

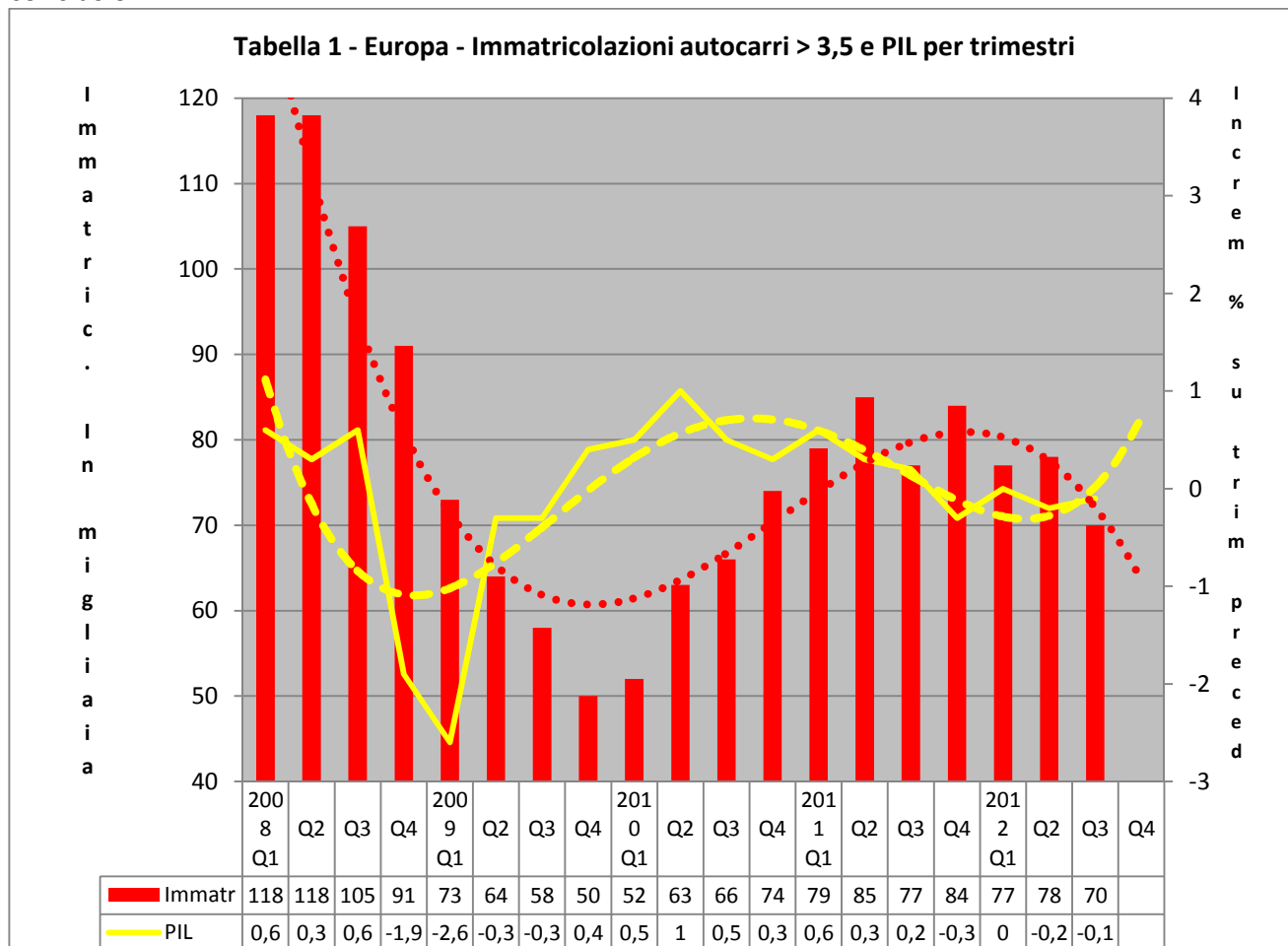
Analisi congiunturale del Mercato Europeo degli autocarri > 3,5 t

Dati e prospettive della UE + Efta per Produzione e Immatricolazione di Autocarri (>3,5 t) e PIL.

Outlook 2012 e previsioni 2013

Come è noto dal 2011 i Costruttori non diffondono regolarmente i dati sulla produzione di veicoli commerciali e industriali per mese o trimestre.

