

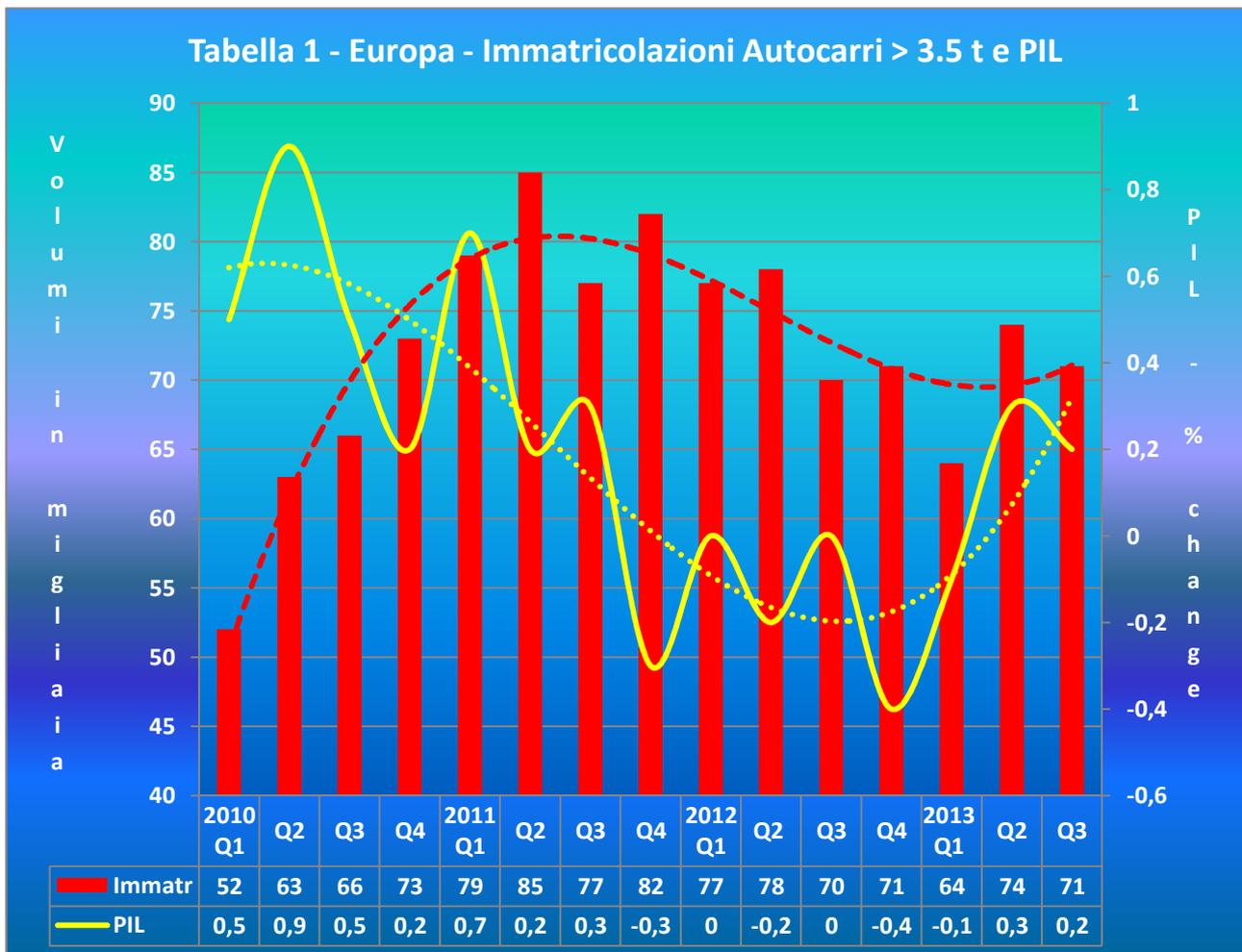
## Analisi congiunturale del Mercato Europeo degli autocarri > 3,5 t Dati e prospettive della UE + Efta per Produzione e Immatricolazione di Autocarri (>3,5 t) e PIL.

### Outlook 2013 e previsioni 2014

La nuova fase recessiva dell'economia Europea, iniziata già alla fine del 2011 e proseguita per tutto l'anno scorso e il primo trimestre di quest'anno, ha pesantemente condizionato il mercato degli autocarri, soprattutto nell'area dell'Euro.

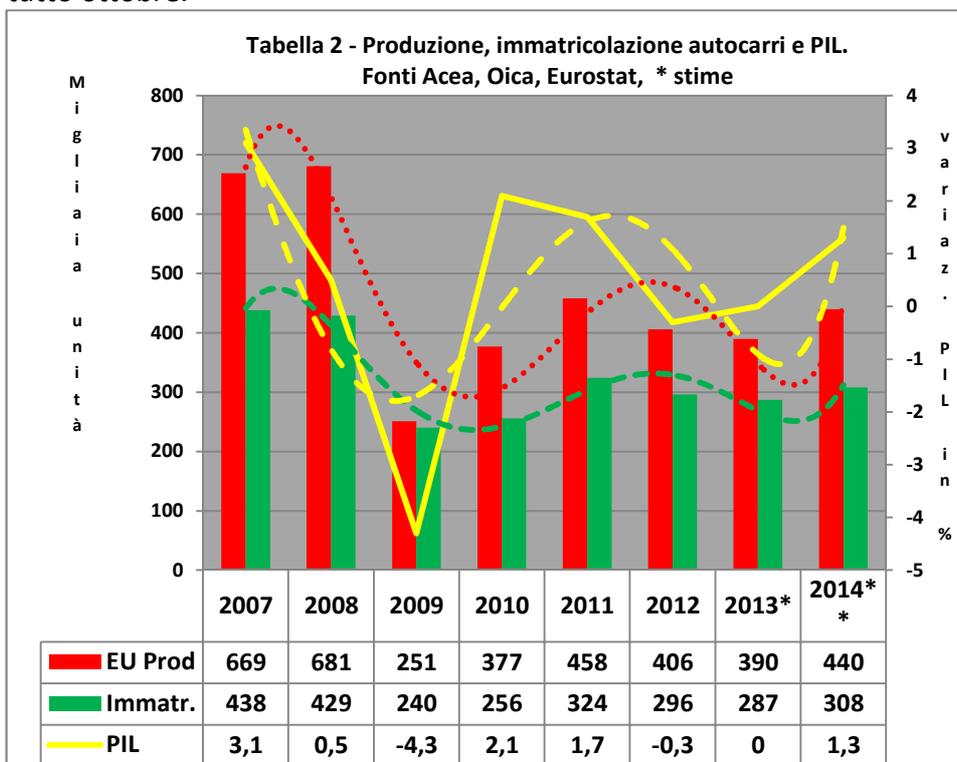
Per darne una prima immagine d'insieme abbiamo pertanto preparato una tabella con le immatricolazioni per trimestri di fonte Acea confrontate con gli andamenti trimestrali del PIL di fonte Eurostat.

