

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

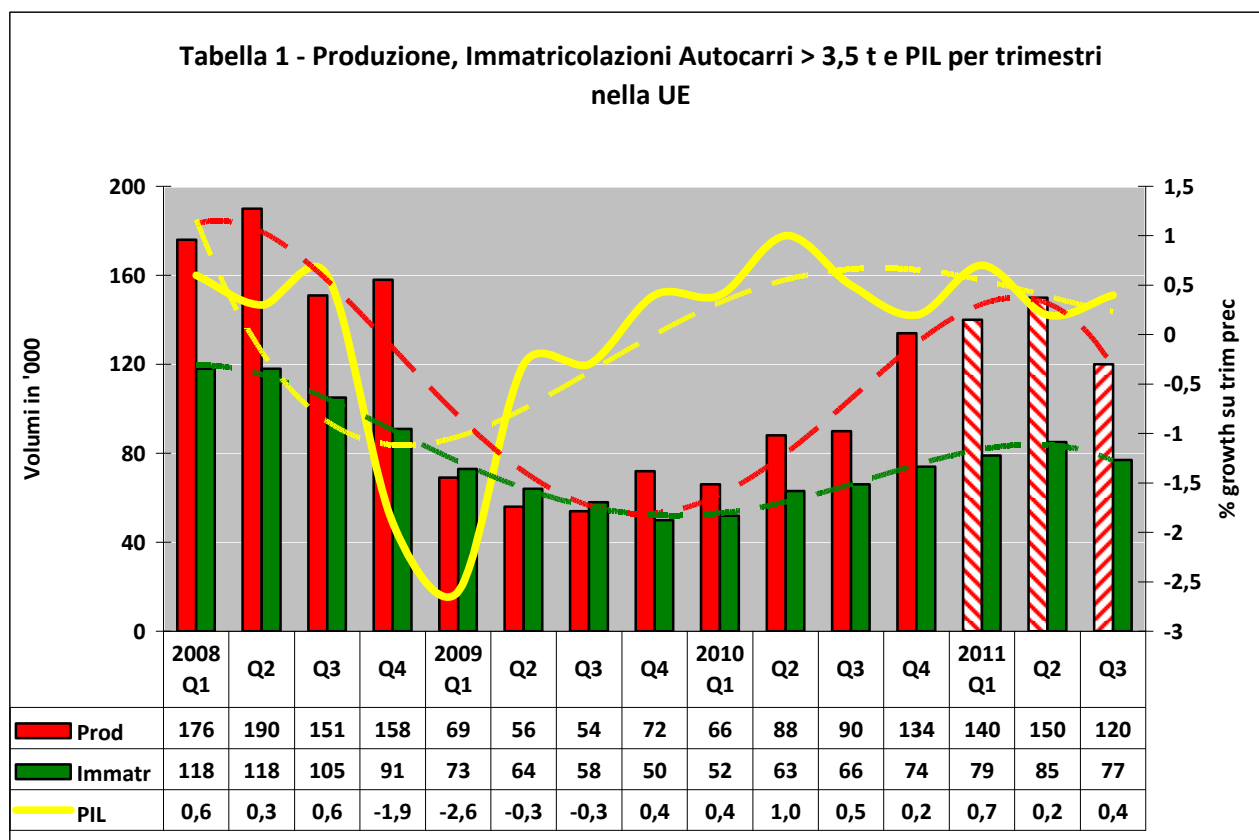
Dati e prospettive della UE + Efta per Produzione e Immatricolazione di Autocarri (>3,5 t), e PIL.

Outlook 2011 e previsioni 2012

L'ACEA ha recentemente pubblicato i dati definitivi relativi alla produzione di autocarri dal 2007 al 2010 per trimestre.

A questi dati abbiamo aggiunto le immatricolazioni pubblicate, sempre da Acea, e l'andamento del PIL rilevato da Eurostat.

