



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.

In questo numero...

Introduzione	E' tempo di ripensamenti.....	4
Analisi dettagliate		
Cina	La crescita nel 2017 sarà sostenuta dal segmento dei SUV	5
Francia	Continua la ripresa di vendite e produzione	7
Italia	I margini di profitto delle imprese dovrebbero mantenersi stabili.....	9
Regno Unito	Continua la buona performance, ma restano i timori legati alla Brexit	11
Stati Uniti d'America	Un'imposta di adeguamento fiscale alla frontiera potrebbe ripercuotersi sul settore	13
Uno sguardo all'andamento dei mercati		
Germania	Alcuni segmenti dei fornitori potrebbero presentare un rischio di credito più alto in futuro	15
Giappone	Prosegue la diminuzione delle vendite sul mercato interno	16
Spagna	Ulteriore aumento della produzione e dell'immatricolazione di autovetture	17
Le performance dei mercati in un batter d'occhio		
	Belgio, Repubblica Ceca, Paesi Bassi, Svezia.....	18
Panoramica grafica	Performance settoriali per paese	20
Performance settoriali	Cambiamenti da luglio 2017	22

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



Eccellente



Buono



Discreto



Cupo



Pessimo



E' tempo di ripensamenti

A livello globale l'industria automobilistica ha continuato a registrare una performance relativamente positiva nel 2016 e nei primi mesi del 2017, nonostante lo scandalo Dieseldgate e la crescente instabilità geopolitica, con prospettive generalmente positive a breve termine. Infatti, la nostra valutazione della performance del settore in tutti i paesi analizzati in questa edizione del Market Monitor si colloca tra "Buono" e "Discreto".

In questo momento i principali rischi potenziali per l'industria automobilistica, a causa della natura trasversale delle sue catene di fornitura, sembrano essere il protezionismo e le limitazioni al libero scambio legate ad un'eventuale inversione di tendenza delle politiche economiche degli Stati Uniti. Tuttavia, a prescindere dalle questioni politiche e dal ciclo economico, il settore automobilistico si troverà comunque a dover affrontare alcune importanti sfide nei prossimi anni.

La domanda globale di mobilità continua ad aumentare e le crescenti problematiche ambientali, l'evoluzione della domanda da parte dei consumatori e gli orientamenti politici favoriranno una richiesta crescente di veicoli ibridi ed elettrici, mentre la quota di mercato delle vetture tradizionali con motore a combustione sarà destinata a ridursi. Questo cambiamento sarà accompagnato dal crescente utilizzo di metalli leggeri/nuovi materiali e dalla digitalizzazione per aumentare la mobilità.

In questo settore la corsa all'innovazione è già iniziata e richiede ingenti spese in Ricerca e Sviluppo da parte dei produttori di apparecchiature originali (OEM) e dei fornitori. Si tratta di un'importante sfida per la maggior parte dei piccoli e medi fornitori di componenti e autoriscambi a basso valore aggiunto, che dipendono spesso da un singolo OEM e operano in un contesto altamente competitivo. Negli ultimi due anni le piccole imprese con un'offerta sostituibile di prodotti si sono già mostrate in difficoltà a causa della contrazione dei margini di profitto e della riduzione dei profitti. La fragilità finanziaria, unita alla mancanza d'investitori e alle difficoltà di accesso ai mercati dei capitali, potrebbe non consentire a queste imprese di attuare gli investimenti necessari per innovarsi e salire nella catena del valore per riuscire a sopravvivere in un mercato in totale evoluzione.

Pertanto, nei prossimi cinque anni ci aspettiamo un aumento del rischio di credito per molti fornitori del settore strutturalmente più deboli, con una conseguente riduzione della liquidità e un aumento dei ritardi di pagamento e dei casi di fallimento. Maggiormente esposti saranno i produttori/fornitori di scatole di trasmissione e le imprese specializzate in motori e ricambi tradizionali o che forniscono componenti in metallo e componenti per i sistemi di scarico.

Cina

- La crescita nel 2017 sarà sostenuta dal segmento dei SUV
- I pagamenti richiedono in media 90-120 giorni
- Probabili difficoltà per i piccoli fornitori di componenti non essenziali



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 cinese dei produttori di automobili (CAAM), nel 2016 le vendite di autovetture sono aumentate del 15,3% (24,4 milioni di unità), mentre le vendite di veicoli commerciali hanno registrato una crescita del 5,8% (3,65 milioni di unità). Il motore principale della crescita è stata la politica d'incentivi fiscali a sostegno delle piccole autovetture, che il Governo ha nel frattempo sostituito con un tasso più elevato. La crescita totale ha quindi subito un rallentamento al 3,8% nel primo semestre di quest'anno e le vendite di autovetture sono aumentate soltanto dell'1,6%.

Il segmento dei SUV attira un numero sempre maggiore di clienti grazie ai prezzi bassi del petrolio, mentre l'allentamento della politica del figlio unico spinge le famiglie a scegliere veicoli più grandi alla nascita del secondo figlio. Le vendite di SUV sono aumentate del 45,7% nel 2016 e la loro quota di mercato è salita al 40,5% alla fine dello scorso mese di giugno. Le vendite di veicoli commerciali sono aumentate del 17,4% nel primo semestre di quest'anno

(2,1 milioni di unità) grazie all'aumento della domanda per il trasporto di materie prime e ai maggiori progetti infrastrutturali.

I veicoli di nuova generazione (elettrici e ibridi) rappresentano un segmento in rapida crescita in Cina. Il Governo ha finora stanziato incentivi per circa 33 miliardi di Renminbi (4,3 miliardi di Euro) a favore di questo segmento con l'obiettivo di portare le vendite dei veicoli alimentati dalle nuove energie a 2 milioni di unità entro il 2020 con una quota di produzione e vendite sul totale di oltre il 20% da qui al 2025. Con la progressiva entrata delle case automobilistiche in questo segmento, la capacità annua dovrebbe superare i 7 milioni di unità entro il 2020. Oltre al potenziale eccesso di capacità produttiva, un altro problema è rappresentato dai casi di frode, poiché alcuni produttori hanno presentato domanda d'incentivi su veicoli invenduti o non funzionanti. Di conseguenza, il Governo cinese ha stabilito criteri molto rigidi, tra cui l'aumento degli standard tecnologici per limitare il numero di modelli.

