



# market monitor

**Analisi del settore automobilistico:  
performance e previsioni**



## Esonero di responsabilità

I contenuti del presente documento sono forniti ad esclusivo scopo informativo. Ogni informazione qui contenuta non è assolutamente intesa a fornire alcuna indicazione in merito ad una specifica transazione, investimento o strategia a nessuno dei lettori del presente documento. Le informazioni fornite saranno utilizzate dai lettori a loro personale discrezione. Nonostante sia stato adottato ogni accorgimento per garantire che le informazioni contenute in tale documento provengano da fonti sicure, Atradius non è responsabile di eventuali inesattezze o omissioni, o dei risultati ottenuti dall'utilizzo di tali informazioni. Ogni informazione contenuta nel presente documento è fornita in modo oggettivo, senza alcuna garanzia, espressa ovvero tacita, di completezza, accuratezza, validità neanche in ordine ai risultati raggiunti con l'uso di tali informazioni. In nessun caso Atradius, i soggetti con cui ha rapporti di partnership o collaborazione, o i propri partner d'affari o agenti o impiegati sono responsabili nei confronti di terzi in ordine a decisioni prese o azioni intraprese in riferimento alle informazioni contenute nel presente documento o in riferimento ad eventuali danni conseguenti, particolari o similari, anche se avvisati in ordine all'eventualità di tali danni.

Copyright Atradius N.V. 2016

## In questo numero...

|   |  |           |
|---|--|-----------|
| <b>Introduzione</b>                                     | <b>Gli equilibri stanno cambiando?.....</b>  | <b>4</b>  |
| <b>Analisi dettagliate</b>                              |  |           |
| <b>Francia</b>  | <b>Continua la ripresa di vendite e produzione .....</b>                             | <b>5</b>  |
| <b>Germania</b>   | <b>Fin ora il tasso d'insolvenza si è mantenuto basso.....</b>                       | <b>7</b>  |
| <b>Spagna</b>   | <b>I pagamenti richiedono in media 60 giorni.....</b>                                | <b>9</b>  |
| <b>Regno Unito</b>                                      | <b>Continua la buona performance nonostante i<br/>timori legati alla Brexit.....</b> | <b>11</b> |
| <b>Uno sguardo all'andamento dei mercati</b>            |  |           |
| <b>Repubblica Ceca</b>                                  | <b>Ancora in piena espansione, ma appaiono<br/>rischi all'orizzonte .....</b>        | <b>13</b> |
| <b>Italia</b>   | <b>Continua la solida ripresa della produzione .....</b>                             | <b>14</b> |
| <b>Stati Uniti d'America</b>                            | <b>I pagamenti richiedono in media 30-60 giorni.....</b>                             | <b>15</b> |
| <b>Le performance dei mercati in un batter d'occhio</b> |  |           |
|   | <b>Messico, Slovacchia, Svezia, Turchia .....</b>                                    | <b>16</b> |
| <b>Panoramica grafica</b>                               | <b>Performance settoriali per paese .....</b>  | <b>18</b> |
| <b>Performance settoriali</b>                           | <b>Cambiamenti da settembre 2016 .....</b>   | <b>20</b> |

Nelle pagine seguenti abbiamo indicato l'andamento tendenziale dei settori analizzati che rappresentiamo utilizzando i seguenti simboli:



Eccellente



Buono



Discreto



Cupo



Pessimo



# Gli equilibri stanno cambiando?

La recente controversia che ha visto Volkswagen opposta a due dei suoi principali fornitori lo scorso mese di agosto (e che ha causato una sospensione per diversi giorni della produzione di alcuni modelli di vetture) ha riportato l'attenzione sul rapporto che intercorre tra i produttori di apparecchiature originali (i cosiddetti OEM) e i loro fornitori. Secondo alcuni esperti, è il segnale di uno spostamento dell'equilibrio dei poteri all'interno della catena di approvvigionamento, a favore di questi ultimi.

In effetti, le nuove tendenze future, quali i motori a basso impatto ambientale, la guida autonoma e la digitalizzazione, potrebbero modificare l'intera industria automobilistica e porre delle sfide ai produttori tradizionali. I colossi tecnologici come Apple e Google si stanno affacciando sul mercato, mentre i fornitori più avanzati potrebbero acquisire potere nei confronti degli OEM attraverso lo sviluppo delle nuove tecnologie necessarie per la digitalizzazione e la guida autonoma. I fornitori innovativi e specializzati registrano spesso margini di profitto più alti rispetto a quelli degli OEM.

Tuttavia, la situazione è ancora diversa per la maggior parte degli altri fornitori, soprattutto per gli operatori più piccoli e/o che forniscono componenti e ricambi a basso valore aggiunto e che spesso dipendono da un solo OEM. Grazie allo schiacciante potere di mercato, le imprese OEM continuano a trasferire la pressione sui prezzi su questi fornitori, che hanno quindi margini di profitto molto bassi e scarsa solidità finanziaria. La conseguenza è che molte imprese non sono in grado di realizzare gli investimenti necessari per risalire nella catena del valore ed espandersi in nuovi mercati.

Al momento, la situazione di mercato sembrerebbe ancora gestibile poiché l'industria automobilistica continua a registrare una buona performance in molti dei principali paesi. Tuttavia, l'economia globale non è ancora al riparo da eventuali contraccolpi e un peggioramento del contesto economico avrebbe sicuramente conseguenze negative sul settore automobilistico, aumentando innanzitutto il rischio di credito di tutti i fornitori strutturalmente più deboli.

# Francia

- Continua la ripresa di vendite e produzione
- I pagamenti richiedono in media 60 giorni
- L'eccesso di capacità produttiva continua a rappresentare un problema nel segmento dei fornitori



## Panoramica

| Valutazione Rischio Credito  | Forte miglioramento | Miglioramento | Stabile | Deterioramento | Forte deterioramento |
|--|---------------------|---------------|---------|----------------|----------------------|
| Tendenza nei mancati pagamenti degli ultimi 6 mesi                       |                     |               | ✓       |                |                      |
| Evoluzione nei mancati pagamenti per i prossimi 6 mesi                   |                     |               | ✓       |                |                      |
| Tendenza nei fallimenti degli ultimi 6 mesi                              |                     |               | ✓       |                |                      |
| Evoluzione nei fallimenti per i prossimi 6 mesi                          |                     |               | ✓       |                |                      |
| Condizioni di finanziamento  | Molto alto          | Alto          | Media   | Basso          | Molto basso          |
| Livello di dipendenza dal sistema bancario                               |                     | ✓             |         |                |                      |
| Indebitamento complessivo del settore                                    |                     | ✓             |         |                |                      |
| Livello di disponibilità delle banche a fornire credito a questo settore |                     |               | ✓       |                |                      |
| Situazione Settore   | Forte miglioramento | Miglioramento | Stabile | Deterioramento | Forte deterioramento |
| Margine di profitto: tendenza degli ultimi 12 mesi                       |                     |               | ✓       |                |                      |
| Situazione generale della domanda (vendite)                              |                     | ✓             |         |                |                      |

Fonte: Atradius

La produzione francese di autovetture è cresciuta del 4,7% nel 2014 e ha continuato ad aumentare nel 2015 (+8,7%) e per quest'anno la crescita prevista è del 5%. Le case automobilistiche francesi beneficiano dell'incremento della domanda sul mercato domestico e internazionale. Lo scorso anno, le vendite di autovetture sul mercato interno sono cresciute del 12,4%, una tendenza che è proseguita anche nella prima metà del 2016; secondo i dati dell'Associazione dei costruttori europei (ACEA), il numero di nuove immatricolazioni è aumentato dell'8,3%.