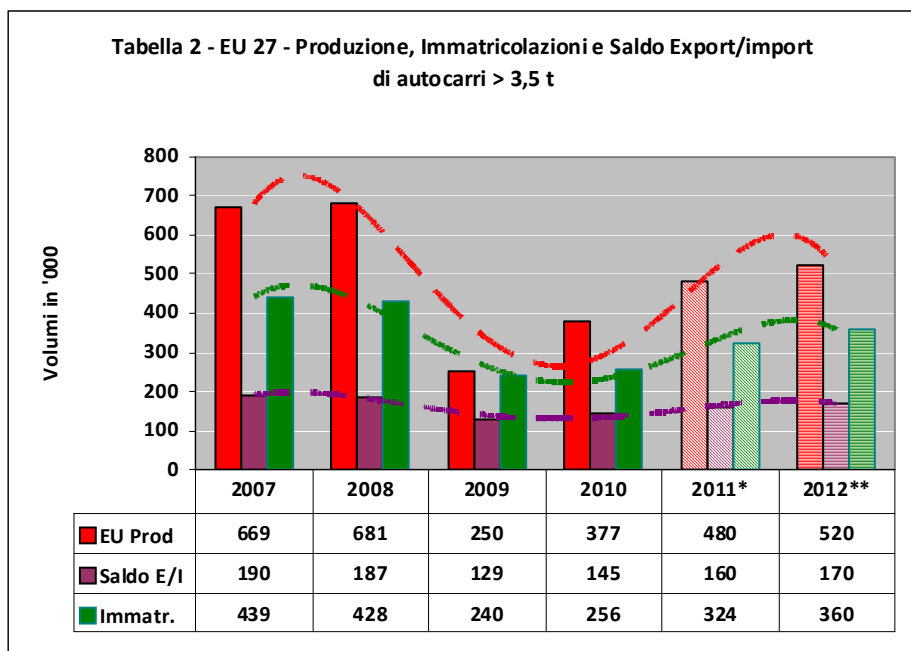
Ne è risultata la tabella che segue (tabella 1) dalla cui analisi si possono trarre le seguenti conclusioni:



Per la produzione i tre trimestri 2011 sono stimati

1. Non vi è correlazione diretta tra crescita del PIL e produzione (solo 0,17 il Coefficiente di Correlazione): ed infatti il reddito comincia a contrarsi già nel 4° trimestre 2008, ma la caduta della produzione inizia dal 1° trimestre del 2009, anche perché la produzione è legata agli andamenti globali e non tutti i mercati hanno reagito come l'Europa e negli stessi tempi.
2. Esiste una buona correlazione (0,82) invece tra Immatricolazioni e PIL, dato che il mercato è più reattivo al verificarsi delle crisi.
3. Esiste una stretta correlazione tra Produzione ed Immatricolazioni (0,90)
4. Per quasi tutto il 2009 le immatricolazioni, pur in calo consistente sul 2008, hanno superato i livelli della produzione, in calo più pronunciato per l'alto livello degli stocks (che si sono cominciati a ricostituire alla fine del 2010 e soprattutto quest'anno).
5. Un nuovo rallentamento dell'economia, specialmente dal 2° trimestre 2011, è già in corso e porta a pensare ad un rallentamento nella ripresa del mercato europeo degli autocarri

Per un ulteriore approfondimento è utile analizzare i dati annuali, includendo il saldo della bilancia commerciale relativo agli autocarri.



