
Congiuntura**ref.**

ANALISI

28 MAGGIO 2019

www.refricerche.it

La durevole crisi dell'auto tedesca frena la crescita nell'Eurozona

C'è l'industria dell'automobile dietro l'inattesa e brusca frenata dell'economia dell'Eurozona dalla seconda metà del 2018. E non tanto per ragioni congiunturali, quanto per fattori strutturali. Quindi, la zavorra dell'auto è destinata a permanere, almeno fino a quando tali fattori non saranno stati superati.

Con i consumatori che stanno fuggendo dai veicoli diesel, e vogliono acquistare autovetture motorizzate elettriche o ibride o al massimo benzina, i produttori si trovano con una capacità produttiva inadeguata: una parte di essa è destinata a essere smantellata (con effetti sull'ammortamento e quindi sui bilanci delle imprese) e un'altra parte semplicemente non c'è ancora.

Due sono i fattori che hanno spinto la domanda a riorientarsi verso combustibili diversi dal diesel: le norme più stringenti UE; la pubblicità e gli annunci delle case automobilistiche riguardo all'introduzione di auto elettriche. Il giro di vite regolatorio non è finito e tende a mettere fuori mercato le auto diesel. Perciò la debolezza di produzione e domanda ex post di autovetture continuerà a permanere perché la produzione di diesel dovrà adeguarsi alla domanda decrescente di tale motorizzazione e la produzione di autovetture elettriche rimarrà in ritardo nell'attrezzarsi alla crescente richiesta di questa alimentazione.

Congiunturaref.

Gruppo di lavoro

Marina Barbini
(e-mail: mbarbini@refricerche.it)

Fedele De Novellis
(direttore responsabile)
(e-mail: fdenovellis@refricerche.it)

Valentina Ferraris
(e-mail: vferraris@refricerche.it)

Luca Paolazzi
(e-mail: lpaolazzi@refricerche.it)

.....

.....

Segreteria e Abbonamenti

Telefono: 02.87078150
e-mail: congiunturaref@refricerche.it

.....

Editore

REF Ricerche srl, Via Saffi 12
20123 Milano

ISSN 1722 - 7275

La durevole crisi dell'auto tedesca frena la crescita nell'Eurozona

L'auto tedesca frena l'industria europea

C'è l'industria dell'automobile dietro l'inattesa e brusca frenata dell'economia dell'Eurozona dalla seconda metà del 2018. E non tanto per ragioni congiunturali, quanto per fattori strutturali. Quindi, la zavorra dell'auto è destinata a permanere, almeno fino a quando tali fattori non saranno stati superati.

Infatti, anche nei primi mesi del 2019 le indagini di fiducia presso le imprese dell'Eurozona dimostrano che nel settore dei mezzi di trasporto gli ordini tengono ma ancora di più aumentano le scorte mentre crollano le attese di produzione. Questo è ancora più vero in Germania, che d'altra parte detiene una quota alta (33 per cento) della produzione di autovetture a livello europeo e che quindi determina il trend complessivo.

Il mix di maggiori ordini, più scorte e minore produzione attesa appare del tutto incoerente se si usa l'angolo visuale della domanda. Mentre acquista una luce rivelatrice se si adotta l'ottica dell'offerta. Infatti, con i consumatori che stanno fuggendo dai veicoli diesel, e vogliono acquistare autovetture motorizzate elettriche o ibride o al massimo benzina, i produttori si trovano con una capacità produttiva inadeguata: una parte di essa è destinata a essere smantellata (con effetti sull'ammortamento e quindi sui bilanci delle imprese) e un'altra parte semplicemente non c'è ancora. Quindi la produzione non riesce a seguire la domanda, se non con ritardo. Questo vale ex-ante. Ex-post risultano minore domanda, sottoforma di immatricolazioni, e minore produzione.

D'altro lato, non ci sono i fondamentali congiunturali per

una così violenta caduta della domanda quale si è apparentemente osservata nel quarto trimestre 2018, perché la fiducia dei consumatori sta tenendo e il potere d'acquisto delle famiglie si mantiene in crescita, alimentato dall'aumento dell'occupazione e dei salari reali.

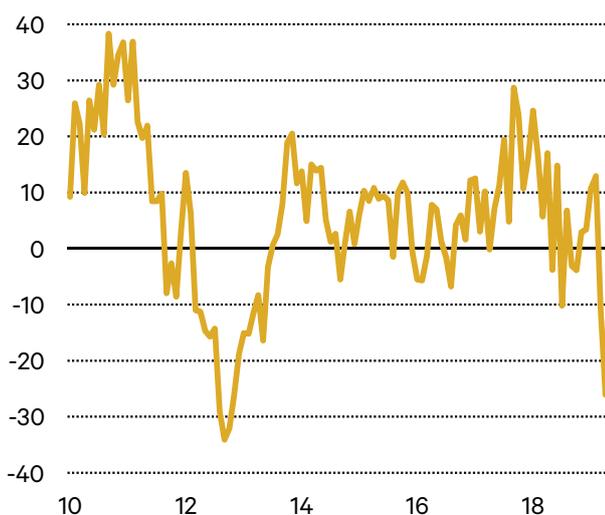
Due sono i fattori che hanno spinto la domanda a riorientarsi verso combustibili diversi dal diesel: le norme più stringenti UE; la pubblicità e gli annunci delle case automobilistiche riguardo all'introduzione di auto elettriche. Il giro di vite regolatorio non è finito e tende a mettere fuori mercato le auto diesel. Perciò la debolezza di produzione e domanda ex post di autovetture continuerà a permanere perché la produzione di diesel dovrà adeguarsi alla domanda decrescente di tale motorizzazione e la produzione di autovetture elettriche rimarrà in ritardo nell'attrezzarsi alla crescente richiesta di questa alimentazione. L'effetto finale, comunque, è di deprimere la crescita dell'Eurozona.

