

A woman with brown hair tied back, wearing a dark pinstriped business suit with a white collar, is looking towards the camera with a slight smile. She is resting her chin on her clasped hands. In the background, a laptop screen is visible on the left, and the setting appears to be an office with a blurred blue background.

# REPORT sui MANCATI PAGAMENTI delle IMPRESE ITALIANE - I semestre 2011

Intervento a la Capitale Automobile  
**Massimo Falcioni - Direttore Centrale**



**EULER HERMES**  
SIAC

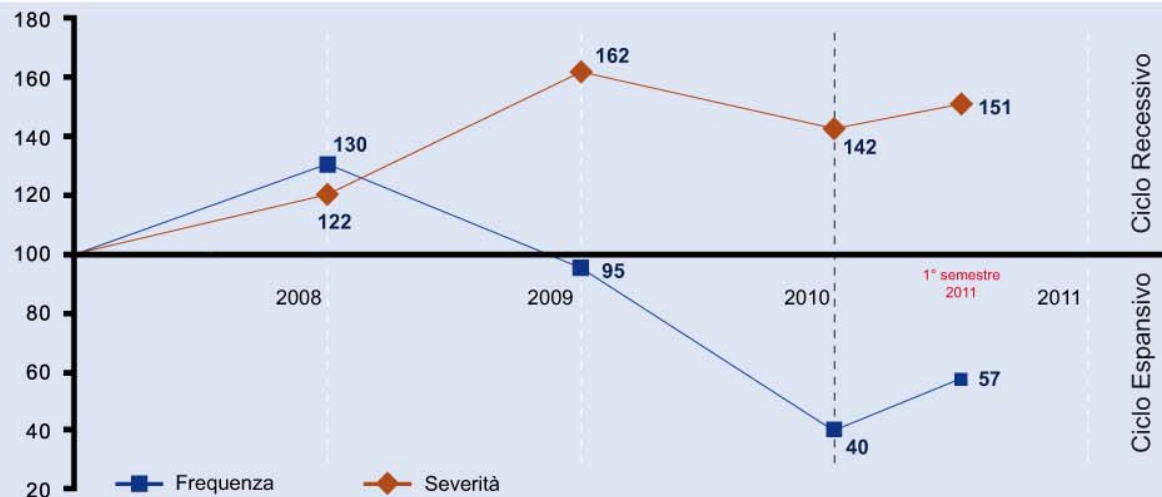
# Mancati Pagamenti delle imprese italiane

	1° sem 2010 vs 1° sem 2009		1° sem 2011 vs 1° sem 2010	
	Frequenza	Severità	Frequenza	Severità
Domestic	-70%	-13%	+30%	+15%
Export	-67%	-22%	-15%	+13%
	<span style="color: red;">■</span> Incremento mancati pagamenti rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente			
	<span style="color: green;">■</span> Miglioramento mancati pagamenti rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente			
	Fonte: Banca Dati Euler Hermes SIAC			

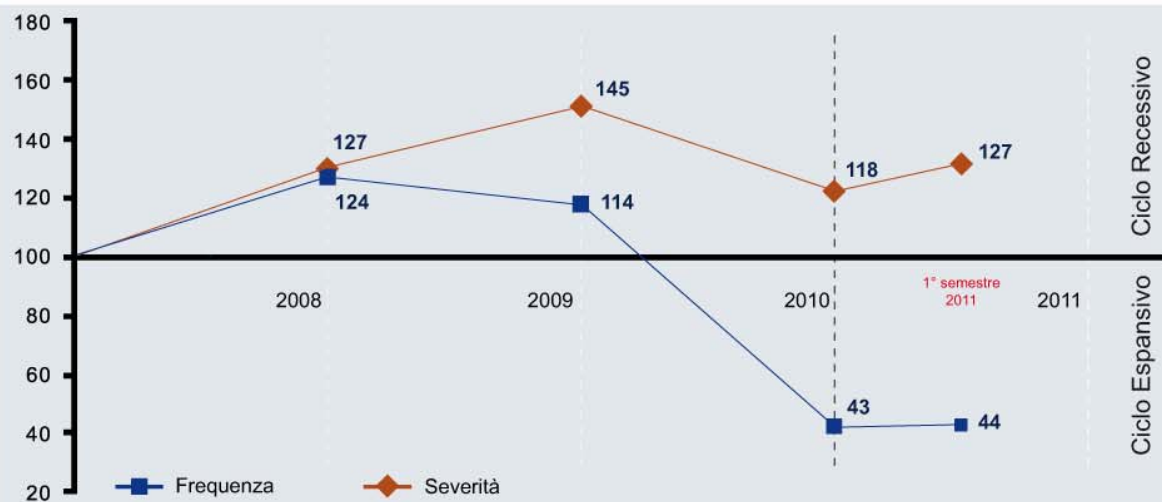
# Domestic e Export - Mancati Pagamenti

Analisi trend dal 2007 al 1° semestre 2011 degli indicatori di Frequenza e Severità

## Domestic Trend (2007 = base 100)



## Export Trend (2007 = base 100)



# I Mancati Pagamenti delle imprese italiane

## Settore Automotive

	Gen-Sett 2010 vs 2009		Gen-Sett 2011 vs 2010	
	Frequenza	Severità	Frequenza	Severità
Domestic	- 61%	- 19%	- 21%	+14%
Export	- 71%	+82%	+ 50%	- 61%

■ Incremento mancati pagamenti rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente

■ Miglioramento mancati pagamenti rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente


## Conclusioni

- ▶▶ La crisi finanziaria internazionale sta tornando a creare tensioni sulla liquidità delle imprese italiane. Il settore automotive italiano. Incertezza, incremento dell'IVA,
- ▶▶ Il credito commerciale all'export mostra maggiore affidabilità
- ▶▶ Tutti i principali settori merceologici mostrano mancati pagamenti in crescita
- ▶▶ Il settore Automotive presenta + 14% crescita importi medi dei mancati pagamenti ed un incremento del 50% degli incagli nei pagamenti nel credito all'export.

A photograph of an automotive assembly line. In the foreground, a large orange robotic arm is positioned over a car body. The car body is dark-colored and appears to be in the process of being assembled. In the background, another car body is visible, and a shower of bright orange sparks is falling from above, suggesting a welding or grinding process. The overall scene is industrial and brightly lit.

# Automobile : la crescita mondiale rallenta nel 2011, e l'Europa è ancora depressa

Massimo Falcioni - Direttore Centrale

A company of **Allianz** 

 EULER HERMES

# Automobile : la crescita mondiale rallenta nel 2011, e l'Europa è ancora depressa

**1** 2010 : il mercato mondiale ha superato il livello pre-crisi con 78 milioni di veicoli prodotti ma la situazione si è ribaltata