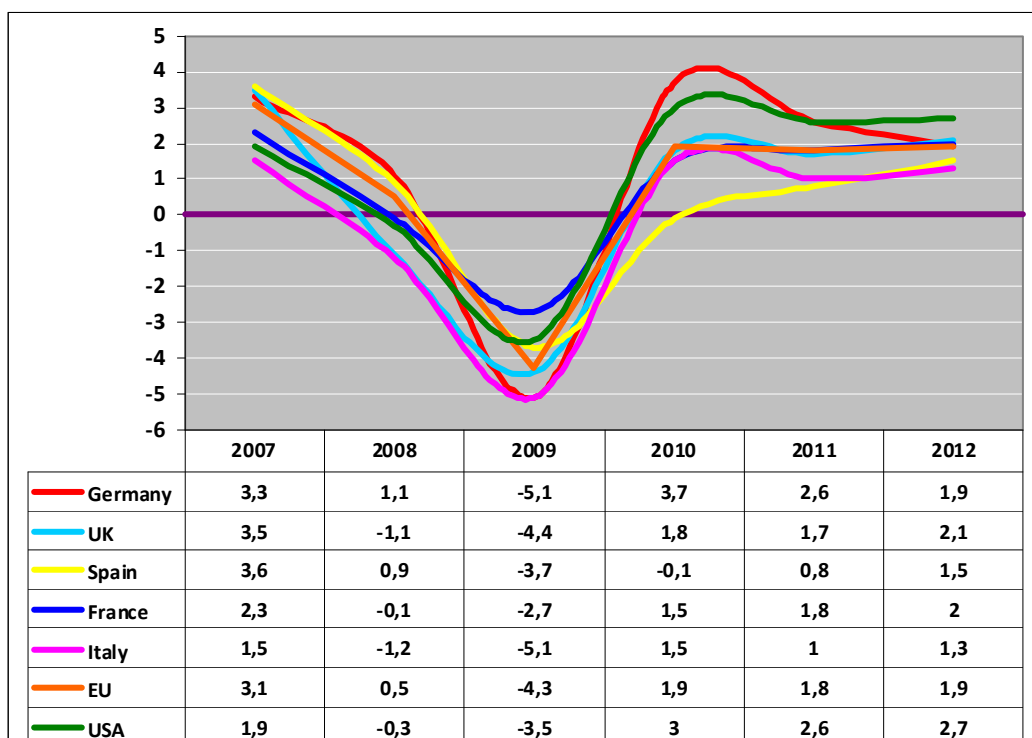
E' quello che appare nella tabella 2. I dati sono di provenienza OICA/ACEA per la produzione, ACEA per le immatricolazioni ed Eurostat per la bilancia Commerciale. Per il 2011 le immatricolazioni sono disponibili fino a settembre, e quindi il dato 2011 è abbastanza realistico. Per il 2012 si è proceduto 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 quest'anno, ma il problema sarà risolto nel corso del 4° trimestre, anche perché già ci sono concrete avvisaglie di rallentamento della ripresa e alcune fabbriche, come Scania, hanno già annunciato tagli consistenti alla produzione, a partire dalla fine dell'anno. Comunque anche il 2012, pur in rallentamento congiunturale, dovrebbe mostrare valori ancora positivi sia per produzione che per immatricolazioni.