Fattori strutturali dietro il crollo dell'auto

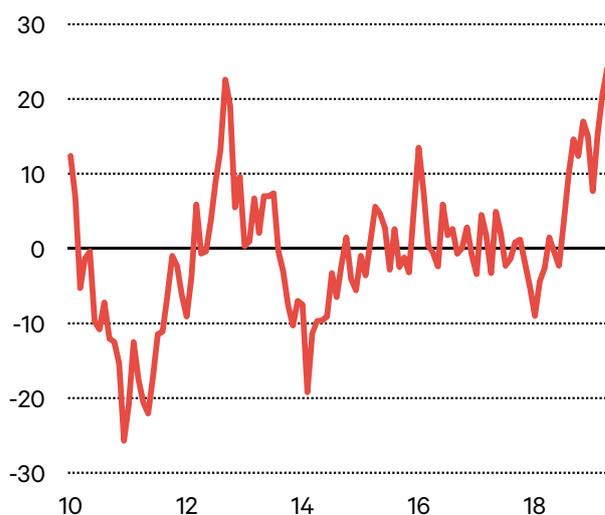
Quando il ciclo economico volge al brutto è usuale che ne risentano, e anzi guidino lo scalare di marcia, i beni di consumo durevoli che, al pari degli investimenti, seguono l'andamento della fiducia e delle attese sul futuro. In particolare, ciò vale per l'acquisto di autovetture, che per le famiglie costituiscono un impegno economico rilevante ("big ticket", secondo il nomignolo americano), a cui si rinuncia quando si teme di non riuscire a far quadrare il bilancio domestico. Quindi è naturale che il peggioramento della crescita sia correlato con lo stop o addirittura la

Un terzetto incoerente

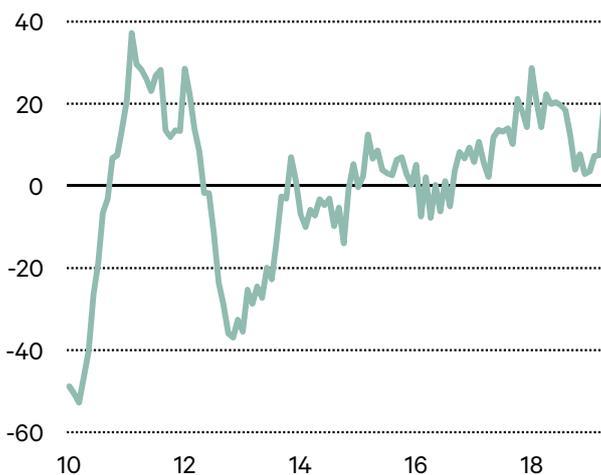
Germania, mezzi di trasporto:
attese di produzione



Germania, mezzi di trasporto:
giudizi sulle scorte



Germania, mezzi di trasporto:
giudizi sul portafoglio ordini



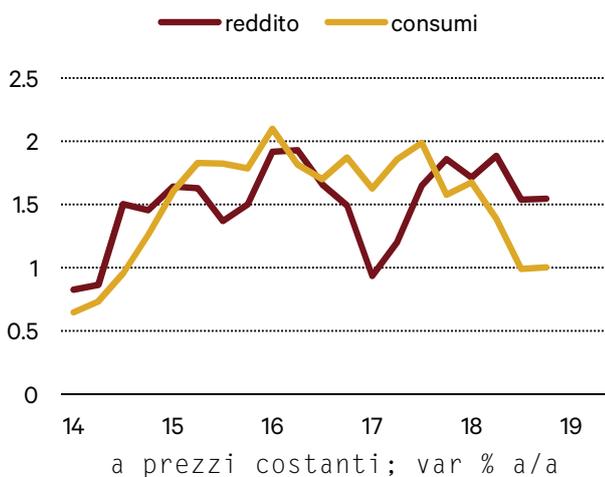
Saldi delle risposte, Survey Commissione UE

retromarcia della domanda di autovetture. Tuttavia, lo scorso anno la dinamica del reddito delle famiglie dell'Eurozona ha continuato a essere alimentata generosamente dall'aumento dell'occupazione e dei salari reali, sia pure con ritmi non uniformi nei diversi paesi. La fiducia dei consumatori, inoltre, è scesa in modo più rapido sul finire del 2018, ma non in misura tale da giustificare il repentino ripiegamento che si è osservato nelle vendite di auto. Gli indici del clima di fiducia sono rimasti nettamente al di sopra della media di lungo periodo; lo stesso si può affermare per le intenzioni di acquisto di beni durevoli, nel presente e nel prossimo futuro. Questo spiega perché nell'intero 2018 c'è stata stabilità delle vendite di auto (-0.4 per cento per l'intera UE, dopo il +3.3 per cento del 2017). D'altra parte, i consumi totali dell'Area euro sono aumentati dell'1.3 per cento nel 2019, dopo l'1.8 per cento nel 2017; anche questo un segnale che la domanda delle famiglie non ha conosciuto un arresto. Nella seconda parte dell'anno c'è stato sì un rallentamen-