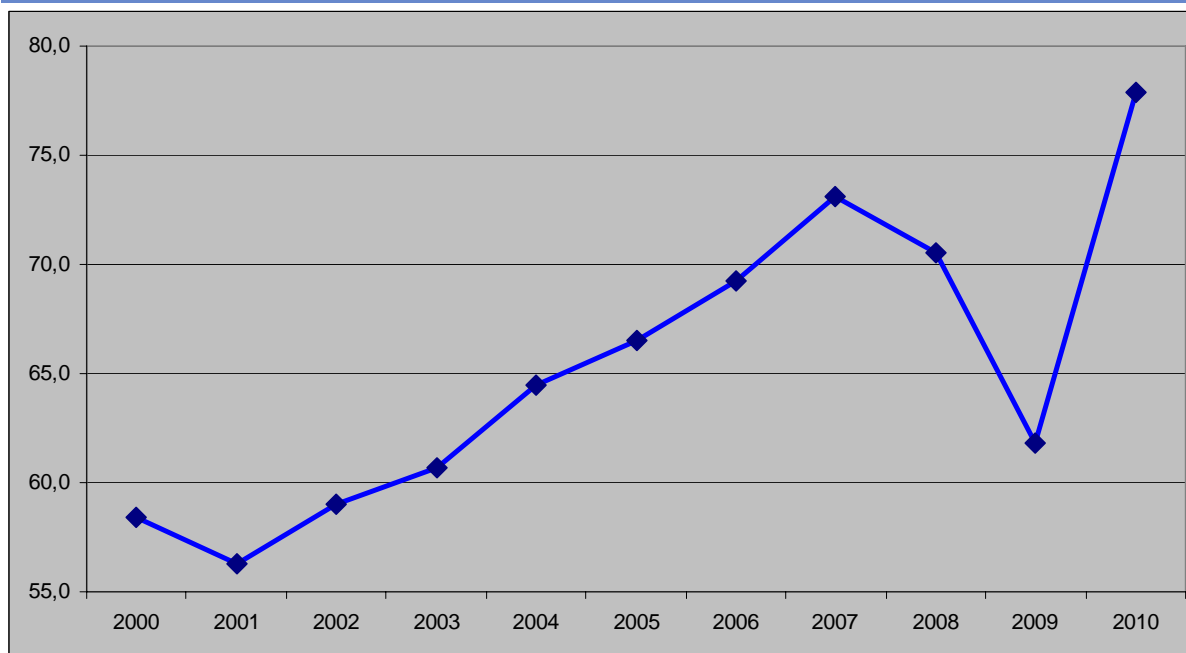
**2** 2011 : La crescita continua ma a un ritmo lento...

**3** 2011-2012 : Depressione del mercato europeo

## La produzione mondiale ha, nel 2010, superato il suo livello pre crisi...

...Totalizzando quasi 78 milioni di veicoli prodotti in 2010 (+ 26% rispetto al 2009), l'industria automobilistica ha cancellato con decisione la crisi violenta del 2008- 2009

Produzione automobilistica nel mondo in milioni di unità

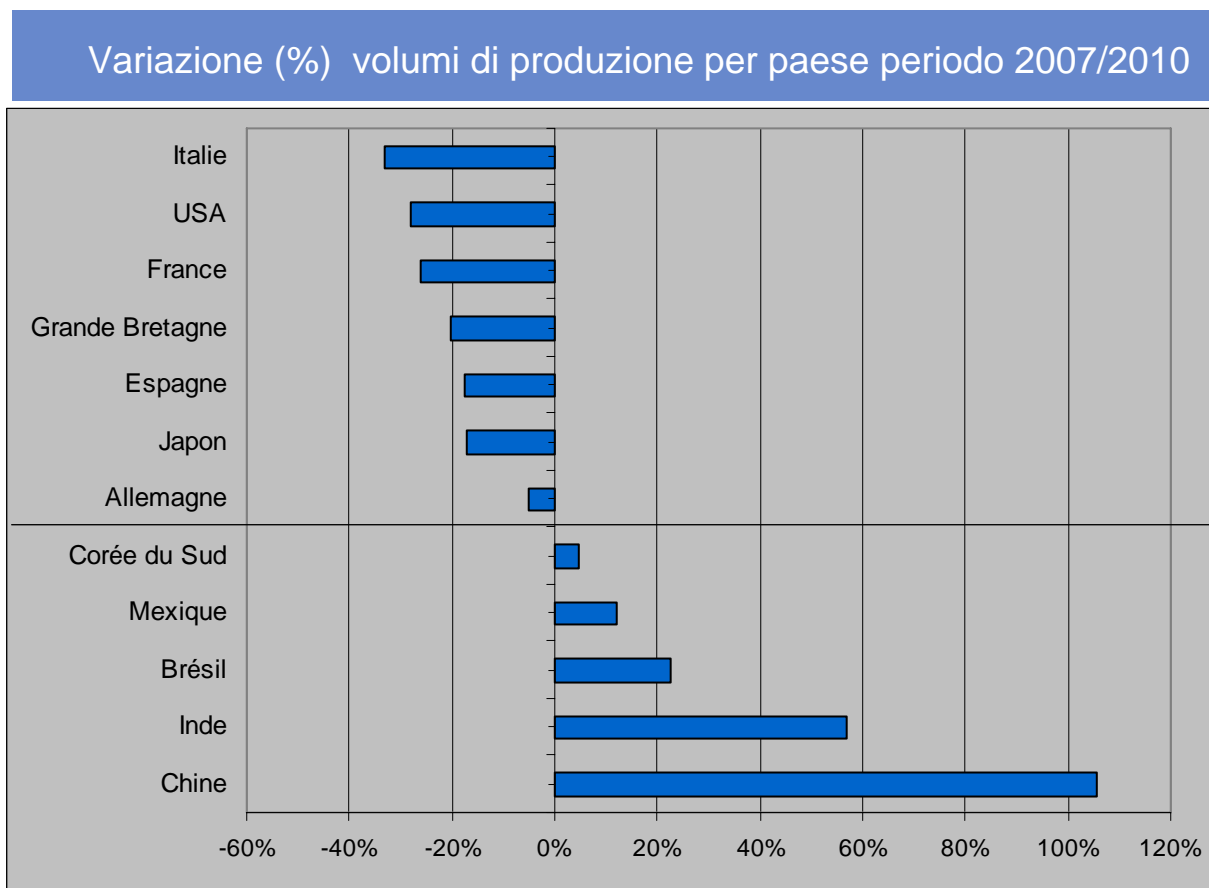


année	Production (millions)	variation N-1
2007	73,1	6%
2008	70,5	-4%
2009	61,8	-12%
2010	77,9	26%

Source: OICA

# La produzione mondiale nel 2010 ha superato il livello pre-crisi

## E la situazione del mondo automobilistico si è completamente ribaltata



Variation volumes of production period 2007/2010 in millions of units

Chine	9,4
Inde	1,3
Brésil	0,7
Mexique	0,2
Corée du Sud	0,2
USA	-3,0
Japon	-2,0
France	-0,8
Espagne	-0,5
Italie	-0,4
Grande Bretagne	-0,4
Allemagne	-0,3

Source: OICA

# Automobile : la crescita mondiale rallenta nel 2011 e l'Europa è ancora depressa

1 2010 : il mercato mondiale ha superato il livello pre-crisi con 78 milioni di veicoli prodotti ma la situazione si è ribaltata

