



Milano, 14 marzo 2020

Oggetto: Effetti dell'emergenza Covid-19 sul settore delle due ruote

L'emergenza provocata dal Covid-19 pone tutti noi in una situazione che non ha precedenti nella storia recente e prospetta uno scenario indecifrabile nei contenuti e nella sua evoluzione futura.

Le misure del governo nazionale e delle amministrazioni locali per contrastare il diffondersi dell'epidemia vengono definite e modulate giorno per giorno, nel tentativo non semplice di inquadrare il problema e rispondere alle minacce attraverso una strategia il più possibile unitaria e coordinata.

In questo contesto il sistema imprenditoriale fa affidamento sulla sua capacità di resilienza per affrontare la crisi, ma è evidente che solo da un confronto sistematico con i soggetti istituzionali e da un'attenta condivisione delle problematiche possono derivare soluzioni efficaci e durature.

Per questa ragione, abbiamo effettuato un'indagine volontaria tra le aziende del nostro settore industriale (biciclette, motocicli e relativa componentistica) per identificare criticità e preoccupazioni condivise.

Nelle pagine che seguono, abbiamo riassunto gli elementi raccolti da un campione di aziende composto prevalentemente da PMI.

Sperando che la lettura di questo agile dossier possa essere di interesse e di supporto, restiamo a disposizione per creare il necessario raccordo con le imprese nostre associate.

CATENA DI FORNITURA

Ferma restando la tendenza del settore delle due ruote a riportare in Europa alcune produzioni chiave, molte aziende italiane intrattengono rapporti di fornitura con realtà imprenditoriali cinesi.

L'effetto combinato dal capodanno cinese e, soprattutto, della successiva diffusione del Covid-19 ha prodotto un'interruzione della produzione nei siti produttivi cinesi già dal mese di gennaio.

Ciò ha comportato il rallentamento e, successivamente, il blocco della fornitura di componenti e prodotti finiti destinati al mercato europeo e, in particolare, italiano.

Il problema, comune a innumerevoli settori della manifattura nazionale, ha risvolti particolarmente preoccupanti per l'industria delle due ruote, che, a differenza di altri comparti produttivi, è contrassegnata da un mercato a forte stagionalità, con picco nel periodo primaverile/estivo.

Nell'eventualità di un perdurare della situazione di stallo della manifattura cinese, il rischio concreto è quello di un forte rallentamento della produzione anche in Italia, in seguito all'esaurimento delle scorte di componenti a magazzino.

A quanto risulta, alla data odierna gli ordinativi dei mesi di febbraio/marzo verranno spediti non prima di tre mesi, in quanto non risultano ancora prodotti dai fornitori cinesi.

MAGAZZINO

L'orientamento generalizzato dell'industria manifatturiera a ridurre sensibilmente le scorte di magazzino, se da un lato risponde ad esigenze di efficienza dell'intero processo produttivo e a modalità moderne di gestire la domanda di mercato, dall'altra si traduce in un elemento di vulnerabilità del sistema manifatturiero quando si verificano, come nella situazione attuale, circostanze imprevedibili.

Gli stock di magazzino delle aziende interessate da questa indagine sono in grado di alimentare la rete vendita indicativamente per i prossimi 60 giorni: dopo questo lasso di tempo il rischio di dovere interrompere le consegne ai clienti in Italia e all'estero è concreto.



LOGISTICA

La maggior parte delle aziende interpellate riferisce ritardi e rallentamenti nella consegna di merci da parte dei corrieri; in alcuni casi si è reso necessario affidarsi al trasporto ferroviario o aereo, con conseguente aumento dei costi. Una criticità rilevante è rappresentata dal significativo calo dei voli cargo, causa di notevoli ritardi sia in consegna che in spedizione delle merci.

EXPORT

Il settore delle due ruote, sia biciclette che motocicli, è caratterizzato da una forte propensione all'internazionalizzazione, come dimostra il saldo positivo della bilancia commerciale. In molti casi la produzione destinata ai mercati esteri supera il 50%, con punte che raggiungono l'80%.

I principali sbocchi commerciali sono rappresentati dai mercati europei e nord americani.