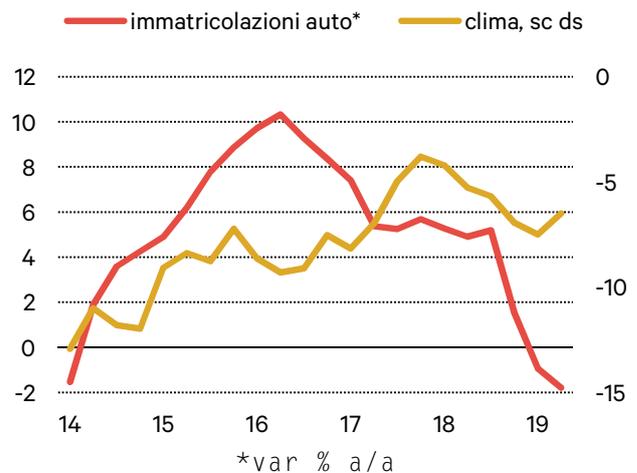
to, ma le variazioni sono rimaste di segno positivo (+0.1 per cento nel terzo e +0.2 nel quarto trimestre). Il profilo delle vendite di auto durante il 2018, invece, è stato a due facce: +4.4 per cento annuo nei primi otto mesi e -10,8 per cento negli ultimi quattro. Al netto delle oscillazioni mensili, i dodici mesi terminanti ad aprile scorso registrano una contrazione sui dodici mesi corrispondenti. Lo spartiacque è stato costituito dall'avvio del secondo stadio dell'introduzione delle nuove norme contro l'inquinamento, ossia del passaggio dal sistema NEDC (New European Driving Cycle) al sistema WLPT (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure). Il NEDC in realtà non era per nulla "nuovo", essendo stato ideato negli anni '80 e applicato in base a una direttiva del 2007. Era imperniato su condizioni di guida da laboratorio e assai improbabili a verificarsi nella realtà. Lo scandalo diesel scoppiato nel settembre 2015 (centraline che modificavano le prestazioni e quindi consumi ed emissioni

Redditi e fiducia delle famiglie non spiegano il crollo della domanda di auto

Area euro: reddito disponibile e consumi delle famiglie



Area euro: clima di fiducia delle famiglie e immatricolazioni



in fase di test), grazie all'indagine delle autorità USA, ha rivelato non solo il comportamento fraudolento di alcune case automobilistiche europee e soprattutto tedesche (la Volkswagen essendo stata colta in flagrante per prima e in misura macroscopica), ma anche l'inutilità di quel test ideato con il beneplacito e la lobby degli stessi produttori di auto. In altre parole, l'Unione Europea, sia nel suo organo più politico (il Consiglio) sia in quello più esecutivo (la Commissione), era stata catturata (senza opporre grande resistenza) dai produttori di automobili, in primis i tedeschi.

Sull'onda dell'indignazione pubblica e della reazione dei mercati finanziari sia l'UE sia i produttori hanno puntato a ricostruire immagine e reputazione in tema di tutela ambientale e salute pubblica. La prima ha varato nuove e più stringenti norme riguardo all'omologazione delle autovetture, adottando l'obiettivo di tagliare le emissioni di CO₂ del 35 per cento entro il 2030 e accelerando l'introduzione del nuovo test in cinque step ravvicinati. Il primo step è scattato il 1° settembre 2017, da quando il nuovo test sulle emissioni degli autoveicoli (assai più realistico e complesso del NEDC) si applica ai nuovi modelli che vengono lanciati sul mercato. Il secondo step è avvenuto il 1° settembre 2018, da quando il nuovo test deve essere superato da tutte le autovetture di nuova immatricolazione. Il terzo step è previsto per il 1° settembre 2019, quando si chiuderà l'ultima finestra per la vendita di autovetture omologate con il vecchio test e ancora in stock (ma in numero limitato e predefinito). Il quarto step scatterà il 1° gennaio 2020 riducendo dal 110 per cento al 50 per cento la soglia di tolleranza sui nuovi modelli, riduzione che si estenderà a tutte le immatricolazioni dal 1° gennaio 2021 (quinto step). Ulteriori diminuzioni delle emissioni sono già programmate per il 2025 e il 2030. In molte città europee, inoltre, i motori diesel sono stati banditi dalla circolazione e si sono diffuse modalità di mobilità alternative alla proprietà dell'auto (car sharing, trasporto pubblico tradizionale, city-bike, scooter elettrici).

Questo giro di vite regolatorio, da un lato, ha riguardato soprattutto le emissioni di polveri sottili e quindi l'alimentazione diesel e, dall'altro, ha spinto le case automobilistiche a drogare nella prima parte del 2018 (con sconti e promozioni) le vendite di quei modelli che sarebbero finiti fuori norma. Il risultato è stato di gonfiare le immatricolazioni di vetture diesel prima del 1° settembre 2018 e di farle cadere successivamente, quando sono terminate le promozioni.