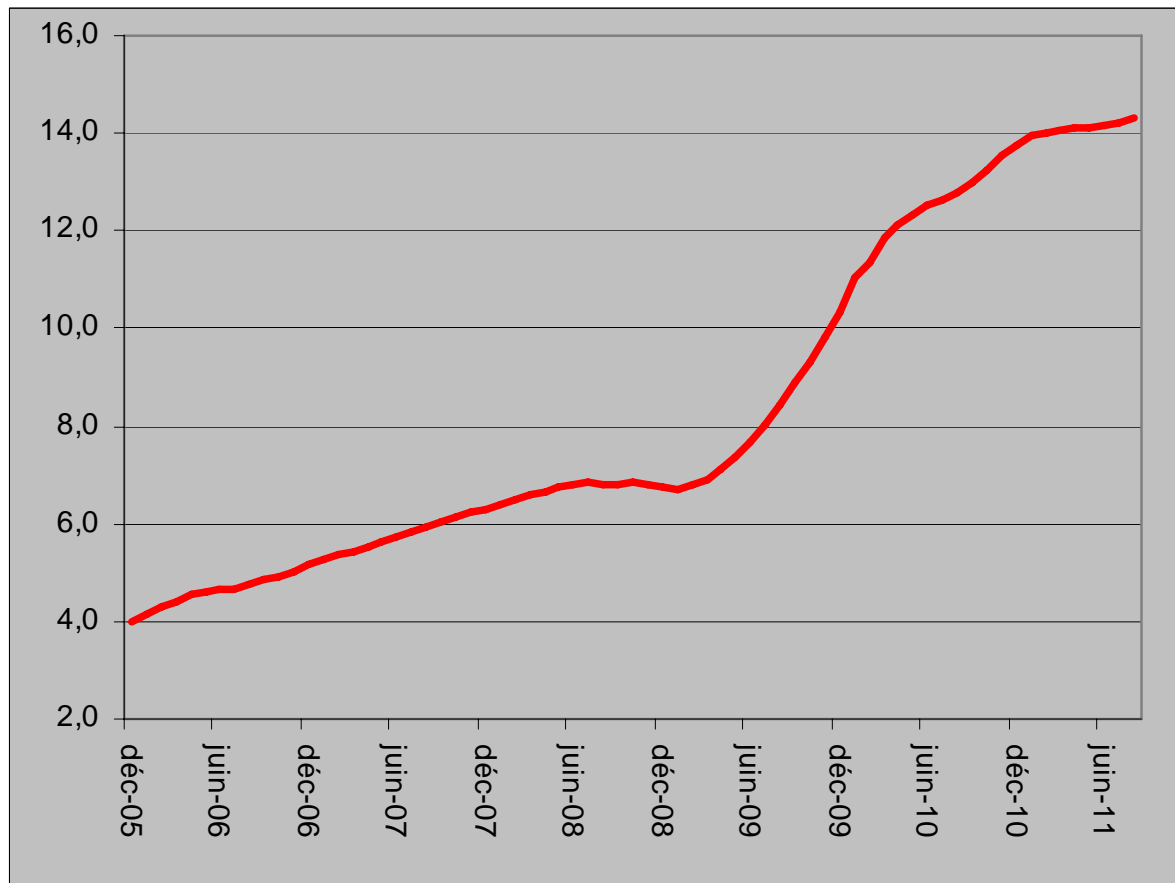
2 **2011-2012 Rallentamento della domanda**

3 2011-2012 : Depressione del mercato europeo...

# 2011 : Continua la crescita ma ad un ritmo lento

Dopo 2 anni euforici il **mercato cinese** si stabilizza

Immatriculations (VP, VUL) en glissement annuel (millions d'unités)

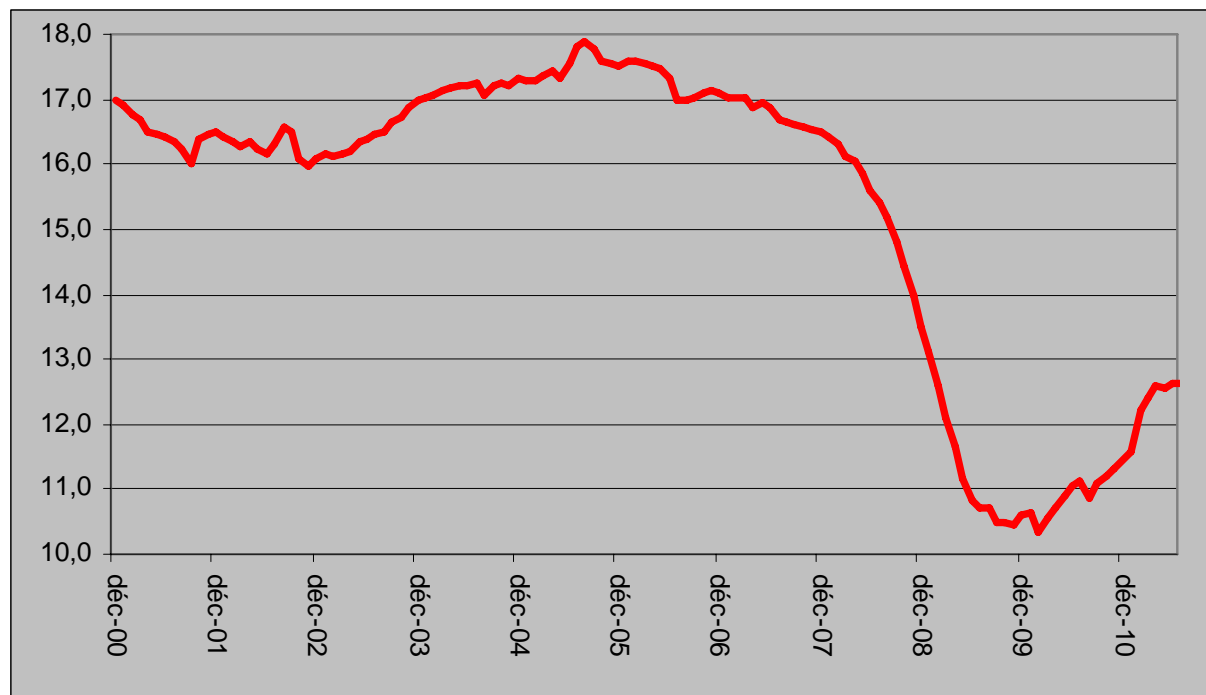


➤ Se il mercato cinese è statico nel 2011, mantiene (grazie al debole tasso di dotazione macchinari e attrezzature, 5%) un grande potenziale di crescita

## 2011 : Continua la crescita ma ad un ritmo lento

Il **mercato americano** al di sotto dei 13 milioni di unità, molto lontano ancora dai livelli pre-crisi

Immatriculations (VP, VUL) en glissement annuel (millions d'unités)

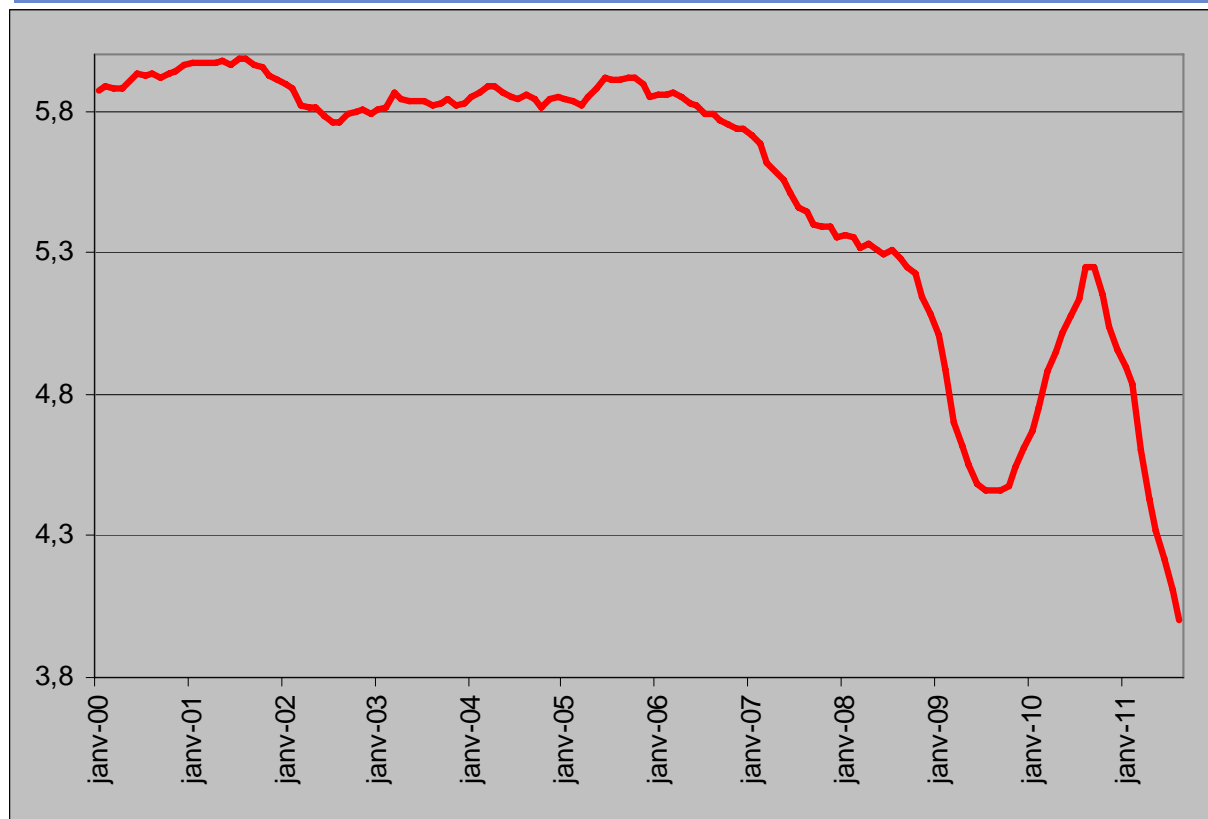


➤ Ci vorranno alcuni anni prima che il mercato americano ritrovi il suo livello pre-crisi

