



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



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.

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 autoricambi, 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 |
|------------|----------|---------|-------|---------|---------|---------|
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |

Nel caso in cui troviate il Market Monitor uno strumento utile, potete visitare il nostro sito web 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