Di conseguenza il settore automobilistico francese ha registrato un aumento degli utili nel corso degli ultimi 18 mesi. I ricavi dei fornitori e sub-fornitori del settore dovrebbero crescere del 3,5% quest'anno, dopo l'aumento del 3,8% nel 2015, e il livello di fiducia di queste imprese si conferma elevato. Il margine operativo

lordo (EBITDA) è cresciuto del 4% nel 2015, dopo l'aumento dello 0,7% nel 2014. I fornitori del settore continuano a beneficiare della riduzione dei prezzi per le materie prime e l'energia.

Anche se i margini di profitto hanno recentemente subito un aumento grazie alla ripresa del mercato automobilistico globale, i margini di profitto dei fornitori si mantengono strutturalmente sotto pressione poiché le grandi case automobilistiche chiedono maggiore produttività a prezzi più bassi. Mentre i produttori mostrano ancora una buona solidità finanziaria, lo stato patrimoniale dei fornitori continua a indebolirsi. Per proteggere fatturato e margini, molti fornitori francesi non possono far altro che restare vicini ai loro acquirenti, cioè devono seguire le grandi case automobilistiche all'estero poiché molti produttori OEM stanno cercando di accedere a nuovi mercati dinamici e/o esternalizza-

### Francia: settore automobilistico

|  | 2015 | 2016<br>(previsione) | 2017<br>(previsione) |
|--|------|----------------------|----------------------|
| Crescita del PIL (%)                     | 1,2  | 1,4                  | 1,2                  |
| Crescita valore aggiunto del settore (%) | 5,8  | 2,7                  | 2,5                  |

|  |      |
|--|------|
| Quota del settore sul totale dell'economia nazionale (%) | 0,5  |
| Crescita media del settore negli ultimi 3 anni (%)       | 1,0  |
| Crescita media del settore negli ultimi 5 anni (%)       | -1,5 |
| Livello di orientamento all'export                       | alto |
| Livello di concorrenza                                   | alto |

Fonte: IHS, Atradius

no gli stabilimenti in paesi con costi di produzione inferiori (ad esempio, Europa dell'Est, Turchia, Marocco). I fornitori francesi generano il 50% del loro fatturato all'estero.

Tuttavia, l'esigenza di spostarsi oltremare richiede forti investimenti, oltre che l'implementazione di processi di ristrutturazione per poter essere in grado di rispondere alle esigenze di nuovi mercati. Allo stesso tempo, il settore dei fornitori è ad alta intensità di capitale, richiede forti finanziamenti a supporto degli investimenti e ha un fabbisogno elevato di capitale circolante. L'accesso al finanziamento bancario, che in passato aveva posto delle difficoltà al settore automobilistico, è oggi migliore grazie all'attuale ripresa.

I pagamenti nel settore automobilistico francese richiedono in media 60 giorni (fine mese). La puntualità dei pagamenti è importante per il settore e si contano soltanto pochi casi di ritardo. Non ci aspettiamo un aumento significativo di ritardi nei pagamenti a carico del settore nei prossimi mesi. Anche il numero d'insolvenze dovrebbe mantenersi stabile nel breve termine. Il tasso di fallimento è in linea con la tendenza generale del comparto industriale francese e dovrebbe stabilizzarsi nel 2016.

Grazie alla solida performance e le prospettive positive, il nostro approccio assicurativo nei confronti del settore automobilistico francese è aperto. Tuttavia, come nel 2015, continuiamo a monitorare con attenzione alcuni fornitori che si collocano al secondo o terzo posto nella catena di fornitura, in particolare le piccole imprese che operano nel segmento di fonderia e stampaggio e/o che producono componenti a basso contenuto tecnologico. Le imprese che operano in questi segmenti continuano ad essere esposte a rischi maggiori poiché la tendenza verso l'esternalizzazione della produzione all'estero, unita alla forte concorrenza da parte degli altri paesi, ha determinato un eccesso di capacità.

### Francia: settore automobilistico



Forza

Aziende leader in alcuni segmenti:  
FAURECIA, VALEO, Plastic Omnium

Know-how tecnico

Supporto statale con fondi pubblici  
(FMEA)



Debolezza

Eccesso di capacità produttiva e margini  
bassi in alcuni segmenti

Scarsa attrattività per i fondi privati

Fonte: Atradius

# Germania

- Fin ora il tasso d'insolvenza si è mantenuto basso
- Il segmento dei fornitori sta attraversando una fase di consolidamento
- Potenziale di rischio elevato per le imprese più piccole



## Panoramica

| Valutazione Rischio Credito  | Forte miglioramento | Miglioramento | Stabile | Deterioramento | Forte deterioramento |
|--|---------------------|---------------|---------|----------------|----------------------|
| Tendenza nei mancati pagamenti degli ultimi 6 mesi                       |                     |               | ✓       |                |                      |
| Evoluzione nei mancati pagamenti per i prossimi 6 mesi                   |                     |               | ✓       |                |                      |
| Tendenza nei fallimenti degli ultimi 6 mesi                              |                     |               | ✓       |                |                      |
| Evoluzione nei fallimenti per i prossimi 6 mesi                          |                     |               | ✓       |                |                      |
| Condizioni di finanziamento  | Molto alto          | Alto          | Media   | Basso          | Molto basso          |
| Livello di dipendenza dal sistema bancario                               |                     |               | ✓       |                |                      |
| Indebitamento complessivo del settore                                    |                     |               | ✓       |                |                      |
| Livello di disponibilità delle banche a fornire credito a questo settore |                     |               | ✓       |                |                      |
| Situazione Settore   | Forte miglioramento | Miglioramento | Stabile | Deterioramento | Forte deterioramento |
| Margine di profitto: tendenza degli ultimi 12 mesi                       |                     |               |         | ✓              |                      |
| Situazione generale della domanda (vendite)                              |                     | ✓             |         |                |                      |

Fonte: Atradius

Secondo l'Associazione tedesca di settore VDA, nel 2015 la produzione tedesca di autovetture ha continuato a crescere (+1,3%) portandosi a 15,1 milioni di unità. La produzione interna è aumentata dell'1,9%, mentre il volume prodotto all'estero è cresciuto dell'1,0%. Il fatturato del settore automobilistico tedesco (produttori e fornitori di autoricambi) è cresciuto del 10% rispetto all'anno precedente. Nel periodo gennaio-agosto di quest'anno, la produzione interna di vetture ha registrato un aumento del 2%, mentre il numero di nuove immatricolazioni è cresciuto del 6%. Questi dati testimoniano la solida performance del settore automobilistico tedesco.