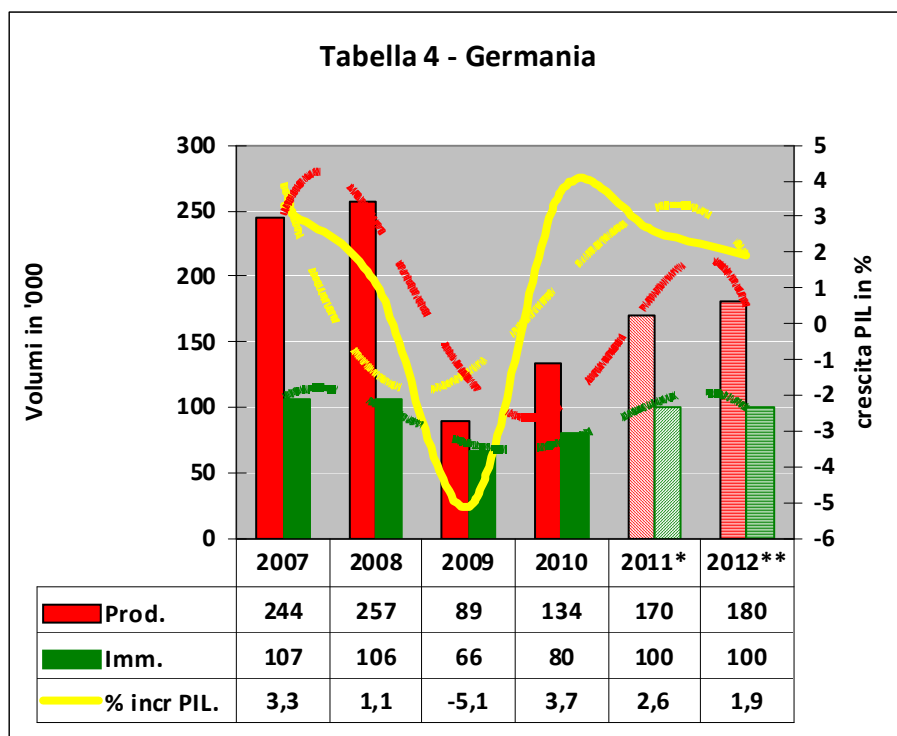
Situazione e potenziali dei singoli mercati

Tabella 3 - Crescita del PIL reale (Fonte Eurostat)



Diamo innanzitutto un'occhiata alle previsioni di sviluppo economico a breve: dalla tabella 3 si nota subito l'exploit della Germania nel 2010, che prosegue - benché più attenuato - anche quest'anno,

per rientrare - l'anno prossimo - nella media europea, media che si mantiene costante grazie anche ai miglioramenti economici previsti in Francia e U.K (che però, secondo gli ultimi dati di IHS ha rallentato vistosamente la crescita nel terzo trimestre).

