intelligenti. È stata ufficialmente fondata da Nathan Siy, Sebastian Chrobok e Chris Riether nel 2014 a Pechino, in Cina, ma è attiva nello sviluppo di motociclette elettriche dal 2012. La prima motocicletta Evoke prodotta in serie dall'azienda è la Urban S, una moto da strada elettrica "naked" di ispirazione italiana che ha una trasmissione elettrica al 100% e un'autonomia di 200 km. È la prima moto Evoke prodotta in serie, introdotta in Cina nell'estate 2015, disponibile in selezionati paesi europei all'inizio del 2018.



<https://motomorini.eu/>

Storica casa motociclistica italiana, fondata a Bologna nel 1937, con sede a Trivulzio (PV). Nell'ottobre 2018 la società Autjann, holding della famiglia Jannuzzelli, ne cedette l'intero capitale per 10 milioni di euro al gruppo cinese Zhongneng Vehicle Group, di Taizhou (Zhejiang), specializzato in scooter e moto leggere, che ne diventò proprietario. Fra il 2021 ed il 2022, il nuovo management ha mutato la missione e la fascia di mercato, cessando la produzione del 1200,

subentrando a listino una serie di modelli costruiti attorno a nuovi telai ed ad un inedito propulsore di 650 cc.



<http://en.qingqi.com.cn/>

Jinan Qingqi Motorcycle Co., Ltd è un produttore cinese di ciclomotori, quad e altre motociclette elettriche di piccola cilindrata fondata nel 1956. La sede dell'azienda si trova a Jinan, nella provincia dello Shandong. Qingqi è probabilmente il marchio di ciclomotori più conosciuto nella Cina moderna e l'azienda è uno dei maggiori produttori di motociclette di bassa potenza al mondo, ma è quasi completamente sconosciuta al di fuori del mercato interno; è comunque un importante fornitore per aziende come come Cycle Union, Suzuki e Peugeot.



<http://www.jincheng-global.com/en/products.php>

Jincheng Suzuki è una joint venture sino-giapponese tra Suzuki e Nanjing Jincheng Machinery per la produzione di motociclette e scooter fondata nel 1994 con sede a Nanchino. La società dichiara una produzione di 3.000 unità al mese, il che la rende un importante esportatore e percettore di valuta estera nell'industria motociclistica cinese.