Ne è risultato la tabella che segue (tabella 1) dalla cui analisi si possono trarre le seguenti conclusioni:



1. Nel periodo esaminato è molto basso il Coefficiente di correlazione tra PIL e immatricolazioni (0,33), dato che, nonostante la crisi economica cominciasse nuovamente a mordere, le vendite di autocarri risentivano della necessità da parte delle flotte di rinnovare il parco dopo il blocco della crisi di fine 2008. Chiaramente dalla fine del 2011, quando si era giunti ad una fase recessiva conclamata soprattutto in molte aree dell'Eurozona il mercato non ha mancato di contrarsi.
2. Dal secondo trimestre il PIL è tornato positivo in tutta l'area Euro, fatta eccezione per l'Italia, e le prospettive sono positive per il 2014 (vedi Tabella 3). Anche il mercato autocarri è tornato a riprendersi negli ultimi mesi.

Per un ulteriore approfondimento è comunque utile partire da una analisi dei dati annuali, disponibili fino alla fine dello scorso anno, e dall'outlook per l'anno in corso, estrapolando i dati a tutto ottobre.



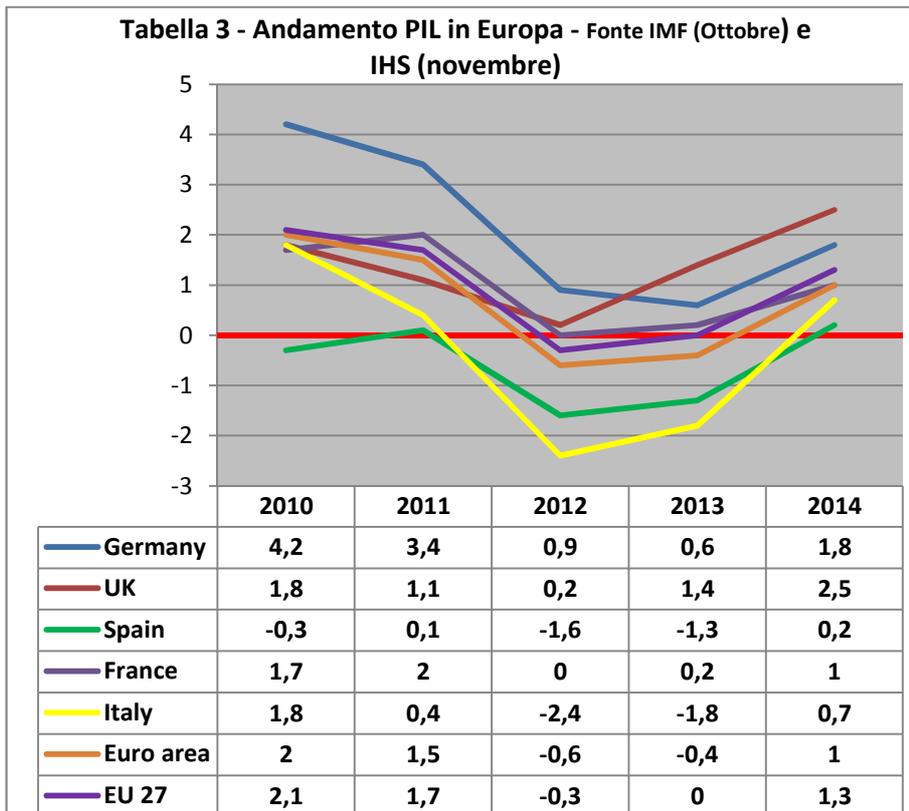
E' quello che appare nella tabella 2.

I dati sono di provenienza OICA per la produzione, (i cui dati sono però parziali dopo il 2011 per la mancata comunicazione delle cifre da parte di alcuni paesi per la nota vicenda dell'inchiesta della Commissione Europea sullo scambio dati), ACEA per le immatricolazioni e Eurostat per il PIL. Per il 2013 le immatricolazioni sono disponibili fino a

ottobre, e quindi il dato è abbastanza realistico. Per il 2014 si è proceduto ad un'analisi Paese per Paese, e quello che appare nella tabella è la somma algebrica delle singole previsioni per le maggiori aree in cui è ripartita l'Europa (vedi tabelle da 4 a 8).

Si nota immediatamente la spinta alla riduzione degli stocks nel 2009, ed infatti immatricolazioni e produzione sono praticamente allo stesso livello anche in presenza di un saldo attivo della bilancia commerciale autocarri. Ne hanno sofferto le consegne soprattutto nel 2010, a fronte della ripresa del PIL e della domanda, che si è protratta fino alla fine dello scorso anno. Quanto al 2013 il mercato è in ripresa nella seconda parte dell'anno, quando si è materializzata una concreta ripresa del PIL, ma il totale dell'anno dovrebbe rimanere inferiore al 2012 di circa un 3%. La produzione è prevista in aumento più consistente dalla fine di quest'anno, per far fronte sia alle richieste del mercato di fine 2013, anche per la fine dell'epoca dell'Euro 5 con il prossimo dicembre, che per la prevista ripresa della domanda nell'anno prossimo.

