



KM+
29/04/2020

Indice

ASCONAUTO

3

L'Industria automobilistica e la sua Pandemia
difesaonline.it - 29/04/2020

4



ASCONAUTO



L'Industria automobilistica e la sua Pandemia



Il governo di Giuseppe Conte ha annunciato i particolari della tanto attesa “Fase 2” che presenta “maglie allentate” in alcuni comparti per contrastare l'emergenza coronavirus. Così, dopo le indicazioni della task force guidata da Vittorio Colao, l'esecutivo ha preparato un decreto che prevede, a partire dal 4 maggio, la riapertura di tutte le fabbriche, anche di automobili e di veicoli in generale.

Una delle affermazioni pronunciate dal presidente del consiglio resterà impressa nei nostri ricordi: “nei prossimi mesi dobbiamo porre le basi per la ripartenza del Paese... Questo Paese non riparte senza le imprese”.

LA CRISI DEL COMPARTO AUTOMOTIVE IN ITALIA

L'industria automobilistica non aspettava altro dopo il lungo periodo di lockdown, che ha generato conseguenze drammatiche evidenti, ad esempio, nel crollo delle immatricolazioni sia dei veicoli nuovi, sia di quelli usati, innescando forse, secondo gli analisti del settore, una crisi epocale per tutto il mercato automobilistico. Intorno al settore delle quattro ruote si vivono previsioni altrettanto difficili, per cui le aspettative di ripresa appaiono ancor più difficoltose e tradotte in termini statistici confermano ad oggi un calo del 60% del mercato nazionale su base annua. A sottolinearlo è stato Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto, dopo aver attentamente studiato le stime emerse dalle immatricolazioni del mese di marzo 2020 (-86% rispetto a marzo 2019), diffuse anche dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

A far sentire la sua voce è stata anche AsConAuto (Associazione Nazionale Consorzi Concessionari Autoveicoli), che non ha mancato di far notare come gli aiuti governativi dovrebbero presto essere resi noti per un settore che garantisce l'11% del Pil del Paese (secondo stime Quintegia) e che ha tenuto aperto il rapporto con il cliente fornendo l'assistenza necessaria ai mezzi privati ma anche e soprattutto di quelli al servizio dell'emergenza sanitaria nazionale.

Rafforza così il suo pensiero il presidente di AsConAuto, Fabrizio Guidi: “oggi, di fronte alla tragedia che ha colpito il Paese, la strada diviene ancora più impervia. Ma il processo intrapreso, la forza espressa dalle persone della nostra rete e i successi ottenuti fino ad ora, ci spingono ad avere coraggio e a rafforzare le nostre energie nel proseguire un cammino irto di nuove difficoltà: solo insieme possiamo farcela. Per questo confidiamo che il Governo sappia ascoltare le richieste che arrivano dalla filiera automotive. Proposte verificate e concrete che potranno permettere a un settore, che rappresenta una parte così rilevante del Pil, di continuare a lavorare con professionalità e generare profitti grazie alle attività diffuse in modo capillare sull'intero territorio”.

LA CRISI DEL COMPARTO AUTOMOTIVE IN EUROPA

Il coronavirus sta lasciando ferite aperte anche alle immatricolazioni europee, con un -52% nel mese di marzo e con una panoramica dei mercati che vede l'Italia maglia nera fra i paesi UE, quelli Efta e il Regno Unito. Il lockdown ha funzionato nei confronti della pandemia, che ora però sembra spostarsi sul comparto automotive, che in Europa farà molta fatica a riattivare la sua vivacità. È normale immaginare che in una fase di ripresa chiunque voglia tornare alle sue abitudini, alla sua vita normale, fatta di circostanze che la pandemia stessa ha modificato, per cui le Case costruttrici sanno che probabilmente sia per una mancanza di volontà o di possibilità economica, in molti non faranno la corsa nei concessionari quando tutto tornerà alla “vita di prima”. Tutti concordi sul fatto che, perché questo avvenga, ci sia bisogno di uno scossone, una ventata di nuove proposte che il mercato potrà comunicare ai papabili clienti, motivo per cui la filiera automotive attende proposte dai governi che, dinanzi a numeri raccapriccianti, hanno semplicemente alzato le mani e scosso positivamente il capo.

Veniamo al dunque: nel mese di marzo 2020 nei trenta paesi europei sono state vendute appena 853.077 vetture, 918.000 in meno rispetto a 1.771.030 unità di marzo 2019 (in questo mese negli stabilimenti europei sono già usciti oltre 1,2 milioni di veicoli in meno rispetto allo stesso periodo dello scorso anno) con una situazione tale nei 5 mercati europei più importanti: Italia -85%, Francia -72%, Spagna -69%, Regno Unito -44%, Germania -38%.

