

WWW.GGN.IT
 GLI SPECIALISTI DEL FRENO

INFORICAMBI.IT
 IL PORTALE DEI RICAMBI AUTO E TRUCK



SICUREZZA E SALUTE

Il coronavirus e l'automotive: diario di una cronaca continua



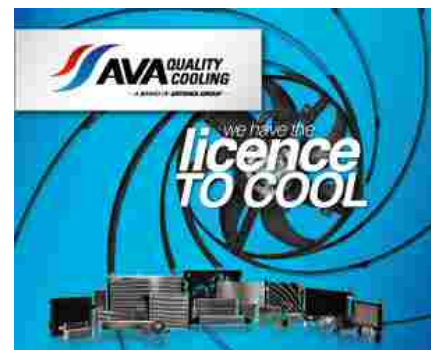
L'epidemia da coronavirus è entrata in una fase ancora più acuta, in Italia e nel mondo.

È infatti di pochi giorni fa la decisione del Governo italiano di "chiudere" la **Lombardia** e diverse altre province in **Piemonte, Emilia-Romagna, Veneto e Marche**. Ieri, invece, la notizia di **mettere tutto il Paese in quarantena**. È una disposizione **drastica** che fa capire la gravità della contingenza e pone pesanti interrogativi sulla **produzione** di alcune fra le aree più attive d'Italia. La situazione si sta facendo critica anche negli USA e una notizia, all'apparenza frivola, può dare un'indicazione. È stato infatti annullato il **South by Southwest**, un grande festival che si svolge ad Austin, in Texas. È un evento-contenitore con film, musica e tecnologia, compresa la mobilità del futuro, con **dozzine di eventi** in agenda. È stato cancellato per le preoccupazioni che l'assembramento di circa 75.000 persone potesse aumentare i contagi da coronavirus.

Profitti a rischio



Andiamo in Asia, precisamente nel subcontinente indiano: **Tata**, il grande gruppo dell'automotive, il 6 marzo ha lanciato un *profit warning* per la controllata **Jaguar Land Rover**. La Casa ha infatti diramato una nota nella quale si legge che *"anche se la situazione attuale è molto incerta, si stima che la riduzione delle vendite in*



Cina, causata dall'epidemia, potrebbe ridurre il margine EBIT di JLR dell'intero anno (profitto dopo le spese operative ma prima del pagamento di interessi e tasse) di circa l'1%". Un allarme simile è stato lanciato riguardo i 5 maggiori costruttori giapponesi - **Toyota, Nissan, Honda, Mitsubishi e Mazda** - da Goldman Sachs. La banca ha stimato che l'epidemia da coronavirus potrebbe **diminuire** i loro profitti di 1,6 miliardi. Alla fine del 2020 le vendite globali di tutte le case potrebbero **contrarsi** del 3,5 per cento perché anche se le fabbriche riaprono "ci vorrà del tempo per tornare ai livelli pre-crisi per carenza di manodopera e problemi alle forniture di componenti".

Difficoltà generali

In particolare **Toyota** ha confermato le sue difficoltà comunicando che le sue vendite di veicoli leggeri in Cina sono diminuite del 70% a febbraio a causa dell'epidemia di coronavirus. Nel mese di febbraio scorso ha infatti venduto in Cina soltanto 23.800 auto, fra Toyota e Lexus. Secondo la **China Passenger Car Association**, le vendite di automobili in Cina sono crollate dell'89% nei primi 23 giorni di febbraio. Questa falciatura non ha quindi risparmiato Toyota, una dei pochi gruppi globali ad aver visto un **aumento** delle vendite in Cina nel 2019. Sappiamo infatti che il **rallentamento** della crescita economica e la guerra dei **dazi** avevano minato la domanda complessiva del settore.

Contagi ovunque



Ritorniamo negli USA con la notizia che un dipendente di un concessionario **Toyota** dello stato di Washington è risultato positivo al coronavirus. Il dealer **Kirkland** ha quindi deciso di chiudere la concessionaria per poter operare una pulizia e disinfezione approfondite. La notizia ha

ovviamente **allarmato** gli altri dipendenti e i clienti, che sono stati informati, e la temporanea chiusura è stata quindi la logica conseguenza. Il CEO di General Motors, **Mary Barra**, ha dichiarato che la produzione **nordamericana** dovrebbe essere abbastanza "protetta" riguardo un'eventuale carenza di componenti. Fino ai primi di marzo, nonostante l'epidemia di coronavirus, gli impianti di assemblaggio nordamericani di pickup e SUV di GM hanno infatti **continuato a funzionare**. GM ritiene che l'industria affronterà sfide impegnative nel primo trimestre ma la situazione migliorerà nel secondo: a dirlo il presidente di GM Cina Matt Tsien, che "vede" una crescita anno su anno nel secondo semestre. Saltiamo poi in **Serbia**, paese dal quale non si hanno novità riguardo lo stabilimento FCA di **Kragujevac, che ha fermato la produzione della Fiat 500L per la mancanza di sistemi audio e componenti provenienti dalla Cina. La sospensione dell'attività, esempio dell'influsso negativo del coronavirus sull'automotive, non è stata quindi revocata.**