I fornitori del settore continuano a registrare buoni profitti e, in linea generale, i tassi di solvibilità e liquidità si mantengono positivi. Tuttavia, i margini di profitto hanno subito una contrazione negli ultimi due anni a causa del costo crescente per materie pri-

me e manodopera, della maggiore concorrenza e della pressione sui prezzi di vendita. Allo stesso tempo, i fornitori devono investire in ingegneria e produzione oltremare per supportare i loro produttori OEM che si sono spostati all'estero. Per conservare un vantaggio sulla concorrenza e restare al passo con le nuove tendenze e tecnologie, tra cui i motori elettrici, la guida interattiva e le autovetture autonome, sono richiesti forti investimenti in ricerca e sviluppo e, sotto questo aspetto, la dimensione di un'impresa sta diventando un fattore determinante. Per questo motivo, il processo di consolidamento nel settore dei fornitori tedeschi non mostra segnali di arresto, mentre si stanno affacciando sul mercato automobilistico le imprese specializzate in tecnologie dedicate.

L'indebitamento complessivo del comparto si mantiene basso e le banche sono generalmente inclini a concedere prestiti alle



## Germania: settore automobilistico

|  | 2015 | 2016<br>(previsione) | 2017<br>(previsione) |
|--|------|----------------------|----------------------|
| Crescita del PIL (%)                     | 1,7  | 1,6                  | 1,2                  |
| Crescita valore aggiunto del settore (%) | 3,1  | 1,8                  | 1,1                  |

|  |            |
|--|------------|
| Quota del settore sul totale dell'economia nazionale (%) | 3,7        |
| Crescita media del settore negli ultimi 3 anni (%)       | 3,2        |
| Crescita media del settore negli ultimi 5 anni (%)       | 4,5        |
| Livello di orientamento all'export                       | molto alto |
| Livello di concorrenza                                   | alto       |

Fonte: IHS, Atradius

imprese del settore automobilistico. La nostra esperienza di pagamento in questo settore si è mantenuta buona negli ultimi due anni e non abbiamo notato un aumento dei casi di mancato pagamento nel corso degli ultimi dodici mesi. Prevediamo che il numero di casi di mancato pagamento e insolvenze si manterrà stabile o subirà una lieve riduzione nei prossimi mesi a patto che l'attuale contesto economico non si aggravi ulteriormente e che prosegua la ripresa economica dell'Eurozona.

Alla luce delle prospettive positive del settore, il nostro approccio assicurativo si conferma ragionevolmente rilassato, come nel 2014 e 2015, in particolare nei confronti dei fornitori più grandi e con una presenza ben consolidata, che hanno un buon accesso al mercato dei capitali e presentano un rischio di fallimento molto basso.

Non va però dimenticato che il sotto-settore dei fornitori è caratterizzato dalla presenza di un gran numero di piccole imprese che potrebbero essere maggiormente a rischio a causa del loro basso potere contrattuale nei confronti dei produttori OEM o poiché questi ultimi potrebbero interrompere gli ordini (delisting). Allo stesso tempo, la concorrenza è molto forte in alcuni seg-

menti. Oltre il 50% dei produttori di telai e dei fornitori di componenti elettronici registra un fatturato inferiore ai 50 milioni di Euro. Molte piccole imprese hanno difficoltà a finanziare gli investimenti necessari per sostenere la crescita o salire nella catena del valore.

Queste debolezze strutturali sono aggravate dal fatto che la performance del mercato automobilistico è strettamente dipendente da fattori esterni difficili da prevedere, quali gli sviluppi politico-economici (spesa al consumo e comportamenti di acquisto), i prezzi delle materie prime e le oscillazioni dei tassi di cambio.

Anche se l'attuale performance del settore automobilistico tedesco si conferma solida, l'eventuale peggioramento del contesto economico e del livello di fiducia dei consumatori potrebbe avere effetti negativi immediati sulle vendite di autovetture, con ripercussioni soprattutto sui fornitori più piccoli. Alla luce della vulnerabilità strutturale di queste imprese, la nostra valutazione del settore automobilistico tedesco è "Discreta".

## Germania: settore automobilistico



Forza

Leader a livello tecnologico

Eccellente reputazione



Debolezza

Necessità di continui investimenti per soddisfare la domanda mondiale di componenti originali

Forte concorrenza

Fonte: Atradius



# Spagna

- Ulteriore ripresa della produzione e delle nuove immatricolazioni
- I pagamenti richiedono in media 60 giorni
- Persistono ancora rischi di un ulteriore rallentamento



## Panoramica

| Valutazione Rischio Credito  | Forte miglioramento | Miglioramento | Stabile | Deterioramento | Forte deterioramento |
|--|---------------------|---------------|---------|----------------|----------------------|
| Tendenza nei mancati pagamenti degli ultimi 6 mesi                       |                     | ✓             |         |                |                      |
| Evoluzione nei mancati pagamenti per i prossimi 6 mesi                   |                     |               | ✓       |                |                      |
| Tendenza nei fallimenti degli ultimi 6 mesi                              |                     | ✓             |         |                |                      |
| Evoluzione nei fallimenti per i prossimi 6 mesi                          |                     |               | ✓       |                |                      |
| Condizioni di finanziamento  | Molto alto          | Alto          | Media   | Basso          | Molto basso          |
| Livello di dipendenza dal sistema bancario                               |                     | ✓             |         |                |                      |
| Indebitamento complessivo del settore                                    |                     | ✓             |         |                |                      |
| Livello di disponibilità delle banche a fornire credito a questo settore |                     | ✓             |         |                |                      |
| Situazione Settore   | Forte miglioramento | Miglioramento | Stabile | Deterioramento | Forte deterioramento |
| Margine di profitto: tendenza degli ultimi 12 mesi                       |                     |               | ✓       |                |                      |
| Situazione generale della domanda (vendite)                              |                     | ✓             |         |                |                      |

Fonte: Atradius

Il settore automobilistico spagnolo è molto importante dal punto di vista strategico per l'economia del paese in quanto contribuisce al 10% del PIL dell'industria spagnola e impiega il 9% della popolazione. La Spagna è il secondo produttore in Europa, dopo la Germania, e occupa la 9° posizione a livello mondiale. In Spagna sono attivi nove produttori OEM, per un totale di 17 stabilimenti di produzione. Il sotto-settore dei produttori di componenti per il settore automobilistico svolge un ruolo importante per la performance del comparto. Tre dei principali produttori di componenti per autoveicoli sono spagnoli e registrano buone performance in Europa, Asia e nell'area NAFTA. Il settore automobilistico è il secondo principale esportatore della Spagna (oltre l'85% della produzione è destinato all'export).