L'UNRAE (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri) ha già messo in guardia tutti gli operatori del settore, perché alla fine del 2020 la frenata del mercato europeo si arresterà intorno al 30%, con un finale -20% della Francia, -25% della Gran Bretagna e un ancor peggiore -32%/-46% dell'Italia, Paese in cui regna maggiore incertezza. Insomma, bisognerà rimboccarsi le maniche e darsi da fare, anche perché sempre l'UNRAE ricorda che l'automotive in Europa ogni anno genera un surplus commerciale di 85 miliardi e ne investe una sessantina in ricerca e sviluppo, offrendo lavoro a 14 milioni di persone, delle quali 2,6 milioni sono addette alla produzione.

LA CRISI DEL COMPARTO AUTOMOTIVE NEL MONDO

Anche l'Organizzazione Internazionale dei Costruttori di Automobili (Oica) ha lanciato l'allarme sulle conseguenze che il Covid-19 sta infliggendo all'industria globale del settore, che già lo scorso anno aveva fatto segnare un -5% nella produzione mondiale (scesa a 91,8 milioni di veicoli), confermandosi il peggiore degli ultimi dieci anni in cui l'automotive aveva fatto registrare una crescita continua. Il coronavirus ha iniziato la sua diffusione solo pochi mesi fa, ma ha già messo in stato di allerta l'industria automobilistica che a livello globale si trova ad affrontare una sfida mai così difficile. A ricordarlo è stato anche il presidente dell'Oica, Fu Binfeng, secondo il quale questa potrebbe essere a lungo “la peggior crisi che abbia mai avuto

l'industria automobilistica". Bisogna infatti ricordare che il primo impatto negativo sul comparto che stiamo analizzando è avvenuto nel mese di gennaio con l'arresto della maggior parte dell'industria cinese, che non produce solo automobili ma che in terra propria contribuisce alla realizzazione di un'infinita quantità di componenti utili a tutti i costruttori nella realizzazione delle loro automobili; a seguire, naturalmente e come tutti sappiamo, è avvenuta la totale chiusura di gran parte degli impianti dell'industria automobilistica e dei suoi fornitori in tutto il mondo.

L'EUROPA REAGISCE ALLA CRISI

La situazione tragica in cui verte il mercato dell'auto è arrivata fino ai piani alti dell'Europa politica, così pochi giorni fa il vicepresidente della Commissione Europea, Frans Timmermans, ha dichiarato che il settore ha bisogno di aiuti decisi e sostanziosi, anche grazie ad incentivi alla rottamazione a fronte dell'acquisto di auto green o comunque con motorizzazioni di ultima generazione in grado di rispettare le restringenti norme decise in Europa in fatto di emissioni: "fa bene all'industria automobilistica, fa bene all'occupazione e fa bene all'ambiente", ha sottolineato Timmermans. Gli incentivi, dopotutto, aiuterebbero anche a risolvere il problema di un parco circolante che in alcuni Paesi è abbastanza datato, aiutando chi è in procinto di acquistare una nuova vettura a imbattersi in listini dal prezzo un po' più ragionevole.

Frans Timmermans spiega così la sua idea: "l'industria automobilistica ci chiede un aiuto per supportare le famiglie ad acquistare una nuova auto. Perché non farlo con sistemi di incentivi ecologici alla rottamazione, che permettano di sostituire una macchina vecchia ed inquinante con una più pulita, anche ad emissioni zero?"

Il pensiero politico dell'Europa ha abbracciato così anche la richiesta di supporto urlata a gran voce dall'ACEA, l'associazione europea dei costruttori auto: "sarebbe necessario un programma di rinnovo del parco circolante a livello europeo per tutte le categorie di veicoli, in modo da rilanciare la domanda per i veicoli dotati delle tecnologie più recenti"; sono state le dichiarazioni di Mike Manley, CEO di FCA, ma dal dicembre dello scorso anno presidente dell'associazione.

Non si è sottratto al discorso neppure il comparto automobilistico tedesco, così la VDA (Verband der Automobilindustrie), analoga a quella che per noi è l'Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica), ha chiesto che l'Europa sia unita nel decidere le giuste e quindi efficaci misure di supporto al settore in crisi: "gli Stati membri che si trovano in difficoltà finanziarie a causa della crisi del coronavirus hanno bisogno del sostegno solidale degli altri Paesi della UE, soprattutto per quelli dell'Europa meridionale e orientale" affinché tutti i paesi europei possano godere di "condizioni economiche stabili, di importanza cruciale per le aziende del settore". Oltre ad un sostegno finanziario, la VDA ha chiesto uno studio attento delle soluzioni migliori da attuare nella fase di ripresa delle attività economiche e di riapertura delle frontiere: "in particolare le frontiere devono essere il più permeabili possibile per il trasporto di merci: non esiste altro modo per risolvere gli attuali problemi nelle catene di approvvigionamento".

