

Effetto virus sull'auto Soffre anche la moda: sfilate senza i cinesi

I RIFLESSI ECONOMICI

**Automotive in affanno:
interruzioni nella catena
globale delle forniture**

**Alle sfilate milanesi assenti
mille buyer di Pechino
A rischio le forniture di Prato**

**I decessi saliti a quota 427
Francia, Gb e Germania
ai cittadini: «Via dalla Cina»**

Edizione chiusa in redazione alle 22

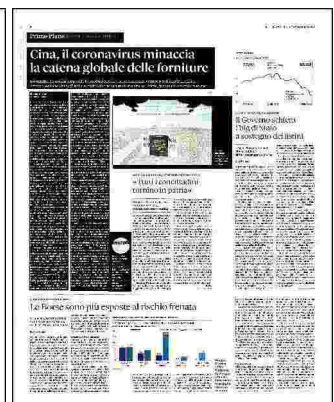
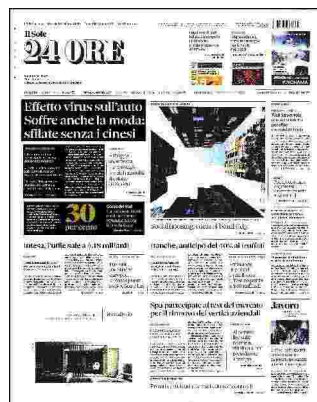
Dopo i mercati il coronavirus contagia l'industria. La carenza di componenti made in China ha portato a una semi-paralisi delle fabbriche sudcoreane. Un prolungamento degli stop in Cina alla seconda metà di febbraio potrebbe investire anche altri grandi gruppi. Inevitabili le conseguenze anche su altri settori come la moda. Alle prossime sfilate milanesi si stima che non verranno l'80% di buyer e operatori cinesi, circa mille persone. Si cercherà di ovviare con eventi in streaming live. La paralisi degli scambi rischia di mettere in difficoltà anche Prato. Quanto alla cronaca, si è arrivati ieri a 427 decessi. Francia, Germania e Gran Bretagna hanno invitato i loro connazionali a lasciare la Cina. — alle pagine 2-3

Il principale mercato auto al mondo registra un crollo senza precedenti: per le vendite in Cina si profila una contrazione nei primi due mesi 2020 intorno al 25-30%, a fronte di un cedimento della produzione ipotizzato da alcuni osservatori almeno intorno al 15%

**30
per cento**

**Corea del Sud
Senza componenti
made in China
Hyundai blocca
la produzione**

Carrer e Greco — a pag. 2



Primo Piano **Emergenza sanità**

Cina, il coronavirus minaccia la catena globale delle forniture

L'impatto. Hyundai sospende la produzione in Corea: mancano componenti made in China
Attesa flessione del 30% nelle vendite di auto sul mercato cinese. Primi guai per le aziende italiane

**Stefano Carrer
Filomena Greco**

Il coronavirus contagia l'industria automobilistica globale, mentre il principale mercato automobilistico del mondo sta registrando un crollo senza precedenti: la carenza di componentistica made in China ha portato a uno stato di semiparalisi le fabbriche sudcoreane e ha cominciato ad avere un impatto anche altrove, mettendo sotto pressione le supply chain internazionali; quanto alle vendite in Cina, la contrazione nei primi due mesi dell'anno si profila intorno al 25-30%, secondo stime preliminari rilasciate da Cui Dongshu, segretario generale della China Passenger Car Association, a fronte di un cedimento della produzione ipotizzato da alcuni osservatori almeno intorno al 15%. Più vaste preoccupazioni sono generate dal prolungamento della chiusura delle fabbriche di componentistica, non solo nella regione di Hubei.

Il caso di Hyundai Motor - che ha dovuto annunciare la sospensione temporanea della produzione in quasi tutti i suoi impianti in Corea del Sud - è da manuale: la decisione è imposta dalla mancanza di sistemi di cablaggio forniti da tre aziende sudcoreane - Kyungshin, Yura e Thn - che realizzano questi prodotti nelle loro fabbriche in Cina. Per motivi analoghi anche Ssangyong Motor ha reso noto che i suoi stabilimenti rimarranno chiusi almeno fino al 12 febbraio, mentre Kia ha ridotto il numero di veicoli che escono dalle sue linee di assemblaggio.