Nel 2015 l'industria automobilistica ha registrato una buona performance e produzione e capacità di utilizzo si sono riportati ai livelli pre-crisi. La produzione spagnola di autovetture è cresciuta

del 12,7% (oltre 2,7 milioni di unità), mentre le esportazioni sono aumentate dell'11,4% in unità e del 18% in valore (31,7 milioni di Euro). L'andamento positivo è proseguito nel 2016: secondo i dati dell'Associazione spagnola dei fabbricanti di autovetture (ANFAC), nel 1° semestre la produzione interna ha registrato un aumento dell'11,2% rispetto all'anno precedente (oltre 1,6 milioni di unità), mentre le esportazioni sono cresciute del 12,3%.

Oltre alla crescita delle esportazioni, il settore automobilistico continua a beneficiare dell'attuale ripresa economica della Spagna: le vendite di autovetture sono cresciute di oltre il 12% nel 1° semestre di quest'anno (oltre 620.000 unità) grazie al solido andamento dei consumi privati e alla riduzione del tasso di disoccupazione, oltre che per il migliore accesso al finanziamento bancario da parte dei consumatori e per gli incentivi del Governo a supporto del rinnovo del parco veicoli e dell'acquisto di modelli elettrici.

## Spagna: settore automobilistico

|  | 2015 | 2016<br>(previsione) | 2017<br>(previsione) |
|--|------|----------------------|----------------------|
| Crescita del PIL (%)                     | 3,2  | 2,9                  | 2,0                  |
| Crescita valore aggiunto del settore (%) | 5,9  | 2,6                  | 3,9                  |

|  |      |
|--|------|
| Quota del settore sul totale dell'economia nazionale (%) | 1,1  |
| Crescita media del settore negli ultimi 3 anni (%)       | 7,8  |
| Crescita media del settore negli ultimi 5 anni (%)       | 3,4  |
| Livello di orientamento all'export                       | alto |
| Livello di concorrenza                                   | alto |

Fonte: IHS, Atradius

La redditività delle imprese automobilistiche spagnole ha registrato un generale miglioramento negli ultimi 12 mesi e i margini di profitto dovrebbero mantenersi stabili nel 2016. Anche se le esigenze di finanziamento esterno e il livello d'indebitamento sono generalmente elevati, le banche sono sempre più inclini a concedere prestiti al settore, sia a breve termine (gestione del capitale circolante) sia a lungo termine (ad esempio, finanziamento della spesa in conto capitale).

I pagamenti nel settore richiedono in media 60 giorni. Il comportamento di pagamento è buono e i casi di ritardo si sono mantenuti a un livello accettabile negli ultimi due anni. Il numero di notifiche di mancato pagamento è basso e, alla luce delle prospettive positive per il settore automobilistico, non ci aspettiamo un aumento significativo nei prossimi mesi. Il livello d'insolvenza del settore è basso e dovrebbe mantenersi invariato anche nei prossimi sei mesi.

Tuttavia, nonostante le prospettive positive per il 2016 e i primi mesi del 2017, persistono dei rischi di un ulteriore rallentamento: la ripresa economica dell'Eurozona è ancora fragile e il mercato automobilistico interno potrebbe risentire dall'attuale incertezza politica. L'assenza di un Governo con una maggioranza stabile in Parlamento potrebbe avere forti ripercussioni sui consumi e sugli investimenti sul mercato interno.

Il nostro approccio assicurativo nei confronti del settore automobilistico è oggi più rilassato rispetto al passato, in particolare per quanto riguarda le imprese più grandi e i solidi gruppi internazionali. Adottiamo tuttavia maggiore prudenza nei confronti dei piccoli e medi fornitori di ricambi che mostrano un livello d'indebitamento elevato.

## Spagna: settore automobilistico



Forza

Importanza per l'economia spagnola

Elevata competitività dell'industria spagnola dei componenti per il settore automobilistico

Manodopera specializzata e forte impegno in Ricerca e Sviluppo



Debolezza

Concorrenza crescente da parte delle economie emergenti

Dipendenza dalla domanda dei mercati esteri

Fonte: Atradius

## Regno Unito

- Continua la buona performance nonostante i timori legati alla Brexit
- I pagamenti richiedono in media 60 giorni
- Ancora problemi per le piccole imprese del segmento after-market



### Panoramica

| Valutazione Rischio Credito  | Forte miglioramento | Miglioramento | Stabile | Deterioramento | Forte deterioramento |
|--|---------------------|---------------|---------|----------------|----------------------|
| Tendenza nei mancati pagamenti degli ultimi 6 mesi                       |                     | ✓             |         |                |                      |
| Evoluzione nei mancati pagamenti per i prossimi 6 mesi                   |                     |               | ✓       |                |                      |
| Tendenza nei fallimenti degli ultimi 6 mesi                              |                     |               | ✓       |                |                      |
| Evoluzione nei fallimenti per i prossimi 6 mesi                          |                     |               | ✓       |                |                      |
| Condizioni di finanziamento  | Molto alto          | Alto          | Media   | Basso          | Molto basso          |
| Livello di dipendenza dal sistema bancario                               |                     | ✓             |         |                |                      |
| Indebitamento complessivo del settore                                    |                     | ✓             |         |                |                      |
| Livello di disponibilità delle banche a fornire credito a questo settore |                     | ✓             |         |                |                      |
| Situazione Settore   | Forte miglioramento | Miglioramento | Stabile | Deterioramento | Forte deterioramento |
| Margine di profitto: tendenza degli ultimi 12 mesi                       |                     |               | ✓       |                |                      |
| Situazione generale della domanda (vendite)                              |                     | ✓             |         |                |                      |

Fonte: Atradius

Negli ultimi quattro anni, il settore automobilistico britannico ha registrato una solida crescita, grazie soprattutto ai tassi d'interesse bassi e all'aumento delle esportazioni. La produzione di autovetture ha raggiunto il picco nel 2015, con una crescita del 3,9% rispetto all'anno precedente (1.587.677 veicoli). Nei primi mesi di quest'anno, la produzione interna e il numero d'immatricolazioni hanno continuato ad aumentare.

Secondo l'Associazione dei produttori e rivenditori del comparto automobilistico (SMMT), la produzione di vetture è cresciuta del 13% nel 1° semestre di quest'anno (897.157 unità). Le esportazioni sono aumentate del 14,9%, mentre la produzione destinata al mercato interno è cresciuta del 7,1%. Uno dei punti di forza dell'industria automobilistica britannica è la sua diversità, grazie alla presenza di produttori di vetture di fascia media, di fascia alta e di veicoli speciali. Queste ultime due categorie, in particolare, hanno registrato una rapida diffusione negli ultimi dieci anni e ciò ha determinato una domanda crescente da parte dei mercati non-UE.

Parallelamente all'aumento della produzione, anche la domanda di componenti per il settore automobilistico è cresciuta negli ultimi due anni: attualmente, circa un terzo dei componenti installati su una vettura fabbricata nel Regno Unito è di produzione locale.