Solidarietà sì, ma anche tanta necessità di avere un'Italia che torna a regime, senza il quale anche le Case automobilistiche tedesche continuerebbero la loro produzione in sofferenza. Torna palesemente in evidenza il discorso legato al ruolo primario che il nostro Paese ricopre nella componentistica che c'è dietro ogni automobile tedesca. Come tutti sanno la nostra filiera si occupa di "tutto e di più", dalle viti più piccole, dadi e bulloni fino ai motori, passando per i lamierati e le componenti di freni, freni, motori, cambi e ruote. In un periodo come questo, risalta ancor più all'attenzione (anche dei meno attenti) che proprio la Germania è il primo paese per destinazione di export da parte dei nostri produttori con una quota che vale il 21% (di export

totale) e un guadagno di 5 miliardi di Euro.

GRUPPO VOLKSWAGEN E AUDI

Il Gruppo tedesco sta riaprendo gli impianti, un po' alla volta, lo sta facendo a Zwickau (dove realizza la ID.3, prossima al debutto), a Bratislava e continuerà con gli impianti in Russia, negli Stati Uniti, in Sudafrica e in Messico, ma la soddisfazione resta parziale negli uffici di Volkswagen Group e a comunicarlo sono stati proprio loro. Qualche giorno fa il consiglio di amministrazione di Volkswagen ha fatto sapere che a causa delle circostanze in atto che si sono sviluppate con il diffondersi del coronavirus, le prospettive per l'intero anno 2020, presentate già nel "Rapporto annuale 2019", non possono più essere rispettate e non è altresì possibile formulare nuove previsioni per l'anno in corso: "gli impatti derivanti dalla pandemia sulla domanda dei clienti, la catena di forniture e la produzione non possono essere previsti con precisione".

Il Gruppo teutonico aveva prospettato di raggiungere come target consegne globali di veicoli lo stesso risultato dello scorso anno, con una crescita dei ricavi fino al 4% e un margine operativo tra il 6,5% e il 7,5%. I piani chiaramente sono stati stravolti e i numeri che fino ad oggi Volkswagen Group ha reso noti sono già in linea con il burrascoso 2020 che il comparto automotive dovrà affrontare. Il primo trimestre dell'anno in corso ha rappresentato un calo dell'8% rispetto allo stesso periodo del 2019, con un utile operativo di 900 milioni di Euro (contro i 3,9 miliardi di un anno prima) e con un ritorno sul margine di vendita di circa l'1,6%. Il flusso di cassa netto è stato negativo per 2,5 miliardi di Euro mentre la liquidità netta è scesa a 17,8 miliardi di Euro al cospetto dei 21,3 miliardi di fine 2019.

Stessa sorte per Audi, controllata di Volkswagen, che sulla stessa linea di "casa madre" ha fatto un bel passo indietro sulle previsioni del 2020, spiegando che "è impossibile al momento fornire delle stime a causa delle conseguenze della pandemia di coronavirus, che ha avuto un impatto significativo sulle attività del gruppo". Questo ha provocato uno stallo che si è tradotto in un calo della domanda e in "colli di bottiglia delle forniture" che hanno portato allo stop della produzione.

Secondo i dati preliminari del primo trimestre, Audi prevede vendite per circa 12,5 miliardi di Euro, un utile operativo di 15 milioni e un ritorno sul margine di vendita dello 0,1% circa, argomentando così il momento storico: "le turbolenze sui mercati finanziari e delle materie prime hanno portato a un impatto negativo sul fair value e a effetti negativi sulle valute, cosa che ha pesato sui risultati del primo trimestre per 0,5 miliardi di Euro". Audi ha fatto anche sapere quali saranno le priorità del business durante il corso dell'anno: "come si vede dagli sviluppi positivi in Cina, una ripresa economica nel corso dell'anno è possibile", mentre sulla riduzione dei costi e la salvaguardia della liquidità la vede come "cosa prioritaria insieme all'ottimizzazione del capitale circolante e alla definizione di priorità negli investimenti in aree chiave".

PSA-FCA: QUALI SVILUPPI?

Non è trascorso molto tempo (18 dicembre 2019) da quando PSA e FCA hanno annunciato ufficialmente la volontà di dare vita alla fusione tra i gruppi, che darebbe i natali al quarto più grande costruttore mondiale. Viste le condizioni in cui ci troviamo, quattro mesi non sembrano poi così tanti, eppure qualche voce importante che ha messo in dubbio la fattibilità del "matrimonio" tra le due grandi realtà automotive c'è stata, tanto da suscitare la reazione immediata di Carlos Tavares, amministratore delegato di PSA, che ha subito annunciato che i gruppi di lavoro stanno accelerando per concludere l'accordo. Rimettiamo insieme le peculiarità della nuova "quarta forza mondiale": avrà sede in [Olanda](#) e sarà quotata alle borse di Parigi,

Milano e New York; la società avrà un consiglio di amministrazione composto da 11 membri, cinque nominati da FCA e cinque da parte di PSA. Il Consiglio “darà posto” a due membri in rappresentanza dei lavoratori di FCA e di Groupe PSA.

