

La precisione tedesca

Raiffeisen Economic Research

economic-research@raiffeisen.ch

Tel. +41 (0)44 226 74 41



Il calcio e i motori fanno battere più forte il mio cuore «tedesco», anche se sono diventato già da tempo cittadino svizzero. Nulla da eccepire sui calciatori tedeschi: bella sportività e prestazioni di alto livello. Non si può dire invece altrettanto dell'industria automobilistica tedesca: un comportamento fallosa della massima bassezza.

Uno scandalo che ha messo in cattiva luce la Germania e la reputazione della precisione tedesca.

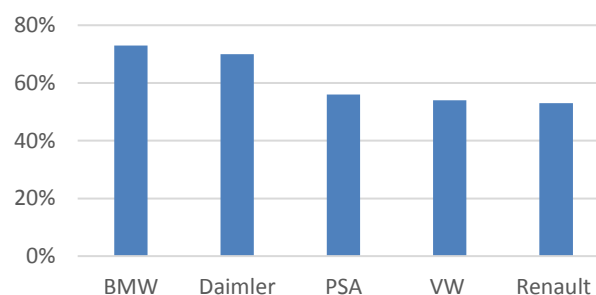
A fine luglio è emerso che le maggiori case automobilistiche tedesche hanno violato le leggi anti-cartello, coordinando le loro attività in materia di sviluppo di veicoli, costi, fornitori e mercati. Sotto accusa VW, Audi, Mercedes, Porsche e BMW, mentre Ford e Opel rimangono fuori dal mirino. In diversi gruppi di lavoro istituiti da queste grandi marche, si sono presi degli accordi tesi a impedire la concorrenza. I produttori avrebbero così concordato, per esempio, di limitare a 50km/h la velocità alla quale le vetture cabriolet possono abbassare o alzare la capote. Ma non è tutto. VW e Mercedes si sono in un certo senso auto-denunciate o hanno informato le autorità sulla scia di perquisizioni presso le ditte e il ritrovamento di materiale compromettente. Le quattro ruote tedesche sono in subbuglio e la campagna elettorale è diventata esplosiva.

Il futuro appartiene al diesel

Eppure il settore viaggiava a velocità di crociera ed era leader di mercato in molti segmenti. VW è certo immersa fino al collo nello scandalo delle emissioni, ma gode dell'alacre protezione della cancelliera federale, pronta a bacchettare chiunque osi infastidire un po' troppo la casa di Wolfsburg. I marchi premium cercano di ridare lustro al mitico settore con innumerevoli nuovi modelli. Ma è sufficiente o l'industria automobilistica non è più al passo con i nuovi sviluppi della mobilità? Forse bisognerebbe fare un flash back: nei primi anni sessanta era praticamente impossibile percorrere 100 km con un maggiolino VW 34cv consumando meno di 10 litri di benzina. I consumatori hanno cominciato a interessarsi a motori sobri solo dopo lo scoppio della crisi del petrolio. Negli anni ottanta vi è stato l'avvento del diesel, considerato come la risposta al dibattito sul CO2. Secondo i costruttori tedeschi, i motori a compressione sarebbero diventati più ecologici di quelli a benzina equipaggiati di catalizzatore. I francesi avevano dato l'esempio. I bassi consumi – sui 5 litri per 100 chilometri – seducevano gli automobilisti attenti all'ambiente. Ma non è tutto oro quel che luccica! Il diesel produce ossido di azoto che preoccupa soprattutto le città, così tanto che in Germania si vorrebbero chiudere i centri urbani alle macchine diesel. Non c'è

Adblue che tenga: il futuro non appartiene al diesel. Questa verità costerà cara a un'industria che ha investito troppe capacità in questa tecnologia. Rimangono ora milioni di proprietari di veicoli diesel che si devono sicuramente sentire truffati. È almeno ciò che provo io. E il fatto che in Germania si siano presi accordi fra costruttori sulle dimensioni dei serbatoi dell'additivo Adblue per il trattamento dei gas non è certo segno di «avanguardia della tecnica» in ambito ambientale. Il settore cercava di eliminare ogni chilo superfluo alle sue automobili, i gadget delle macchine di lusso pesano infatti già abbastanza. E anche quando si è trattato di gestire la crisi delle emissioni, lo si è fatto con minimalismo. I costruttori cercano di rifilare ai clienti degli aggiornamenti di software, anche se sono evidentemente solo un ripiego. Tali errori può farli solo chi si sente sicuro di sé.