Dal dieselgate all'elettrificazione forzata

Ma gli effetti dello scandalo diesel sul mercato dell'auto sono stati almeno altri tre. Il primo è quello di mutare l'immagine del diesel nell'opinione pubblica e quindi le preferenze dei consumatori a favore di auto alimentate in altro modo (benzina soprattutto). Il secondo è stato di svalutare l'usato dei modelli diesel anche per quelle marche che avevano sempre garantito la tenuta nel tempo del valore dell'usato; questa svalutazione equivale a un aumento del prezzo relativo delle auto diesel rispetto a quelle motorizzate altrimenti. Il terzo effetto è stato di costringere le case automobilistiche europee, e in special modo le tedesche, ad abbandonare la strategia di puntare sul diesel come motore pulito (perché ha emissioni di CO₂ inferiori a quelle del motore a benzina) invece dell'elettrico, su cui avevano invece da tempo scommesso le giapponesi e stavano puntando le americane. In particolare i nuovi entrati (Tesla, Google) stanno sperimentando la guida senza pilota, che cambierà radicalmente la concezione dell'auto: da semplice mezzo di trasporto a, anche, ambiente di lavoro e intrattenimento. Tanto che è stato coniato il termine "autoide", crasi di automobile e umanoide.

La conseguenza del primo effetto è stato l'avvio del calo delle vendite e della produzione di autovetture diesel già a partire dalla seconda metà del 2016, seppure inizialmente con lentezza. Questo calo si è vieppiù accentuato, come

combinato disposto di tutti i fattori sopra indicati. Un calo che, in buona misura, è stato prodotto dagli annunci delle stesse case automobilistiche riguardo agli investimenti in nuovi modelli elettrici (ibridi o puri) e in capacità produttiva di batterie funzionali a tale alimentazione.

Massicci investimenti in arrivo in... Cina

Nel complesso nei prossimi 5-10 anni le case automobilistiche investiranno 300 miliardi di dollari per sviluppare e produrre batterie e veicoli elettrici, con la fetta di gran lunga più grande della torta che sarà destinata alla Cina: 135.7 miliardi, ossia oltre il 45 per cento del totale. Mentre la nazione che investirà di più sarà la Germania, con 139.5 miliardi, di cui 71.7 in casa propria e il resto in Cina (dati Reuters). Al secondo posto per generazione di investimenti c'è la Cina stessa (57 miliardi tutti destinati in casa), al terzo gli USA (39 miliardi, di cui 5 in Cina e il resto in casa; i dati ricomprendono anche FCA), al quarto il Giappone (24.3, di cui 18.9 in casa e il resto in Cina), al quinto la Corea del Sud

(20 miliardi, tutti in casa) e al sesto la Francia (10.8 di cui 0.5 in Cina e il rimanente in casa).

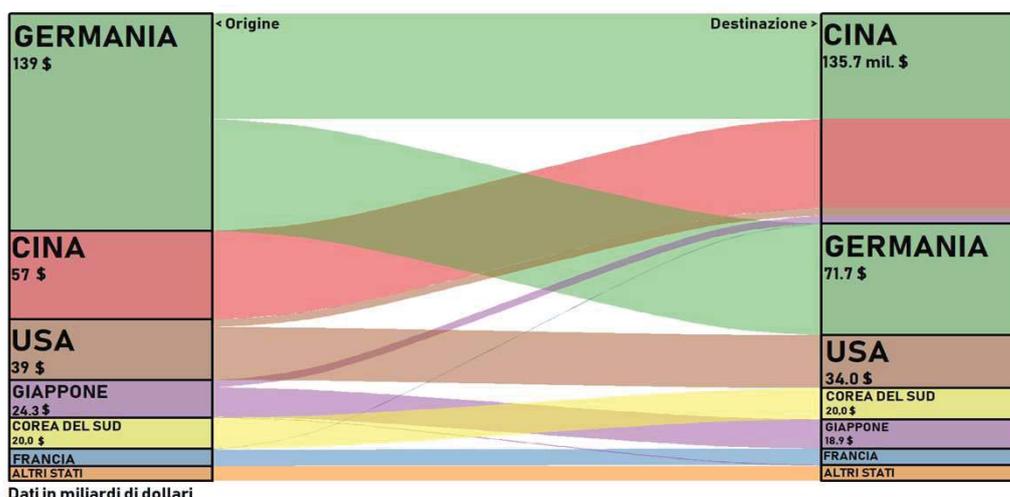
Va considerato che queste cifre riguardano solo le case automobilistiche e non considerano affatto quanto dovranno mettere in campo le altre imprese della filiera auto. Vero che in apparenza la componentistica non cambia (freni, luci, cruscotto, interni teoricamente sono i medesimi); tuttavia, difficilmente non verrà chiesto di avere elementi innovativi all'altezza dei modelli elettrici che saranno lanciati. Inoltre, avendo la VW deciso di voler essere carbon neutral per il 2050 (e altre case la emuleranno), tutti i fornitori dovranno adeguarsi.

La necessità di fare nuovi e maggiori investimenti nell'elettrificazione delle auto si cala comunque in un contesto di rallentamento mondiale della domanda. Le immatricolazioni nei mercati extra-UE hanno toccato il picco nel 2015 per poi inanellare un trend decrescente, che si è accentuato sul finire del 2018, con la frenata brusca della Cina, la lenta discesa in USA, la forte recessione in Turchia e le incertezze della Brexit.

Dalla Germania alla Cina, non per amore

Investimenti in veicoli elettrici

fonte: Reuters Graphic



VW nell'occhio del ciclone

Quello della Volkswagen, nell'occhio del ciclone del dieselgate, è il caso più rilevante. Il gruppo VW ha annunciato un piano di investimenti entro il 2025 da 34 miliardi di dollari nei veicoli elettrici e 57 miliardi in batterie. In totale l'impegno di VW assomma a 91 miliardi di dollari, il 30 per cento del totale mondiale; il 50 per cento li effettuerà in Cina e di questa quota 17 miliardi saranno investiti entro il 2022 per realizzare veicoli elettrici insieme ai partner cinesi. Introdurrà 50 modelli elettrici e 30 ibridi, compreso il marchio Audi. Sempre entro il 2025 offrirà versioni elettrificate per tutti i 300 modelli dei suoi 12 marchi globali. La campagna di annunci per l'impegno nell'elettrico da parte di VW è iniziata nel 2016, ossia l'anno successivo allo scoppio del dieselgate.