## Situazione e potenziali dei singoli mercati

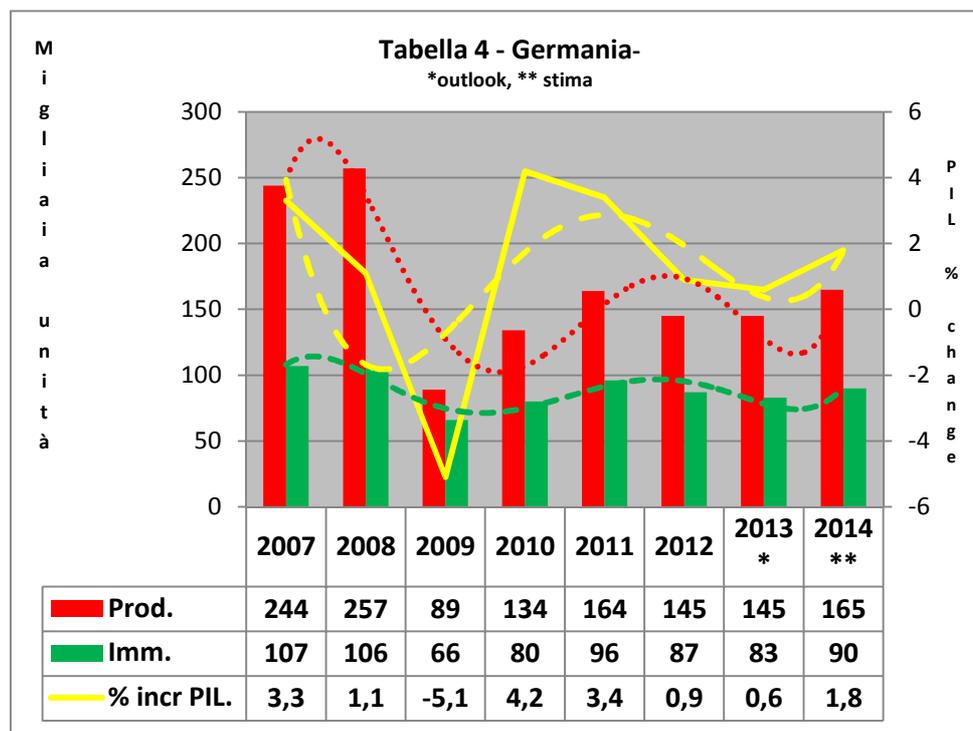


Diamo innanzitutto un'occhiata alle previsioni di sviluppo economico a breve: dalla tabella 3 si nota subito l'exploit della Gran Bretagna che quest'anno ha nettamente superato il tasso di sviluppo della Germania, che invece ha visto concretizzarsi una brusca contrazione del ritmo di sviluppo della sua Economia. Anche per l'anno prossimo la Gran Bretagna dovrebbe crescere più della Germania, che sostanzialmente dovrebbe mantenersi sui livelli medi Europei. Torna positiva anche la Francia. Sia la UE

che l'eurozona tornano di conseguenza in positivo, dato che l'anno prossimo anche Italia e Spagna dovrebbero uscire dalla recessione.

**In Germania** (Tabella 4) la ripresa di produzione e immatricolazioni è stata più rapida e consistente

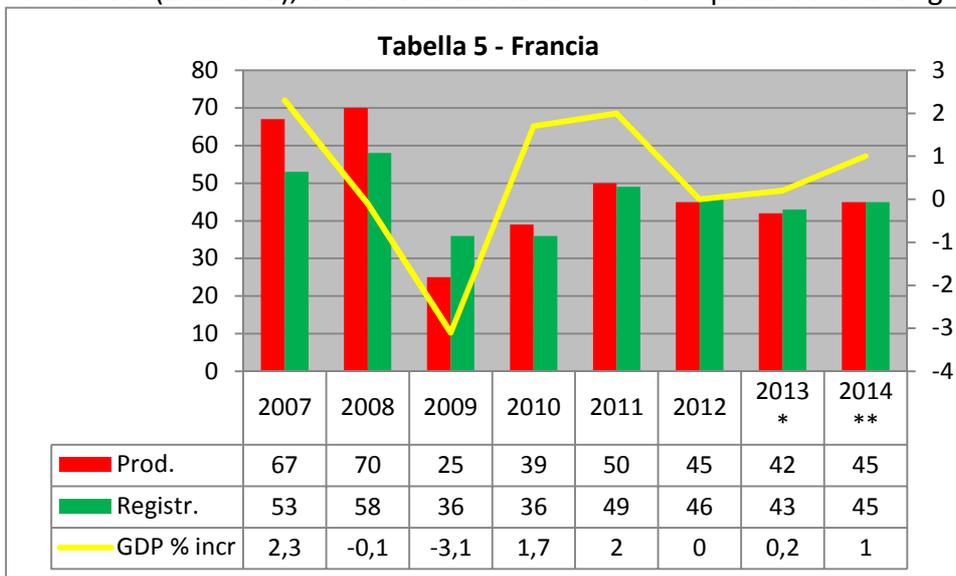
del resto d'Europa nel 2010 ed è proseguita anche nel 2011. Il tasso di crescita si è però andato progressivamente riducendo nella prima parte dello scorso anno, diventando addirittura negativo a partire da settembre. Prevediamo che avendo soddisfatto la domanda interna, che tendeva nel 2011 a riportarsi su valori vicini ai livelli ante crisi, e con spinta limitata ad aumento delle scorte, la



produzione si assesterà nel 2013 su livelli dello scorso anno, per riprendersi solo a fine anno, ma