Parte di veicoli diesel



A passo di lumaca dalla zona di conforto

Un nuovo esempio di tronfiezza di un settore che si sente troppo sicuro di sé e che abusa del suo potere sul mercato: si costruisce un centro dell'industria automobilistica tedesca per le emissioni, si investono 10 milioni di euro all'anno, si ricevono cinque milioni di aiuti dal Land Baden Württemberg, dove – guarda caso – hanno sede Porsche e Daimler, e si pensa di aver fatto il necessario in termini di innovazione e di protezione dell'ambiente – anche se solo in apparenza. Quando i tedeschi puntavano ancora tutto sul diesel, i giapponesi avevano già da tempo inventato la propulsione ibrida, una soluzione per la mobilità individuale effettivamente più ecologica dei motori tradizionali. Le case tedesche hanno dovuto rincorrerli e non sono certo state degli "early mover". Lo stesso vale per i veicoli elettrici. In questo campo è Tesla il precursore, non a caso l'azienda ha quasi la stessa quotazione di BMW, sebbene il fatturato di Tesla sia nettamente inferiore e la ditta sia ancora in rosso. A che punto sono le case automobilistiche tedesche nella transizione da costruttori di macchine a fornitori di servizi di mobilità? È ancora un'incognita, ma non si profilano grandi balzi in avanti. Tutto questo mi ricorda un po' quanto è avvenuto per il carbone e l'acciaio. L'economia tedesca ha sofferto molto dell'abbandono di questi settori. Erano

La precisione tedesca

tanti i posti di lavoro in gioco. La transizione è stata quindi molto lenta. La situazione non è forse così grave per il comparto automobilistico tradizionale, ma i big delle quattro ruote dovrebbero almeno accettare l'idea di abbandonare la zona di conforto del successo. Un successo che si riflette in una quota di mercato mondiale dell'80 per cento e che le marche premium tedesche spacciano come risultato di una forte concorrenza in Germania. Almeno ora abbiamo appurato che non è vero. Ma quale insegnamento possiamo trarre? 1. L'abuso di potere in economia non è l'eccezione ma la regola. 2. Chi aggira la concorrenza non è pronto ad affrontarla. 3. Troppa deregulation non fa bene all'economia. Solo pochi ne traggono beneficio.

Martin Neff, Economista capo di Raiffeisen

Importanti note legali

Esclusione di offerta

I contenuti della presente pubblicazione vengono forniti esclusivamente a titolo informativo. Essi non costituiscono dunque né un'offerta agli effetti di legge né un invito o una raccomandazione all'acquisto, ovvero alla vendita, di strumenti di investimento. La presente pubblicazione non rappresenta né un annuncio di quotazione né un prospetto di emissione ai sensi dell'art. 652a o dell'art. 1156 CO. Le condizioni complete applicabili e le avvertenze dettagliate sui rischi relativi a questi prodotti sono contenute nel rispettivo prospetto di quotazione. A causa delle restrizioni legali in singoli paesi, tali informazioni non sono rivolte alle persone la cui nazionalità o il cui domicilio si trovi in un paese in cui l'autorizzazione dei prodotti descritti nella presente pubblicazione sia soggetta a limitazioni.

La presente pubblicazione non ha lo scopo di offrire all'investitore una consulenza in materia d'investimento e non deve essere intesa quale supporto per le decisioni d'investimento. Gli investimenti qui descritti dovrebbero essere effettuati soltanto dopo un'adeguata consulenza Clientela privata e/o dopo l'analisi dei prospetti informativi di vendita vincolanti. Decisioni prese in base alla presente pubblicazione avvengono a rischio esclusivo dell'investitore.

Esclusione di responsabilità

Raiffeisen Svizzera società cooperativa intraprenderà tutte le azioni opportune atte a garantire l'affidabilità dei dati presentati. Raiffeisen Svizzera società cooperativa non fornisce tuttavia alcuna garanzia relativamente all'attualità, all'esattezza e alla completezza delle informazioni contenute in questa pubblicazione.

Raiffeisen Svizzera società cooperativa non si assume alcuna responsabilità per eventuali perdite o danni (diretti, indiretti e consecutivi), causati dalla distribuzione della presente pubblicazione o dal suo contenuto oppure legati alla sua distribuzione. In particolare, non si assume alcuna responsabilità per le perdite derivanti dai rischi intrinseci ai mercati finanziari.

Direttive per la salvaguardia dell'indipendenza dell'analisi finanziaria

La presente pubblicazione non è il risultato di un'analisi finanziaria. Le «Direttive per la salvaguardia dell'indipendenza dell'analisi finanziaria» dell'Associazione Svizzera dei Banchieri (ASB) non trovano pertanto applicazione in questa pubblicazione.