Cina: settore automobilistico

	2016	2017	2018 (previsione)
Crescita del PIL (%)	6,7	6,6	6,3
Crescita valore aggiunto del settore (%)	16,1	7,8	3,2

Quota del settore sul totale dell'economia nazionale (%)	1,9
Crescita media del settore negli ultimi 3 anni (%)	11,5
Crescita media del settore negli ultimi 5 anni (%)	11,5
Livello di orientamento all'export	medio
Livello di concorrenza	molto alto

Fonte: Macrobond, Oxford Economics, Atradius

Alla luce dell'intensità di capitale e tecnologia che caratterizza questo segmento e del potenziale di crescita del mercato automobilistico cinese, consideriamo positivamente i produttori di questo settore. La nostra strategia assicurativa si conferma aperta anche se adottiamo maggiore cautela nei confronti dei produttori nazionali rispetto alle imprese in joint venture. Valutiamo la concessione di copertura analizzando i dati relativi a flusso di cassa e redditività.

La maggior parte dei fornitori cinesi di componenti essenziali (motori e relative apparecchiature) è di proprietà estera, tra cui molte imprese solide (ad esempio, Bosch, Continental, Magna, ZF, Friedrichshafen, Delphi ecc.). Il segmento dei componenti non essenziali (luci, contatori, sedili, assi, pneumatici ecc.) è composto da una varietà di produttori. In fase di concessione di copertura per questo segmento valutiamo il grado di orientamento all'export delle imprese, poiché le misure antidumping imposte sulle importazioni provenienti dalla Cina potrebbero rappresentare un ostacolo alle esportazioni. Prendiamo anche in considerazione i clienti dei fornitori (che si tratti, ad esempio, di grandi marche come Volkswagen e Ford), la tipologia di componenti prodotti (come motori o assi) o l'eventuale presenza di un brevetto o tecnologia speciale. Adottiamo particolare cautela nei confronti delle imprese più piccole di questo segmento poiché il

patrimonio limitato potrebbe portare a casi d'insolvenza. A differenza di altri produttori, le imprese di questo segmento possono avere difficoltà ad accedere al finanziamento bancario.

I tempi d'incasso si attestano in media a 90-120 giorni per i produttori e fornitori e a circa 40-60 giorni nel segmento dei concessionari. In futuro prevediamo un'estensione dei termini di pagamento a causa della pressione crescente sui livelli di liquidità degli acquirenti.

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. Il tasso d'insolvenza nel settore automobilistico è basso rispetto ad altri comparti e i casi di fallimento non dovrebbero registrare un aumento nel 2017.

Cina: settore automobilistico



Forza

Il settore beneficia del supporto del Governo

L'aumento dei redditi e la crescente urbanizzazione sosterranno la domanda

Gli operatori più grandi sono finanziariamente solidi. Si tratta generalmente di grandi gruppi, spesso a partecipazione statale, o di joint venture con aziende multinazionali



Debolezza

I costi crescenti per manodopera e materie prime determineranno la contrazione dei profitti nel settore

Potenziali controversie commerciali tra le principali economie

Le limitazioni al traffico e la normativa ambientale potrebbero avere ripercussioni sul mercato

Fonte: Atradius

Francia

- Continua la ripresa di vendite e produzione
- I pagamenti richiedono in media 60 giorni
- Importanti sfide per il 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

Il settore automobilistico è la seconda industria manifatturiera più grande della Francia, dopo il comparto della trasformazione alimentare, e genera un fatturato di oltre 101,5 miliardi di Euro. Il settore è altamente concentrato poiché rappresenta l'11,7% del fatturato francese del comparto manifatturiero ma soltanto lo 0,87% delle sue imprese. I due principali produttori, il Gruppo PSA e il Gruppo Renault, rappresentano da soli circa l'80% del fatturato del settore. Sul mercato interno, l'industria automobilistica francese conta circa 200.000 addetti, un numero che è tuttavia in costante diminuzione negli ultimi dieci anni a causa dei processi di automazione e della delocalizzazione della produzione all'estero.

Secondo l'Organizzazione internazionale dei costruttori di veicoli a motore (OICA), la produzione del settore automobilistico fran-

cese è cresciuta del 5,6% nel 2016, mentre le immatricolazioni e le vendite di nuovi veicoli sul mercato interno sono aumentate del 5,7%. Le case automobilistiche francesi, che detengono una quota di mercato del 53% in Francia, hanno registrato un incremento delle vendite del 5,1% grazie alla domanda crescente sul mercato domestico e internazionale.

Nel primo semestre del 2017 il settore ha continuato a beneficiare di una solida performance e le vendite interne di autovetture sono aumentate del 3%. Anche il mercato dei veicoli commerciali ha registrato un andamento positivo, in parte grazie alla ripresa dell'edilizia. La produzione interna di vetture dovrebbe riportare un aumento del 5%. Il fatturato dei produttori di componenti e autoricambi dovrebbe crescere del 2,5% nel 2017, dopo l'incremento del 3,3% nel 2016.

Francia: settore automobilistico

	2016	2017	2018 (previsione)
Crescita del PIL (%)	1,1	1,5	1,6
Crescita valore aggiunto del settore (%)	4,4	5,4	0,3

Quota del settore sul totale dell'economia nazionale (%)	0,6
Crescita media del settore negli ultimi 3 anni (%)	5,8
Crescita media del settore negli ultimi 5 anni (%)	0,6
Livello di orientamento all'export	alto
Livello di concorrenza	alto

Fonte: Macrobond, Oxford Economics, Atradius

Lo scorso anno i margini di profitto dei fornitori del settore automobilistico hanno beneficiato della riduzione dei prezzi delle materie prime. Tuttavia, questa tendenza positiva potrebbe arrestarsi poiché il prezzo dei metalli dovrebbe tornare a crescere a seguito della riduzione dell'eccesso di capacità produttiva e dell'attuale dinamicità della domanda. Dal punto di vista strutturale, i margini di profitto dei fornitori subiscono una pressione continua da parte delle case automobilistiche, che richiedono maggiore produttività a prezzi più bassi.

Un fattore chiave per proteggere fatturato e margini di profitto nel segmento dei fornitori è la capacità di essere vicini agli acquirenti, cioè di seguire le grandi case automobilistiche all'estero poiché molti produttori OEM stanno cercando di accedere a nuovi mercati dinamici e/o esternalizzano gli stabilimenti di produzione in paesi con costi di produzione inferiori (ad esempio, Europa dell'Est, Turchia, Marocco).

Si tratta tuttavia di una strategia che, insieme alla richiesta di motori a basso impatto ambientale, richiede forti investimenti in macchinari e Ricerca e Sviluppo, nonché ingenti acquisti di materie prime in un segmento che è già fortemente dipendente dal finanziamento bancario (prestiti a breve e lungo termine). L'accesso al finanziamento bancario, che in passato aveva posto delle difficoltà al settore automobilistico, è migliorato a partire dal 2016 grazie all'attuale fase di ripresa.