È il programma di gran lunga più ambizioso tra i produttori tradizionali. Tanto che c'è chi dubita della realizzabilità e del successo di tale piano. Secondo alcuni analisti, anzitutto VW soffre di bassi profitti rispetto a Toyota, che è molto più avanti nello sviluppo dell'elettrico e che vende più o meno lo stesso numero di veicoli della VW, ma impiegando la metà della manodopera; in secondo luogo l'obiettivo di vendere 22 milioni di veicoli elettrici entro il 2029, arrivando al 25 per cento del totale delle vendite entro il 2025, appare irraggiungibile alla luce del trend in atto, tanto da considerare più realistica una quota di solo il 10 per cento. Sembra, inoltre, difficile che la casa di Wolfsburg riesca a star dietro alla stretta sulle emissioni imposta dalla UE per l'inizio del 2020, e ciò potrebbe costarle fino a 10 miliardi di ammende; infine, il modello Audi che dovrebbe da subito far concorrenza a Tesla costa il 70 per cento in più di un modello tradizionale e ha prestazioni molto inferiori a quelle del concorrente USA (percorre 4 km per kWh contro 6,6).

VW ha commesso un errore analogo di mismatch tra offerta e domanda con la campagna promozionale per i

modelli a gas naturale compresso, trovandosi spiazzata dal suo stesso successo e non avendo abbastanza capacità produttiva per soddisfare le richieste. Per la consegna del modello Audi nel 2018 si dovevano aspettare otto mesi e gli ordini per la Golf così alimentata sono stati addirittura bloccati.

Simili annunci di svolta strategica sono stati fatti da altre case automobilistiche. Per esempio, Mercedes ha dichiarato che investirà 30 miliardi di dollari nelle batterie e lancerà 130 modelli ibridi o totalmente elettrici entro il 2030, quando, nelle sue intenzioni, l'intera gamma venduta sarà elettrica. La sudcoreana Hyundai investirà 20 miliardi di dollari in veicoli e batterie e 6.7 miliardi in motori all'idrogeno e ossigeno; entro il 2025 avrà lanciato 14 veicoli puramente elettrici, 12 ibridi e due a idrogeno-ossigeno. La cinese Changan investirà 15 miliardi di dollari, Toyota 13.5 miliardi (tutti nella produzione di batterie) e Ford 11 miliardi. FCA ha annunciato 10 miliardi di investimenti, come Nissan; altrettanti Renault e Tesla (quest'ultima di cui 5 in batterie). Ancora, la negoziazione in corso tra FCA e Renault per arrivare a fondersi ha lo scopo di unire le forze per la partita nell'elettrico.

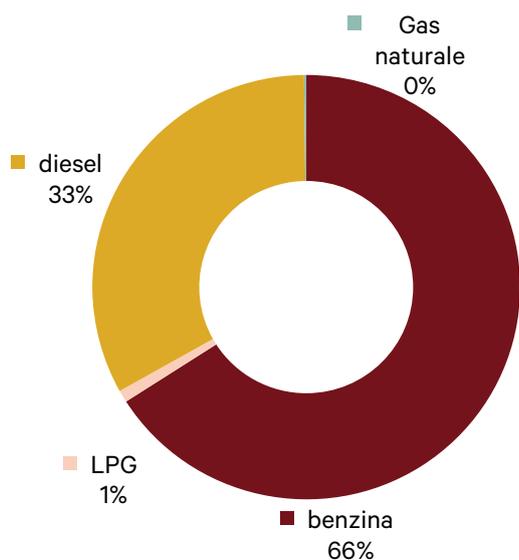
Batterie: l'Europa, partita in grave ritardo, getta la spugna

Lo snodo cruciale è quello della produzione di batterie. Attualmente i cinesi hanno l'87 per cento dell'output mondiale ed è evidente che la dipendenza dalla loro offerta mette le case automobilistiche in una posizione molto scomoda. Tanto da rischiare di bloccare progetti di investimento in fabbriche di batterie. A esempio, VW ha dovuto abbandonare l'ipotesi di una joint venture con la sudcoreana SK Innovation perché la cinese LG Chem ha minacciato di bloccare le forniture attuali alla casa tedesca.