Tutti gli esperti segnalano che un eventuale prolungamento degli stop produttivi in Cina alla seconda metà di febbraio finirebbe per avere rilevanti effetti a catena anche per altri grandi gruppi automobilistici e le lo-

ro attività produttive anche fuori dalla Cina, attraverso carenze di componenti. Temono, ad esempio, i clienti del colosso tedesco della componentistica Bosch, il cui Ceo ha già avvertito che, se la paralisi dei suoi numerosi impianti in Cina dovesse continuare, avrebbe difficoltà a soddisfare la domanda.

Per l'Italia la Cina è il primo Paese extra Ue per volumi di importazioni nella componentistica auto, quarto in assoluto. I dati più aggiornati, elaborati dall'Anfia, riguardano i primi 9 mesi del 2019: vale 856 milioni l'import dalla Cina da parte delle aziende italiane dell'automotive e rappresenta il 7,3% delle importazioni del comparto. L'export vale 245 milioni da gennaio a settembre, in calo di quasi il 30% rispetto al 2018. Il settore dell'aftermarket e le forniture di componenti elettroniche sono gli ambiti maggiormente esposti ai disagi derivanti dal blocco delle attività produttive in Cina. Ma sono tanti anche i componentisti italiani che acquistano dalla Cina piccoli componenti, con problemi di approvvigionamento in arrivo a partire già dalla prossima settimana. Il Gruppo Cornaglia, ad esempio, ha due stabilimenti che importano dalla Cina: in un caso, racconta il ceo delle Officine Metallurgiche Cornaglia, Piermario Cornaglia, «si tratta di microfusione. Tamponiamo con il magazzino. Ma nel secondo caso abbiamo degli stampi bloccati a Hong Kong e questo genera almeno un mese di ritardo nei lavori». Tra i destinatari delle lavorazioni che arrivano dal Paese asiatico ci sono anche gli stabilimenti di assemblaggio finale di Fiat Chrysler in Italia: la situazione, fanno sapere dal Lingotto, è in fase di monitoraggio ma al momento non sono stati rilevati problemi o ritardi nelle forniture. Aiutano le scorte e la rete di fornitori che nelle prossi-

me settimane potranno subentrare per tamponare il blocco in Cina.

Bruno Beccari, presidente di Adira (l'associazione dei distributori indipendenti di ricambi) prevede un effetto sul flusso delle forniture per almeno i prossimi due mesi: il problema, aggiunge, è tanto la produzione quanto il trasporto. Accanto alle aziende che importano dalla Cina, ci sono realtà come Brembo e Prima Industrie che hanno poli produttivi in Cina. Brembo ha acquistato e inviato in Cina migliaia di mascherine - 26mila dall'Italia e 38mila dalla Polonia - e ha bloccato le trasferte di lavoro verso il Paese asiatico, lasciando liberi i colleghi cinesi di scegliere quando rientrare. Prima Industrie, dal canto suo, si prepara a posticipare ancora di una settimana la chiusura dello stabilimento presente in Cina e a gestire il fermo con la forza lavoro locale.

Altre filiere produttive comunque rischiano di essere intaccate. Non a caso ieri la Sony, dopo aver alzato le stime sui profitti, ha avvertito che gli attesi miglioramenti potrebbero essere vanificati dalle incognite sulla Cina, dove il gruppo giapponese invia per l'assemblaggio grandi volumi di componentistica sofisticata come i sensori per imaging. Anche le forniture di console per la PlayStation 4 potrebbero incepparsi, senza contare i rischi per il settore cinematografico e musicale derivanti dalle cancellazioni di concerti e chiusure di sale di proiezione. In un report S&P Global Ratings ha elencato i settori più esposti all'effetto coronavirus: auto, aviazione, beni di consumo, istituzioni finanziarie, hotel e casinò, infrastrutture, immobiliare. I potenziali effetti sui rating variano e lo scenario al momento più plausibile è che la crisi si stabilizzi sul piano globale in aprile.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Problemi. La coreana Hyundai sospende la produzione, alcune aziende italiane attingono al magazzino, ma prevedono difficoltà di approvvigionamento nelle prossime settimane

Chiusa per virus. Un cartello all'ingresso della Città Proibita, sigillata da giorni