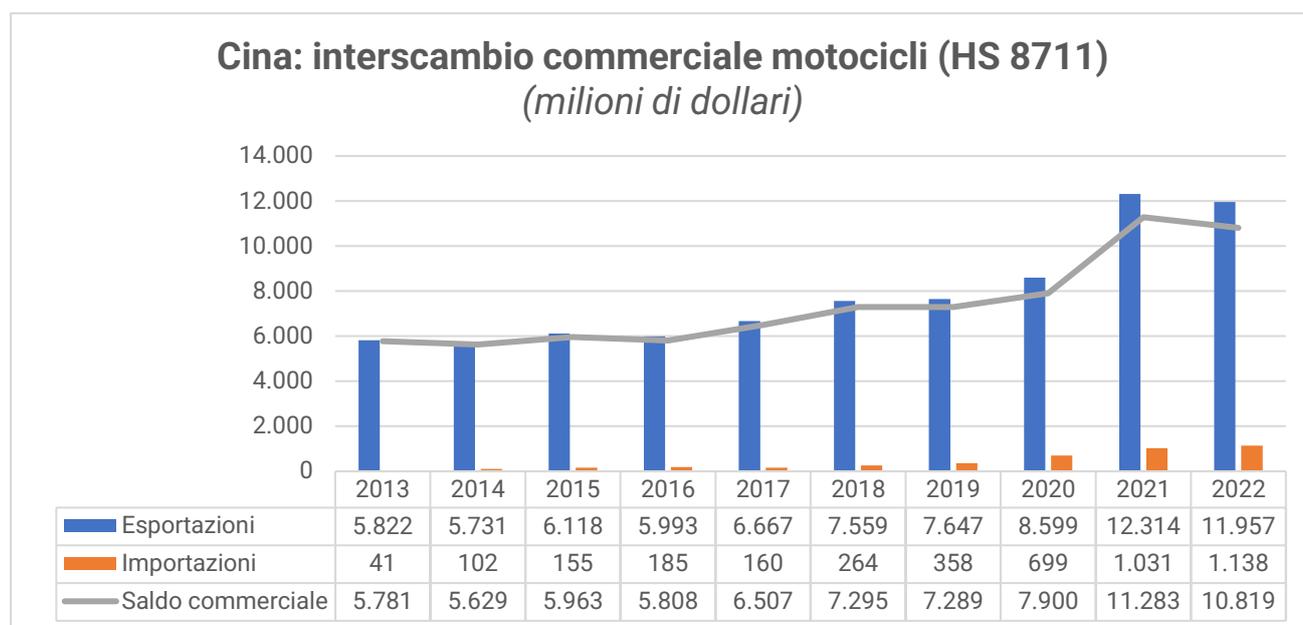
<https://www.znen.com/>

Zhongneng Vehicle Group (solitamente noto come ZNEN Group), è un produttore di motociclette cinese fondato da Chen Huaneng nel giugno 1988, a Taizhou, Zhejiang. Fu solo nel 1996 che ZNEN produsse i suoi primi ciclomotori a benzina. Dopo vent'anni nell'industria automobilistica, Zhongneng Industry Group sviluppa tre prodotti principali: ciclomotori a benzina, ciclomotori elettrici e motocicli.

Nel 2010 il Gruppo Zhongneng ha registrato presso l'EU IPO (Ufficio Europeo per la Proprietà Intellettuale) progetti con disegni dei modelli ZNEN Ves, Cityzen e Revival. Nel 2014 Piaggio ha presentato all'EU IPO il suo primo atto di citazione con una domanda di "dichiarazione di nullità", dichiarando che i tre modelli cinesi non soddisfano i "requisiti di novità ed originalità" rispetto all'attuale Piaggio Vespa LX e rispetto a vari brevetti depositati dalla Piaggio per i modelli Vespa dal 1945. Nel 2015, e nel 2018 dopo un altro ricorso, l'EU IPO ha nuovamente respinto la richiesta di Piaggio, che si è rivolta alla Corte Europea. Nel 2018 la Corte d'Appello di Torino ha confermato la sentenza di primo grado: la Vespa non può essere copiata e i modelli ZNEN non possono essere venduti in Italia.

Il 17 febbraio 2021 ZNEN ha presentato ricorso.