Il segmento francese dei fornitori si trova oggi in una posizione decisamente migliore rispetto a cinque anni fa e le prospettive a breve termine sono sostanzialmente positive. Tuttavia, vi sono ancora delle importanti questioni strutturali (scarsa solidità patrimoniale, forti requisiti di capitale circolante, necessità

d'investimenti che fanno aumentare i livelli d'indebitamento e di finanziamento, oltre che forte concorrenza e pressione sui prezzi) e un'eventuale contrazione della domanda potrebbe avere un impatto significativo sui fornitori, soprattutto quelli fortemente indebitati e posizionati in fondo alla catena del valore.

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. I ritardi di pagamento hanno registrato una flessione nel primo semestre di quest'anno e non ci aspettiamo una variazione significativa nei prossimi mesi. Per quest'anno prevediamo, inoltre, una diminuzione dei casi di fallimento nel settore. Il tasso di fallimento è, infatti, in linea con la tendenza generale del comparto industriale francese e quest'anno dovrebbe ridursi del 5%.

Data la solida performance registrata nel 2016 e le buone prospettive per il 2017, il nostro approccio assicurativo nei confronti del settore automobilistico francese si conferma aperto. Tuttavia, come negli anni precedenti, 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, insieme alla forte concorrenza da parte degli altri paesi, ha determinato un eccesso di capacità produttiva. Monitoriamo con attenzione anche l'andamento dei margini di profitto delle imprese nel segmento dei fornitori, concentrandoci sull'identificazione delle imprese vulnerabili.

Francia: settore automobilistico



Forza

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

Know-how tecnico

Supporto del Governo francese con fondi pubblici (BPI)



Debolezza

Eccesso di capacità produttiva e margini di profitto bassi in alcuni segmenti

Scarsa attrattività per i fondi privati

Fonte: Atradius

Italia

- Continua la ripresa di produzione e vendite
- I margini di profitto delle imprese dovrebbero mantenersi stabili
- Il numero di casi d'insolvenza dovrebbe stabilizzarsi nel 2017



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'Organizzazione internazionale dei costruttori di veicoli a motore (OICA), nel 2016 il settore automobilistico italiano continua a registrare una ripresa, con un aumento della produzione dell'8,8% rispetto all'anno precedente. Tale ripresa è sostenuta dalla crescita della domanda interna e dal solido andamento dell'export (il 64% dei veicoli prodotti nel 2016 è stato venduto all'estero). L'aumento della domanda interna è legato principalmente alla modesta ripresa economica, ai bassi tassi d'interesse, alla riduzione dei prezzi del carburante, al migliore accesso al credito al consumo e alle aggressive campagne promozionali da parte delle case automobilistiche.

Secondo i dati dell'Associazione europea dei costruttori di automobili (ACEA), il numero delle immatricolazioni e vendite di nuove vetture è cresciuto del 18,8% portandosi a 2 milioni di unità. La crescita è proseguita nel 2017: tra gennaio e maggio di quest'anno le immatricolazioni sono aumentate dell'8,1% per quanto riguarda le autovetture e del 7,8% per i veicoli commer-

ciali. Le prospettive per il secondo semestre del 2017 e per i primi mesi del 2018 restano positive grazie al potenziale di crescita delle vendite di nuovi veicoli per la sostituzione di modelli obsoleti tenuto conto che il 47% delle autovetture circolanti in Italia non rispetta ancora gli standard Euro 4 e l'età media della flotta di veicoli è di 10,4 anni.

Tuttavia, nonostante la crescita, le vendite e la produzione sul mercato interno sono ancora al di sotto dei livelli pre-crisi (nel 2008 erano stati venduti oltre 2,4 milioni di autovetture). L'aumento della produzione e delle immatricolazioni a partire dal 2014 va letto a fronte delle forti diminuzioni registrate tra il 2009 e il 2013. Allo stesso tempo, la ripresa dell'economia italiana è ancora modesta (il PIL dovrebbe crescere dell'1,1% quest'anno e dell'1,0% nel 2018) e il livello di fiducia di consumatori e imprese potrebbe risentire della potenziale incertezza politica e dei dubbi legati alla stabilità del sistema finanziario.

Italia: settore automobilistico

	2016	2017	2018 (previsione)
Crescita del PIL (%)	0,9	1,1	1,0
Crescita valore aggiunto del settore (%)	6,4	10,1	1,8

Quota del settore sul totale dell'economia nazionale (%)	0,9
Crescita media del settore negli ultimi 3 anni (%)	12,4
Crescita media del settore negli ultimi 5 anni (%)	3,7
Livello di orientamento all'export	alto
Livello di concorrenza	medio

Fonte: Macrobond, Oxford Economics, Atradius

A causa della forte riduzione di vendite e produzione negli anni precedenti al 2014, molti produttori e fornitori italiani del settore automobilistico hanno subito una contrazione dei margini di profitto: soprattutto le piccole imprese avevano fatto registrare un peggioramento per quanto riguarda patrimonio netto, solvibilità e liquidità. Grazie alla ripresa, le imprese superstiti hanno registrato un aumento dei margini di profitto, che dovrebbero mantenersi stabili anche quest'anno.

I pagamenti nel settore automobilistico italiano oscillano tra 60 e 90 giorni e tra 120 e 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. Quest'anno il tasso d'insolvenza del settore automobilistico è basso rispetto ad altri comparti e il numero di casi di fallimento dovrebbe stabilizzarsi.

Alla luce della buona performance del settore nel 2016 e delle prospettive positive per il 2017, all'inizio di quest'anno abbiamo migliorato la nostra valutazione del settore automobilistico passando da "Discreto" a "Buono". Il nostro approccio assicurativo nei confronti delle imprese del settore è generalmente aperto: adottiamo maggiore cautela nel caso dei produttori di componenti, che hanno un basso potere d'acquisto nei confronti delle case automobilistiche, e per quanto riguarda i distributori/grossisti di pneumatici, a causa della forte concorrenza e del processo di concentrazione attualmente in atto in questo segmento.

Italia: settore automobilistico



Forza

Alto livello d'internazionalizzazione

Il tasso d'insolvenza del settore è basso rispetto ad altri comparti industriali



Debolezza

I costi elevati per la manodopera influiscono negativamente sui margini di profitto

La crescita economica resta moderata

Fonte: Atradius

Regno Unito

- Continua la buona performance, ma restano i timori legati alla Brexit
- Le oscillazioni della valuta rappresentano un problema
- I pagamenti richiedono in media 60 giorni



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'Organizzazione internazionale dei costruttori di veicoli a motore (OICA), nel 2016 il settore automobilistico britannico ha registrato il volume di produzione più alto dal 1999, con 1.816.622 veicoli fabbricati da 15 produttori nazionali e una crescita dell'8,0%. Secondo i dati dell'Associazione europea dei costruttori di automobili (ACEA), nel 2016 le nuove immatricolazioni sono cresciute del 2,3% per quanto riguarda le autovetture e dell'1,2% per i veicoli commerciali. Lo scorso anno il Regno Unito ha esportato la cifra record di 1.354.216 autovetture, pari al 75% della produzione totale. Nel secondo semestre del 2016 la crescita dell'export è stata sostenuta principalmente dal deprezzamento della Sterlina all'indomani del referendum sulla Brexit. Secondo l'Associazione di settore SMMT, le esportazioni hanno continuato a sostenere la crescita della produzione nel primo semestre del 2017 (+0,8% rispetto all'anno precedente).

