

Il coronavirus paralizza l'attività dei gruppi internazionali in Cina

Isabella BufacchiStefano Carrer

Reazione a catena. L'allarme si estende alla manifattura: Toyota chiude le fabbriche, quasi tutte le multinazionali vietano o riducono le trasferte dei dipendenti. Impatto pesante per l'auto tedesca. Il contagio economico della misteriosa epidemia scoppiata in Cina si diffonde sempre più dal settore dei servizi all'industria manifatturiera investendo i grandi gruppi internazionali e rischia di avere un impatto ancora più forte sul comparto dell'auto e sulle sue supply chain. Mentre alla riapertura dopo il Capodanno lunare la Borsa di Hong Kong ha ceduto il 2,82% e le persone infettate sono aumentate oltre quota 6mila (più di quanto successe con la Sars,

quando i morti furono però circa 800, contro i 132 attuali), l'Oms si avvia a proclamare oggi l'allarme globale sul nuovo coronavirus. Intanto esperti vicini allo stesso governo cinese cominciano a paventare che nel primo trimestre la crescita potrebbe scendere sotto il 5% (come ha fatto anche JP Morgan, che ha ridotto la sua stima dal 6,3 al 4,9%), proprio per l'estensione al settore produttivo dei problemi che stanno travolgendo il settore viaggi-turismo e frenando i consumi. Due annunci di ieri simboleggiano l'aggravamento della crisi: British Airways e le avio-linee del gruppo Lufthansa (oltre ad alcune compagnie sudcoreane) hanno sospeso tutti i voli diretti, mentre Toyota ha reso nota la chiusura almeno fino al 9 febbraio di tutte le sue fabbriche in Cina. Una portavoce del gruppo giapponese ha citato tra l'altro l'emergere di problemi nell'assicurare l'approvvigionamento di componentistica. È



una decisione che evidenzia come gli effetti a catena sulle attività industriali non riguardino più solo l' area di Wuhan, hub manifatturiero che quest' anno avrebbe dovuto produrre, secondo stime di IHS Markit, 1,6 milioni di autoveicoli (ospita la sede principale di Dongfeng Motor e vari impianti di assemblaggio di Honda, Psa e Gm). Honda ha dichiarato di non sapere quando le sue tre joint venture nella regione riapriranno e ha deciso di chiudere almeno fino al 9 febbraio due stabilimenti nei motocicli altrove (a Tianjin, non distante da Pechino, e Taicang, vicino a Shanghai). Quasi tutte le multinazionali hanno proibito o ridotto le trasferte dei dipendenti in Cina ed alcune, come Starbucks, hanno già emesso profit warning dopo aver chiuso buona parte delle loro operazioni . La stessa Apple, dopo risultati convincenti, ha fatto previsioni in un range più ampio del consueto a causa delle incertezze legate alla diffusione del virus. Nella regione di Hubei si contano a migliaia le chiusure di esercizi - spesso totali - da parte delle grandi catene commerciali e di ristorazione internazionali (da Ikea a McDonald' s), mentre la ripresa delle attività nelle fabbriche appare in dubbio: se finora le conseguenze sulle supply chain sono state limitate in quanto la produzione era sospesa per le festività del capodanno lunare, la situazione pare destinata ad aggravarsi se le riaperture dovessero essere posposte a lungo. In Europa il Paese più esposto nelle relazioni economiche con la Cina è la Germania, anche in virtù di una aggressiva delocalizzazione. Non è un caso che i cinque contagiati dal coronavirus riportati finora in Germania siano connessi all' industria dell' auto: sono 5.200 le imprese tedesche in Cina di tutti i settori con oltre un milione di dipendenti. La Cina è il primo partner commerciale della Germania, con 200 miliardi di import-export nel 2018, in cima le auto. E se il coronavirus dovesse come la Sars tagliare di un punto percentuale il Pil cinese e di mezzo punto il Pil del Sud-est asiatico, tra i primi settori a risentirne ci sarebbe quello dell' auto tedesca, trascinando giù tutto il Pil del Paese. Clemens Fuest, presidente dell' Ifo, ha commentato ieri che al momento non ci sono indicazioni tali da far pensare che gli effetti della diffusione del coronavirus siano uguali a quelli della Sars nel 2003. Intanto il Dax, l' indice delle 30 blue chip tedesche, sale e scende sui bollettini medici del coronavirus, come ha fatto finora con i bollettini della guerra commerciale tra Usa e Cina. Il primo caso di coronavirus in Germania ha avuto luogo in Baviera, in una fabbrica di componentistica per automobili: ricoverato un dipendente di Webasto, fornitore di tettucci e riscaldamento dei sedili, nella sede a Gauting, Starnberg vicino a Monaco. Una quarantina i dipendenti dell' azienda sono stati dichiarati già a rischio, quattro sono stati già contagiati. Webasto resterà chiusa fino a domenica, per motivi precauzionali. E non è la sola ad aver preso provvedimenti:

Volkswagen, Bmw e Thyssen-Krupp non hanno riportato contagi, ma sono tra i grandi gruppi che in Germania hanno limitato o vietato i viaggi dei propri dipendenti in Cina dove il loro business è molto vasto. VW possiede 20 aziende in Cina e dà lavoro a oltre 90mila dipendenti: ha investito 22 miliardi di euro in Cina dal 2015 al 2019 con un focus sulla sostenibilità. Nel 2018, ha venduto 4,21 milioni di veicoli ai suoi clienti nel Paese asiatico. Bmw nel 2019 ha venduto un totale di 560.000 vetture ai clienti cinesi (più di Usa e Germania messi insieme), due terzi delle quali prodotte in loco. Thyssenkrupp ha 18.000 dipendenti in Cina, con 3 miliardi di ricavi l'anno e ha nella Cina uno dei suoi mercati principali. © RIPRODUZIONE RISERVATA.