## 2011 : Continua la crescita ma ad un ritmo lento

### Il mercato giapponese in piena depressione

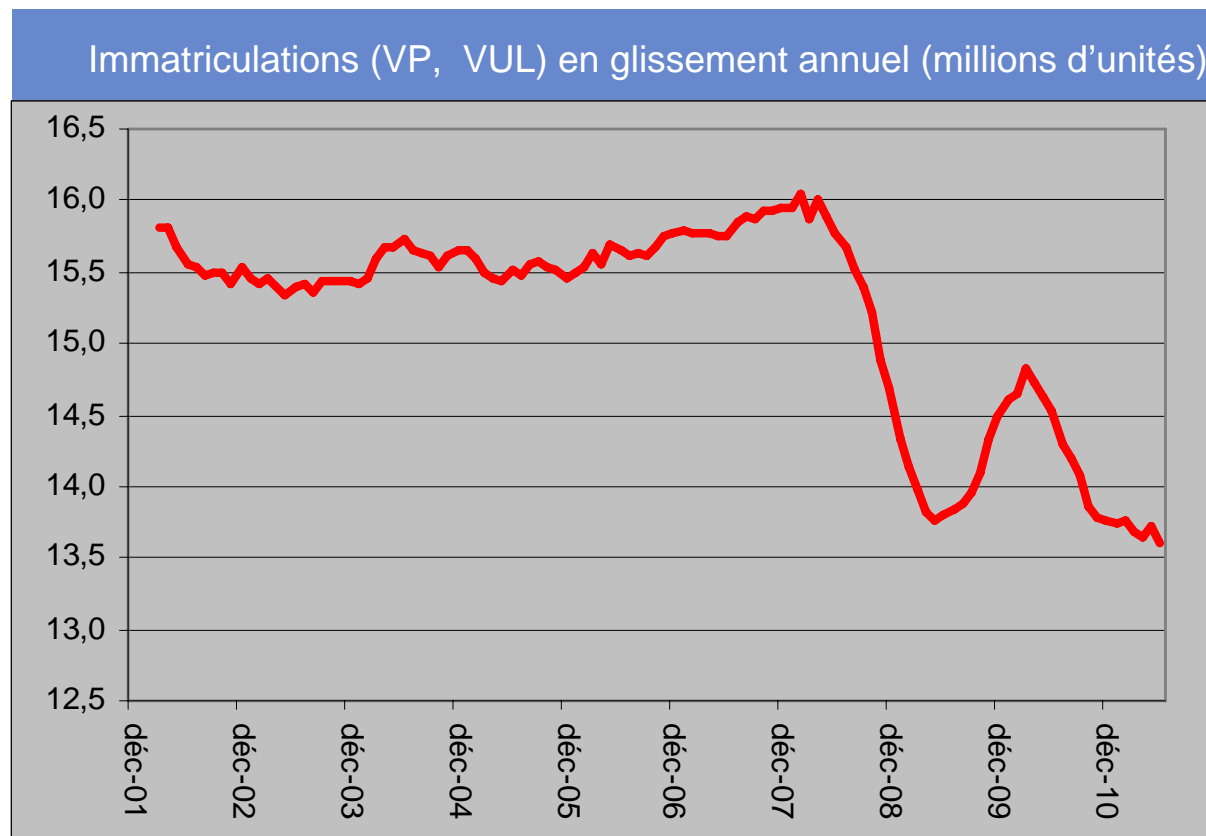
Immatriculations (VP, VUL) en glissement annuel (millions d'unités)



La caduta del mercato giapponese non rallenta

## 2011 : Continua la crescita ma ad un ritmo lento

Il **mercato europeo** rimane depresso in particolare nell' **Europa del Sud**



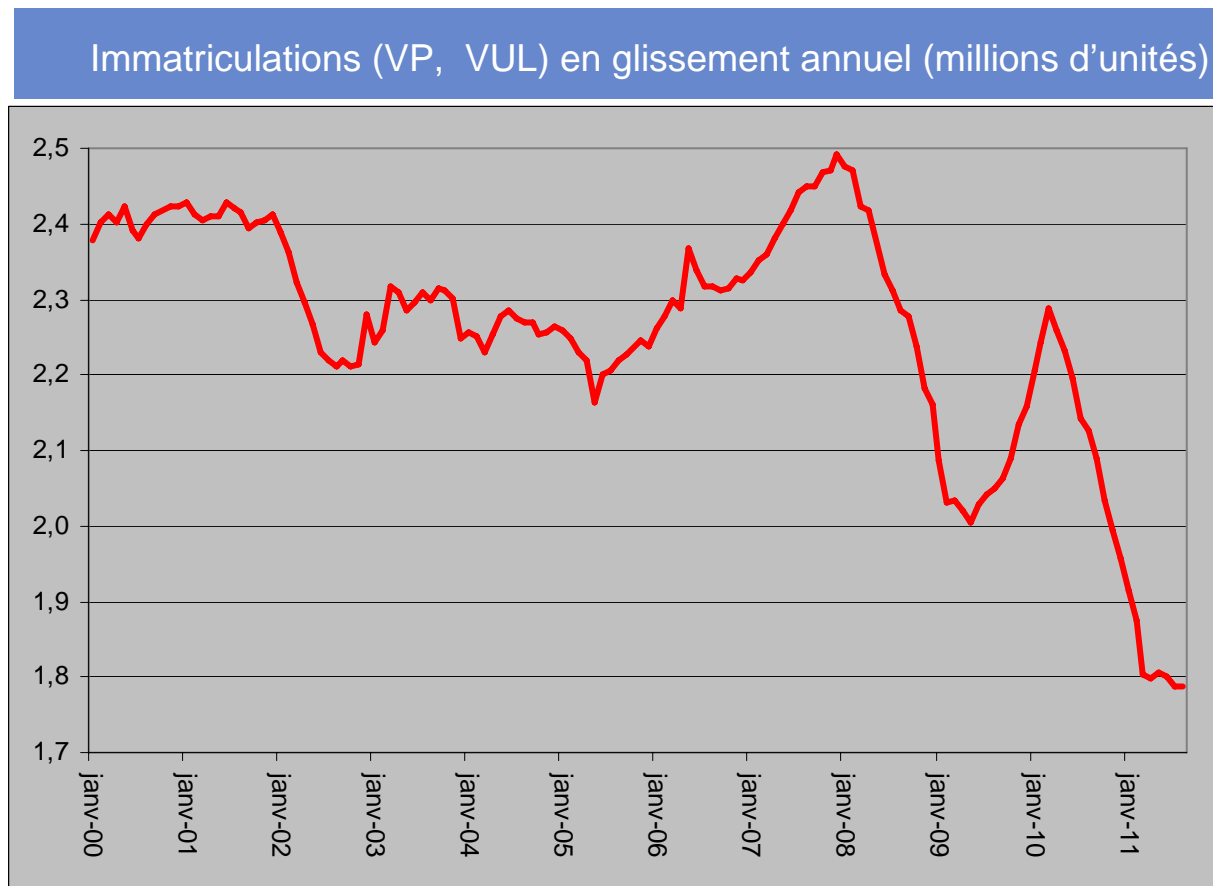
Il mercato europeo in ribasso ancor più che nel momento peggiore della crisi 2008/2009, il 2012 potrebbe registrare un -5%