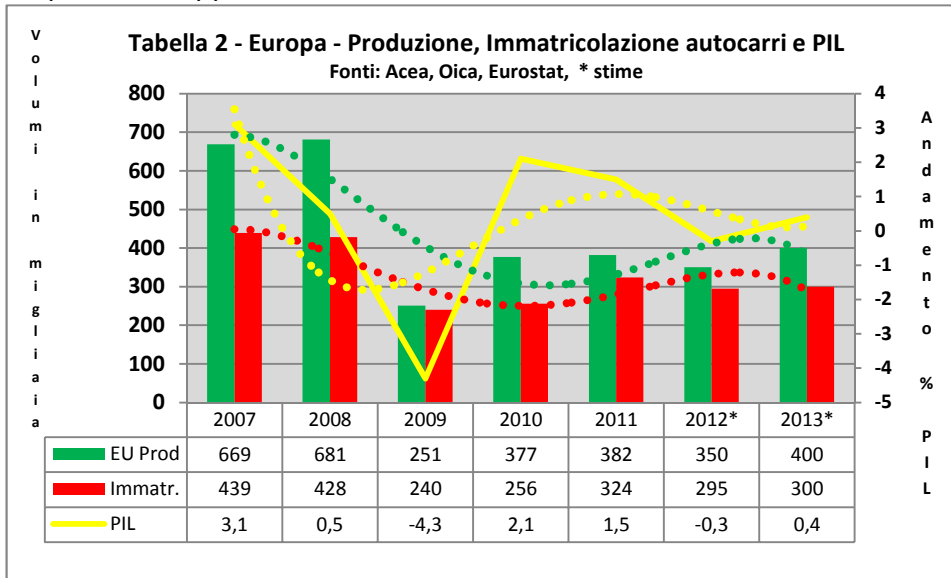
Nel fare l'analisi di quest'anno abbiamo pertanto preparato una tabella con le immatricolazioni per trimestri di fonte Acea confrontate con gli andamenti trimestrali del PIL di fonte Eurostat. . Ne è risultata la tabella che segue (tabella 1) dalla cui analisi si possono trarre le seguenti conclusioni:



1. Esiste una buona correlazione (0,70) tra Immatricolazioni e PIL, dato che il mercato è più reattivo al verificarsi delle crisi, anche se il contrarsi delle immatricolazioni segue quello del PIL..
2. Il nuovo rallentamento dell'economia, iniziato dal 2° trimestre 2011, e che si sta trasformando in nuova mini recessione, sta nuovamente trasformandosi in caduta del mercato degli autocarri.

Per un ulteriore approfondimento è 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.

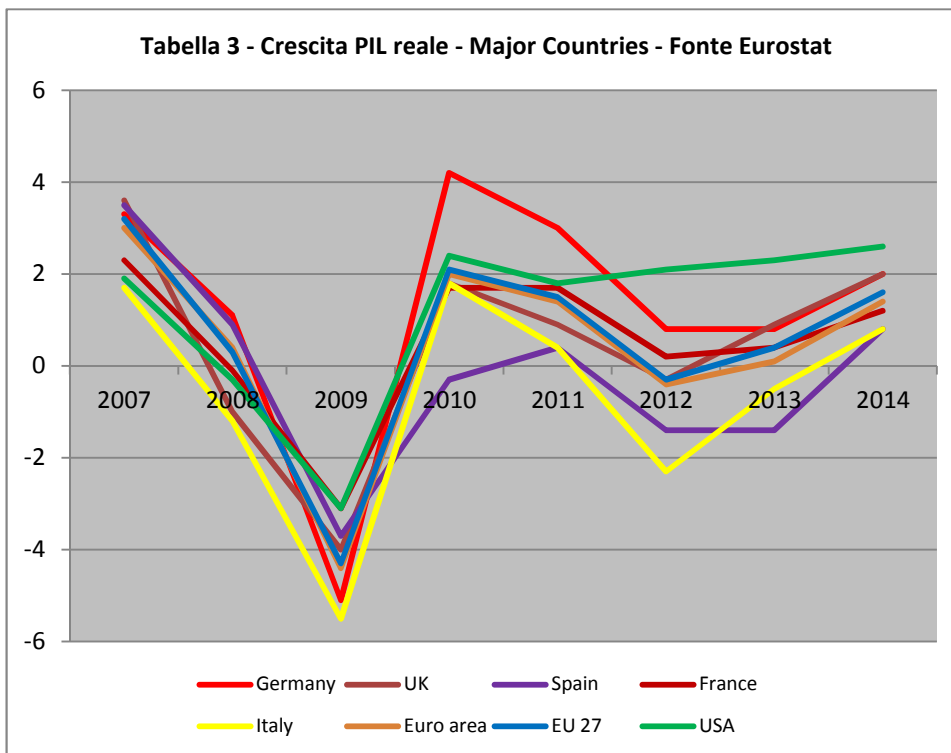


I dati sono di provenienza OICA/ACEA per la produzione, ACEA per le immatricolazioni e Eurostat per il PIL. Per il 2012 le immatricolazioni sono disponibili fino a ottobre, e quindi il dato è abbastanza realistico. Per il 2013 si è proceduto ad un'analisi Paese per Paese e quello che

appare nella tabella è la somma algebrica delle singole previsioni per i major markets (vedi tabelle da 4 a 8).