Le prospettive a breve termine si confermano positive: Bentley, Honda, Jaguar Land Rover e MINI sono tra le case automobilistiche operanti a livello globale che investono nella produzione nel Regno Unito e tutte avvieranno nuove linee di produzione nei prossimi mesi con un effetto positivo sul segmento dei fornitori del settore automobilistico. La domanda estera di autovetture prodotte nel Regno Unito dovrebbe mantenersi solida nei prossimi mesi.

Il mercato britannico dei veicoli nuovi è cresciuto del 3,2% nel 1° semestre di quest'anno, con oltre 1.420.000 nuove immatricolazioni, la migliore performance semestrale mai registrata. La crescita ha interessato le vetture alimentate con tutti i diversi

**Regno Unito: settore automobilistico**

|  | 2015 | 2016<br>(previsione) | 2017<br>(previsione) |
|--|------|----------------------|----------------------|
| Crescita del PIL (%)                     | 2,2  | 1,6                  | 0,6                  |
| Crescita valore aggiunto del settore (%) | 4,9  | 3,4                  | 1,9                  |

|  |      |
|--|------|
| Quota del settore sul totale dell'economia nazionale (%) | 0,7  |
| Crescita media del settore negli ultimi 3 anni (%)       | 3,0  |
| Crescita media del settore negli ultimi 5 anni (%)       | 5,2  |
| Livello di orientamento all'export                       | alto |
| Livello di concorrenza                                   | alto |

Fonte: IHS, Atradius

tipi di carburante. Nel mese di giugno la domanda ha subito un rallentamento e le immatricolazioni si sono ridotte dello 0,8%, a conferma dell'attesa stabilizzazione del mercato. Allo stesso tempo, il segmento dei concessionari ha registrato profitti in crescita. La principale sfida per i concessionari di autovetture è rappresentata dall'impatto del crescente numero di veicoli semi-nuovi immessi sul mercato. La disponibilità di vetture usate sta aumentando parallelamente alla crescita del numero di nuovi veicoli e ciò potrebbe potenzialmente determinare una flessione dei margini di profitto nel mercato dell'usato.

I pagamenti nel settore automobilistico britannico richiedono in media 60 giorni. I ritardi nei pagamenti da parte del settore sono rari e non abbiamo notato un aumento del numero di notifiche di mancato pagamento nel corso degli ultimi mesi. Rispetto ad altri comparti industriali britannici, il tasso d'insolvenza e fallimento del comparto automobilistico è buono e con previsioni stabili. Come nel 2015, il nostro approccio assicurativo nei confronti della maggior parte delle imprese di questo settore si mantiene positivo, alla luce del buon comportamento di pagamento, del basso tasso d'insolvenza e della solida domanda sul mercato interno e nell'Eurozona.

Tuttavia, nonostante le prospettive positive, il settore continua ad essere fortemente esposto agli sviluppi dell'economia globale, mentre la Brexit farà indubbiamente sentire il suo effetto nel medio termine. La decisione di uscire dall'UE ha già determinato oscillazioni dei tassi di cambio e ha avuto ripercussioni sul livello di fiducia delle aziende e dei consumatori britannici; inoltre, molte imprese stanno ritardando le decisioni in materia di assunzioni e investimenti. La crescita del PIL dovrebbe registrare un rallentamento (0,6% nel 2017): tale tendenza, insieme all'attuale clima d'incertezza legato alla Brexit, potrebbe frenare la vendita di autovetture sul mercato interno, con un impatto negativo su concessionari e produttori nel corso del 2017.

La svalutazione della Sterlina farà salire il costo delle importazioni di vetture e componenti (circa l'87% delle vendite di veicoli sul mercato interno e il 65% dei componenti per il settore automobilistico sono importati). Un eventuale aumento dei costi potrebbe avere conseguenze negative sulle vendite, a meno che i concessionari e produttori non riescano ad assorbirne una parte a discapito dei loro margini di profitto. Le case automobilistiche estere con stabilimenti nel Regno Unito potrebbero registrare una contrazione dei profitti e una svalutazione delle attività.

Per il momento, resta ancora da vedere quali saranno le reali implicazioni della Brexit per quanto riguarda i produttori britannici del settore automobilistico. Una volta formalizzata l'uscita dall'UE, i dazi all'esportazione renderebbero la produzione di vetture nel Regno Unito economicamente meno vantaggiosa. Attualmente, il 57% delle autovetture prodotte nel Regno Unito è esportato nei paesi UE. Oltre ad eventuali difficoltà a livello commerciale, il settore perderebbe anche il diritto ad accedere ai fondi UE a supporto della produzione e della Ricerca e Sviluppo.

**Regno Unito: settore automobilistico**

Forza

**Solida domanda interna e a livello globale****Benefici significativi grazie ai prezzi bassi delle materie prime (acciaio)****Molte case automobilistiche hanno attraversato un processo di ristrutturazione dopo la crisi del 2008 e mostrano quindi maggiore elasticità dal punto di vista finanziario****Eccellenza ingegneristica**

Debolezza

**L'alto livello di leva finanziaria amplifica profitti e perdite e rende i ricavi molto sensibili alle vendite****Carenza di competenze****Effetto degli sconti sui margini di profitto****Incerteza legata alla Brexit**

Fonte: Atradius

# Uno sguardo all'andamento dei mercati

## Repubblica Ceca

- Ancora in piena espansione, ma appaiono rischi all'orizzonte
- I margini di profitto dovrebbero mantenersi stabili nel 2016
- I fornitori di acciaio sono particolarmente in difficoltà



L'industria automobilistica svolge un ruolo essenziale nell'economia della Repubblica Ceca in quanto contribuisce al 7,4% del PIL, al 24% della produzione manifatturiera e al 23% delle esportazioni (soprattutto verso i paesi UE). La Repubblica ceca ospita tre grandi case automobilistiche, Škoda, Toyota Peugeot Citroën Automobile (TPCA) e la coreana Hyundai. Il mercato è caratterizzato dalla presenza di molti fornitori locali e l'industria siderurgica e della plastica dipendono dalla performance del settore automobilistico.

Nel 2015 la produzione di autovetture è cresciuta del 4,1%, portandosi a 1,3 milioni di unità. Tuttavia, i prezzi dei produttori hanno subito una flessione del 2% causata dall'aumento dei costi di produzione, dalle oscillazioni della valuta e dalla crescente concorrenza sul mercato. Le esportazioni sono il principale motore di crescita (+110% dal 2010), mentre le vendite sul mercato interno sono incrementate del 29%. Il numero di nuovi ordini è aumentato del 20% nel 1° semestre di quest'anno e le prospettive a breve termine per il settore automobilistico si confermano buone: nel 2016 e 2017 la crescita del valore aggiunto dovrebbe essere pari, rispettivamente, al 5,6% e al 4,1%.

Grazie al solido andamento delle vendite, i margini di profitto dei produttori e fornitori del settore automobilistico dovrebbero mantenersi stabili nei prossimi mesi. Il comportamento in materia di pagamenti è generalmente buono, con un numero esiguo di notifiche di mancato pagamento, e non ci aspettiamo variazioni nei prossimi mesi. Il tasso di insolvenza di questo settore dovrebbe mantenersi basso.