## Commercio estero



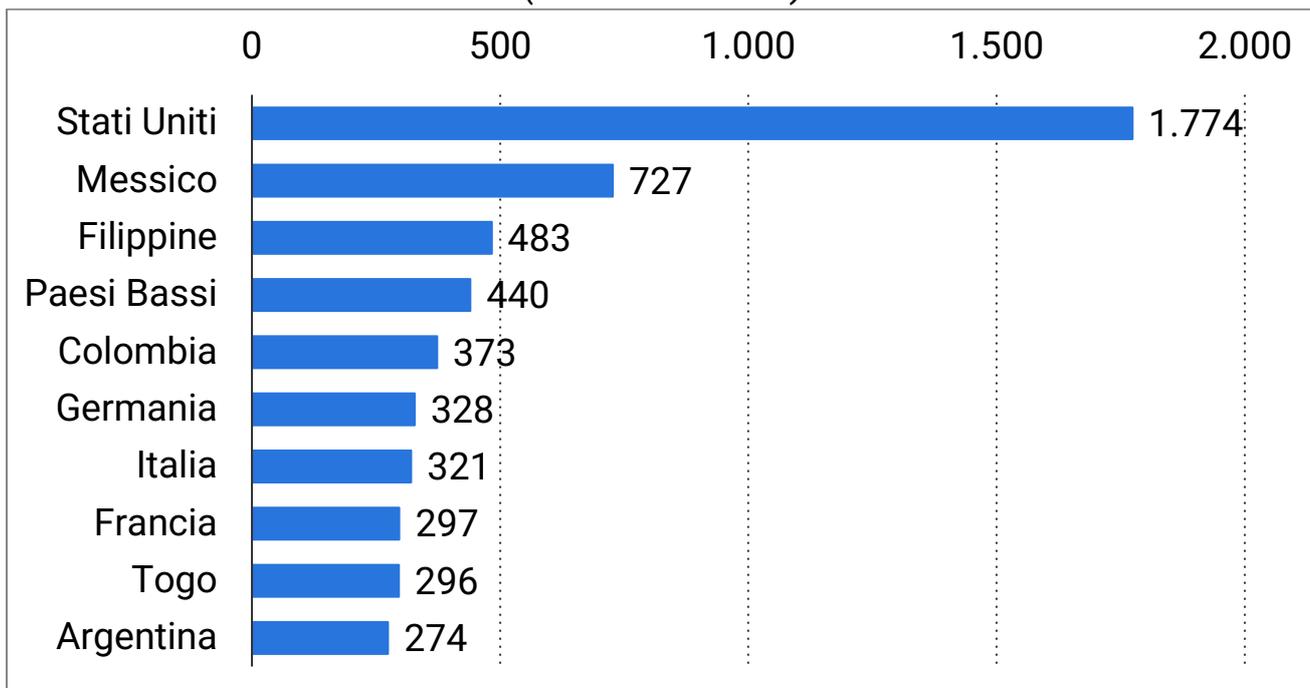
Fonte: China Customs

Nel 2022 la Cina ha esportato motocicli per un valore di circa 12 miliardi di dollari con una flessione del 2,9% rispetto al 2021, mentre ha registrato importazioni per poco più di 1,1 miliardi di dollari, in aumento del 10,4%, per un avanzo commerciale settoriale pari a 10,8 miliardi di dollari.

Principale paese di destinazione delle esportazioni della Cina sono gli Stati Uniti con un valore di circa 1,8 miliardi di dollari ed una quota del 14,8% del totale, seguito da Messico (6,1%), Filippine (4%), Paesi Bassi (3,7%), Colombia (3,1%) e Germania (2,8%), L'Italia nel 2022 è stato il settimo paese di sbocco con un valore delle vendite estere cinesi di motocicli pari a 321 milioni di dollari ed una quota di poco meno del 2,7% del totale.

## Cina: esportazioni di motocicli per paesi di destinazione - 2022

(milioni di dollari)