# Automobile : la crescita mondiale rallenta nel 2011, e l'Europa rimane depressa

- 1 2010 : il mercato mondiale ha superato il livello pre-crisi con 78 milioni di veicoli prodotti ma la situazione si è ribaltata
- 2 2011 : Continua la crescita mondiale ma a un ritmo lento...
- 3 2011-2012 : Depressione del mercato europeo

# 2011-2012: Depressione del mercato europeo

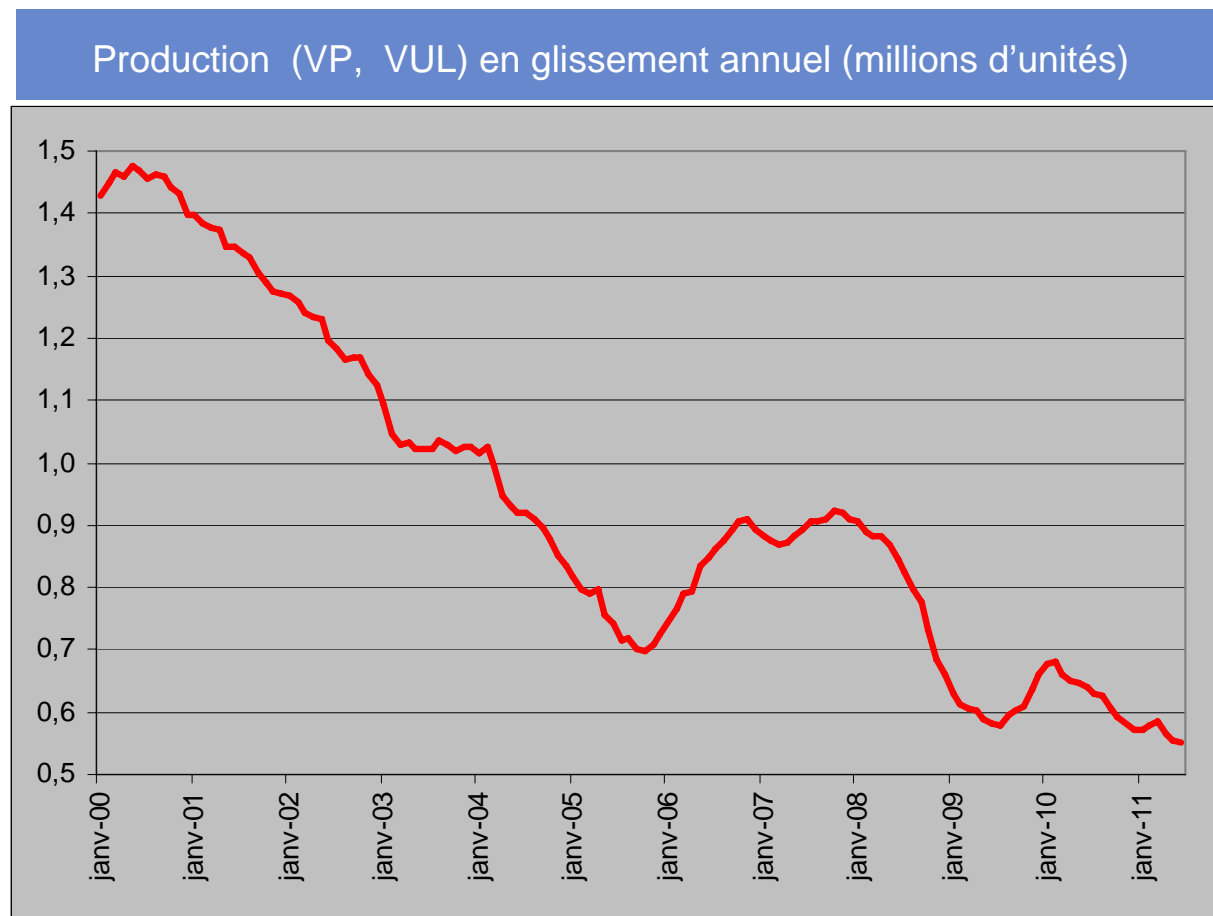
## Il mercato italiano al minimo storico



Tentativo di stabilizzazione a livello bassissimo

# 2011-2012: Depressione del mercato europeo

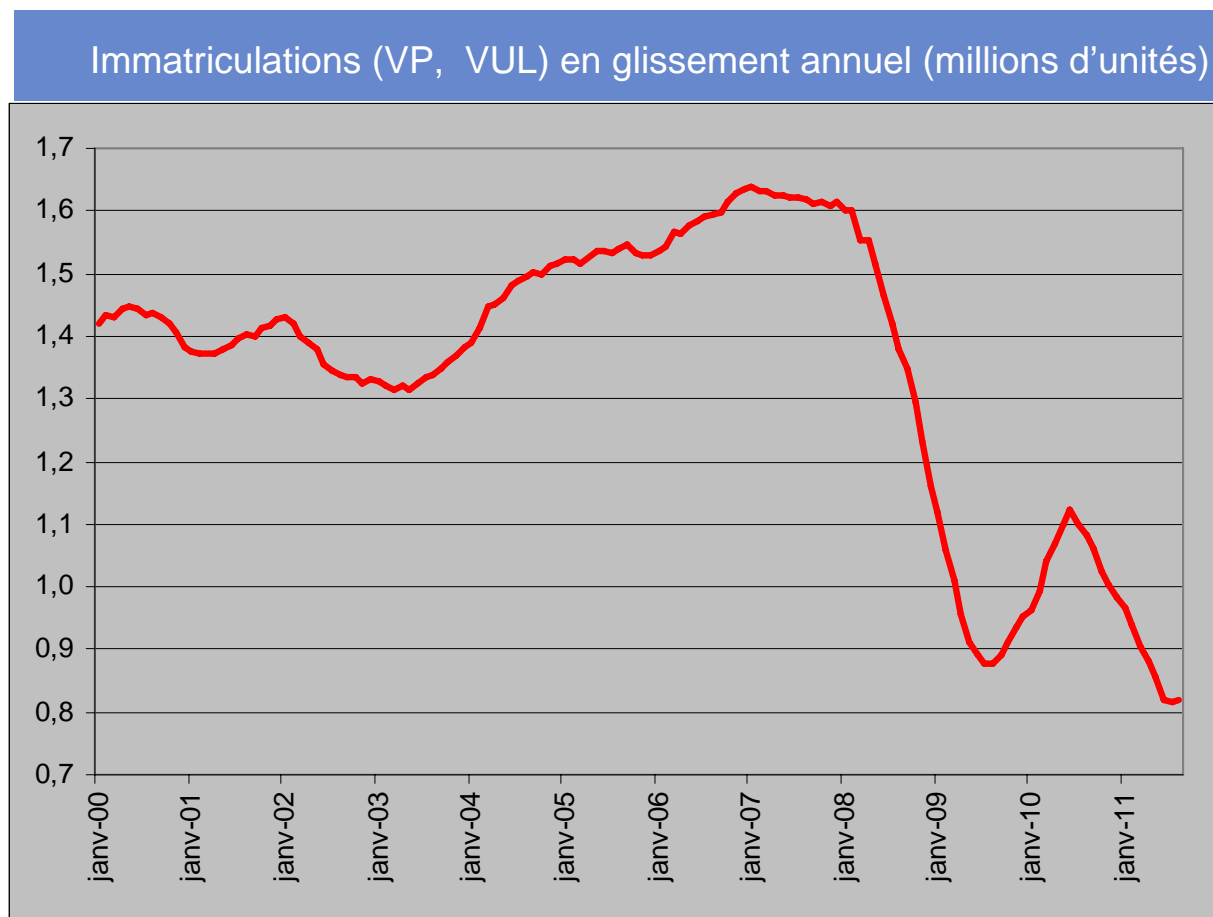
**La produzione in Italia** scesa quasi del 60% dal 2000