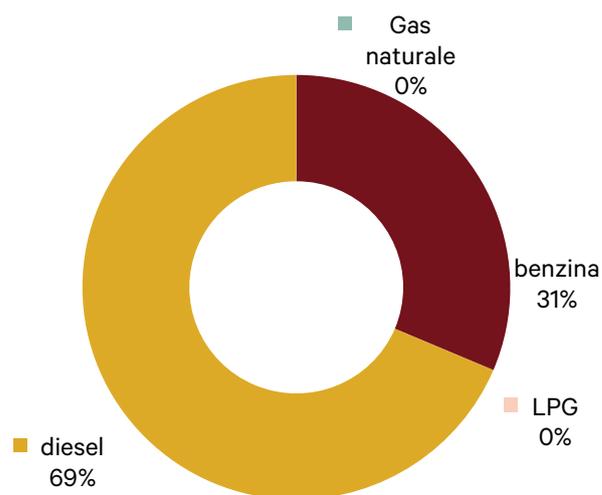
D'altra parte, fabbricare batterie è un passaggio ineludibile,

Nel parco auto regnano benzina e diesel

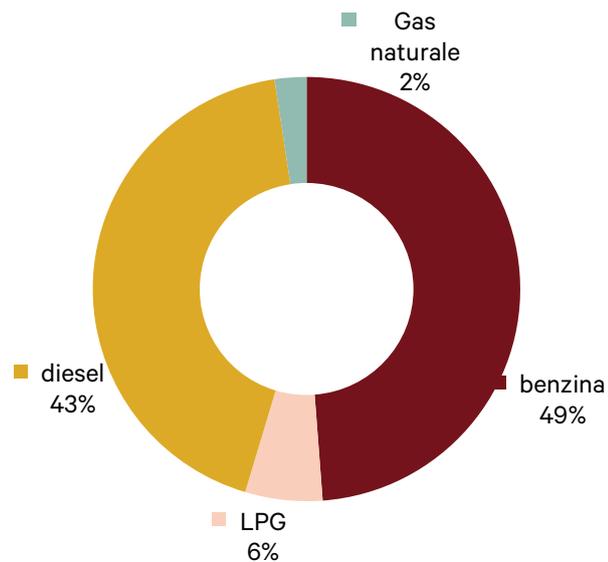
Autoveicoli per tipo di alimentazione:
Germania



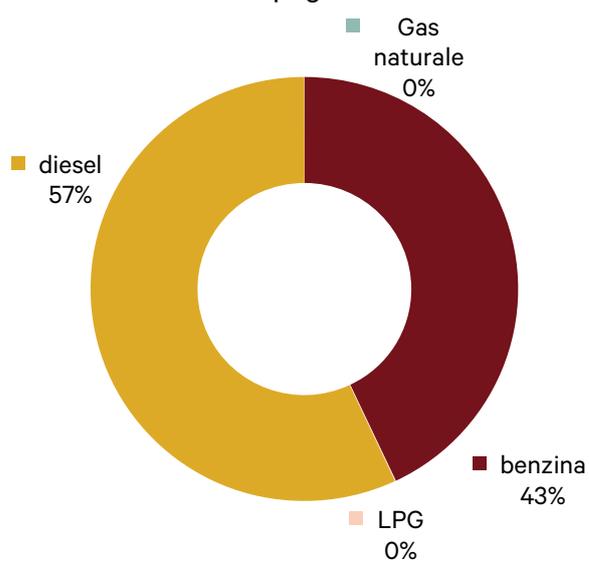
Autoveicoli per tipo di alimentazione:
Francia



Autoveicoli per tipo di alimentazione:
Italia



Autoveicoli per tipo di alimentazione:
Spagna



Quote %, dati 2017

come nel 2013 ha capito Tesla che, assieme a Panasonic, ha costruito a Reno in Nevada una fabbrica in grado di sfornare nel 2020 35 gigawatt-ora di celle per batterie e 50 gigawatt-ora di batterie assemblate, equivalente ad attrezzare mezzo milione di veicoli Tesla all'anno. Quello di Reno è stato il primo di quattro impianti simili della Tesla; un altro è a Buffalo, uno è in costruzione a Shanghai e il quarto è progettato in Europa.

È evidente che l'Europa sia in grave ritardo nella tecnologia delle batterie e il suo tentativo di recuperare il terreno perduto appare già abortito. Il vantaggio competitivo delle altre aree economiche e soprattutto della Cina è tale che le stesse case automobilistiche tedesche hanno gettato la spugna e deciso di rifornirsi dai cinesi o di realizzare joint-venture con i cinesi, investendo in Cina i miliardi stanziati per produrre batterie. Ciò alimenterà lo sviluppo cinese a scapito di quello europeo e farà aumentare le competenze della nazione asiatica, scemando invece quelle del Vecchio Continente.

Per questo l'Europa dovrebbe sparigliare le carte e puntare con più decisione sulle fuel-cell, ossia le celle-combustibile alimentate a idrogeno e ossigeno, mettendo in campo incentivi e infrastrutture. Realizzando, in altre parole, una vera politica industriale con obiettivi regolatori, incentivi e penalizzazioni.

La fulminante marcia cinese nell'auto

L'importanza della Cina è ben evidenziata dal lato della domanda, essendo già di gran lunga il primo mercato al mondo: 25 milioni di veicoli venduti nel 2017, sui 71 milioni globali, che si confrontano con i 17.5 milioni dell'Europa e i 17.1 degli USA. Nel 2007 in Cina erano stati venduti ancora solo 6.3 milioni di autovetture sui 49.3 milioni nel mondo (dati Ceresio investors).