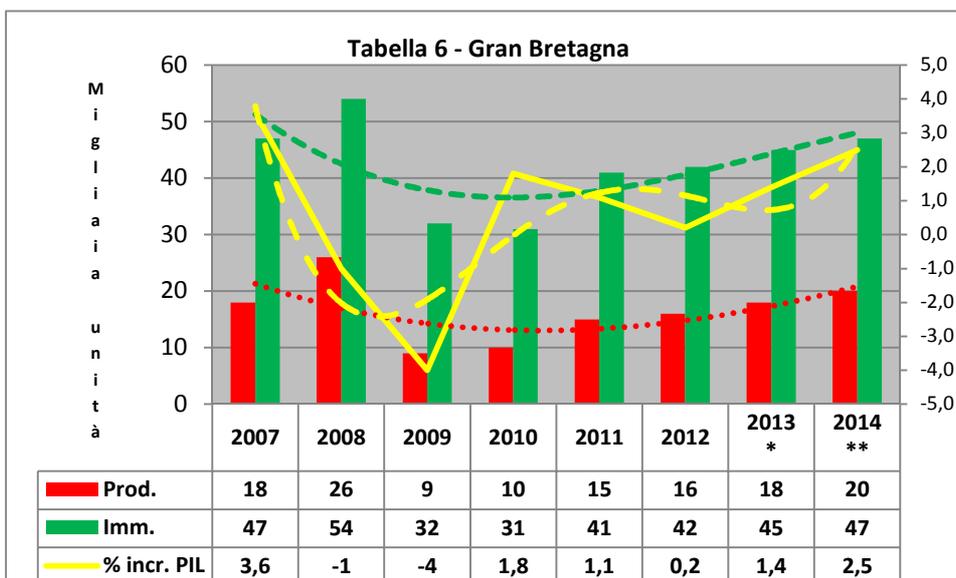
soprattutto l'anno prossimo. Le immatricolazioni sono nuovamente in flessione dall'anno scorso e dovrebbero risalire nell'ultimo trimestre dell'anno in corso, ma soprattutto a partire dal prossimo anno.

**La Francia** (tabella 5), che aveva subito un minor impatto dalla crisi globale, e ne era uscita con



progressi lenti ma costanti, è caduta in recessione nel corso del 2012 per uscirne solo con il secondo trimestre di quest'anno. Ne hanno risentito in egual misura produzione e immatricolazioni di autocarri. In particolare le immatricolazioni di autocarri, aumentate di oltre il 35% nel

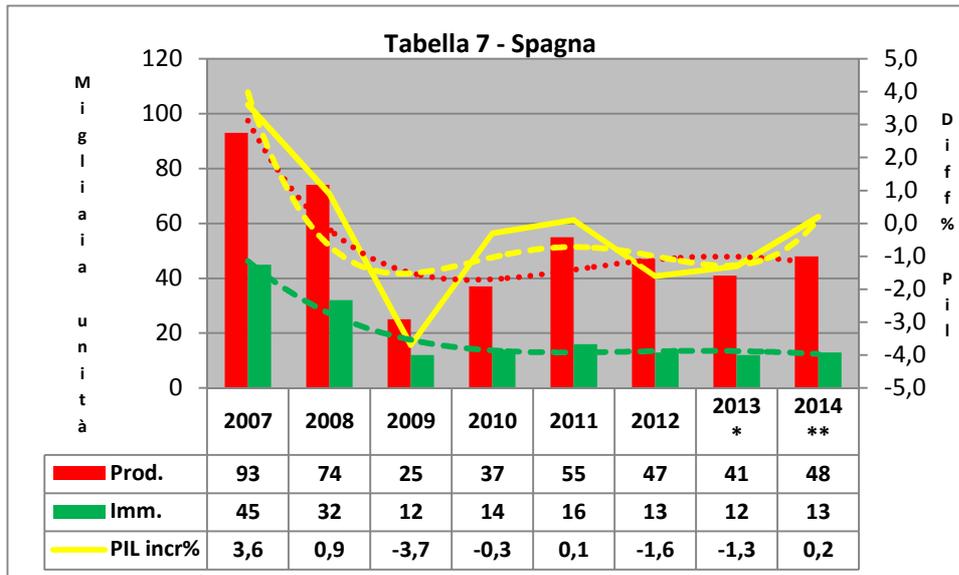
2011, hanno rallentato decisamente nella seconda metà del 2012, e hanno continuato flettere anche quest'anno fino a settembre. Una ulteriore ripresa è rimandata al 2014 con la ripresa dell'economia. La produzione, che si era contratta nel 2009 molto di più delle immatricolazioni, anche per la riduzione degli stocks, si è pure ripresa nel 2011 agli stessi ritmi delle immatricolazioni, per scendere poi progressivamente in linea con la tendenza della domanda. Su queste basi abbiamo cercato di formulare una previsione per l'anno prossimo, legata anche all'uscita dalla stagnazione economica.



**In Gran Bretagna** (Tabella 6) gli effetti della crisi globale si sono sentiti già a partire dalla seconda parte del 2008 e nel 2009 sono stati più pesanti che in Francia. Produzione e immatricolazioni si sono quindi riprese significativamente solo a partire dal 2011 e si sono mantenute positive anche per

tutto l'anno scorso, anche se con trend discendente. A partire da giugno il mercato degli autocarri è tornato a crescere significativamente e si prevede una chiusura dell'anno positiva rispetto ai consuntivi del 2012, a differenza della maggior parte degli altri mercati Europei. Le buone prospettive economiche previste per l'anno prossimo fanno pensare ad un ulteriore buon sviluppo della domanda di autocarri quindi anche della produzione locale.