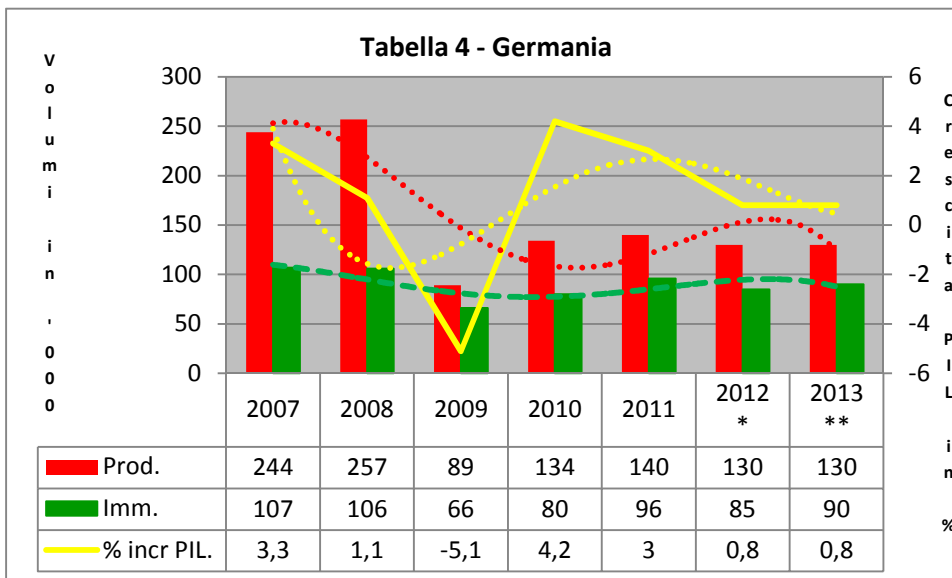
Si nota immediatamente la spinta alla riduzione degli stocks nel 2009, ed infatti immatricolazioni e produzione sono praticamente allo stesso livello anche in presenza di un saldo attivo della bilancia commerciale autocarri. Ne hanno sofferto le consegne soprattutto nel 2010, a fronte della ripresa del PIL e della domanda, che si è protratta fino alla fine dello scorso anno. Quanto al 2013 il mercato è previsto in ripresa solo nella seconda parte dell'anno, quando si aspetta una ripresa del PIL, e il totale dell'anno dovrebbe essere in linea con il risultato 2012. La produzione è prevista in aumento più consistente per far fronte alle richieste del mercato di fine 2013..

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 Germania nel 2010, che si interrompe però, soprattutto da quest'anno, anche se in misura inferiore al resto d'Europa, per rientrare - l'anno prossimo - nella media europea. Progressi più consistenti nel 2014 sono previsti per Germania ma anche per la Gran Bretagna. L'Italia rimane fanalino

di coda assieme alla Spagna.



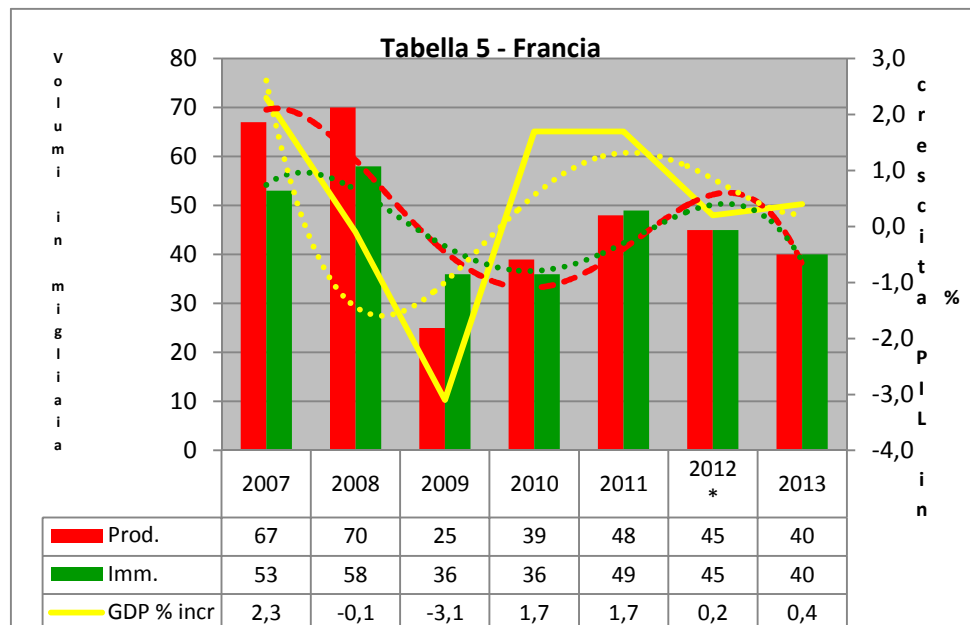
In Germania (Tabella 4) la ripresa di produzione e immatricolazioni è stata più rapida e consistente del resto d'Europa nel 2010 ed è proseguita anche nel 2011. Il tasso di crescita si è però andato riducendo nella prima parte di quest'anno, ed è addirittura diventato negativo a

*** Outlook, ** Stima**

partire da settembre. Prevediamo che avendo soddisfatto la domanda interna, che tendeva l'anno scorso a riportarsi su valori vicini ai livelli ante crisi, e senza spinta ad aumento delle scorte, la produzione si assesterà su livelli ancora lontani dai livelli ante crisi, anche per la nuova fase recessiva, avvertita soprattutto in nell'area dell'Euro, ma che sta toccando anche i Paesi dell' area BRIC e gli USA.