La produzione vive un declino strutturale, una bilancia commerciale negativa: quasi a -7 miliardi di euro nel 2010

# 2011-2012: Depressione del mercato europeo

## Il mercato spagnolo dimezzato

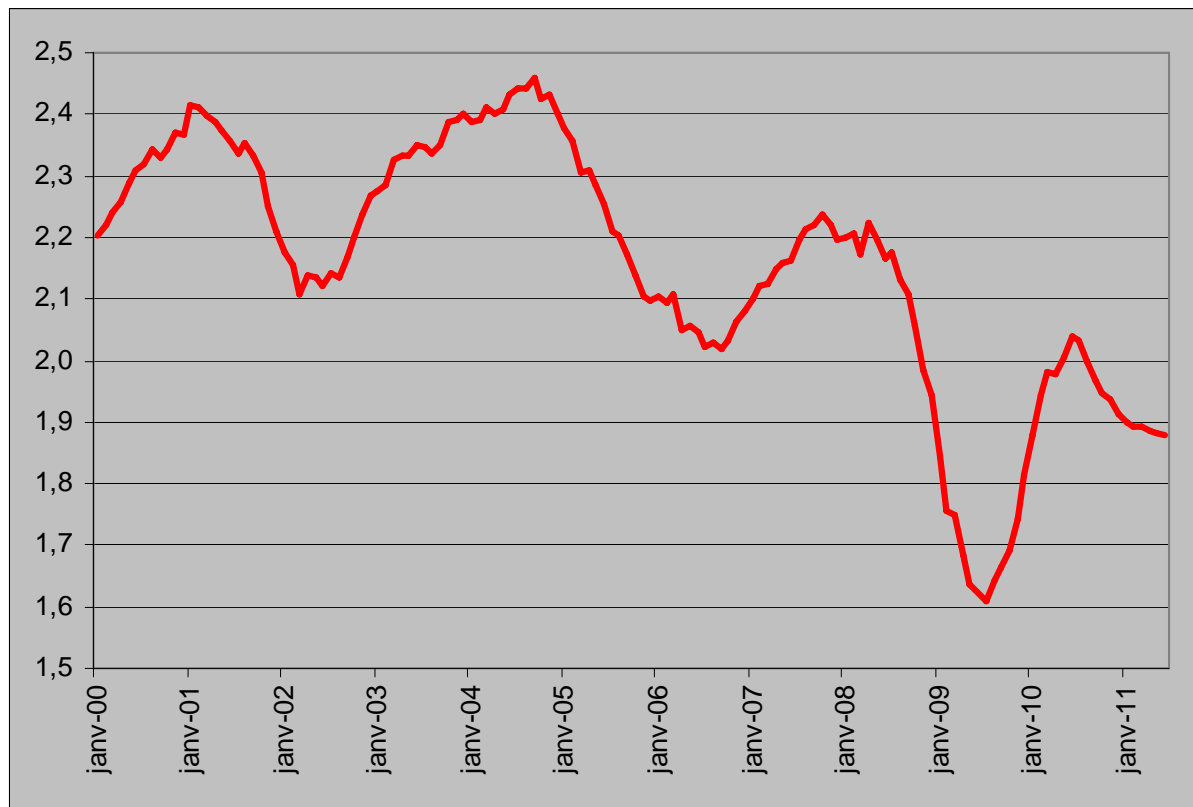


Un mercato attestato su livelli bassi già da tempo

# 2011-2012: Depressione del mercato europeo

Anche se in flessione la **Spagna** produce automobili tre volte più dell'Italia

Production (VP, VUL) en glissement annuel (millions d'unités)

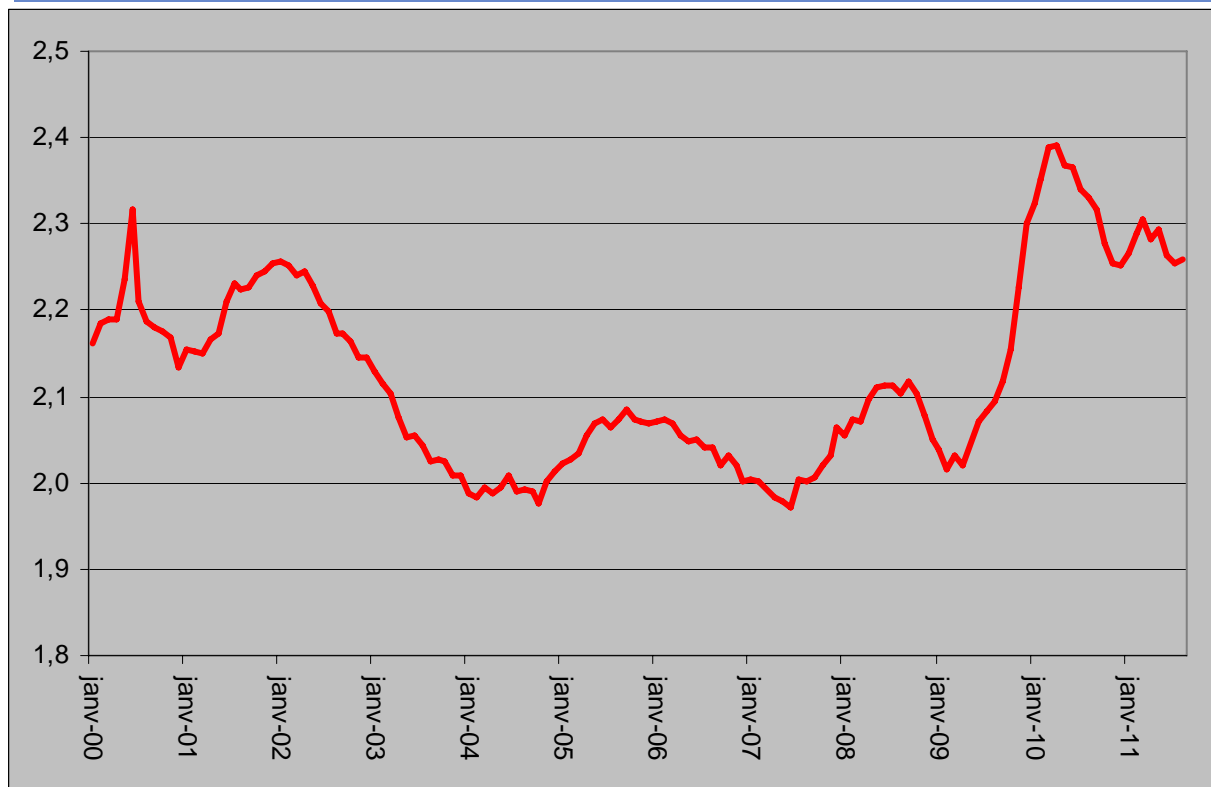


La produzione spagnola in linea con il declino della domanda europea, una bilancia commerciale di oltre 10 miliardi di euro nel 2010, in seguito al crollo del proprio mercato.