**Il mercato autocarri in Spagna (Tabella 7)** è stato fra quelli che più hanno risentito degli effetti della crisi globale, e che più lentamente ne stanno uscendo. Produzione e domanda si sono riprese soprattutto nel 2011, fino ad agosto, rimanendo comunque ben lontane dai valori antecrisi, ma



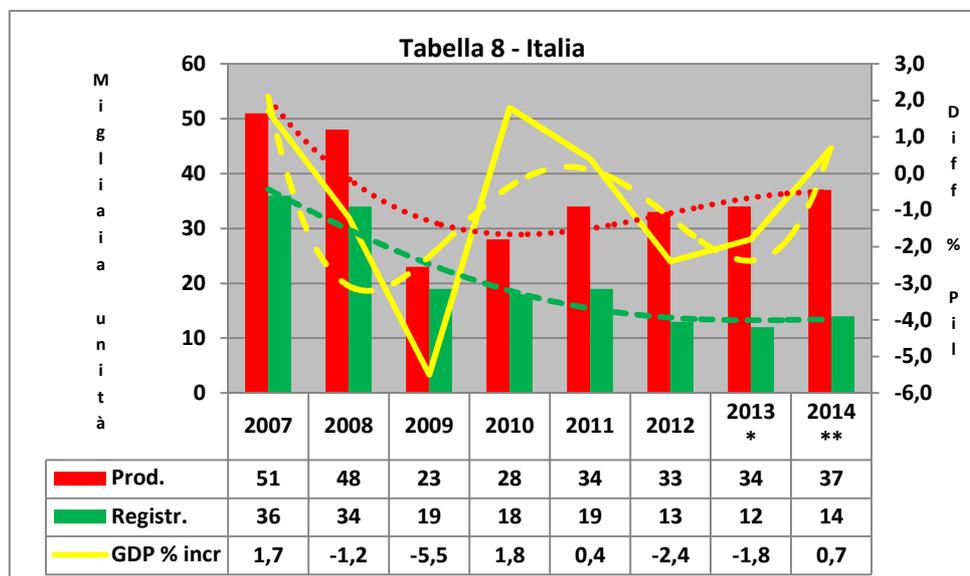
dall'anno scorso è ripresa la discesa, anche consistente., che è continuata anche quest'anno, data la nuova fase recessiva in cui il paese è caduto e da cui l'uscita è prevista solo nel 2014. Produzione e vendite, anche se in ripresa l'anno prossimo, continueranno a rimanere ben

lontane dai valori ante crisi.

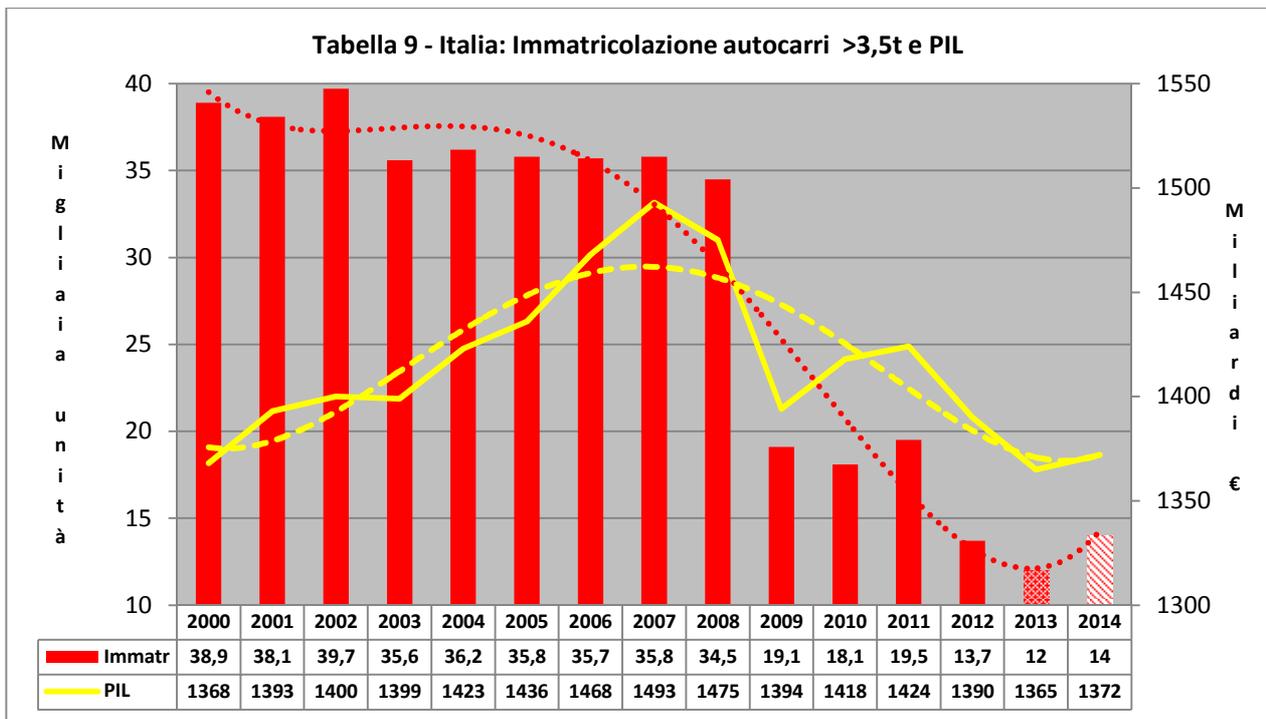
Non meno pesante la **situazione in Italia** (Tabella 8), sia dal lato dello sviluppo economico, che la vede fanalino di coda assieme alla Spagna, sia dal lato della domanda, che non si è ripresa come nel resto d'Europa.

Secondo l'Acea l'immatricolazione di autocarri > 3,5 t in Italia è aumentata nel 2011 di solo il 14,4% contro una media Europea del 29%.

