

Coronavirus: come reagirà il mercato dell'auto?

Il mercato dell'automobile sta affrontando la sua quinta maggiore crisi del secolo dopo gli attentati del 2001, la crisi finanziaria del 2008, quella dell'Euro del 2012 e il Dieseldate del 2016. Ad ogni modo rimane difficile confrontare la crisi dovuta al Coronavirus con le precedenti, in quanto cause ed effetti della stessa non hanno precedenti.

Con il contenimento prolungato e un ritorno alla normalità ancora incerto, come sarà mutato lo scenario del mercato dell'usato e quali saranno i prezzi xxxxx?



Una crisi fuori dal comune

Le crisi generalmente sono il risultato di uno sbilanciamento del mercato, con un eccesso di offerta rispetto alla domanda: le case produttrici e i proprio network producono più veicoli di quelli che privati e business possano assorbire.

Il risultato è un aumento degli stock e dei tempi di vendita e una riduzione dei prezzi come mezzo per tornare ad un equilibrio prima di un intervento di riduzione della produzione.

La crisi dovuta al coronavirus è differente in quanto non è dovuta a uno squilibrio tra domanda ed offerta: è una semplice e brutale paralisi della quasi totalità del mercato.

Dal 15 Marzo 2020, la maggior parte delle linee di produzione sono state interrotte, i punti vendita sono stati chiusi, le aziende di leasing stanno distribuendo solo pochi veicoli e stanno negoziando le estensioni di contratto con i loro attuali clienti.



Le transazioni osservate durante nei paesi sottoposti a lock-down sono calate di circa l'80%. Alcuni venditori privati provano ancora a concludere la vendita dei propri veicoli ma si scontrano con l'assenza di domanda.