# 2011-2012: Depressione del mercato europeo

**Il mercato francese** gonfiato da 2 anni

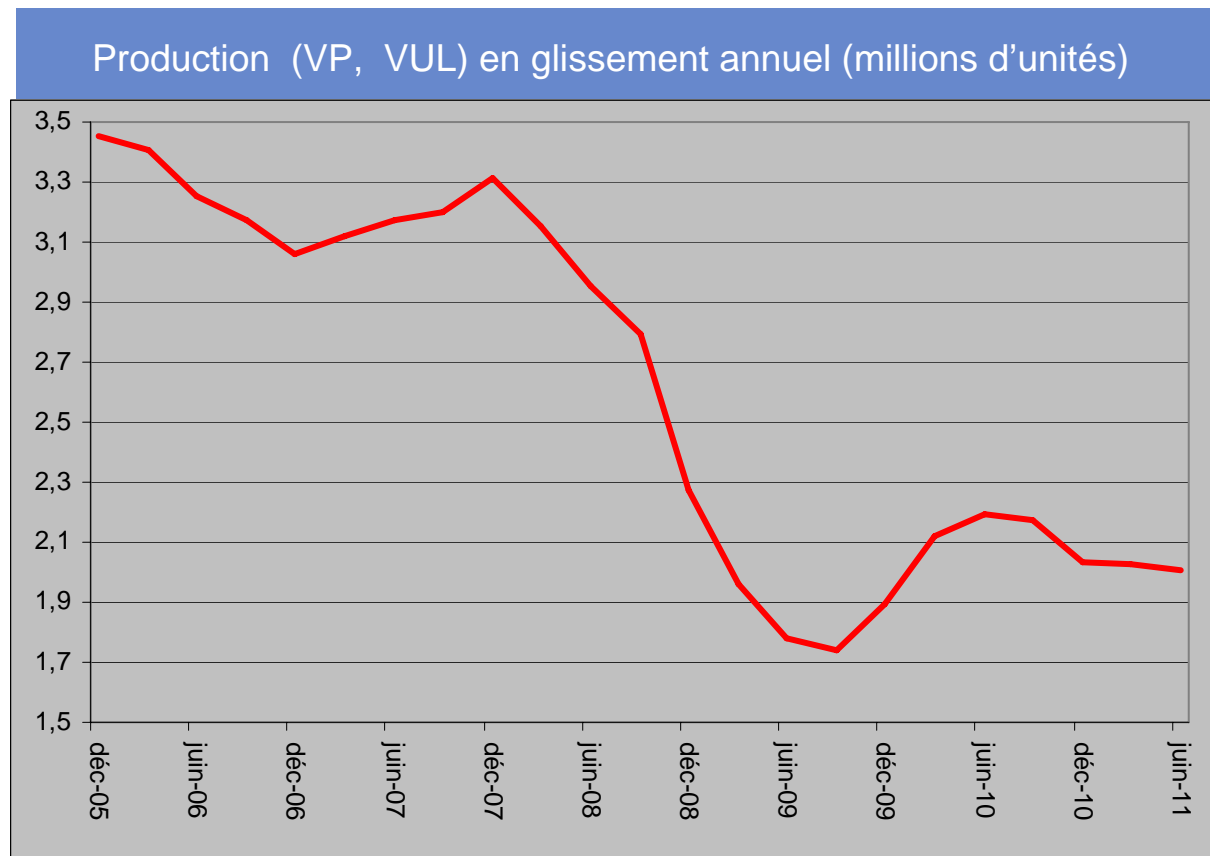
Immatriculations (VP, VUL) en glissement annuel (millions d'unités)



La depressione del mercato dovrebbe confermarsi per il 2012, attestandosi a -10%

# 2011-2012: Depressione del mercato europeo

Ma in **Francia** la produzione è dimezzata dal 2005

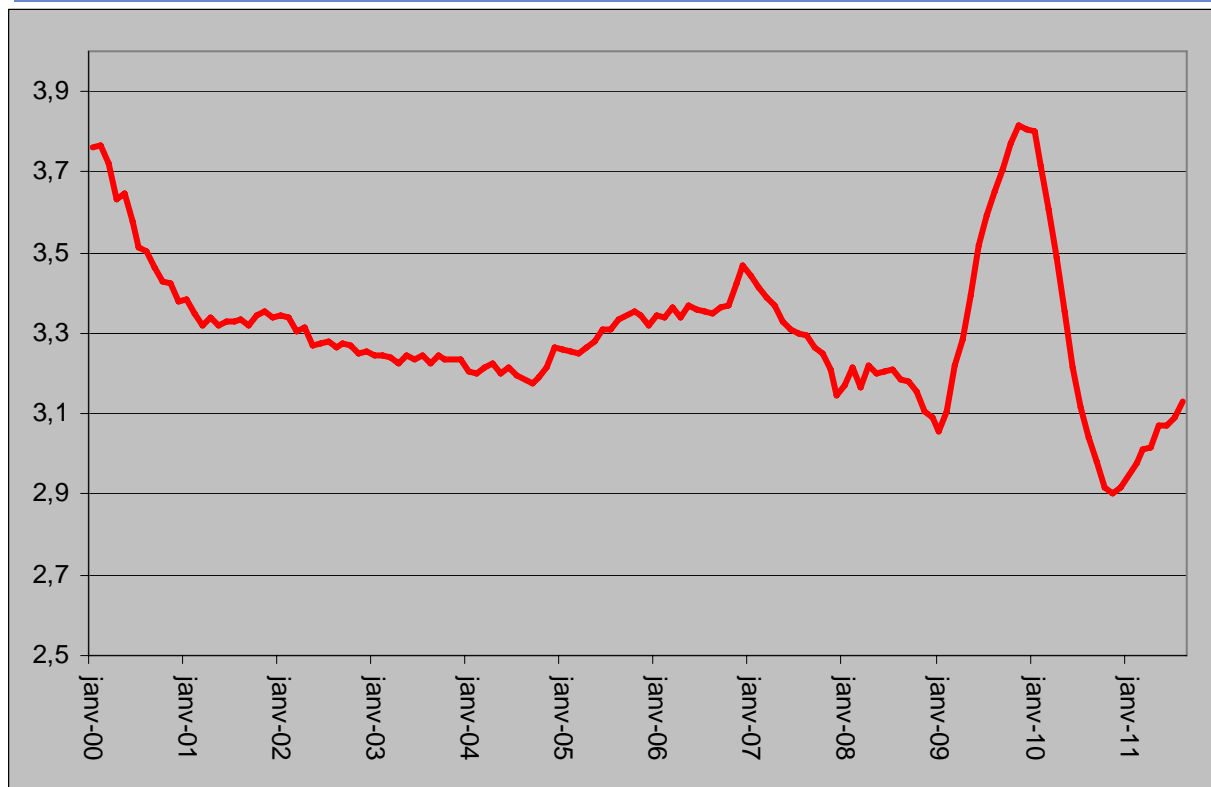


La caduta della produzione è antecedente la crisi per effetto delle delocalizzazioni, di una bilancia commerciale negativa (oltre -6 miliardi di euro nel 2010)

# 2011-2012: Depressione del mercato europeo

## Il mercato tedesco in fase di recupero

Immatriculations (VP, VUL) en glissement annuel (millions d'unités)