Le immatricolazioni flettono quest'anno e dovrebbero risalire nella seconda metà del prossimo anno.

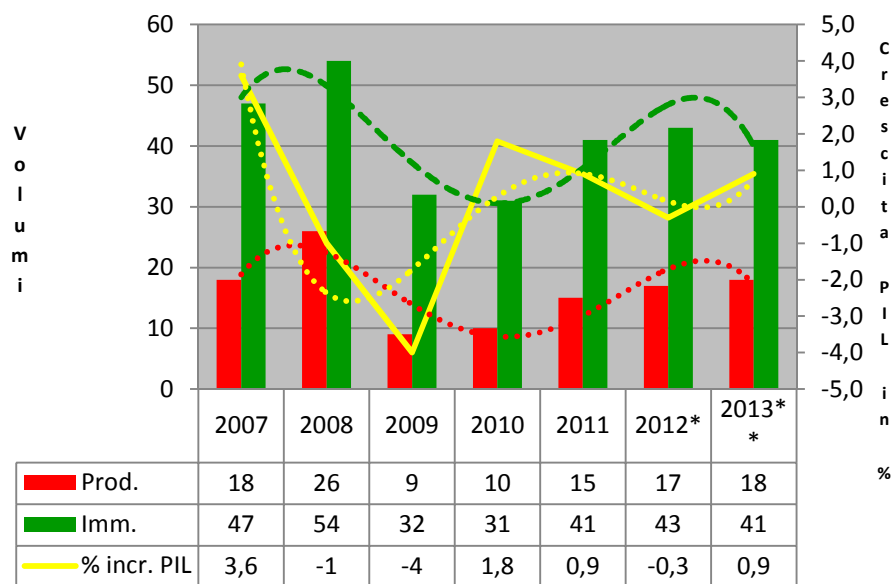
La Francia (tabella 5) ha subito un minor impatto dalla crisi globale, e ne è uscita con progressi lenti ma costanti. Le immatricolazioni di autocarri sono aumentate di oltre il 35% l'anno scorso ma hanno rallentato nella seconda metà dell'anno in corso, e dovrebbero continuare a flettere anche l'anno prossimo per il peggioramento della



situazione economica, segnalato anche dalla recente perdite della tripla A, in leggera ripresa solo dalla seconda metà del 2013. La produzione, che si era contratta nel 2009 molto di più delle immatricolazioni, anche per la riduzione degli stocks, si è pure ripresa l'anno scorso agli stessi ritmi delle immatricolazioni, per scendere quest'anno in linea con la riduzione della domanda.

Su queste basi abbiamo cercato di formulare una previsione per l'anno prossimo, legata anche alla stagnazione economica prevista anche l'anno prossimo.

Tabella 6 - Gran Bretagna

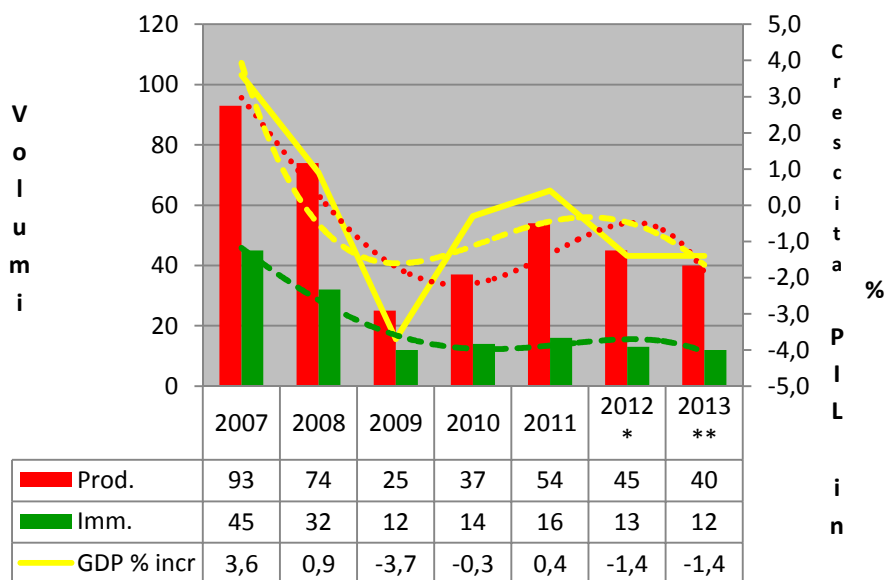


In Gran Bretagna (Tabella 6) gli effetti della crisi globale si sono sentiti già a partire dalla seconda parte del 2008 e nel 2009 sono stati più pesanti che in Francia. Produzione e immatricolazioni si sono quindi riprese solo a partire dal 2011 e per quasi tutto l'anno in corso a ritmi sostenuti, e prevediamo che l'anno prossimo il calo della domanda sia inferiore

alla maggior parte dei paesi europei.