La scacchiera della crisi

Volvo Car ha dichiarato un calo dell'82% a febbraio: "Le vendite in Cina sono state danneggiate dal coronavirus dato che molti dealer hanno chiuso tutto il mese". Un impatto grave perché negli ultimi anni la Cina è stata **il più grande** mercato unico per Volvo, in espansione nonostante la debolezza del mercato globale. Il crollo delle vendite è **il più grave** mai registrato in Cina, secondo la China Passenger Car Association, e anche se molti **dealer** hanno riaperto l'affluenza dei clienti è scarsa, anche se l'ultima settimana di febbraio è andata



meglio. In Cina si registrano, a dirlo è Reuters, anche iniziative a **sostegno** delle vendite, come quella di Foshan che offre 3.000 yuan (430 dollari) di sconto a chi acquista auto. Il municipio di Guangzhou darà 10.000 yuan a chi acquista auto a basse emissioni mentre a Xiangtan chi compra veicoli Geely, prodotti nella zona, riceve 3.000 yuan.

Investimenti a rischio

Mercedes-Benz e **BMW** si aspettano che l'epidemia dia un duro colpo alle loro vendite e si stanno preparando per recuperare i volumi perduti, con Daimler che aveva già lanciato un warning. Queste Case sono **solo alcune** di quelle che hanno investito, negli ultimi decenni, **miliardi** di euro scommettendo sulla crescita del più grande mercato automobilistico del mondo. Il **Cigno Nero** dell'epidemia da coronavirus ha paralizzato un'industria che cercava di arrestare un declino biennale.

Si spera nel recupero

La produzione cinese di Mercedes-Benz attualmente è **stabile**, gli approvvigionamenti sono sicure e tre quarti dei *dealer* ha riaperto, ha dichiarato il Direttore vendite **Britta Seeger**. **BMW** ha ammesso che le sue vendite in Cina hanno sofferto per l'epidemia ma ha ribadito che proverà a aumentare le sue vendite nell'anno, grazie anche a una catena di forniture globale non interrotta. La Casa tedesca, che ha una joint venture con la cinese Brilliance, prevede un **ralentamento** delle vendite per tutto marzo e ha detto che è presto per fare previsioni su un eventuale non raggiungimento degli obiettivi di vendita globali. Il CEO **Oliver Zipse** ha detto (ottimisticamente?) che *"non vediamo impatti fuori della Cina e abbiamo ancora l'obiettivo di avere una crescita nelle vendite"*.

L'Italia in trincea

Qualche segno positivo arriva dalla **MTA** di Codogno, con sede in piena Zona Rossa. L'azienda internazionale ha riavviato la **produzione** - componenti elettromeccanici ed elettronici per i principali costruttori mondiali, tra cui FCA - dopo lo stop imposto dalle autorità. In un comunicato si legge: "a nostra produzione, per quanto a una capacità più bassa, è stata riavviata". Gli uffici **amministrativi** rimangono chiusi ma il personale lavora da casa. Dopo la chiusura, il 24 febbraio, l'azienda aveva ottenuto una **parziale riapertura** per non bloccare interi stabilimenti, da **FCA a Jaguar Land Rover, CNH Industrial, Iveco Renault, Same, BMW e PSA**. La Prefettura ha autorizzato la riapertura a patto che si rispettino norme rigorose per evitare contagi.

La Valle dei Motori

Sappiamo che la Zona Rossa ora include anche **Modena**, uno dei cuori del motorismo nazionale. I vertici di Maserati, Ferrari e altre aziende della zona, interpellati da Automotive News Europe, hanno risposto che le Aziende **apriranno** anche se a ritmi ridotti, esistendo i "comprovati motivi di lavoro" che permettono i **movimenti** di persone e merci. **Ferrari** ha comunicato che al momento non ha problemi di scarsità di componenti mentre FCA ha i suoi stabilimenti al di fuori della Zona Rossa a parte gli impianti modenesi di **Maserati**. Sembra comunque che molte Case stiano valutando **forniture alternative** per limitare le conseguenze dell'epidemia da coronavirus. La dipendenza dalla Cina non può però essere ridotta nel breve termine ma nel lungo termine la **diversificazione** sarà probabile.

Nicodemo Angi