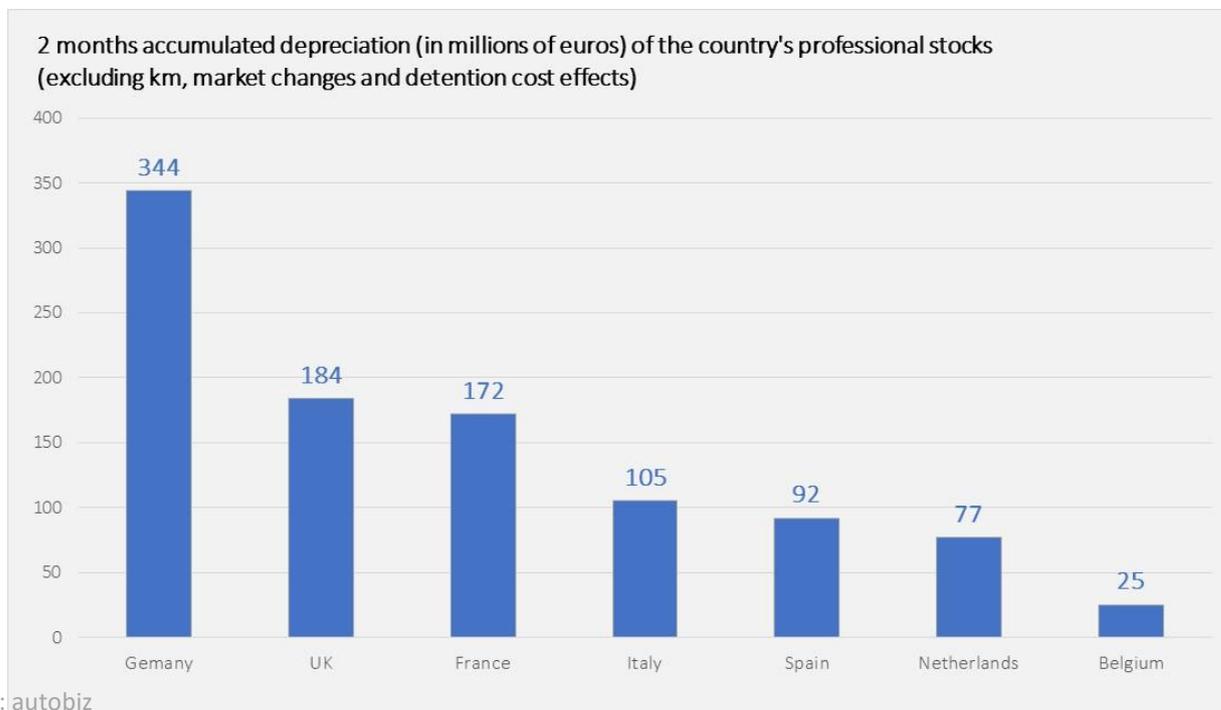
L'esempio cinese

Per prevedere come potrebbe avvenire la ripresa, il settore sta osservando attentamente il mercato cinese. In Marzo, primo mese dopo il contenimento, Volkswagen Cina riferisce di aver ripreso la produzione della maggior parte dei suoi impianti. ⁽¹⁾

Il produttore stima il suo livello di vendita al 60% del volume dell'anno scorso, con un ritorno alla normalità entro l'inizio dell'estate.

Anche altri settori, come quello dei beni di lusso, hanno registrato un aumento delle vendite in Cina a Marzo, con livelli che li hanno resi ottimisti sulla ripresa del mercato(2).

Questi dati, se confermati, consentirebbero di prevedere scenari di recupero entro 4 mesi in Europa, dalla data di contenimento.



Resta da vedere quale livello di produzione consentiranno in definitiva i vincoli sanitari e in che modo la crisi influenzerà la domanda dei consumatori e delle imprese a lungo termine.

Impatto a breve termine sui prezzi delle Auto usate.

Le chiusure dei negozi hanno colpito duramente la redditività dei rivenditori e il flusso di cassa.

Al momento di riprendere l'attività, molti rivenditori, in particolare quelli che non beneficiano del movimento di vita finanziario dei loro produttori, saranno sotto pressione per generare rapidamente denaro per rispettare le scadenze urgenti.

Dovranno inoltre riorganizzare il loro bilancio, gravato da grandi nuove passività.

Il risultato sarà probabilmente un calo a breve termine del prezzo delle auto usate, più forte nei canali B2B più "liquidi" e più limitato nei canali B2C meno reattivi.

A titolo di confronto, nelle vendite B2B l'impatto sarà almeno equivalente a quello osservato durante le "vendite di bilancio" di fine periodo di giugno e dicembre, durante le quali i rivenditori riducono regolarmente i loro stock, con riduzioni medie di circa il -5% su prezzi abituali.

Questa fase di pressione sui prezzi dovrebbe tuttavia essere temporanea. La ripresa graduale della produzione di auto nuove e usate dovrebbe evitare l'ondata di offerta, dando tempo alla domanda di tornare a livelli equilibrati.

Quale scenario si prospetta per l'economia?