Uno dei punti di forza dell'industria automobilistica britannica è la sua diversità, caratterizzata dalla presenza di produttori di vet-

ture di fascia media, di fascia alta e di veicoli speciali. Parallelamente all'aumento della produzione, la domanda di componenti per il settore automobilistico è cresciuta negli ultimi due anni: al momento circa un terzo dei componenti di una vettura prodotta nel Regno Unito è di produzione locale.

Alla luce della solida performance del settore automobilistico britannico, è evidente che il temuto rallentamento post-Brexit non si è ancora materializzato e non ha avuto un effetto sulla domanda o sul numero dei casi di insolvenza.

Tuttavia, secondo la SMMT gli investimenti nella produzione del settore hanno subito una forte riduzione nel primo semestre del 2017 portandosi a 322 miliardi di Sterline (367 miliardi di Euro) comparati con il valore del PIL pari a 1.700 miliardi del 2016 e 2.500 miliardi del 2015 a causa del crescente clima di incertezza legato agli esiti dei negoziati sulla Brexit.

**Regno Unito: settore automobilistico**

	2016	2017	2018 (previsione)
Crescita del PIL (%)	1,8	1,6	1,4
Crescita valore aggiunto del settore (%)	4,4	3,0	-2,3

Quota del settore sul totale dell'economia nazionale (%)	0,7
Crescita media del settore negli ultimi 3 anni (%)	6,4
Crescita media del settore negli ultimi 5 anni (%)	6,3
Livello di orientamento all'export	alto
Livello di concorrenza	molto alto

Fonte: Macrobond, Oxford Economics, Atradius

Anche se la quota di vetture speciali e di fascia alta, in particolare, ha registrato una rapida diffusione negli ultimi dieci anni con una domanda crescente da parte dei mercati non-UE, il mercato europeo continua a rappresentare il 56% dell'export del settore automobilistico britannico. La scelta di una "hard Brexit" (che sancirebbe la fine dell'accesso all'unione doganale e al mercato unico) in assenza di eventuali accordi transitori avrebbe influito negativamente sui produttori e fornitori. Con l'uscita dall'UE, l'aumento dei dazi potrebbe rendere la produzione di vetture nel Regno Unito economicamente meno vantaggiosa.

Secondo le regole dell'Organizzazione mondiale del commercio (OMC), esiste una tariffa doganale del 10% sui veicoli e una del 4,5% sui componenti. L'introduzione di controlli doganali ostacolerebbe la consegna puntuale dei pezzi provenienti dai fornitori dell'UE e dovrebbe portare a scorte più elevate, aumentando così i costi (in media, le automobili realizzate in Gran Bretagna contengono il 60% dei loro componenti importati dall'UE).

Oltre ad eventuali difficoltà di natura commerciale, il settore perderebbe anche l'accesso ai fondi UE a supporto di produzione e Ricerca e Sviluppo. Le case automobilistiche estere con stabilimenti nel Regno Unito potrebbero registrare una contrazione dei profitti e una svalutazione delle attività.

Le oscillazioni della valuta rappresentano un problema significativo. Benché abbia contribuito a sostenere l'export, la svalutazione della Sterlina ha anche fatto salire il costo delle importazioni di vetture e componenti (circa l'87% dei veicoli venduti sul mercato interno e il 65% dei componenti per il settore automobilistico sono importati). A lungo termine, un aumento significativo 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. Allo stesso tempo la crescita del PIL britannico dovrebbe rallentare all'1,4% nel 2018 e, insieme alla crescente incertezza legata ai negoziati sulla Brexit e all'aumento dell'inflazione, potrebbe frenare le vendite di vetture sul mercato interno con ripercussioni negative su concessionari e produttori.

I pagamenti nel settore automobilistico britannico richiedono in media 60 giorni. Abbiamo registrato un aumento delle notifiche di mancato pagamento nei mesi scorsi, dovuto principalmente al fatto che un grande distributore di auto è entrato in amministrazione a fine 2016, negativamente influenzato dal deprezzamento di GBP e da fattori stagionali.

Rispetto ad altri comparti industriali britannici, il tasso d'insolvenza e fallimento del settore automobilistico è ancora buono, con previsioni stabili nel breve termine.

Al momento il nostro approccio assicurativo nei confronti della maggior parte delle imprese di questo settore si mantiene aperto, grazie al basso tasso d'insolvenza e alla solida domanda sul mercato interno e nell'Eurozona. Le reali implicazioni della Brexit sul settore automobilistico britannico sono ancora incerte. Tuttavia, monitoriamo con attenzione l'andamento dei negoziati con l'UE, soprattutto ora che il Regno Unito ha invocato l'Articolo 50, poiché ciò avrà sicuramente ripercussioni a medio termine sul settore automobilistico britannico. Richiediamo informazioni aggiornate ai nostri clienti e acquirenti in modo da poter analizzare eventuali variazioni nelle dinamiche di rischio e agire, ove necessario, di conseguenza.

Regno Unito: settore automobilistico

Forza

Solida domanda interna e a livello globale

Eccellenza dell'ingegneria

Molte case automobilistiche britanniche hanno attraversato un processo di ristrutturazione dopo la crisi del credito del 2008 e mostrano quindi maggiore elasticità dal punto di vista finanziario



Debolezza

L'elevata leva operativa, che amplifica profitti e perdite, fa sì che i ricavi siano sensibili alle vendite

Carenza di competenze

Aumento dell'incertezza di consumatori e imprese dopo il referendum sulla Brexit

Fonte: Atradius

Stati Uniti d'America

- Dopo il picco del 2016 le vendite di veicoli hanno iniziato a ridursi
- Un'imposta di adeguamento fiscale alla frontiera potrebbe ripercuotersi sul settore
- I pagamenti richiedono in media 30-60 giorni



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 statunitense ha registrato una solida ripresa dopo la grave recessione del 2009/2010 causata dalla crisi del credito globale. Secondo l'Organizzazione internazionale dei costruttori di veicoli a motore (OICA), nel 2016 la produzione statunitense di veicoli è cresciuta dello 0,8% rispetto all'anno precedente, portandosi a 12,2 milioni di unità. Le immatricolazioni e vendite di nuovi veicoli hanno registrato un lieve incremento (+0,1%) toccando le 17,9 milioni di unità.