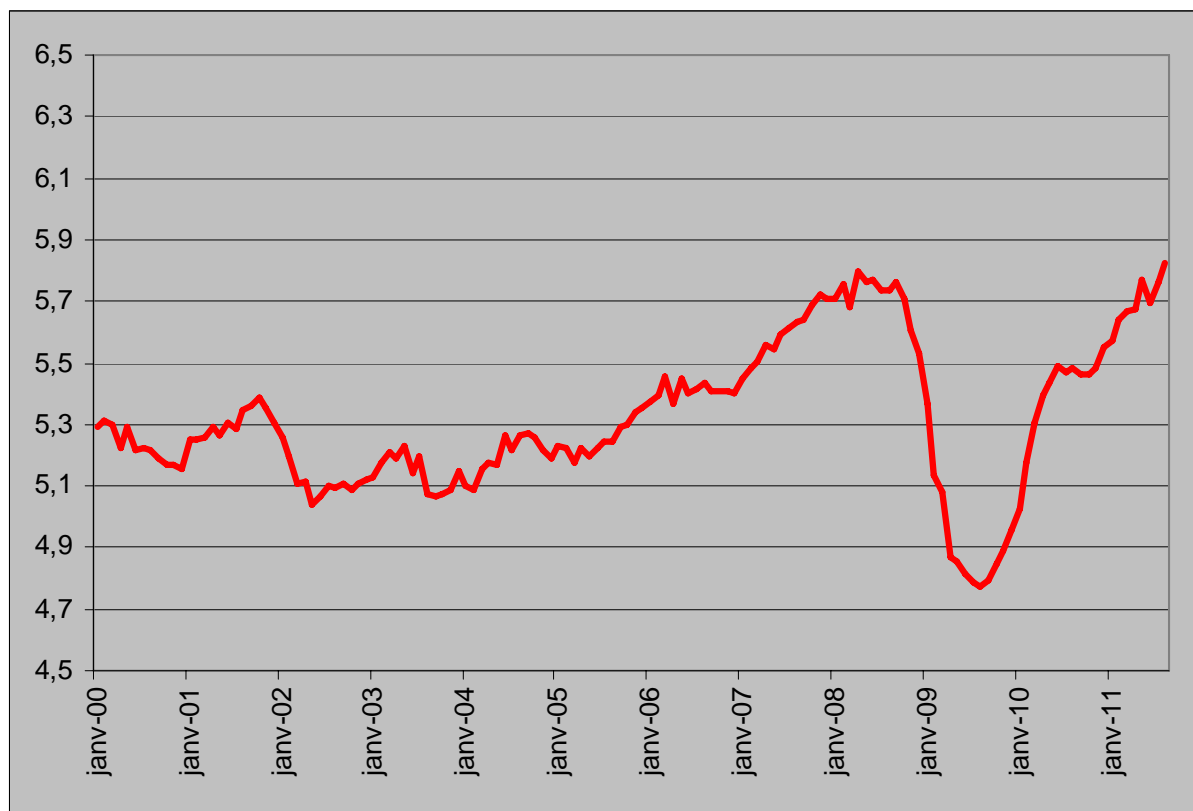


➤ Il mercato dovrebbe portarsi a 3,3 milioni di unità nel 2012

# 2011-2012: Depressione del mercato europeo

La **produzione tedesca** supera il livello pre-crisi

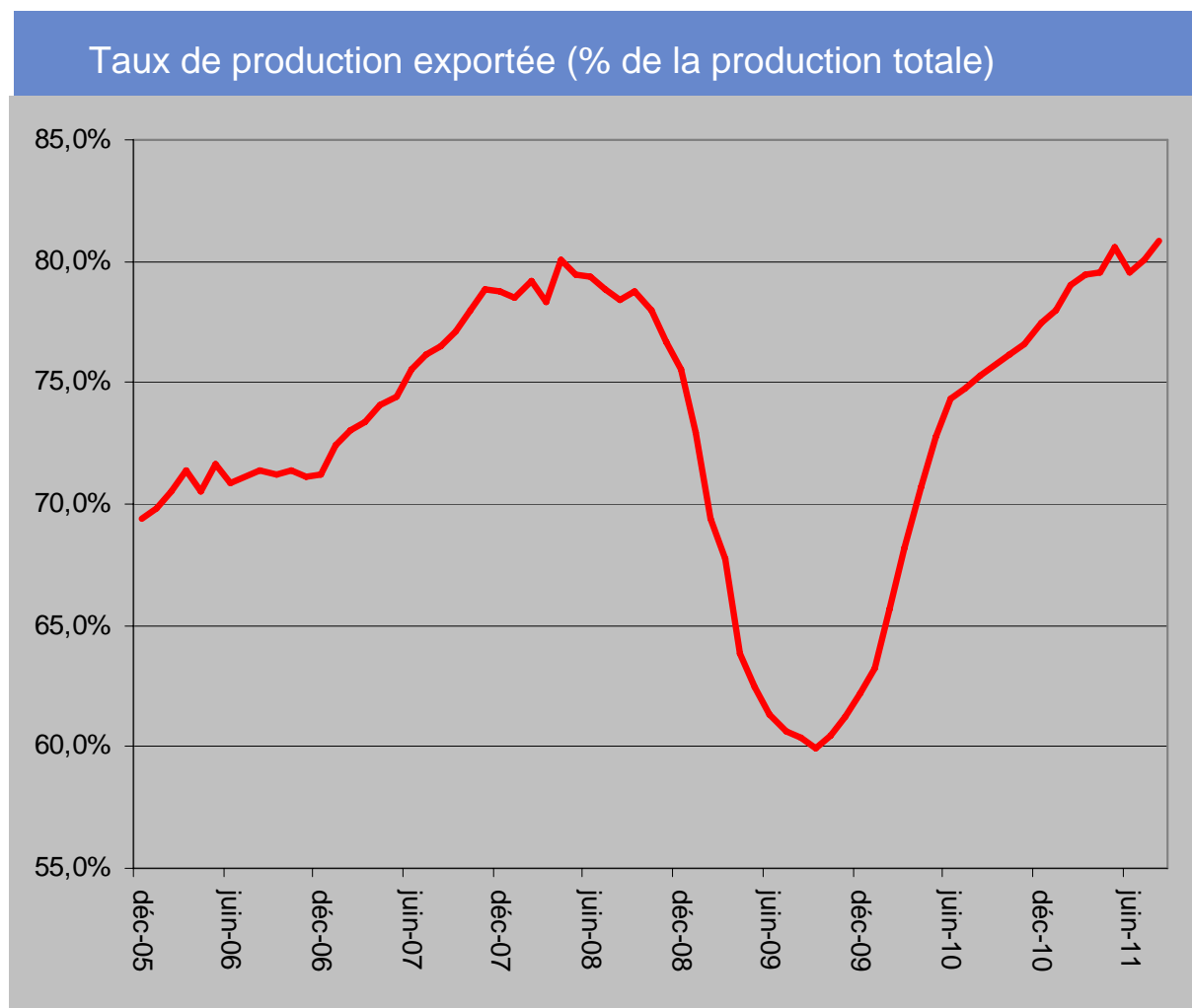
Production (VP, VUL) en glissement annuel (millions d'unités)



La produzione tedesca beneficia della crescita del mercato automobilistico mondiale, e continua ad ampliare la propria quota di mercato

# 2011-2012: Depressione del mercato europeo

**Trainata dalle esportazioni tedesche:** più dell' 80% della produzione automobilistica è destinata all'esportazione



➤ Le esportazioni automobilistiche tedesche hanno generato più di 100 Mdi di euro nel 2010

# Recupero confermato dai bilanci delle case costruttrici, tra calo dei costi in Europa e crescita nei nuovi mercati

## Scarti importanti di profittabilità per le case tedesche

Europa (Mdi Euro)	2007	2008	2009	2010	2011 (p)
Fatturato	424,1	414,4	367,0	416,0	477,7
Variatz. Fatturato	-6,9%	-2,3%	-11,4%	13,4%	14,8%
Risultato operativo	20,8	13,8	-2,3	21,4	27,7
% Risultato oper.vo/fatturato	4,9%	3,3%	-0,6%	5,1%	5,8%
Risultato Netto	17,6	8,6	-6,6	19,6	20,8
% Risultato netto/fatturato	4,2%	2,1%	-1,8%	4,7%	4,4%

Dati cumulativi PSA, Renault, FIAT, BMW, Daimler, Volkswagen, previsioni Euler Hermes

## Conclusioni

- ▶ La crisi ha incentivato lo **spostamento della domanda verso nuove aree di consumo**
- ▶ **L'internazionalizzazione**, e soprattutto la presenza dei costruttori in queste nuove aree è **indispensabile**, ma con un'offerta adeguata.
- ▶ In seguito allo spostamento della domanda, le **sovracapacità produttive, soprattutto in Europa**, continuano ad essere importanti.
- ▶ **Lo sviluppo delle partnership industriali**, di fronte all'ampiezza delle sfide (ibrido, elettrico, idrogeno...), è **indispensabile per sostenerne i costi**.
- ▶ L'industria francese ed italiana hanno dovuto ampiamente delocalizzare in zone *low cost* per mantenere un certo livello di profittabilità
- ▶ Mentre l'industria tedesca è posizionata su un modello di alto profilo, è largamente rivolta all'export, e molto profittevole.

Grazie dell'attenzione.

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