Alla luce della crescita degli ordini e del numero limitato di casi di mancato pagamento e d'insolvenza del settore, il nostro approccio assicurativo continua ad essere positivo. Adottiamo tuttavia maggiore prudenza nei confronti dei produttori e centri di servizi dell'acciaio poiché molte imprese in questo segmento sono in crisi a causa della riduzione dei prezzi di vendita, della forte concorrenza, dei bassi margini di profitto e all'elevato indebitamento nei confronti delle banche.

Anche se per il momento le condizioni di mercato sembrano mantenersi positive, nel corso del 2017 potrebbe materializzarsi una serie di rischi, tra cui un rallentamento della crescita dell'Eurozona, le conseguenze negative della Brexit sulle esportazioni di vetture nel Regno Unito e la scadenza del tetto imposto dalla Banca Centrale sulla Corona ceca (volto a prevenirne l'apprezzamento). Allo stesso tempo, la crescente pressione sui prezzi da parte di produttori OEM come il Gruppo Volkswagen (Škoda fa parte del Gruppo VW e molti fornitori cechi riforniscono altri OEM del Gruppo) potrebbe avere un effetto negativo sulle imprese del settore automobilistico della Repubblica Ceca.

## Italia

- Continua la solida ripresa della produzione
- Molte imprese hanno migliorato la loro solidità finanziaria
- Il numero di casi d'insolvenza dovrebbe stabilizzarsi nel 2016



Il settore automobilistico italiano, inclusi i suoi sotto-settori, conta 145.000 imprese e occupa 485.000 persone. Nel 2015 il settore ha beneficiato della solida domanda sul mercato interno ed estero. Secondo l'Associazione italiana delle industrie automobilistiche (ANFIA), nel 2015 la produzione interna è aumentata del 45% rispetto all'anno precedente, portandosi ad oltre 1.000.000 di unità (di cui il 65% autovetture, il 31% veicoli leggeri, il 3% veicoli pesanti e l'1% autobus). La quota di export è passata dal 54% nel 2014 al 58% nel 2015. La tendenza positiva è proseguita nel 2016.

Nel 1° trimestre di quest'anno la produzione di autovetture ha registrato un incremento del 17%, mentre il numero di nuove immatricolazioni è aumentato del 19,1% per quanto riguarda le autovetture e del 30,8% per i veicoli commerciali. Tuttavia, questi dati vanno letti in rapporto alle drammatiche riduzioni registrate durante il periodo di recessione successivo al 2008.

L'aumento della domanda interna è favorito principalmente dall'attuale modesta ripresa economica, ma anche dai bassi tassi d'interesse, dalla riduzione dei prezzi del carburante, dal migliore accesso al credito al consumo e dalle aggressive campagne promozionali delle case automobilistiche. La crescita della domanda potrebbe subire un rallentamento nei prossimi mesi qualora terminassero le promozioni e il prezzo del carburante tornasse ad aumentare. Tuttavia, poiché il 45% delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri circolanti in Italia non rispetta gli standard di emissione Euro 4, la necessità di sostituire i modelli obsoleti rappresenta un potenziale fattore di crescita.

A causa della forte riduzione di vendite e produzione negli anni precedenti al 2014, molti produttori e fornitori italiani del settore automobilistico hanno dovuto confrontarsi con la contrazione dei margini di profitto: soprattutto le piccole imprese avevano fatto registrare un peggioramento per quanto riguardava patrimonio netto, solvibilità e liquidità. Grazie alla solida ripresa, le imprese superstiti hanno registrato un aumento dei loro margini di profitto e hanno migliorato la loro solidità finanziaria.

I pagamenti nel settore automobilistico italiano richiedono da 60/90 a 120/150 giorni a seconda dell'acquirente finale o se il capitale d'esercizio richiesto può essere ottenuto da banche o fornitori. In linea generale, i pagamenti sono più veloci nel caso degli acquirenti esteri. La nostra esperienza in materia di pagamenti è stata soddisfacente negli ultimi due anni e non ci aspettiamo un aumento delle notifiche di mancato pagamento nei prossimi mesi. I casi d'insolvenza si sono ridotti nel 2014 e 2015 e dovrebbero mantenersi stabili quest'anno.

Alla luce della buona performance del comparto, stiamo adottando un approccio assicurativo più rilassato nei confronti del settore automobilistico. Prestiamo tuttavia maggiore cautela per quanto riguarda i produttori di componenti, a causa del loro basso potere contrattuale nei confronti delle case automobilistiche, e delle imprese di componenti in acciaio, che devono confrontarsi con la continua diminuzione dei prezzi e con il rischio di svalutazione degli stock.

## Stati Uniti d'America

- Continua la crescita, ma il mercato sarà più stabile in futuro
- I pagamenti richiedono in media 30-60 giorni
- Basso numero di casi d'insolvenza



Dopo la crisi economica del 2008, le vendite statunitensi di veicoli erano diminuite a 10,4 milioni di unità nel 2009. Tuttavia, da allora le vendite hanno registrato una solida ripresa, toccando i 17,9 milioni di unità nel 2015. Secondo i dati dell'Organizzazione internazionale dei costruttori di autovetture (OICA), nel 2015 la produzione del settore automobilistico (autovetture e veicoli commerciali) è cresciuta del 3,8%. Nel periodo gennaio-luglio di quest'anno, le vendite di veicoli leggeri (autovetture e veicoli per il trasporto leggero) sono aumentate dell'1% rispetto all'anno precedente, portandosi ad oltre 10 milioni di unità.

La riduzione dei prezzi del petrolio continua ad influire sui comportamenti di acquisto dei consumatori, che stanno sempre più orientandosi verso vetture più grandi, in particolare i crossover. Allo stesso tempo, grazie al prezzo contenuto del gas, stanno anche aumentando i chilometri percorsi, con un impatto positivo sul mercato dell'after-service e degli autoriscambi.

Il mercato automobilistico statunitense dovrebbe crescere ulteriormente nella seconda metà di quest'anno e i primi mesi del 2017; tuttavia, l'eccesso di capacità produttiva, insieme all'ingresso di nuovi prodotti in alcuni segmenti chiave, continuerà a esercitare pressione sulla possibilità di aumentare i prezzi da parte dei produttori. Man mano che le vendite si riporteranno ai livelli pre-recessione, i costruttori dovranno essere in grado di adattarsi a un mercato più stabile rispetto alla precedente fase di crescita. I margini di profitto lordi delle imprese del settore automobilistico dovrebbero mantenersi stabili nei prossimi mesi, grazie al costo contenuto delle materie prime. Tuttavia, allo stesso tempo la forza del Dollaro statunitense potrebbe rappresentare un problema.

Nel confronto internazionale, il settore automobilistico statunitense si conferma alla guida dell'innovazione grazie agli investimenti in ricerca e sviluppo (R&D) che ammontano a 18 miliardi di Dollari all'anno (gli investimenti totali in R&D del settore automobilistico globale sono pari a 100 miliardi di Euro).