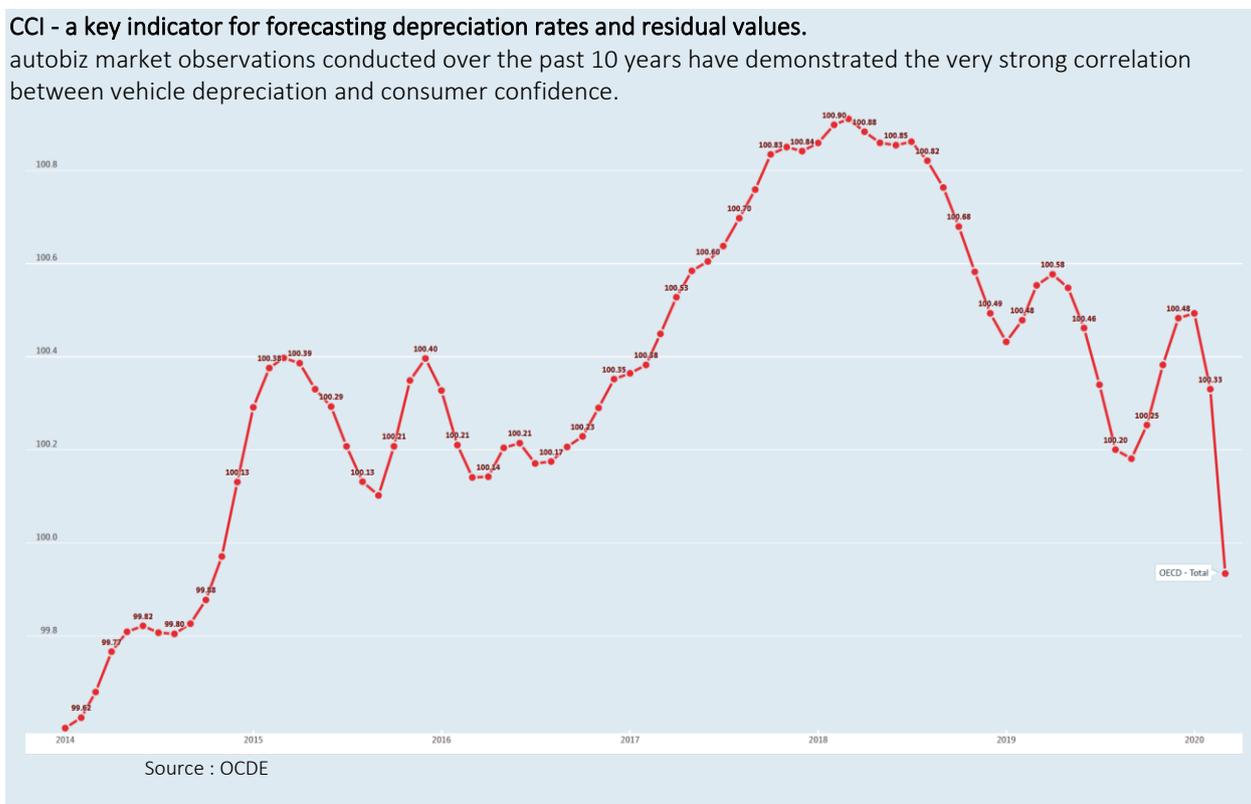
A differenza della Grande Depressione del 1929 o della crisi finanziaria del 2008, la situazione attuale non è stata innescata da una "bolla" finanziaria.

Il Coronavirus ha colpito un'economia mondiale complessivamente sana, anche se mostranda i primi segni di rallentamento nel 2019 e all'inizio di quest'anno.

Tuttavia, la nostra capacità di sostenere le enormi quantità di debito conseguite dai nostri Stati per superare la quarantena da Coronavirus ha i suoi limiti.

La durata della crisi e il tempo necessario alle imprese per riprendersi, determineranno se dovremo affrontare una recessione economica sulla scala di quella dell'Euro nel 2012, la crisi finanziaria del 2008 o persino un'altra grande depressione, paragonabile al 1929.

Il CCI, il principale indicatore per il valore delle Auto usate.