Carlos Tavares sarà Amministratore Delegato oltre che membro del Consiglio di Amministrazione, per un mandato iniziale di cinque anni, mentre la presidenza andrà a John Elkann, attuale presidente di FCA. Da un punto di vista produttivo, più di due terzi dei volumi a regime sarà concentrato su due piattaforme, con volumi annuali di circa 3 milioni di veicoli sia sulla piattaforma small che su quella compact/mid-size e non si prevede la chiusura di nessuno stabilimento.

Il futuro sembrerebbe più che roseo; se ad esempio mettiamo insieme quanto prodotto dai due gruppi nel 2018 (anno prima dell’annuncio della fusione) non potrebbe essere altrimenti: la nuova società avrebbe vendite annuali pari a 8,7 milioni di veicoli, con ricavi di quasi 170 miliardi di Euro, un utile operativo corrente di oltre 11 miliardi di Euro e un margine operativo del 6,6%. Inoltre, come confermato dalle due realtà, la quarta forza mondiale avrà “brand iconici e altamente complementari a copertura di tutti i principali segmenti da luxury a premium, dai veicoli passeggeri mainstream fino ai SUV, ai truck e ai veicoli commerciali leggeri” (ecco tutti i marchi “di casa”: da una parte Fiat, Chrysler, Alfa Romeo, Jeep, Abarth, Lancia, Maserati e Dodge, dall’altra Peugeot, Citroën, DS, Opel, Vauxhall). Non finisce qui, perché nella geopolitica del mercato globale la nuova società potrà mostrare la sua forza in più continenti con un buon 46% dei ricavi generati in Europa e un altrettanto forte 43% in Nord America.

Cosa succederà ora? Il congelamento “dei lavori” allo stato attuale non ridimensionerà la forza del Gruppo che sarà, ma è evidente che le parti in questione, sigillata la volontà di dare vita al “matrimonio”, avranno i loro pensieri, tra questi la necessità di poter disporre di liquidità in cassa sufficiente per affrontare le difficoltà produttive e commerciali e non ultimo tenere d’occhio il valore in borsa del titolo, che per PSA è sceso di oltre il 30% e per FCA si è quasi dimezzato.

Prima di chiudere questo articolo abbiamo atteso il quadro anticipato del prospetto del mercato italiano nel mese di aprile che, ahimè, rischia di essere davvero drammatico. Secondo le previsioni dell’UNRAE le immatricolazioni di auto nuove subiranno una contrazione del 97%; fino a venerdì 24 aprile sono state vendute 2.073 unità, contro le oltre 175.000 unità dello stesso mese del 2019. Il presidente dell’UNRAE, Michele Crisci ha dichiarato che “c’è bisogno di un’azione senza precedenti da parte del Governo, a supporto della filiera della distribuzione, che ha visto improvvisamente azzerarsi i propri ricavi da ormai 2 mesi. Migliaia di aziende sono a rischio di sopravvivenza così come i 160.000 dipendenti e le loro famiglie che a cascata subirebbero pesantissime ripercussioni”. Vi riassumiamo in punti le ultime proposte che l’UNRAE ha sottoposto al Governo.

1. Introdurre una terza fascia di vetture che possano beneficiare dell'Ecobonus, con emissioni tra i 61 e i 95 g/km di CO2 e aumentare gli importi unitari della fascia tra i 21 e i 60 g/km fino al 2021
2. Sospensione dell'Ecotassa per il 2020
3. Bonus stock (cumulabile con Ecobonus), per agevolare la ripartenza del mercato (solo per il 2020)

Riallineamento fiscale agli standard degli altri paesi dell'UE sui veicoli aziendali nuovi, con detraibilità dell'IVA al 100% e l'aumento del tetto del costo deducibile fino a 50.000 Euro

“È altresì cruciale - si legge inoltre nella nota dell'UNRAE - che, in vista dell'avvio dell'annunciata Fase 2 della ripresa delle attività economiche e nel rispetto dei protocolli di sicurezza per dipendenti e clienti la riapertura delle concessionarie da lunedì prossimo, prevista dal DPCM firmato dal Presidente del Consiglio, sia accompagnata dall'approvazione entro questa settimana delle proposte, in modo che siano messe in grado di beneficiare dell'eventuale riavvio del mercato, con un impatto positivo anche sul PIL e sul gettito erariale, a cui tanto contribuisce il settore automotive”.

Foto: Ufficio Stampa Mercedes-Benz Italia