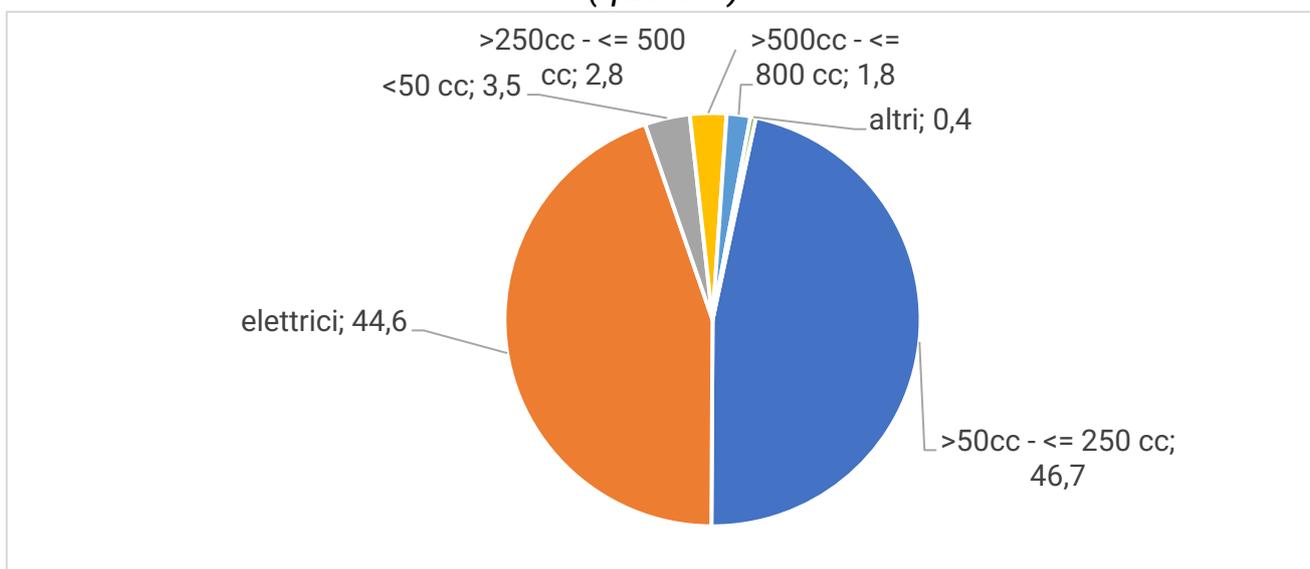
Fonte: China Customs

Per quanto concerne le tipologie di prodotti esportati, il 46,7% delle esportazioni cinesi ha riguardato motocicli di potenza compresa tra i 50cc e i 250cc, mentre per il 44,6% si è trattato di motocicli elettrici.

Il 3,5% delle vendite estere cinesi ha riguardato motocicli di cilindrata inferiore a 50 cc, il 2,8% tra i 250 e i 500 cc e l'1,8% tra i 500 e gli 800 cc. Quasi nulle le esportazioni di motociclette con potenza superiore a 800 cc.

## Cina: esportazioni di motocicli per tipologia

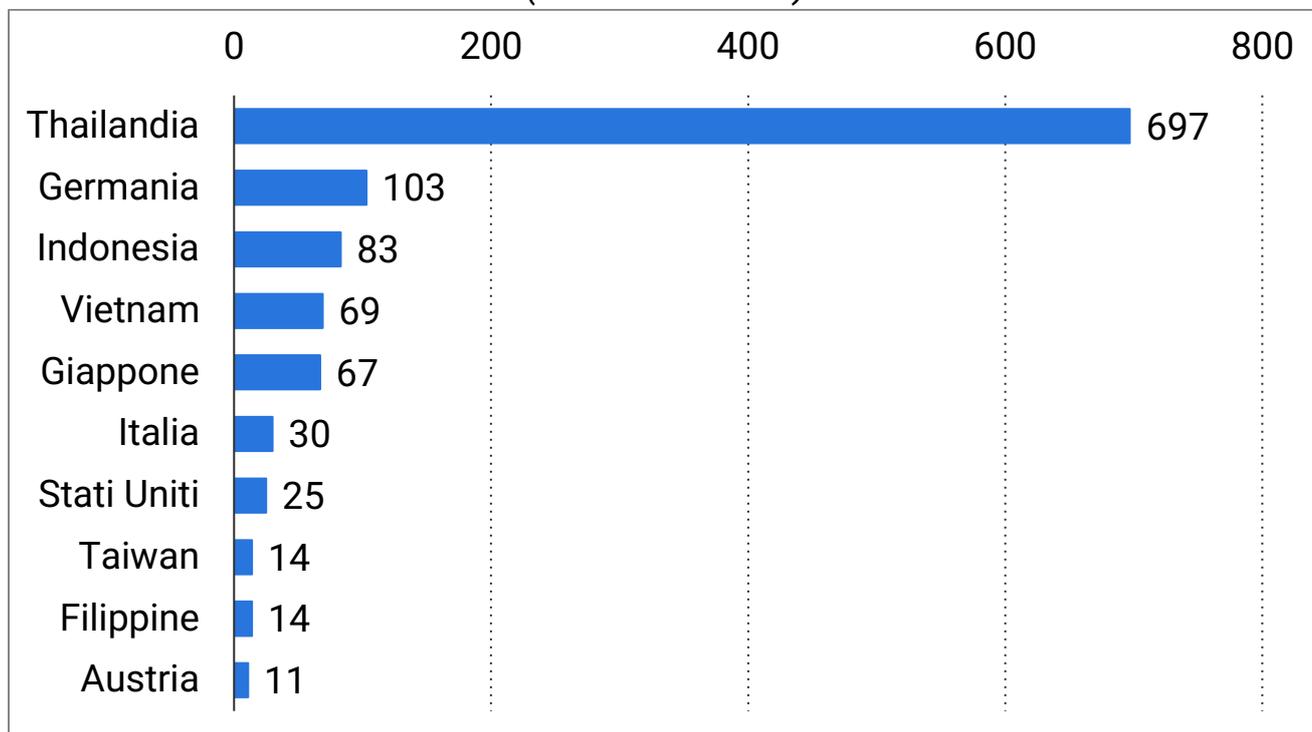
(quote %)