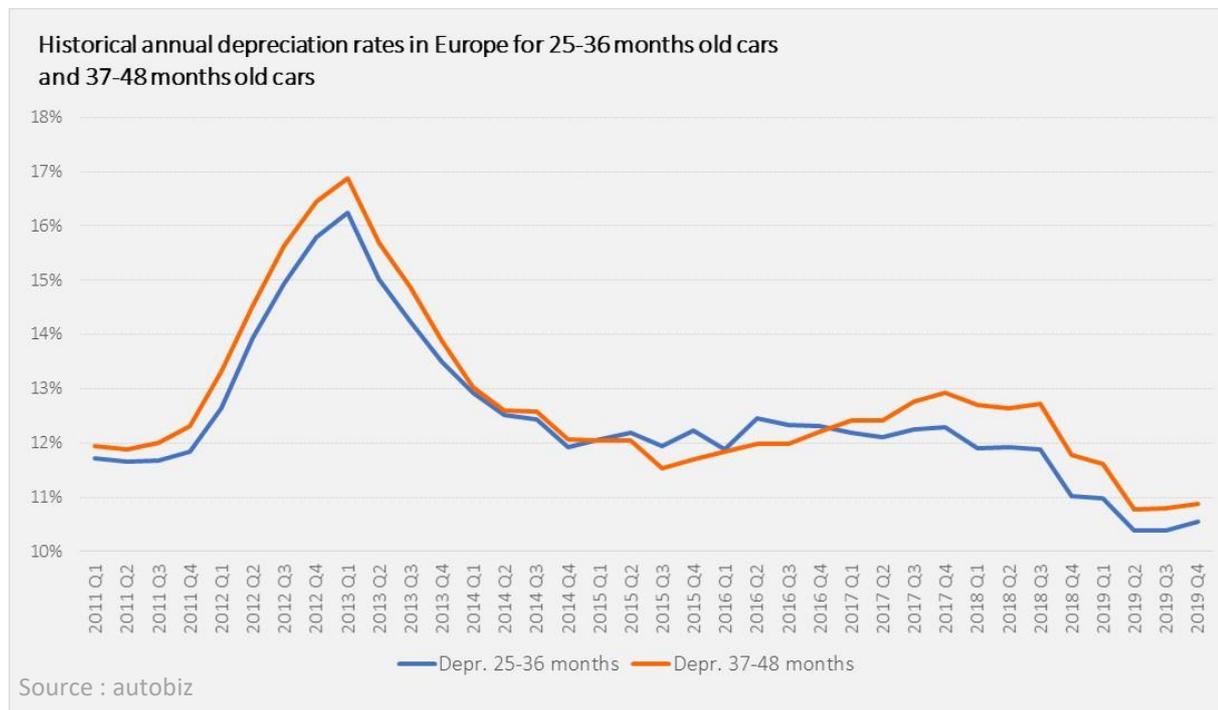


Il Consumer Confidence Index (CCI, ovvero l'Indice di fiducia dei consumatori), pubblicato dall'OCSE in Marzo 2020 in tutta la sua area, mostra una diminuzione mensile di grandezza massima dalla sua creazione, negli anni '70.

Sebbene fosse ancora positivo nel Febbraio 2020, è sceso sotto i 100 punti per la prima volta dalla fine del 2014, riflettendo le prospettive pessimistiche dei consumatori.

Storicamente, l'indicatore è fortemente correlato ai prezzi delle Auto usate: una discesa in un fronte conduce ad una caduta nell'altro.

La pubblicazione del prossimo indicatore in Aprile sarà significativa per stimare la pressione sui prezzi quando le negoziazioni riprenderanno in Maggio.



Quale scenario dobbiamo aspettarci per i valori residui a lungo termine?

Nell'attesa di vedere concretizzarsi l'impatto del Coronavirus sull'economia, un cauto e provvisorio scenario potrebbe essere quello di basare una previsione di valori residui sugli insegnamenti della crisi del 2012.

All'epoca, i tassi di ammortamento annuali delle Auto usate, tutti i prodotti combinati, erano balzati da un livello "normale" di circa il 12% circa prima della crisi, al 17% nei principali paesi europei ⁽³⁾.

In altre parole i valori residui dei veicoli aventi 3 anni di vita, erano scesi da un livello "normale" del 68% al 57%.

Sono stati quindi necessari tre anni, fino alla fine del 2014, affinché i livelli di ammortamento tornassero alla normalità.

E' stato necessario lo stesso periodo di circa 3 anni, ai veicoli a motore diesel, per tornare a un livello "normale" di ammortamento dopo essere stato colpito dal Dieselgate.

Questo periodo di 3 anni potrebbe rivelarsi nuovamente il tempo necessario affinché la domanda e l'offerta corrispondano ai mercati europei dell'usato.

Un prudente scenario sarebbe quindi quello di basare le previsioni sul valore residuo su livelli di ammortamento annuali che aumentino rapidamente dall'estate del 2020 fino a un picco del 18% circa, per poi tornare a un livello normale nel 2023⁽³⁾.

Il nostro impegno per le prossime settimane:

Al fine di anticipare il comportamento del mercato delle auto usate durante la crisi, aggiorneremo tutti i dati disponibili su base settimanale e li condivideremo con i nostri partner e client.

Oltre agli effetti strettamente economici, gli studiosi dovrebbero anche tenere conto dei possibili effetti qualitativi sul comportamento e sulle preferenze dei consumatori, influenzati da un lungo periodo di contenimento.

Leasing, veicoli elettrici ed e-commerce dovrebbero quindi emergere come grandi vincitori di questa crisi.

Fonti

- (1) Intervista di Stephan Wöllenstein, CEO di Volkswagen Group, da He Shan, pubblicato il 1 Aprile 2020 su China.org.cn (http://www.china.org.cn/business/2020-04/01/content_75885415.htm)
- (2) Interviste di mercato
- (3) autobiz Osservatorio di Mercato
- (4) OECD