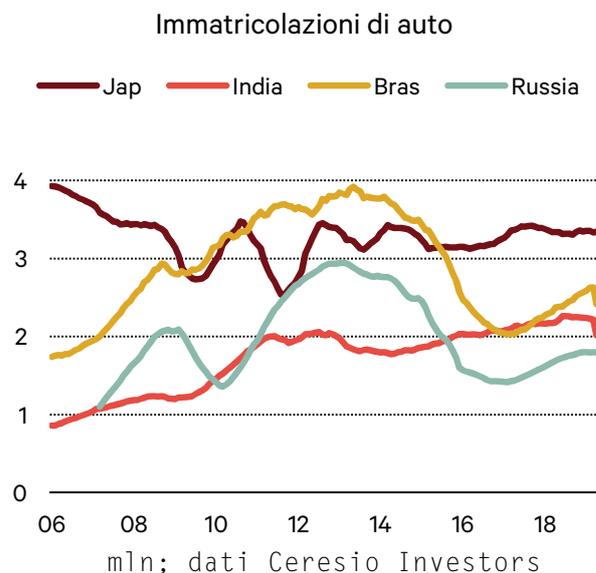
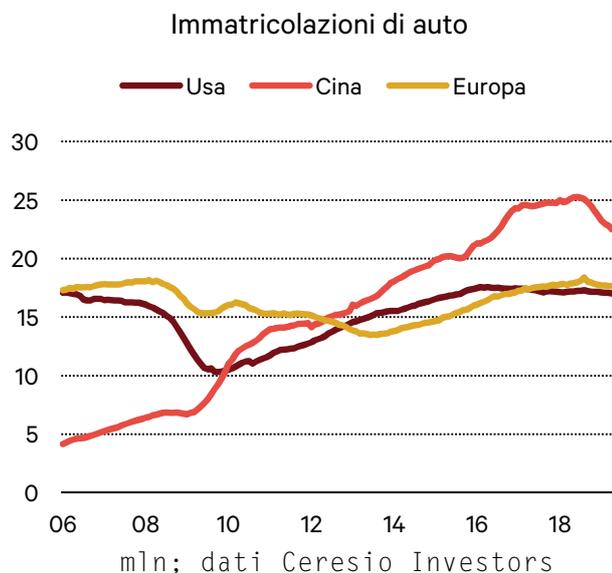
Ma la Cina si è affermata anche dal lato dell'offerta, perché è il primo produttore, con 27.8 milioni di auto nel 2018, il 30 per cento del totale globale. Nel 2000 ne fabbricava 2.1

milioni, il 3.5 per cento del totale, e nel 2007 8.9 milioni, il 12.1 per cento sul dato mondiale. È facile prevedere, anche sulla base di quanto scritto sopra riguardo agli investimenti, che l'importanza cinese sia destinata a crescere, nei volumi così come, e soprattutto, nella frontiera tecnologica. E in grado di cavalcare l'elettrificazione dell'auto, che ha subito una violenta accelerazione, essendo divenuta un fenomeno di marketing più che di maggiore rispetto dell'ambiente (nella misura in cui l'energia elettrica continua a essere prodotta con combustibili fossili). La Cina ha pianificato questo cambiamento, accaparrandosi l'accesso a giacimenti di litio, cobalto e terre rare e fissando nuovi standard e obiettivi sulle vendite di auto elettriche nel suo mercato.

Il bazar Germania

D'altra parte la Germania, oltre a presentarsi ora come il paese paladino dell'elettrificazione mediante i massicci investimenti, è l'hub dell'industria manifatturiera europea. Attraverso le sue esportazioni molte attività di altre nazioni europee (Italia in primis, ma anche paesi del Centro-Est Europa) sono veicolate verso mercati terzi. Ciò è particolarmente vero per l'auto, un settore che attiva, attraverso le catene del valore e la domanda che si rivolge ad altri comparti, il valore aggiunto di molte industrie e in diverse economie. Tanto che il settore dell'automobile ha il più grande moltiplicatore di offerta nell'economia europea. Questo moltiplicatore opera attraverso due effetti. Quello diretto, ossia la immediata reazione della produzione alle variazioni della domanda. E quello indiretto, giacché la reazione della produzione induce un nuovo aggiustamento della domanda da parte degli altri partecipanti alla catena del valore. L'effetto indiretto può essere molto rilevante e interessa sia altri settori sia altri paesi, diversi dalla Germania. Per esempio, stime della Commissione europea, pubblicate nelle previsioni di primavera del maggio 2019,

La Cina in corsia di sorpasso



Somme mobili di 12 mesi

indicano in -0.6 per cento l'effetto, diretto e indiretto, sul Pil tedesco dovuto al calo dell'8 per cento osservato nel settore dell'automotive (-17 per cento nelle sole autovetture) nel terzo trimestre 2018, di cui -0.4 per cento diretto; attraverso le catene del valore, la Commissione ha calcolato contrazioni significative del Pil in varie nazioni del Centro ed Est Europa.

Il freno resta tirato

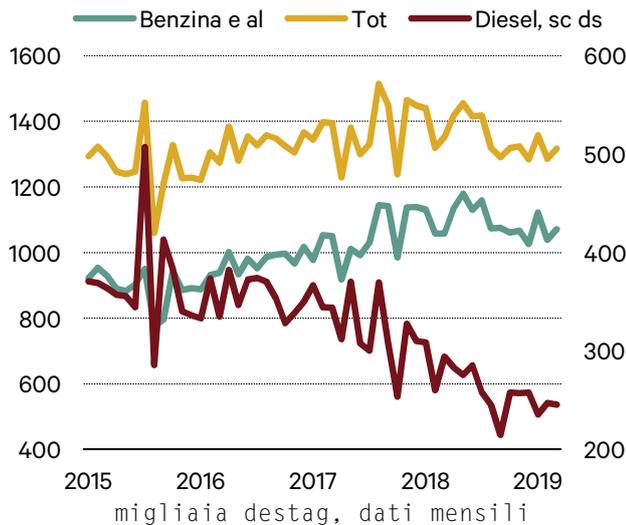
La difficoltà dell'offerta di tenere il passo con i mutamenti della domanda continueranno a frenare la produzione. Infatti, gli annunci e le campagne pubblicitarie, che illustrano la capacità dei diversi marchi di offrire veicoli elettrici, spingeranno ancora di più i consumatori a uscire dal diesel, recentemente definito "morto" dalla commissaria europea per il mercato interno, Elzbieta Bienkowska.