La produzione e vendita di SUV e furgoni ha continuato a crescere nella prima metà del 2017. Il mercato statunitense delle auto-vetture medio-piccole sembra aver già raggiunto l'apice, nonostante il solido livello di fiducia dei consumatori, la disponibilità di credito al consumo, le previsioni di crescita del PIL del 2,2% nel 2017 e i prezzi del gas ai livelli più bassi dal 2003. I motivi alla base della contrazione delle vendite sono l'aumento del ciclo di vita delle vetture (da 8,4 anni in media nel 1995 a 11,4 anni

nel 2014), l'eccesso di offerta di veicoli seminuovi, la diffusione dei servizi di car sharing, il lieve aumento del costo della vita e l'accumulo degli stock, al livello più alto degli ultimi cinque anni. Nel primo semestre di quest'anno le vendite del settore automobilistico si sono ridotte di circa il 2% rispetto al 2016 e l'eccesso di stock potrebbe influire negativamente sui margini di profitto a breve termine delle imprese poiché la produzione dovrebbe mantenersi relativamente stabile nel 2017; inoltre, la flessione delle vendite ha spinto i concessionari di vetture ad aumentare promozioni e sconti. Conseguentemente alla riduzione delle vendite, i produttori hanno iniziato ad adottare misure per la transizione da un contesto di crescita a una situazione di mercato più stabile, ad esempio tagliando posti di lavoro.

Al di là del potenziale rischio di una persistente contrazione delle vendite, con un impatto sui margini di profitto lungo l'intera catena del valore, le politiche economiche dell'amministrazione

Stati Uniti d'America: settore automobilistico

	2016	2017	2018 (previsione)
Crescita del PIL (%)	1,6	2,2	2,3
Crescita valore aggiunto del settore (%)	3,4	0,3	0,3

Quota del settore sul totale dell'economia nazionale (%)	1,0
Crescita media del settore negli ultimi 3 anni (%)	6,1
Crescita media del settore negli ultimi 5 anni (%)	6,7
Livello di orientamento all'export	alto
Livello di concorrenza	alto

Fonte: Macrobond, Oxford Economics, Atradius

Trump potrebbero comportare ulteriori sfide, soprattutto l'annunciata imposta di adeguamento alla frontiera (la cosiddetta BAT) nell'ambito della riforma fiscale dell'amministrazione. Ciò comporterebbe esenzioni fiscali per le imprese statunitensi che esportano prodotti ma, allo stesso tempo, cancellerebbe le agevolazioni per quelle che importano merci dall'estero. Benché si tratti di misure volte a proteggere i lavoratori americani e a compensare i tagli delle imposte sulle società, l'impatto potenziale sul settore potrebbe essere significativo. Alcuni dei principali operatori del settore automobilistico si sono espressi pubblicamente contro l'introduzione della BAT sostenendo che farebbe aumentare i prezzi di vendita di vetture e veicoli commerciali nell'ordine di 2.000/3.000 Dollari per veicolo producendo un effetto negativo sulle vendite del settore automobilistico e sui margini di profitto della maggior parte dei produttori e fornitori. Lo stesso vale per l'imposizione di dazi del 20% o 30% sulle merci provenienti dal Messico, poiché comporterebbe forti costi per la ricostruzione di impianti di produzione negli USA tenuto conto che la produzione interna di piccoli veicoli non è più economicamente vantaggiosa per i produttori statunitensi e ha reso inevitabile la delocalizzazione in paesi come il Messico.

Trattandosi di un settore ad alta intensità di capitale, le imprese del settore automobilistico tendono ad avere un tasso d'indebitamento elevato. L'accesso al finanziamento esterno è costantemente migliorato dopo la crisi del credito del 2008 grazie al buon andamento del settore, 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 in materia di pagamenti del settore è stato soddisfacente negli ultimi due anni. Il numero di ritardi, mancati pagamenti e insolvenze non ha registrato un aumento nel 2016 e nel primo semestre del 2017. Alla luce di una performance stabile, prevediamo che il tasso d'insolvenza del settore non farà registrare variazioni significative.

Anche se nella prima metà di quest'anno abbiamo notato un lieve rallentamento nel settore, al momento le imprese automobilistiche sembrano essere in grado di reagire ad un eventuale peggioramento delle condizioni di mercato grazie alle strategie di ristrutturazione e di contenimento dei costi adottate durante il periodo di recessione iniziato nel 2008. Prevediamo che i margini lordi delle imprese del settore si manterranno stabili nei prossimi mesi, purché non si concretizzi uno scenario fortemente negativo (brusca riduzione delle vendite, politiche economiche sfavorevoli).

Alla luce degli indicatori sostanzialmente positivi e dell'andamento favorevole delle richieste di risarcimento, la nostra valutazione del rischio di credito e della performance del settore automobilistico si conferma "Buona" e manteniamo un approccio assicurativo aperto. Uno dei problemi principali del settore è rappresentato dalla forte presenza di imprese private che non sono tenute a divulgare pubblicamente i propri dati finanziari. Per questo motivo, abbiamo bisogno di ricevere informazioni e dati finanziari per poter valutare la concessione di copertura.

Stati Uniti d'America: settore automobilistico



Forza

Contesto economico favorevole e solida domanda da parte dei consumatori

I prezzi bassi del carburante sostengono la domanda

Molte case automobilistiche statunitensi hanno attraversato un processo di ristrutturazione dopo la crisi del 2008 e mostrano quindi maggiore elasticità dal punto di vista finanziario



Debolezza

Crescente incertezza nei confronti della futura politica economica

La forza del Dollaro statunitense frena l'andamento dell'export

Fonte: Atradius

Uno sguardo all'andamento dei mercati

Germania

- **Alcuni segmenti dei fornitori potrebbero presentare un rischio di credito più alto in futuro**
- **Basso tasso d'insolvenza, ma i margini di profitto hanno subito una flessione**
- **Buon comportamento in materia di pagamenti nel corso degli ultimi due anni**



La produzione e le vendite del settore automobilistico tedesco hanno continuato a crescere nel 2016 e nella prima metà del 2017: nei primi sei mesi di quest'anno le nuove immatricolazioni di autovetture sono aumentate del 3% rispetto all'anno precedente. Tuttavia, lo scandalo Dieseldgate e le accuse di collusione tra i grandi produttori hanno aumentato il livello d'incertezza nel settore.