Trattandosi di un'industria ad alta intensità di capitale, le imprese automobilistiche tendono ad avere un indebitamento elevato. L'accesso al finanziamento esterno è costantemente migliorato dopo la crisi del credito del 2008 grazie al buon andamento del mercato, alla stabilizzazione dei mercati del credito tradizionale e all'accesso ai finanziamenti attraverso programmi sostenuti dal Governo. Le banche sono generalmente inclini a concedere prestiti al settore.

I pagamenti nel settore automobilistico statunitense richiedono in media 30-60 giorni. Il comportamento di pagamento del settore è stato buono negli ultimi due anni. Il numero di ritardi, mancati pagamenti e insolvenze si è mantenuto basso nel 2015 e nel 1° semestre del 2016. Grazie alle previsioni di un andamento stabile, ci attendiamo che il tasso d'insolvenza del settore non subirà variazioni significative.

Alla luce del contesto favorevole, il nostro approccio assicurativo nei confronti del settore automobilistico si mantiene positivo.



## Le performance dei mercati in un batter d'occhio

### Messico



- L'industria automobilistica messicana ha registrato un tasso di crescita medio del 4,5% negli ultimi tre anni, contribuisce al 17% del PIL del comparto produttivo e impiega oltre il 18% degli occupati dell'industria manifatturiera (più di 800.000 posti di lavoro). Nel 2015, gli investimenti diretti dall'estero sono stati pari a 5 miliardi di Euro.
- Il Messico è attualmente il settimo principale produttore di veicoli leggeri a livello mondiale, con 3,3 milioni di unità prodotte nel 2015 (+5,6% rispetto al 2014), e il quinto produttore globale di autoricambi. Le esportazioni di veicoli sono cresciute del 4,4% nel 2015, il 72% delle quali destinata agli Stati Uniti. Le vendite interne di autovetture sono aumentate del 9% lo scorso anno grazie al miglioramento del livello di fiducia dei consumatori e alla maggiore competitività dei marchi.
- L'industria automobilistica messicana dovrebbe continuare a crescere nei prossimi anni sotto la spinta dell'attuale crollo della produzione in Brasile e del rafforzamento del Dollaro statunitense. Si prevede che nel 2020 i livelli di produzione toccheranno i 5,2 milioni di veicoli.
- Il comportamento in materia di pagamenti si è mantenuto buono negli ultimi due anni, con un basso livello di ritardi e insolvenze. I casi di fallimento dovrebbero mostrare un'ulteriore flessione nei prossimi mesi grazie al contesto commerciale positivo e al migliore accesso al credito. Consideriamo buono il rischio di credito del settore automobilistico e il nostro approccio assicurativo si mantiene positivo.

### Slovacchia



- Nel 2015 l'industria automobilistica slovacca ha stabilito un record: per la prima volta, sono state prodotte oltre un milione di autovetture. Il paese è leader globale a livello di produzione di autovetture pro capite (184 vetture per 1.000 abitanti nel 2015). Il settore automobilistico contribuisce al 45% delle attività del comparto manifatturiero slovacco e al 35% delle esportazioni. Nel primo semestre di quest'anno il settore ha beneficiato dell'ulteriore crescita del mercato automobilistico europeo, mentre l'andamento delle vendite sul mercato interno si è confermato solido.
- La Jaguar Land Rover ha annunciato la costruzione di un nuovo stabilimento in Slovacchia, la cui produzione dovrebbe partire nel 2018 (nella fase iniziale, si prevede la produzione di 150.000 autovetture all'anno). Ciò porterà ad un ulteriore aumento della domanda da parte dei fornitori locali di autoricambi.
- I principali punti di forza di questo settore sono la sua vicinanza ai mercati chiave in Europa, i bassi costi per la manodopera e il supporto da parte del Governo.
- I margini di profitto delle case automobilistiche dovrebbero continuare a crescere nei prossimi mesi grazie al solido andamento delle vendite, alla riduzione dei prezzi dell'acciaio e della plastica e alla maggiore efficienza dei processi produttivi.
- I pagamenti nel settore automobilistico slovacco variano lungo la catena del valore e si attestano tra i 30 e i 60 giorni. Il comportamento in materia di pagamenti è generalmente buono, con un numero esiguo di notifiche di mancato pagamento, e non ci aspettiamo variazioni nei prossimi mesi. Il tasso d'insolvenza del settore ha registrato una flessione negli ultimi sei mesi e dovrebbe mantenersi basso.
- Il nostro approccio assicurativo continua ad essere positivo alla luce del basso tasso d'insolvenza del comparto. Le condizioni di mercato dovrebbero confermarsi favorevoli. Tuttavia, a causa della forte dipendenza dall'export, il settore automobilistico slovacco continua ad essere altamente esposto a eventuali sviluppi negativi del mercato automobilistico globale, ad esempio nel caso di una forte contrazione della domanda da parte dell'Eurozona e/o della Cina.

## Svezia



- Il segmento dei produttori automobilistici svedesi è dominato da Volvo Cars per quanto riguarda le autovetture e da Volvo AB e Scania AB per i veicoli pesanti. Questi produttori OEM sono essenzialmente focalizzati sull'export e la loro performance influisce in modo significativo sui risultati dei fornitori svedesi più piccoli, tra cui molte imprese nel campo dell'ingegneria.
- La solida performance economica della Svezia (il PIL è cresciuto del 4,2% nel 2015 e dovrebbe aumentare del 3,5% quest'anno) e il buon andamento della domanda a livello globale hanno contribuito alla crescita del settore automobilistico, la cui percentuale di valore aggiunto dovrebbe portarsi al 2,8% quest'anno e al 4,6% nel 2017.
- I margini di profitto nel settore automobilistico svedese dovrebbero mantenersi stabili. La maggior parte delle imprese del settore dovrebbe avere sufficiente elasticità dal punto di vista finanziario per rispondere all'eventuale oscillazione della domanda o dei prezzi delle materie prime. I tassi d'interesse bassi facilitano il servizio del debito da parte delle imprese e le banche sono inclini a concedere prestiti.
- I pagamenti nel settore automobilistico svedese variano lungo la catena del valore e si attestano tra i 30 e i 90 giorni. Il livello di ritardi e insolvenze è basso e dovrebbe mantenersi invariato anche nei prossimi mesi. Il nostro approccio assicurativo nei confronti di questo settore si conferma generalmente aperto.