Il risultato è che scenderà ulteriormente la produzione di veicoli diesel, discesa che l'offerta di quelli a benzina ed elettrici non riuscirà a compensare per i limiti ancora esistenti nei processi produttivi. Questi sviluppi comporteranno ristrutturazioni, con effetti sull'occupazione e sulla domanda di competenze diverse da parte delle imprese, una ristrutturazione non compensata dai vantaggi dello spessore e della sofisticatezza del mercato unico, dai forti investimenti in ricerca e sviluppo e dall'estesa filiera che racchiude saperi e saper fare diffusi.

Vista la rilevanza della produzione tedesca di autovetture, anche nel determinare la dinamica del Pil dell'area euro, val la pena osservare in maggior dettaglio il suo andamento. La produzione di automobili in Germania è scesa del 17 per cento nel terzo trimestre 2018 rispetto al secondo, con un recupero quasi nullo nei mesi successivi fino ai primi del 2019. Si è trattato della flessione più forte

La Germania abbandona il diesel

Produzione mondiale di auto da parte delle case tedesche



Produzione mondiale di auto case tedesche, "altre" motorizzazioni



dal 2008 e i livelli sono poi rimasti sui minimi, pari a quelli della media del 2009. I ritardi nell'ottenere la certificazione WLTP ha portato a sospendere la produzione di alcuni modelli; per altri, a fine vita, la produzione è stata cancellata definitivamente con l'introduzione dei nuovi parametri anti-inquinamento.

Nelle indagini qualitative un numero crescente di imprese tedesche ha indicato in fattori di offerta (mancanza di parti, vuoto di produzione tra fine anticipata dei vecchi modelli e introduzione dei nuovi) gli elementi di freno, ma anche in misura crescente fattori di domanda. Quest'ultima non necessariamente è debole nei livelli ma, come detto, si presenta ricomposta per tipologia di alimentazione, con le imprese che faticano a tener dietro a quel progressivo mutamento di preferenze che si sta diffondendo tra i consumatori.

D'altra parte, le stesse cifre delle immatricolazioni non sono indicative, da questo punto di vista, di una minore

domanda, nella misura in cui questa si dirige verso la alimentazione elettrica e non trova un'offerta pronta a soddisfarla; si ha cioè un fenomeno di razionamento, con allungamento dei tempi di consegna.

La ricomposizione della domanda e dell'offerta è molto evidente se si guardano i dati di produzione delle case automobilistiche della Germania nell'arco degli ultimi quattro anni. Infatti, nel primo trimestre 2015 erano stati fabbricati negli stabilimenti tedeschi in tutto il mondo veicoli a benzina o ibridi benzina al ritmo di 11.3 milioni annualizzati, contro i 4.7 milioni a gasolio e i 159mila di altra alimentazione (elettrico puro, idrogeno); nel primo trimestre 2019 i primi sono stati 13.1 milioni, i secondi 3.1 e i terzi 862mila (dati Verband der Automobilindustrie).

Infine, le case automobilistiche tedesche sono preoccupate riguardo agli effetti dei prossimi stadi di implementazione del WLTP. A questo proposito va sottolineato che le auto a benzina o misto benzina generano più emissioni

di CO₂ per chilometro rispetto alle auto a diesel, cosicché la ricomposizione delle immatricolazioni verso le prime allontana il raggiungimento degli obiettivi europei di 95 gCO₂ per km per il 2021. Nel 2018, infatti, le emissioni medie sono salite e attualmente sono di 118.5 gCO₂ al km, e continueranno a salire man mano che l'ulteriore calo delle vendite diesel sarà colmato da altre auto a benzina, posto che non è ipotizzabile un aumento rapido ed esponenziale delle auto pure elettriche. Cosicché potrebbe esserci il rischio che la UE ripensi gli attuali assetti regolatori, una volta constatato il divario tra emissioni effettive e obiettivo di CO₂.

Per la Germania un fallimento nella nuova frontiera dell'auto elettrica avrebbe effetti esiziali, considerato che l'auto impiega due milioni di persone. Con ricadute in tutta Europa.

Ricordiamo ai nostri abbonati che Congiuntureref. e tutti gli aggiornamenti quindicinali sono disponibili sul nostro sito www.refricerche.it

La presente pubblicazione è riservata ai soli abbonati per uso personale e non commerciale. Non è, pertanto, consentito modificare, duplicare, distribuire, divulgare, vendere, trasmettere, riprodurre, pubblicare su qualsiasi mezzo, sotto qualsiasi forma o per qualsivoglia ragione, in tutto o in parte, i contenuti della pubblicazione senza l'autorizzazione scritta di REF Ricerche.

Agli abbonati è consentita la stampa di una copia della pubblicazione per uso esclusivamente personale e non commerciale senza, tuttavia, apportarne alcuna modifica. Ogni violazione verrà perseguita a norma di legge ed autorizzerà REF Ricerche a sospendere l'invio della pubblicazione senza alcun avviso.

È vietato diffondere riproduzioni della presente pubblicazione