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

Non va però dimenticato che il sotto-settore dei fornitori vede la presenza di un gran numero di piccole imprese che potrebbero essere maggiormente a rischio a causa del basso potere contrattuale nei confronti degli OEM o qualora questi interrompano gli ordini (delisting). Allo stesso tempo la concorrenza è forte in alcuni segmenti. Oltre il 50% dei produttori di telai e fornitori di componenti elettrici registrano 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. Per mantenere un vantaggio competitivo e restare al passo con le nuove tendenze e tecnologie, tra cui i motori elettrici, la guida connessa e le vetture autonome, sono necessari forti investimenti in Ricerca e Sviluppo e, in questo caso, la dimensione di un'impresa sta diventando un fattore determinante. Per questo motivo il processo di concentrazione in atto nel settore dei fornitori tedeschi non mostra segnali di arresto, mentre stanno affacciandosi sul mercato automobilistico le imprese specializzate in specifiche tecnologie.

La situazione è aggravata dal fatto che la performance del mercato automobilistico è strettamente dipendente da fattori esterni difficili da anticipare, quali gli sviluppi di natura politica ed economica a livello globale (spesa al consumo e comportamenti di acquisto), i prezzi delle materie prime e le oscillazioni dei tassi di cambio.

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.

Tuttavia, se la riduzione attuale delle vendite di automobili Diesel in Germania e in Europa dovesse proseguire, non si può escludere che alcuni fornitori di componenti Diesel (come pompe di iniezione, sistemi di filtraggio, alberi di trasmissione, riduttori e sistemi di scarico) potrebbero, nei prossimi mesi, affrontare problemi di liquidità e di riscossione dei pagamenti.

Alla luce della vulnerabilità strutturale dei fornitori più piccoli, la nostra valutazione del settore automobilistico tedesco è "Discreta". Il nostro approccio assicurativo si conferma ragionevolmente rilassato, come nel 2015 e 2016, in particolare nei confronti dei fornitori più grandi e con una presenza ben consolidata, che hanno generalmente un buon accesso al mercato dei capitali e mostrano un rischio di fallimento molto basso.

Giappone

- Prosegue la diminuzione delle vendite sul mercato interno
- Contrazione dei margini di profitto dei produttori nel 2016
- Per i produttori i pagamenti richiedono in media 30-60 giorni



Il settore automobilistico giapponese sta registrando una flessione delle vendite sul mercato interno legata a questioni demografiche (diminuzione della popolazione e aumento del numero di anziani) e agli aumenti delle imposte introdotti nel 2014 (imposta al consumo) e nel 2015 (imposta sugli autoveicoli leggeri). Un nuovo aumento delle imposte è previsto per il mese di ottobre del 2019.

I margini di profitto dei produttori del settore automobilistico giapponese hanno subito una lieve flessione nell'anno fiscale 2016 a causa soprattutto dell'apprezzamento dello Yen e della contrazione della domanda da parte del Nord America. Tuttavia, l'Unione Europea prevede di revocare i dazi sulle importazioni di veicoli nel quadro degli accordi commerciali con il Giappone e ciò dovrebbe favorire i produttori giapponesi a partire dal 2019.

Il settore è ad alta intensità di capitale, ma le imprese automobilistiche giapponesi non mostrano generalmente un livello di indebitamento eccessivo. Grazie alla buona performance del settore, le banche sono generalmente inclini a concedere prestiti a condizioni vantaggiose, anche grazie ai bassi tassi d'interesse. Inoltre, il Governo giapponese sta incoraggiando le banche a sostenere le imprese che hanno forti esigenze di finanziamento.

I pagamenti nel settore automobilistico giapponese richiedono in media 30 giorni per quanto riguarda i concessionari, 30-60 giorni nel caso dei produttori e 60-90 giorni per i grossisti. Il comportamento in materia di pagamenti del settore è stato ottimo negli

ultimi due anni. Il numero di ritardi di pagamento, mancati pagamenti e insolvenze è molto basso e non prevediamo un peggioramento nei prossimi mesi poiché il mercato dovrebbe mantenersi stabile e l'accesso al finanziamento bancario non presenta particolari problemi. Tuttavia, il principale fornitore del settore, Takata Corporation, ha recentemente dichiarato fallimento (vedi di seguito).

Alla luce del contesto generalmente favorevole, il nostro approccio assicurativo nei confronti del settore automobilistico si mantiene molto aperto per quanto riguarda i grandi produttori e positivo nei confronti dei fornitori e grossisti di autoriscambi. Tuttavia, per quanto riguarda questi ultimi segmenti, abbiamo adottato un approccio più prudente nei confronti delle imprese più piccole, che mostrano spesso un profilo finanziario debole e sono maggiormente esposte a mutamenti improvvisi sul mercato. Adottiamo maggiore cautela anche nei confronti dei concessionari a causa della performance debole del mercato interno.

Inoltre, monitoriamo con attenzione le imprese legate a Takata Corporation, il fornitore di autoriscambi che ha presentato istanza di fallimento in Giappone e negli Stati Uniti a causa di problemi legati alla sicurezza degli airbag e al conseguente richiamo di decine di milioni di vetture sul mercato statunitense. Takata proseguirà nella sua azione di richiamo degli airbag difettosi, ma in caso di difficoltà finanziarie alcuni produttori e fornitori del settore automobilistico potrebbero essere costretti a farsi carico delle spese residue.

Spagna

- **Ulteriore aumento della produzione e dell'immatricolazione di autovetture**
- **I pagamenti richiedono in media 60 giorni**
- **Le prospettive sono solide**



Il settore automobilistico svolge un ruolo essenziale per l'economia spagnola: la Spagna è infatti il secondo produttore di autovetture in Europa, dopo la Germania, e occupa la 9° posizione a livello mondiale. Il settore automobilistico contribuisce al 20% dell'export della Spagna e l'85% della produzione interna è destinata all'estero. In Spagna sono attivi nove produttori OEM, per un totale di 17 stabilimenti di produzione. Gli investimenti stanziati per la costruzione di stabilimenti per espandere la produzione di nuovi modelli tradizionali ed elettrici ammontano a 10 miliardi di Euro, con un volume di investimenti annuo pari a circa 1,7 miliardi. Il sotto-settore dei fornitori svolge un ruolo importante per la performance del comparto e conta oltre 1.000 imprese e 330.000 addetti, con un fatturato che nel 2016 ha superato i 32 miliardi di Euro.

Negli ultimi due anni il settore automobilistico spagnolo ha beneficiato del solido andamento della domanda globale. Tra il 2012 e il 2016 la produzione interna di veicoli ha registrato un tasso di crescita complessivo del 45%. Secondo l'Organizzazione internazionale dei costruttori di veicoli a motore (OICA), lo scorso anno la produzione è cresciuta del 5,6% rispetto al 2016 portandosi a circa 2,9 milioni di unità. Le prospettive per il 2017 restano positive, con un crescita in linea con l'economia spagnola e una produzione stimata di oltre tre milioni di unità.