Fonte: China Customs

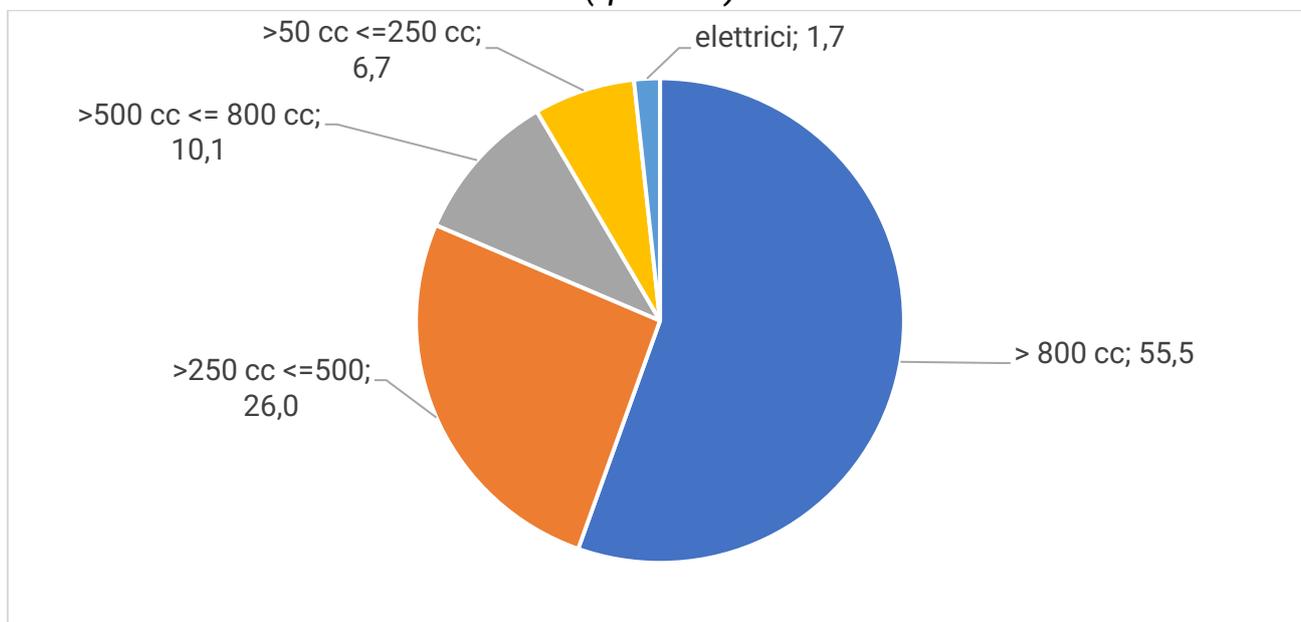
Dal lato delle importazioni, nel 2022 la Thailandia ha rappresentato il principale paese fornitore di motociclette importate in Cina per una quota del 61,3% del totale, seguita dalla Germania, a notevole distanza, con il 9,1%. L'Italia ha rappresentato nel 2022 il sesto paese di provenienza dei motocicli importati per un valore di 30 milioni di euro ed una quota del 2,6% del totale.

**Cina: importazioni di motocicli per paesi di provenienza - 2022**  
(milioni di dollari)



Fonte: China Customs

**Cina: esportazioni di motocicli per tipologia**  
(quote %)



Fonte: China Customs

Il 55,5% delle motociclette importate dalla Cina è di potenza superiore agli 800 cc, il 26% compresi tra 250 e 500 cc, il 10% tra i 500 e gli 800 cc, il 6,7% tra i 50cc e i 250 cc mentre la percentuale di veicoli elettrici è marginale, pari all'1,7% sul totale.

## Dazi all'importazione

Il dazio all'importazione (nazione più favorita) per i motocicli è pari al 45% del valore cif. Ad esso, per alcune voci doganali, occorre aggiungere un'imposta di consumo che può essere del 3% o del 10%, oltre all'IVA all'importazione con aliquota del 13%.