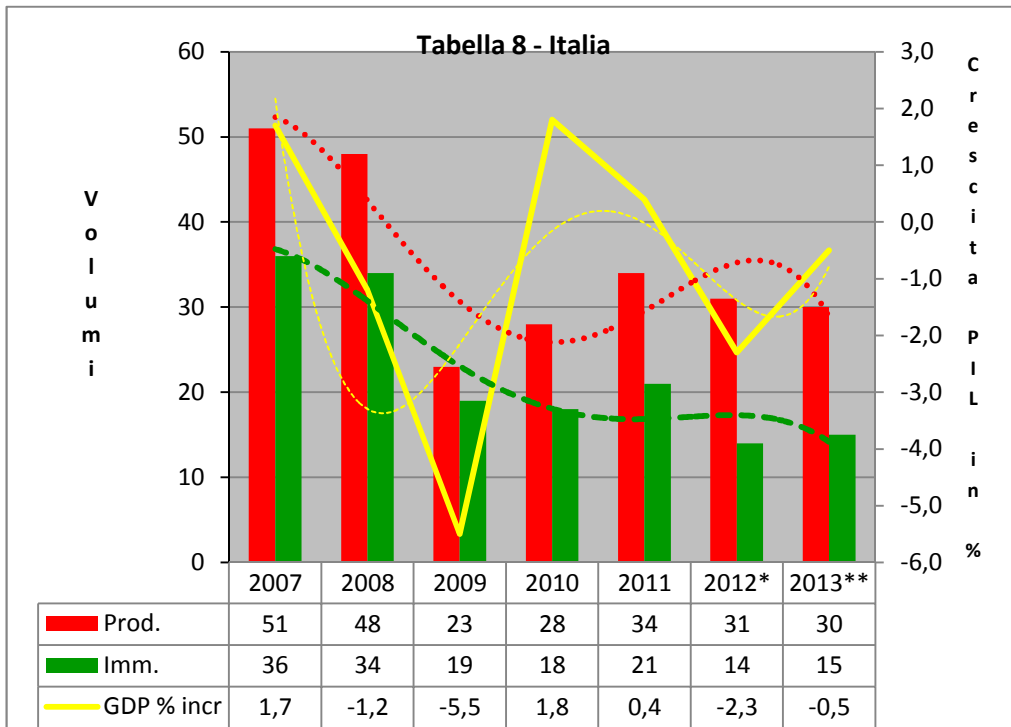
Il mercato autocarri in Spagna (Tabella 7) è stato fra quelli che più hanno risentito degli effetti della crisi globale, e che più lentamente ne stanno uscendo. Produzione e domanda si sono riprese soprattutto l'anno scorso, fino ad agosto, ma da quest'anno è ripresa la discesa, anche consistente, che probabilmente continuerà anche l'anno prossimo, data

Tabella 7 - Spagna



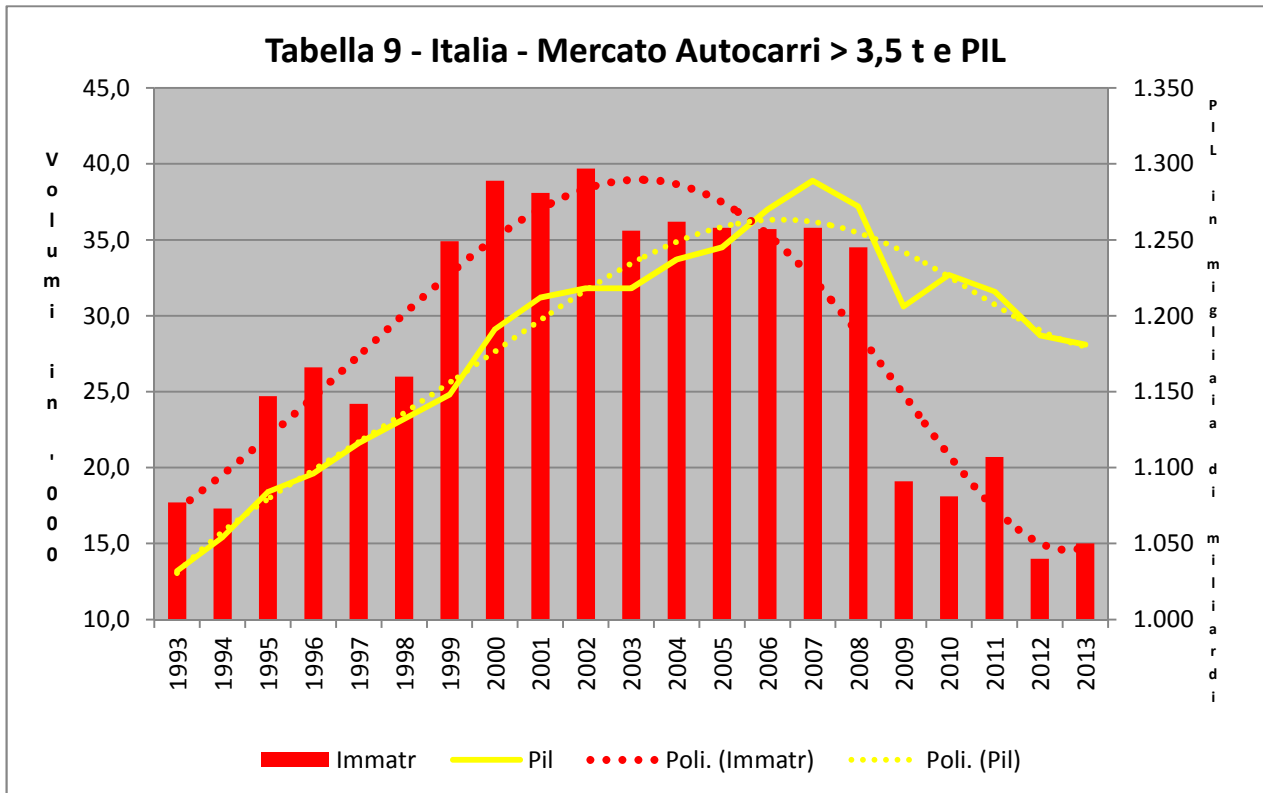
la nuova fase recessiva in cui il paese è caduto e da cui l'uscita è prevista solo nel 2014. Produzione e vendite rimarranno quindi ben lontane dai valori ante crisi.