Le vendite di autovetture sul mercato interno hanno continuato a crescere dal 2012 in linea con la ripresa dalla crisi economica, grazie al solido andamento dei consumi privati, alla riduzione del tasso di disoccupazione, al migliore accesso al finanziamento bancario per i consumatori e agli incentivi del Governo a supporto del rinnovo del parco veicoli e dell'acquisto di modelli elettrici.

I margini di profitto delle imprese automobilistiche spagnole si sono mantenuti buoni negli ultimi 12 mesi e dovrebbero restare stabili nel 2017. Anche se le esigenze di finanziamento esterno e il tasso d'indebitamento sono generalmente elevati, le banche sono inclini a concedere prestiti al settore, sia a breve termine (gestione del capitale circolante) sia a lungo termine (ad esempio, per finanziare la spesa in conto capitale).

I pagamenti nel settore automobilistico spagnolo richiedono in media 60 giorni. Il comportamento in materia di pagamenti 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 tasso d'insolvenza del settore è basso e dovrebbe mantenersi invariato anche quest'anno.

Il nostro approccio assicurativo si conferma aperto grazie al basso numero di richieste di risarcimento, al buon comportamento in materia di pagamenti e i punti di forza del settore: solida base industriale, rilevanza a livello internazionale, produttività e flessibilità degli stabilimenti di produzione, solidità e innovazione del segmento dei fornitori, disponibilità di manodopera altamente qualificata a costi competitivi e forti investimenti pubblici e privati.

Le performance dei mercati in un batter d'occhio

Belgio



- Il settore automobilistico belga contribuisce all'1% del PIL del paese. Mentre nel 2016 la produzione ha subito una lieve diminuzione (-2,4%, circa 400.000 unità), le immatricolazioni e vendite di nuovi veicoli sul mercato interno sono aumentate dell'8,1% rispetto all'anno precedente e la crescita dovrebbe proseguire anche quest'anno (secondo l'Associazione automobilistica belga FEBIAC le immatricolazioni di nuove autovetture hanno registrato un incremento del 4% nel primo semestre del 2017).
- Oltre a diversi stabilimenti di assemblaggio, il Belgio ospita un gran numero di imprese di produzione di componenti ad alto valore aggiunto orientate all'export che possono contare sulle solide opportunità offerte dalla crescente domanda globale di elettronica automobilistica e di tecnologie sofisticate. Inoltre, l'importanza crescente dei Big Data e della tecnologia/elettronica incorporata, unita al processo di concentrazione in atto nel settore a livello globale, dovrebbe, nel medio termine, favorire un aumento delle fusioni e acquisizioni nel segmento dei fornitori.
- I margini di profitto nel settore automobilistico belga sono generalmente soddisfacenti e dovrebbero mantenersi stabili quest'anno. Anche se molte imprese mostrano un indebitamento a lungo termine, le banche sono inclini a concedere prestiti.
- Il comportamento in materia di pagamenti del settore si è mantenuto buono negli ultimi due anni, con un basso livello di ritardi e insolvenze. Il numero di ritardi e fallimenti ha registrato una flessione a partire dalla fine dello scorso anno e non ci aspettiamo un peggioramento nei prossimi mesi.
- Consideriamo "Buono" il rischio di credito del settore automobilistico belga e il nostro approccio assicurativo si mantiene aperto nei confronti di tutti i sotto-settori.

Repubblica Ceca



- L'industria automobilistica svolge un ruolo essenziale nell'economia della Repubblica Ceca in quanto contribuisce ad oltre il 7% del PIL e a più del 20% dell'export (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 registra la presenza di molti fornitori locali e l'industria siderurgica e quella della plastica sono fortemente dipendenti dalla performance del settore automobilistico.
- Secondo l'Organizzazione internazionale dei costruttori di veicoli a motore (OICA), nel 2016 la produzione di autovetture è cresciuta dell'8,3% portandosi ad oltre 1,3 milioni di unità. Tutti i principali produttori hanno registrato un aumento della produzione, con un ulteriore incremento nel primo semestre di quest'anno. Le prospettive si confermano positive grazie soprattutto alla solida domanda da parte dei paesi dell'Eurozona.
- L'andamento positivo delle vendite ha sostenuto i margini di profitto dei produttori e fornitori, che dovrebbero mantenersi stabili anche 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 d'insolvenza di questo settore dovrebbe mantenersi basso. I fornitori possono generalmente contare su contratti a lungo termine con termini di pagamento, volumi e margini stabili e le banche sono inclini a concedere prestiti alle imprese.
- Alla luce della continua crescita degli ordini, dell'aumento dei fatturati e del basso numero di ritardi e insolvenze, il nostro approccio assicurativo nei confronti del settore automobilistico si conferma aperto.

Paesi Bassi



- Il settore automobilistico non contribuisce in modo significativo al PIL dei Paesi Bassi poiché rappresenta soltanto lo 0,4%. VDL Nedcar e DAF Trucks sono gli unici produttori di vetture/veicoli commerciali attivi nel paese. Secondo l'Organizzazione internazionale dei costruttori di veicoli a motore (OICA), nel 2016 la produzione è cresciuta dello 0,7% (44.400 unità). Nel primo semestre di quest'anno il numero di nuove vetture immatricolate ha registrato un'accelerazione (+19,9% dopo la crescita del 14,7% nel 2016), mentre le nuove immatricolazioni di veicoli commerciali sono aumentate del 3,6%. Alla luce della solida performance economica prevista nel 2017 e 2018, le prospettive per il settore restano positive.
- Il numero di concessionari si è ridotto in modo significativo dopo la crisi economica del 2009. Di recente, il mercato della vendita all'ingrosso/dettaglio di autoriscambi ha attraversato una fase di concentrazione e conta oggi soltanto due operatori principali, Sator-LKQ e AutoBinck-PartsPoint.
- I margini di profitto nel settore automobilistico olandese sono generalmente buoni e dovrebbero mantenersi stabili quest'anno. Il tasso d'indebitamento delle imprese non è eccessivamente elevato e le banche sono inclini a concedere prestiti al settore.
- 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 hanno registrato una flessione a partire dalla fine del 2016 e non ci aspettiamo un peggioramento nei prossimi mesi.
- Alla luce della performance sostanzialmente positiva del settore automobilistico, manteniamo un approccio assicurativo aperto e valutiamo la concessione di copertura caso per caso.