## Standard tecnici

Gli standard cinesi possono essere obbligatori o volontari. Gli standard obbligatori hanno forza di legge così come altri regolamenti tecnici in Cina. Sono applicati da leggi e regolamenti amministrativi e riguardano la protezione della salute umana, della proprietà personale e della sicurezza. Tutti gli standard che non rientrano in queste caratteristiche sono considerati standard volontari.

Ci sono quattro livelli di standard cinesi. I più ampiamente implementati sono i seguenti:

- Standard nazionali
- Standard professionali
- Standard locali
- Standard aziendali

Questi livelli sono gerarchici, in modo che gli standard locali sostituiscano gli standard aziendali, gli standard professionali sostituiscano gli standard locali, ecc. Per ogni dato prodotto o servizio, si applicherà solo un tipo di standard cinese. Gli standard GB nazionali cinesi possono essere identificati come obbligatori o volontari dal loro prefisso, come indicato di seguito:

Codice	Contenuto
GB	Standard nazionali obbligatori
GB/T	Standard nazionali volontari
GB/Z	Documenti nazionali tecnici di guida

Qui di seguito il link per la consultazione degli standard nazionali afferenti ai motocicli:

[http://www.gbstandards.org/GB\\_Search2.asp?word=Motorcycles](http://www.gbstandards.org/GB_Search2.asp?word=Motorcycles)

Inoltre, alcuni gruppi di prodotti, soprattutto quelli che incorporano materiale elettrico, devono ottenere la Certificazione CCC, acronimo di “China Compulsory Certificate”. Si tratta di una certificazione obbligatoria in Cina. La certificazione CCC è paragonabile ad altre certificazioni per la standardizzazione della qualità e della sicurezza dei prodotti, come il sistema europeo CE.



I prodotti sui quali viene applicato il marchio CCC sono i seguenti:

- fili e cavi elettrici
- interruttori per circuiti e dispositivi di connessione
- apparati elettrici a bassa tensione
- motori con poca potenza
- utensili elettrici
- macchine per saldature
- apparecchi elettrici domestici
- apparecchi audio e video
- attrezzature informatiche
- apparecchi per illuminazione
- apparecchi per telecomunicazioni
- veicoli a motore e parti di sicurezza
- pneumatici per veicoli a motore
- vetri di sicurezza
- macchinari agricoli
- prodotti in lattice
- dispositivi medici
- apparecchi antincendio
- rivelatori di intrusi per sistemi d'allarme
- sistemi WLAN
- giocattoli
- piastrelle.

Per maggiori informazioni:

<https://www.china-certification.com/it/what-is-ccc/>



L'Ufficio ITA di Pechino dispone di un Desk di assistenza alla proprietà intellettuale e agli ostacoli al commercio con la Rep. Popolare Cinese che fornisce assistenza di primo livello alle imprese italiane sulle barriere non tariffarie e le normative che occorre seguire per accedere al mercato cinese.

Per assistenza, scrivere a:

[ipr.pechino@ice.it](mailto:ipr.pechino@ice.it)

Principale fiera di settore in Cina



15-18 settembre 2023

Chongqing - Chongqing International Expo Center, China

<https://en.cimamotor.com/>

Associazione di categoria



<http://www.cccmp.com/>

Fondata nel novembre del 2006, la China Chamber of Commerce for Motorcycle è un'organizzazione autonoma, nazionale e senza scopo di lucro, impegnata nel rappresentare le filiere di produzione, commercio e servizi di motociclette. Attualmente conta più di 100 membri.

Link utili



<https://chinamotorworld.com/>

Fondata nel 2006, è la prima rivista di motociclette in lingua inglese in Cina.



**BEIJING OFFICE**

Room 1-61, Office Building, Sanlitun DRC-Diplomatic Residence Compound, No.1, Gongrentiyuchang North Road, Chaoyang District, 100600, Beijing, P. R. China

**北京办事处**

北京朝阳区工人体育场北路1号，三里屯外交公寓办公楼 1-61 室，邮编100600

Tel/电话: 010 65973797

Email/邮箱: [pechino@ice.it](mailto:pechino@ice.it)

[www.ice.it](http://www.ice.it)

Italian Trade Agency 

@ITAPechino 

ITA - Italian Trade Agency 

@itatradeagency 