Ancora più 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.



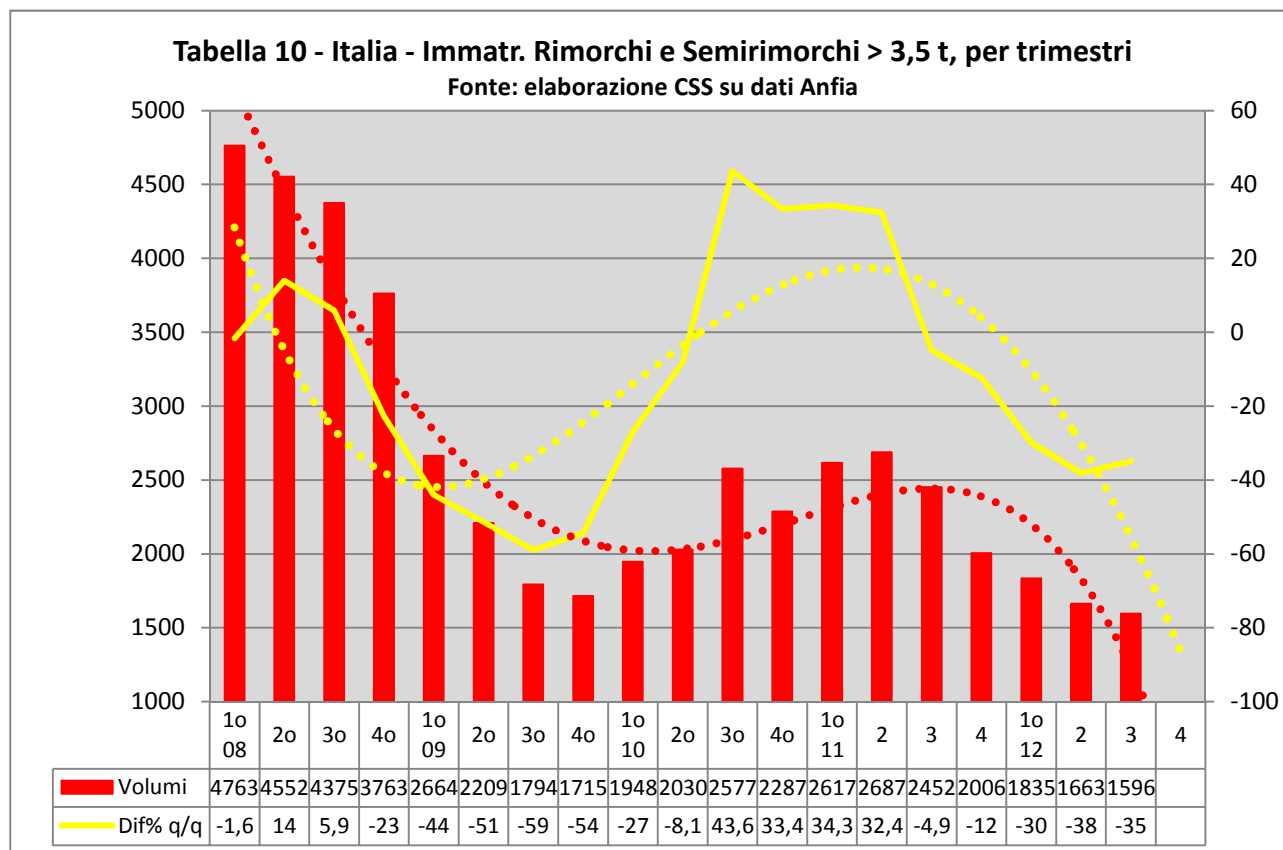
Secondo l'Acea la immatricolazione di autocarri > 3,5 t è aumentata nel 2011 di solo il 14,4% contro una media Europea del 29%. Nell'anno in corso la domanda sta scendendo di oltre il 30%, contro una media europea di circa l'8%. In pratica alla fine dell'anno il totale della domanda è tornata ai livelli

dei primi anni novanta del secolo scorso, come mostra il grafico sotto riportato. Tra l'altro, mentre fino al 2002 esiste una alta correlazione tra domanda e PIL (indice correlazione 0,96), dal 2003 al 2008 la domanda sembra essere condizionata dalla disponibilità di prodotto, probabilmente indirizzata verso mercati più redditizi, e dal 2009 in poi dalla drammatica fase recessiva, che salvo la miniripresa del 2010, si protrarrà fino al 2014, e dallo spostamento in paesi a basso costo della manodopera di sedi e acquisti delle imprese di autotrasporto italiane.