Svezia



- Il segmento dei produttori automobilistici svedesi è dominato da Volvo Cars per quanto riguarda le autovetture e da Volvo AB e Scania AB nel segmento dei veicoli pesanti. Questi OEM sono principalmente orientati all'export (la quota esportata è pari ad oltre l'85%) e influiscono direttamente sulla performance dei fornitori svedesi più piccoli.
- Secondo l'Organizzazione internazionale dei costruttori di veicoli a motore (OICA), nel 2016 la produzione di autovetture è cresciuta dell'8,7% (205.000 unità) e dovrebbe continuare ad aumentare anche nel 2017 (+5%). Quest'anno il PIL della Svezia dovrebbe aumentare del 2,5%, dopo l'incremento del 3,1% nel 2016, sostenendo le vendite di veicoli sul mercato interno.
- I produttori del settore automobilistico svedese stanno investendo pesantemente sulla tecnologia dei veicoli connessi e sono alla ricerca di nuove idee di sviluppo. Lo scorso mese di luglio Volvo Cars ha annunciato che tutte le macchine prodotte a partire dal 2019 saranno equipaggiate con motori elettrici.
- I margini di profitto nel settore automobilistico svedese dovrebbero mantenersi stabili. La maggior parte delle imprese dovrebbe disporre di sufficiente elasticità dal punto di vista finanziario per rispondere all'eventuale oscillazione della domanda o dei prezzi delle materie prime. I tassi di interesse bassi (il tasso di riferimento della Svezia resta a -0,5%) 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 oscillano tra 30 e 90 giorni. Il livello di ritardi e insolvenze è basso e dovrebbe mantenersi invariato anche nei prossimi mesi.
- Il nostro approccio assicurativo si conferma generalmente aperto nei confronti di tutti i sotto-settori. A causa della forte dipendenza dall'export, il settore automobilistico è esposto ai rischi di cambio poiché la maggior parte dei costi sostenuti sono in Corone svedesi. Valutiamo quindi se le imprese hanno adottato misure adeguate di protezione dal rischio di cambio.

Andamento dei settori industriali per paese

Settembre 2017

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

Eccellente

Buono

Discreto

Cupo

Pessimo



Performance settoriali

Cambiamenti da luglio 2017

Europa

Austria

Settore chimico/Farmaceutico



In discesa da Eccellente a Buono

Mentre il settore dei prodotti farmaceutici mostra ancora una buona performance, il numero di fallimenti nel settore chimico è leggermente aumentato negli ultimi 18 mesi.

Costruzioni



In discesa da Discreto a Pessimo

Negli ultimi 2-3 anni le insolvenze in questo settore si sono attestate ad un livello elevato e la performance economica e il livello del rischio di credito non sono migliorati nel 2017.

Beni durevoli di consumo



In discesa da Buono a Discreto

Mentre alcuni segmenti come quello dei mobili o dei grossisti presentano ancora delle prestazioni soddisfacenti, quello delle apparecchiature domestiche e dei rivenditori al dettaglio hanno registrato un forte aumento dei casi di fallimento nell'ultimo anno. Nonostante un buon livello di spesa da parte dei consumatori, i problemi persistono, ad esempio si registra un aumento della concorrenza delle vendite online.

Servizi Finanziari



Un salita da Buono a Eccellente

Nonostante la situazione economica sia più competitiva, il numero dei casi di fallimento è diminuito negli ultimi due anni.

Repubblica Ceca

Settore alimentare



Un salita da Discreto a Buono

Il settore beneficia di una solida domanda da parte dei consumatori e di un aumento dei prezzi di vendita che hanno migliorato i ricavi delle imprese.

Irlanda

Servizi Finanziari



In salita da Discreto a Buono

La performance economica in questo settore è ulteriormente migliorata e, grazie alla Brexit, si prevede che l'industria possa trarre vantaggio dal futuro spostamento delle imprese finanziarie dal Regno Unito all'Irlanda.

Italia

Agricoltura



In salita da Discreto a Buono

Costruzioni



In salita da Pessimo a Cupo

Macchinari



In salita da Buono a Eccellente

Metalli



In salita da Cupo a Discreto

Carta



In salita da Cupo a Discreto

Acciaio



In salita da Cupo a Discreto

La performance economica e il livello del rischio di credito sono migliorati in tutti questi settori grazie alla ripresa economica generale.

Polonia

Beni durevoli di consumo



In discesa da Discreto a Cupo

Il segmento dell'elettronica per la casa risente negativamente delle azioni delle autorità fiscali contro le frodi "carosello" per evadere l'IVA, che spesso lasciano le imprese con notevoli passività, causando problemi di liquidità e di "congelamento" dei conti da parte delle stesse autorità fiscali.

Portogallo

Settore automobilistico



In discesa da Buono a Discreto

Nei primi mesi del 2017 è stata registrata una diminuzione degli acquisti di automobili così come una riduzione degli investimenti nei mezzi di trasporto, generando un certo livello d'incertezza nell'industria automobilistica nazionale.

Beni durevoli di consumo



In salita da Cupo a Discreto

Settore elettronico/ICT



In salita da Cupo a Discreto

In entrambi i settori le vendite sono aumentate nel 2016 e, in misura minore, nel primo trimestre del 2017, grazie a redditi più elevati e al graduale ritorno alla crescita economica, che hanno rafforzato la fiducia dei consumatori.

Russia

Agricoltura



In discesa da Discreto a Cupo

L'industria risente negativamente delle avverse condizioni meteorologiche, con aspettative di scarsi raccolti.

Settore chimico/Farmaceutico



In discesa da Discreto a Cupo

L'industria risente negativamente del processo di concentrazione in corso e della probabile insolvenza delle imprese leader.

Macchine/Ingegneria



In discesa da Cupo a Pessimo

Il rischio di credito per le imprese di questo settore è aumentato a seguito delle sanzioni imposte dall'Europa e dagli Stati Uniti.

Slovacchia

Settore alimentare



In salita da Discreto a Buono

Il settore beneficia di una solida domanda da parte dei consumatori e di un aumento dei prezzi di vendita che hanno migliorato i ricavi delle imprese.

Svizzera

Costruzioni



In discesa da Discreto a Cupo

Nel 2016 il livello d'insolvenza è stato elevato, e non vi è stato alcun miglioramento reale nel primo semestre del 2017.

Beni durevoli di consumo



In discesa da Buono a Discreto

Mentre la situazione generale dell'industria è alquanto stabile, il settore degli elettrodomestici e della vendita all'ingrosso e al dettaglio di beni di consumo domestico registrano un andamento decrescente.

Carta



In salita da Pessimo a Discreto

Sebbene il settore della stampa sia in gravi difficoltà da anni a causa della crescente digitalizzazione, i casi di fallimento sono generalmente diminuiti.

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
Bodio 2 - Viale Bodio, 29-37
20158 Milano
Tel. +39 02 63241.1

www.atradius.it