In questo contesto la tensione prodotta dall'emergenza sanitaria in corso ha ripercussioni immediate sugli ordinativi. Diverse aziende riferiscono che i propri clienti esteri hanno messo in stand-by, se non addirittura annullato, gli ordini già programmati per la primavera. Sono stati segnalati anche casi di annullamento dovuti alla preoccupazione, da parte dei buyer esteri, di una possibile contaminazione delle merci.

L'annullamento degli eventi fieristici di settore nei paesi esteri rappresenta un ulteriore ostacolo allo sviluppo del business.

GESTIONE DEL PERSONALE

Le aziende del settore hanno adottato, fin dall'inizio dell'emergenza sanitaria, le misure di prevenzione previste dalle disposizioni governative e, prima ancora, dal buon senso. E' stato incentivato, laddove possibile, il lavoro da casa e adottate misure di protezione dei lavoratori, che per ragioni connesse al ciclo produttivo, non potevano assentarsi dalla fabbrica. Sono state in genere vietate trasferte in Italia e all'estero e riunioni che prevedessero la presenza fisica dei partecipanti. In alcuni casi sono stati attivati meccanismi di turnazione del personale per prevenire ed evitare l'assembramento all'interno dello stabilimento. Questi accorgimenti hanno inevitabilmente provocato rallentamenti nella catena produttiva, aggravati anche dalla necessità da parte dei dipendenti di occuparsi dell'accudimento dei figli a casa.

GESTIONE FINANZIARIA

Le difficoltà di approvvigionamento presso i fornitori extra europei, il rallentamento del ritmo produttivo, la riduzione degli ordini da parte dei clienti italiani o esteri, l'incertezza psicologica che si sta diffondendo nei mercati e la mancanza di indicazioni chiare sulle tempistiche di ritorno alla normalità, rischiano di generare forti tensioni sulla gestione finanziaria delle aziende e dei rivenditori. La mancanza di componenti, prodotti semilavorati e materia prima attesi dai fornitori impedisce la consegna del prodotto finito alla rete vendita, a fronte di pagamenti già effettuati agli operatori della catena di fornitura non ubicati in aree interessate dal fermo produttivo. I problemi di liquidità prodotti dalle alterazioni dei flussi di cassa rischiano di generare difficoltà nella gestione ordinaria, ma anche nel far fronte agli impegni finanziari e breve/medio termine già assunti con gli istituti di credito.

In questo contesto, ulteriore pressione sulla gestione finanziaria e di tesoreria delle aziende è provocata dalla crescente richiesta di dilazione delle scadenze di pagamento da parte della rete vendita. In aggiunta alla sospensione della quota capitale delle rate dei finanziamenti a medio e lungo termine, sarebbe opportuno intervenire anche sul breve termine, che è la principale fonte di finanziamento delle PMI del settore.

La natura stagionale del mercato delle due ruote consente di tenere sotto controllo, per il



momento, le tensioni prodotte dall'emergenza sanitaria sulla gestione finanziaria delle aziende, ma la crescita dei volumi di vendita attesi, al netto della crisi, nei prossimi mesi rischia di provocare squilibri.

RETE VENDITA

La rete vendita del settore delle due ruote conta circa 6.000 operatori sparsi sul territorio nazionale: si tratta, prevalentemente, di realtà medio piccole, alcune delle quali a gestione familiare. I dealer lamentavano, anche prima del recente decreto governativo di chiusura degli esercizi commerciali, un evidente calo dei clienti che accedono ai negozi, con conseguente ricaduta sulle vendite. Per quanto il mercato delle due ruote motorizzate (le biciclette non sono veicoli immatricolati e quindi non si dispone per ora di dati ufficiali) abbia chiuso il 2019 con un dato in controtendenza (+13%) e forse spiegabile con la nuova esigenza di mobilità individuale a basso costo richiesta dall'emergenza sanitaria, la tenuta dello mercato alle condizioni date, nel medio termine, è inimmaginabile. La nostra Associazione si accinge a richiedere al Ministero dei Trasporti una deroga rispetto alle prescrizioni che disciplinano la vendita dei veicoli in fine serie, per favorire lo smaltimento di ciclomotori e motocicli Euro 4, che non potranno più essere commercializzati a partire del 1° gennaio del prossimo anno.

Il Direttore Generale
Pier Francesco Caliarì