Dal lato della produzione le cose vanno meglio, anche perché l'80 della produzione viene esportata (dati 2012). Su queste basi e sulla domanda europea si sono formulate le ipotesi di outlook 2012 e previsione 2013.

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



Valutazione della Domanda in Europa nel 2012 e 2013

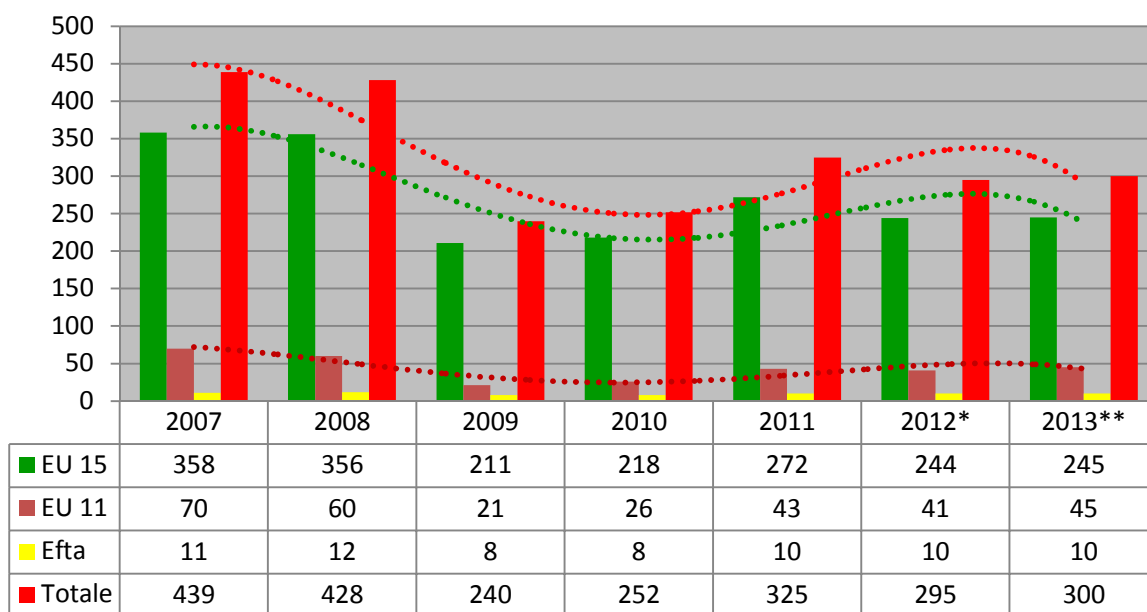
Dopo l'analisi dei "Major Markets" si è proceduto ad una analisi complessiva del Mercato Europeo, (Tabella 11) estrapolando il 2012 sulla base dei consuntivi dei primi 10 mesi, e il 2013 sulla base delle anticipazioni dei dati macroeconomici.

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 l'anno scorso, 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.

