

Michelin ha presentato i risultati finanziari dei primi 9 mesi del 2024, che riflettono il ciclo negativo dei mercati OE in tutti i segmenti e i venti contrari contestuali nel segmento Specialty, con un continuo miglioramento del mix.

Le vendite sono pari a 20.171 milioni di euro, **in calo del 4,6%** rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente o del **3,4% a tassi di cambio costanti**. I **volumi**, invece, sono **diminuiti del 5,3%** nei 9 mesi, con un calo del 7,1% nel terzo trimestre, riflettendo il calo sostanziale del primo equipaggiamento in ogni segmento, sia B2C (Automotive) che B2B (Truck, Agricultural e Construction). Anche il settore minerario ha incontrato difficoltà contestuali, con la necessità di rafforzare i controlli sulle esportazioni e rispondere ai graduali cali delle scorte da parte di alcune società minerarie.

Nel **mercato europeo del primo equipaggiamento vettura**, la flessione del mercato già osservata nella prima metà dell'anno è peggiorata ulteriormente, concludendo il periodo con un -9% anno su anno. Il calo ha seguito la produzione OEM, con le vendite di nuovi veicoli influenzate negativamente dalla pressione del potere d'acquisto derivante da tassi di interesse persistentemente elevati e dalle incertezze sul ritmo della transizione del mercato verso i veicoli elettrici, portando consumatori e flotte a ritardare gli acquisti di nuovi veicoli.

Nel segmento **Original Equipment truck**, in Europa la domanda è crollata rispettivamente del 20%, a causa di comparativi particolarmente sfavorevoli, con un previsto ritorno a livelli più normali dopo tre anni di forte crescita post-Covid. Inoltre, l'economia incerta e i finanziamenti più restrittivi hanno continuato a pesare sulla produzione di nuovi veicoli. Nel ricambio, la domanda è diminuita del 2% nel periodo, con un terzo trimestre in linea con il 2023. La domanda è aumentata complessivamente nei mercati dell'Europa occidentale, ma ha registrato un andamento al ribasso nell'Europa centrale e orientale, frenata dalla forte contrazione del mercato turco.

Nei **pneumatici agricoli**, i mercati OE, che sono più ciclici, sono crollati drasticamente sia nelle Americhe che in Europa, trascinati da eventi meteorologici avversi e dalla riduzione del reddito agricolo medio a seguito dell'erosione dei prezzi delle materie prime agricole. Il mercato di sostituzione è rimasto sostanzialmente invariato anno su anno, ma è rimasto turbato dalla crescente penetrazione di marchi non pool, in particolare nelle Americhe.

La domanda di **pneumatici per infrastrutture** si è contratta nel periodo, frenata dal rallentamento dell'edilizia residenziale, in particolare in Europa. Tuttavia, il settore è stato più resiliente in Nord America, sostenuto dalla crescita della spesa pubblica e dell'edilizia residenziale. Il segmento dei pneumatici per movimentazione materiali è leggermente aumentato, grazie a una leggera ripresa delle operazioni portuali sia in Europa che in Nord

America.

**Pneumatici per attività minerarie:** mentre si prevede che il mercato dei pneumatici per attività minerarie rimarrà solido nel lungo termine, supportato da crescenti esigenze di estrazione di minerali, il terzo trimestre del 2024 è rimasto al di sotto dei fondamentali della domanda a causa dei prelievi di inventario da parte degli operatori minerari in un periodo di tassi di interesse più elevati e di una maggiore attenzione al flusso di cassa. Si prevede che il destoccaggio continuerà fino alla fine dell'anno.

**Pneumatici per due ruote:** dopo essere crollato bruscamente nel 2023 dai suoi alti massimi post-Covid, il mercato rimane vulnerabile, in particolare nel segmento dei pneumatici per biciclette, dove gli OEM sono in difficoltà. Nel segmento dei pneumatici per motociclette e scooter, dopo un primo semestre frenato dalle cattive condizioni meteorologiche, il terzo trimestre ha visto una ripresa della domanda di pneumatici per motociclette sportive, da turismo e scooter premium.

**Pneumatici per aeromobili:** dopo essere tornato ai livelli del 2019 nel 2023 (ad eccezione della Cina), il mercato dell'aviazione commerciale ha continuato a tornare in linea con le medie normali nei primi nove mesi del 2024, con un ritorno alla crescita del traffico aereo in Cina, in particolare sui voli internazionali. Dopo aver risentito negativamente del rallentamento della domanda di leasing della flotta nel primo semestre, il mercato dell'aviazione generale ha mostrato segnali di ripresa nel terzo trimestre.

**Sales for the nine months ended September 30, 2024**

Nine-month sales (in € millions)	2024	2023	% change (at current exchange rates)
RS1 - Automotive*	10,356	10,611	-2.4%
RS2 - Road Transportation*	4,933	5,173	-4.6%
RS3 - Specialty businesses*	4,882	5,368	-9.1%
<b>Group Total</b>	<b>20,171</b>	<b>21,152</b>	<b>-4.6%</b>

\* And related distribution

Tra gli aspetti positivi, l'azienda francese segnala di aver continuato a implementare la sua strategia di accrescimento del valore, cosa che l'ha portata a ritirarsi dai segmenti meno redditizi. Un altro aspetto positivo è un aumento dell'1,7% dall'effetto positivo del mix dei prezzi dei pneumatici pari a 426 milioni di euro, sostenuto dalla crescita della domanda di pneumatici da 18 pollici in su, dove il Gruppo ha mantenuto la sua quota di mercato, e dall'attenzione prioritaria sul marchio Michelin in ogni segmento.

Anche il mix di mercato è stato favorevole, con i volumi di vendita del ricambio che si sono dimostrati più resilienti rispetto ai volumi OE. In particolare, il **mercato europeo del ricambio vettura** è cresciuto del 7% negli ultimi 9 mesi, con un aumento dell'8% nel terzo trimestre che ha sostenuto lo slancio della prima metà. Anche se le importazioni asiatiche sono rimaste costantemente elevate, la crescita del mercato è stata guidata dalla relativa debolezza della domanda OE e da un robusto inizio delle vendite di pneumatici invernali. È stata inoltre supportata dal continuo passaggio al mercato superiore nel mix di prodotti, con una crescita più rapida nelle vendite di pneumatici da 18 pollici in su.

Sulla base di questi dati, Michelin ha rivisto le stime per l'intero anno, con una previsione delle vendite in un intervallo compreso tra il -6% e il -4%, un utile operativo a tassi di cambio costanti di circa 3,4 miliardi di euro (rispetto a oltre 3,5 miliardi di euro in precedenza) e un flusso di cassa libero escludendo fusioni e acquisizioni stimato a oltre 1,7 miliardi di euro (rispetto a oltre 1,5 miliardi di euro in precedenza).

*“La nostra strategia continua a dare risultati positivi; la resilienza del nostro Gruppo si sta ulteriormente rafforzando. Tuttavia, negli ultimi mesi Michelin ha dovuto affrontare fattori contestuali avversi in aumento, siano essi economici, climatici o geopolitici. Questi stanno avendo un forte impatto sulla maggior parte dei mercati, in particolare nell'Original Equipment. Ciò si concretizza in cali sostanziali nei nostri volumi di vendita e riduzioni della produzione nei nostri stabilimenti. Voglio rendere omaggio ai nostri team che affrontano questi effetti quotidianamente”,* ha affermato **Florent Menegaux**, Managing Chairman Michelin.

[\*\*\*Scarica il PDF con i risultati finanziari completi\*\*\*](#)

© riproduzione riservata pubblicato il 24 / 10 / 2024