L'anno scorso la domanda è scesa del 29,4% contro una perdita media europea dell'8,7%: in pratica alla fine dell'anno il totale della domanda era tornato ai livelli dei primi anni novanta del secolo scorso. Quest'anno il mercato si sta contraendo di

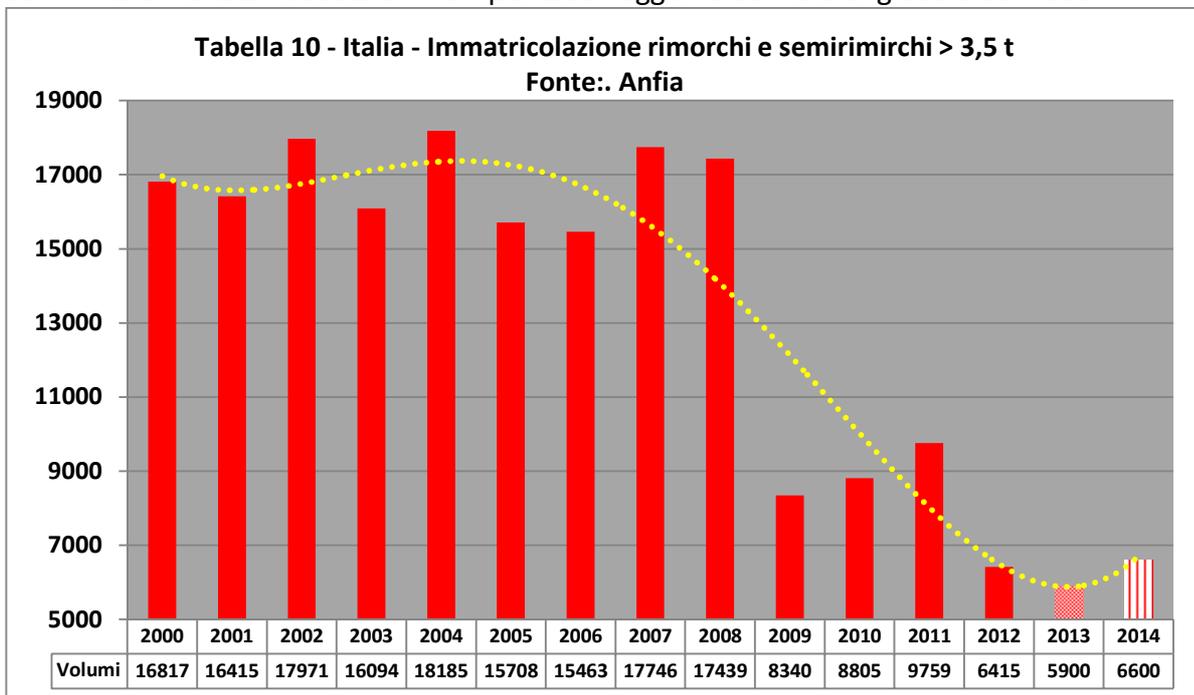


un altro 15/16%. Nella tabella 9 sono riportate le immatricolazioni dal 2000 ed è interessante notare che se fino al 2002 esiste un'alta correlazione tra domanda e PIL (indice correlazione 0,96), dal 2003 al 2008 la domanda sembra essere stata condizionata soprattutto dalla disponibilità di prodotto, probabilmente indirizzata verso mercati più redditizi, e dal 2009 in poi la domanda è stata in balia della drammatica fase recessiva, che salvo la miniripresa del 2010 si protrarrà fino al 2014, e condizionata anche dallo spostamento in paesi a basso costo della manodopera di sedi aziendali e acquisti di prodotto da parte delle imprese di autotrasporto italiane.

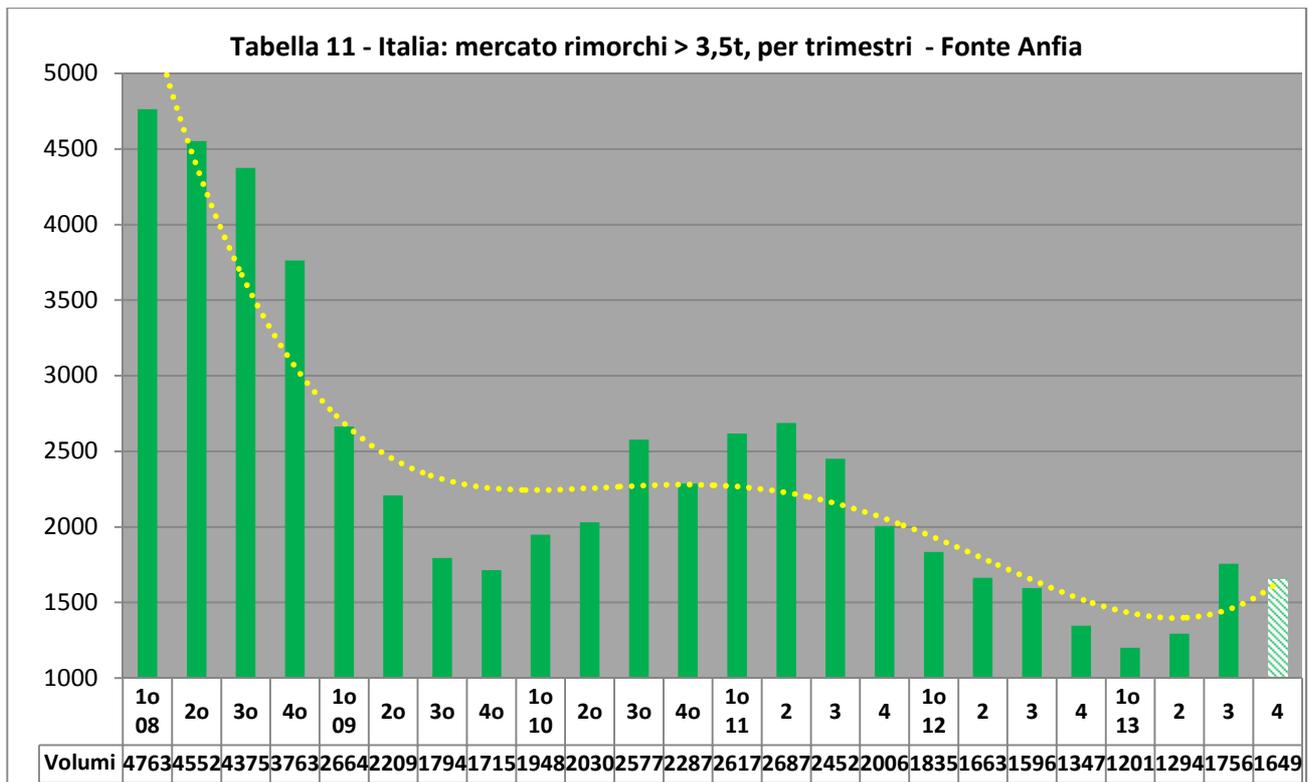


Dal lato della produzione le cose vanno meglio, anche perché circa l'80% della produzione viene esportata. Su queste basi e sulla domanda europea si sono formulate le ipotesi di outlook 2013 e previsione 2014.