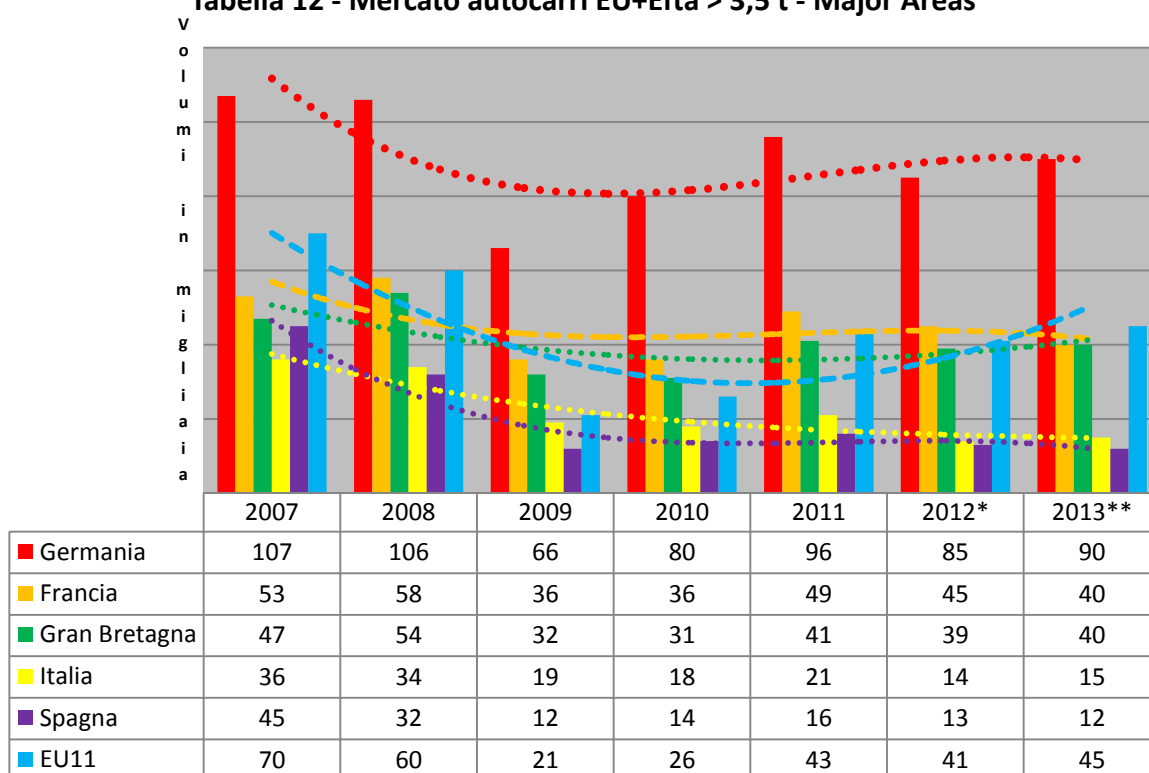
Il totale delle immatricolazioni, in Europa, è cresciuta del 29% l'anno scorso e non dovrebbe scendere più dell'8/9% quest'anno, per mantenersi poi su questi livelli anche l'anno prossimo, quando è prevista un'uscita dalla attuale minirecessione, soprattutto a partire dalla seconda parte del 2013..

**Tabella 11 - Mercato Europeo Autocarri > 3,5 t
Stime Centro Studi Subalpino**



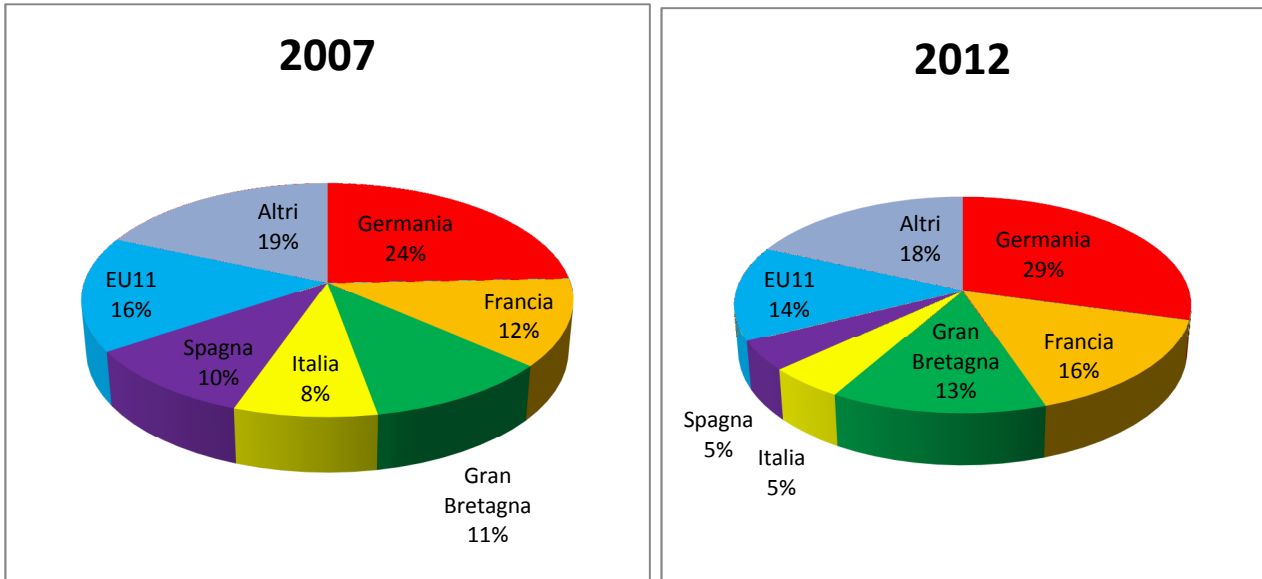
* Outlook, ** Stima

Tabella 12 - Mercato autocarri EU+Efta > 3,5 t - Major Areas



E' interessante notare l'effetto avuto dalla crisi globale sui rapporti relativi tra i vari mercati europei: i paesi economicamente più deboli come Italia e Spagna hanno visto quasi dimezzare la loro share del totale mercato europeo (passata per i due mercati assieme dal 18 al 10%) a tutto

vantaggio della Germania, ma anche di Francia e Gran Bretagna. I tre mercati assieme rappresentano oggi il 58% delle immatricolazioni totali, contro il 47% di 5 anni fa.



Emilio di Camillo - Centro Studi Subalpino - Novembre 2011