## Turchia



- La domanda del settore automobilistico turco ha iniziato a registrare una flessione e nel primo trimestre del 2016 il mercato ha subito una contrazione del 3% rispetto all'anno precedente. Ciò è imputabile soprattutto al peggioramento del contesto politico-economico e ad altre questioni in materia di sicurezza, tutti fattori che stanno avendo un impatto negativo sulla domanda interna.
- Si prevede che la domanda di autovetture si manterrà a livelli bassi nella seconda metà di quest'anno e i primi mesi del 2017. Tutti i segmenti (case automobilistiche, fornitori e produttori di autorisparmio, concessionari) stanno registrando una flessione delle vendite.
- Nonostante la riduzione dei prezzi delle materie prime (soprattutto per quanto riguarda i prodotti piatti in acciaio), la redditività dei produttori e fornitori del settore automobilistico turco si è mantenuta invariata negli ultimi 12 mesi. Le guerre dei prezzi sono comuni in questo settore e, a causa della riduzione dei costi delle materie prime, le imprese non esitano a tagliare i prezzi pur di aumentare la loro quota di mercato. La concorrenza ha svolto un ruolo importante nell'indirizzare le strategie delle imprese di questo settore. I margini di profitto dovrebbero mantenersi sostanzialmente invariati nel 2016.
- Il tasso di indebitamento e il fabbisogno finanziario delle imprese del settore sono in linea con la media del comparto industriale turco. Il settore automobilistico tende a ricercare il supporto dei fornitori piuttosto che ricorrere al finanziamento esterno anche se gli investimenti più ingenti richiedono l'intervento delle banche.
- I pagamenti nel settore automobilistico richiedono in media tra i 30 e i 60 giorni. Il comportamento di pagamento è sostanzialmente stabile e il numero di notifiche di mancato pagamento non dovrebbe far registrare un aumento nei prossimi mesi. Il numero di casi d'insolvenza nel settore è basso e dovrebbe mantenersi stabile nei prossimi sei mesi. Tuttavia, i rischi legati al tasso di cambio, la concorrenza agguerrita, il carico fiscale e la scarsa capitalizzazione di molte imprese continuano a rappresentare dei fattori di rischio.

# Andamento dei settori industriali per paese

Ottobre 2016

SOMMARIO

ANALISI DETTAGLIATE

UNO SGUARDO ALL'ANDAMENTO DEI MERCATI

LE PERFORMANCE DEI MERCATI IN UN BATTER D'OCCHIO

PANORAMICA GRAFICA

PERFORMANCE SETTORIALI

|                     | Agricoltura | Automotive / Trasporti | Chimica / Farmaceutica | Costruzioni | Beni durevoli di consumo | Elettronica / ICT | Servizi Finanziari |
|---------------------|-------------|------------------------|------------------------|-------------|--------------------------|-------------------|--------------------|
| Austria             |             |                        |                        |             |                          |                   |                    |
| Belgio              |             |                        |                        |             |                          |                   |                    |
| Danimarca           |             |                        |                        |             |                          |                   |                    |
| Francia             |             |                        |                        |             |                          |                   |                    |
| Germania            |             |                        |                        |             |                          |                   |                    |
| Irlanda             |             |                        |                        |             |                          |                   |                    |
| Italia              |             |                        |                        |             |                          |                   |                    |
| Paesi Bassi         |             |                        |                        |             |                          |                   |                    |
| Polonia             |             |                        |                        |             |                          |                   |                    |
| Portogallo          |             |                        |                        |             |                          |                   |                    |
| Regno Unito         |             |                        |                        |             |                          |                   |                    |
| Rep. Ceca           |             |                        |                        |             |                          |                   |                    |
| Russia              |             |                        |                        |             |                          |                   |                    |
| Slovacchia          |             |                        |                        |             |                          |                   |                    |
| Spagna              |             |                        |                        |             |                          |                   |                    |
| Svezia              |             |                        |                        |             |                          |                   |                    |
| Svizzera            |             |                        |                        |             |                          |                   |                    |
| Turchia             |             |                        |                        |             |                          |                   |                    |
| Ungheria            |             |                        |                        |             |                          |                   |                    |
| Brasile             |             |                        |                        |             |                          |                   |                    |
| Canada              |             |                        |                        |             |                          |                   |                    |
| Messico             |             |                        |                        |             |                          |                   |                    |
| USA                 |             |                        |                        |             |                          |                   |                    |
| Australia           |             |                        |                        |             |                          |                   |                    |
| Cina                |             |                        |                        |             |                          |                   |                    |
| Emirati Arabi Uniti |             |                        |                        |             |                          |                   |                    |
| Giappone            |             |                        |                        |             |                          |                   |                    |
| Hong Kong           | N/A         |                        |                        |             |                          |                   |                    |
| India               |             |                        |                        |             |                          |                   |                    |
| Indonesia           |             |                        |                        |             |                          |                   |                    |
| Nuova Zelanda       |             |                        |                        |             |                          |                   |                    |
| Singapore           |             |                        |                        |             |                          |                   |                    |
| Taiwan              | N/A         |                        |                        |             |                          |                   |                    |
| Thailandia          |             |                        |                        |             |                          |                   |                    |

| Alimentare | Macchine | Metalli | Carta | Servizi | Acciaio | Tessile |
|------------|----------|---------|-------|---------|---------|---------|
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |
|            |          |         |       |         |         |         |



# Performance settoriali

## Cambiamenti da settembre 2016

### Europa

#### Portogallo

##### Beni durevoli di consumo



In discesa da Discreto a Cupo

Il settore dei beni durevoli di consumo ha risentito del rallentamento della crescita dei consumi delle famiglie nel 2016.

#### Spagna

##### Servizi



In salita da Discreto a Buono

Da tre anni il settore spagnolo dei servizi beneficia della buona performance del segmento del turismo (alberghi e ristoranti). Nel periodo gennaio-luglio 2016, gli arrivi di turisti sono aumentati dell'11% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

### Le Americhe

#### Stati Uniti

##### Settore tessile



In discesa da Discreto a Cupo

Il settore ha registrato un aumento dei casi d'insolvenza nella prima metà del 2016 in particolare nel segmento della vendita al dettaglio.

## Asia/Oceania

### Hong Kong

#### Beni durevoli di consumo



In discesa da Buono a Discreto

Le vendite al dettaglio dei beni durevoli ha risentito del rallentamento della crescita in Cina, poiché meno visitatori arrivano a Hong Kong dalla terraferma e spendono molto meno in beni durevoli di consumo. Allo stesso tempo anche la spesa interna ha subito una contrazione nella prima metà del 2016. Questa situazione, insieme agli elevati canoni di locazione, ha portato alla chiusura di molti negozi.

Nel caso in cui troviate il Market Monitor uno strumento utile, potete visitare il nostro sito web [www.atradius.it](http://www.atradius.it) dove troverete numerose pubblicazioni Atradius dedicate all'analisi di ciò che accade all'economia globale, rapporti paese, consigli per una efficace gestione dei crediti e tanto altro ancora.

Su Twitter? Segui [@Atradius](https://twitter.com/atradius) o cerca [#marketmonitor](https://twitter.com/hashtag/marketmonitor) per rimanere aggiornato con l'ultimo numero

Segui Atradius sui Social Media



@atradius



Atradius



atradius

**Atradius**  
800 34 34 00

**Atradius**  
Via Crescenzo, 12  
00193 Roma  
Tel. +39 06 68812.1

**Atradius**  
Via R. Bracco 6  
20159 Milano  
Tel. +39 02 63241601

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