La drammaticità della situazione italiana è testimoniata anche dalla immatricolazione di rimorchi e semirimorchi che è ridiscesa ai livelli più bassi raggiunti con la crisi globale del 2009.



Se le immatricolazioni degli autocarri sono scese di 2/3 rispetto al 2000, praticamente lo stesso si è verificato per rimorchi e semirimorchi.



L'analisi per trimestri sembra indicare il raggiungimento del punto di svolta inferiore, anche per la campagna di incentivazioni disposta qualche mese fa dal Governo.

## Valutazione della Domanda in Europa nel 2012 e 2013

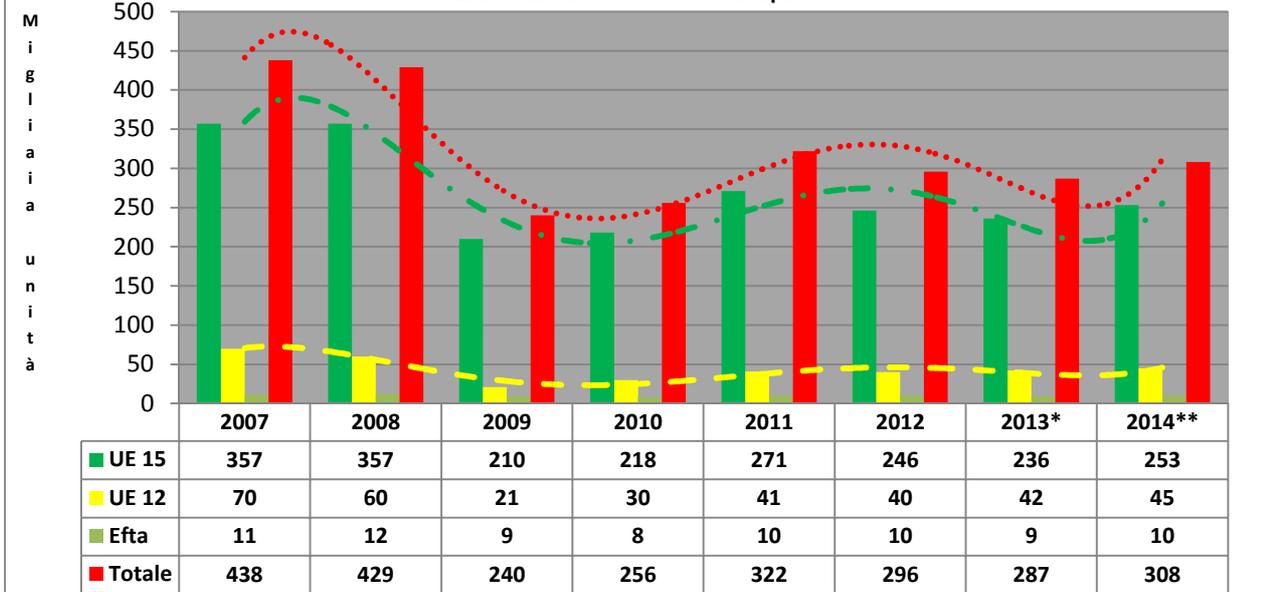
Dopo l'analisi dei "Major Markets" si è proceduto ad una analisi complessiva del Mercato Europeo, (Tabella 12) estrapolando il 2013 sulla base dei consuntivi dei primi 9 mesi, e il 2014 sulla base delle anticipazioni dei dati macroeconomici.

Si nota che nell'area dei nuovi membri della UE la domanda, che era precipitata nel 2009, si è andata riprendendo a ritmi veramente notevoli nel 2011, mantenendosi sostanzialmente sugli stessi livelli anche quest'anno. La domanda dovrebbe riprendersi l'anno prossimo..

I totali per l'Europa dei 15 sono ottenuti valutando i risultati dei primi 10 mesi di immatricolazione degli altri 10 paesi e sommandoli al totale dei 5 paesi più importanti, prima esaminati.

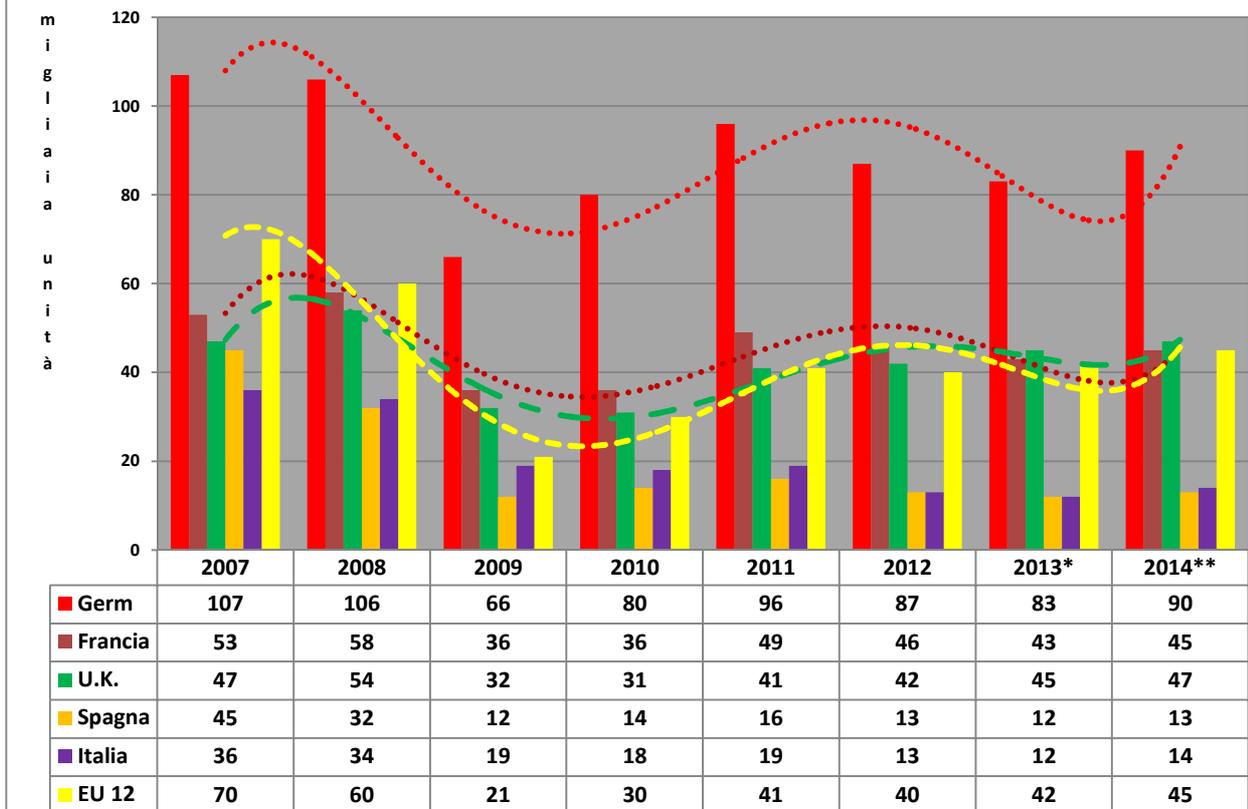
Il totale delle immatricolazioni, in Europa, cresciuta del 29% nel 2011 e diminuita dell'8,7% l'anno scorso, non dovrebbe scendere più del 3/% quest'anno, per recuperare terreno nel 2014, quando è prevista l'uscita definitiva dalla attuale minirecessione, (in parte già a partire dalla seconda parte di quest'anno).

**Tabella 12 - Mercato Autocarri UE+Efta > 3,5t**  
Elaborazioni Centro Studi Subalpino



\* Outlook, \*\* Stima

**Tabella 13 - Mercato Autocarri UE >3,5t - Major Areas**  
Elaborazioni Centro Studi Subalpino



\* Outlook, \*\* Stima

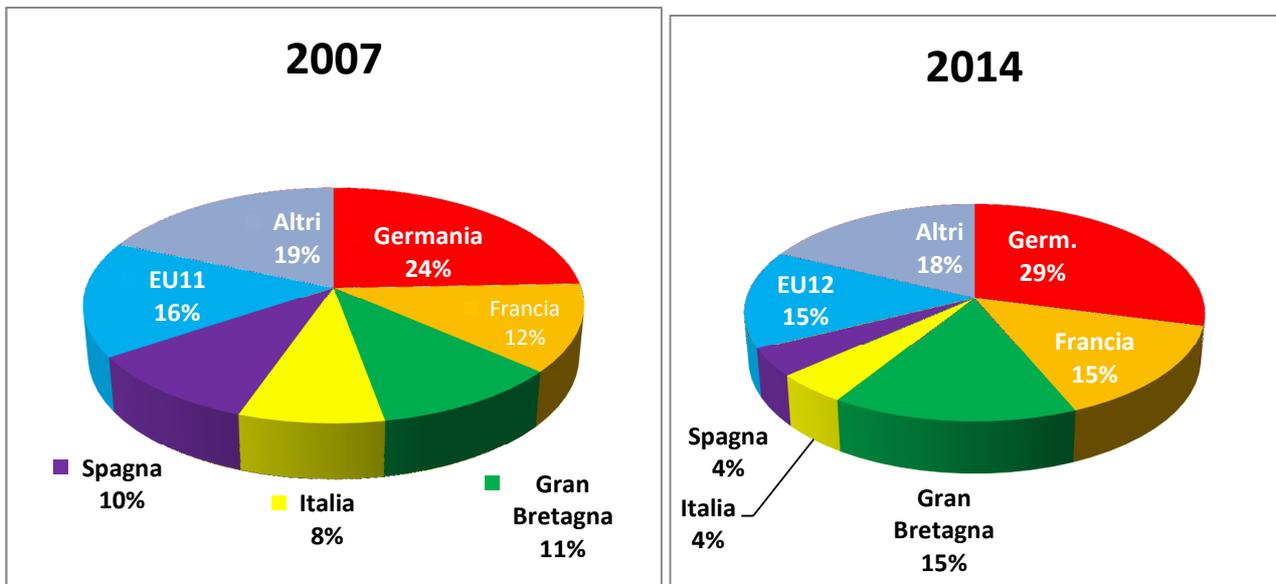
## Mercato Europeo Autocarri > 3,5 t – quote percentuali maggiori aree.

E' interessante notare l'effetto avuto dalla crisi globale e dalle successive fasi recessive sui rapporti relativi tra i vari mercati europei: i paesi economicamente più deboli come Italia e Spagna hanno visto dimezzare la loro share del totale mercato europeo (passata per i due mercati assieme dal 18 all'8%) a tutto vantaggio della Germania, ma anche di Francia e Gran Bretagna. I tre mercati assieme rappresentano oggi il 59% delle immatricolazioni totali, contro il 47% di 5 anni fa.

I paesi nuovi membri della UE, che erano scesi drammaticamente nel 2009, con la crisi globale, stanno recuperando posizioni e ritorneranno probabilmente già dall'anno prossimo su quote simili al 2007.

Lo stesso dicasi per il resto d'Europa (paesi Efta e del Centro/Nord Europa), che riguadagneranno le loro posizioni, attorno al 18/19% in totale, già nel 2013.

Secondo la maggior parte degli analisti Italia e Spagna (che assieme hanno perso un altro punto anche quest'anno) potranno riprendere a salire solo dal 2014, quando le rispettive situazioni economiche riprenderanno a migliorare, con valori positivi nella crescita di PIL e consumi, ma difficilmente potranno riavvicinarsi ai valori antecrisi, sia per produzione che per volumi di vendita.



**Centro Studi Subalpino - Novembre 2013**