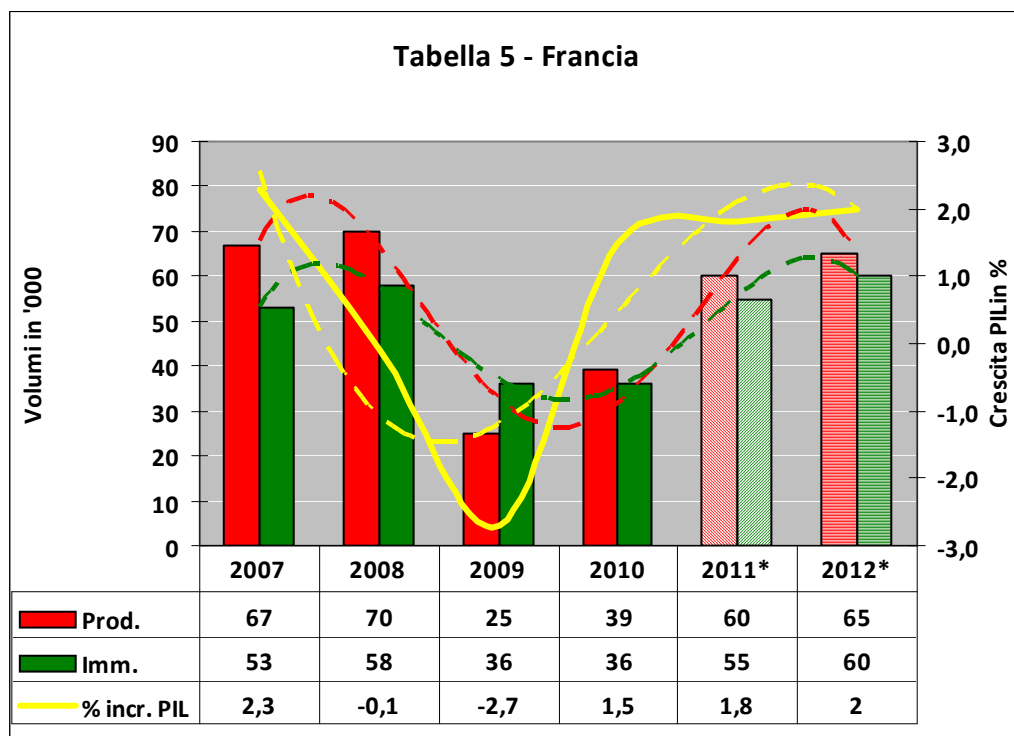


In Germania (Tabella 4) la ripresa di produzione e immatricolazioni è stata più rapida e consistente del resto d'Europa nel 2010 ed è proseguita con buoni ritmi anche quest'anno. Il tasso di crescita tende però a ridursi nel 2012. Prevediamo che una volta soddisfatta la domanda interna, che tende a stabilizzarsi su valori vicini ai livelli ante crisi dopo il rinnovo del parco flotte, la produzione si assesti su livelli ancora lontani dai livelli ante crisi, anche per

* Outlook, ** Stima

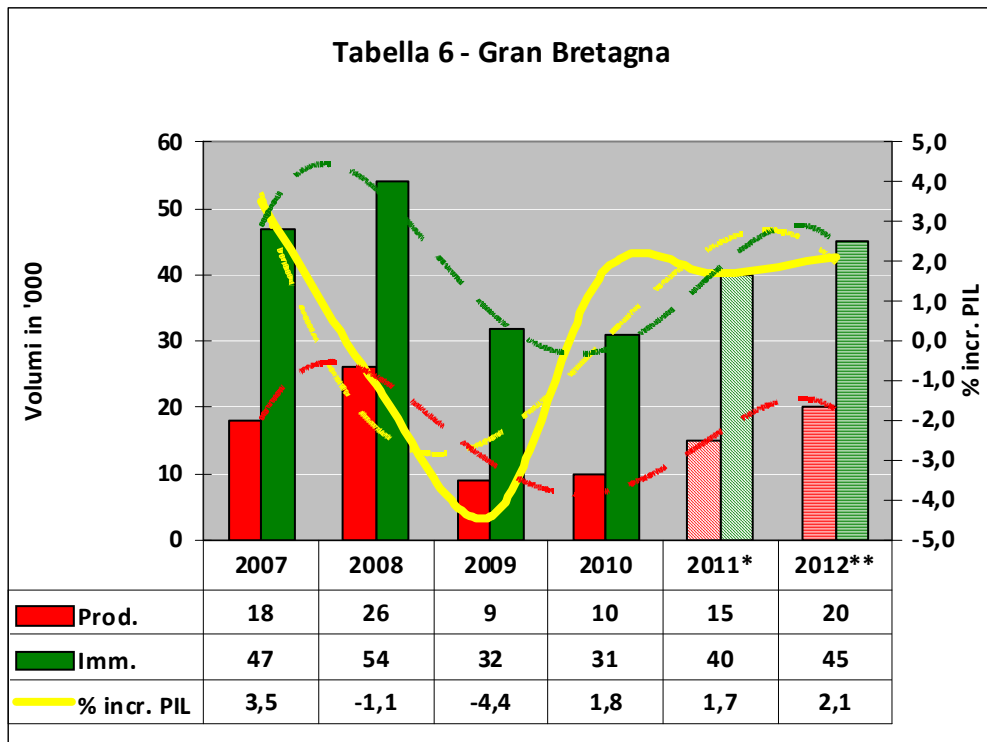
la nuova fase recessiva avvertita, soprattutto in Europa e negli USA, ma che sta toccando anche i Paesi dell'area BRIC.

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 continuano a segnalare aumenti di quasi il 50% anche nell'anno in corso, e questo fa prevedere che la ripresa della domanda potrà proseguire, pur se a ritmi più contenuti, anche l'anno prossimo. La produzione, che si era contratta nel 2009



molto di più delle immatricolazioni, anche per la riduzione degli stocks, si sta pure riprendendo agli stessi ritmi.

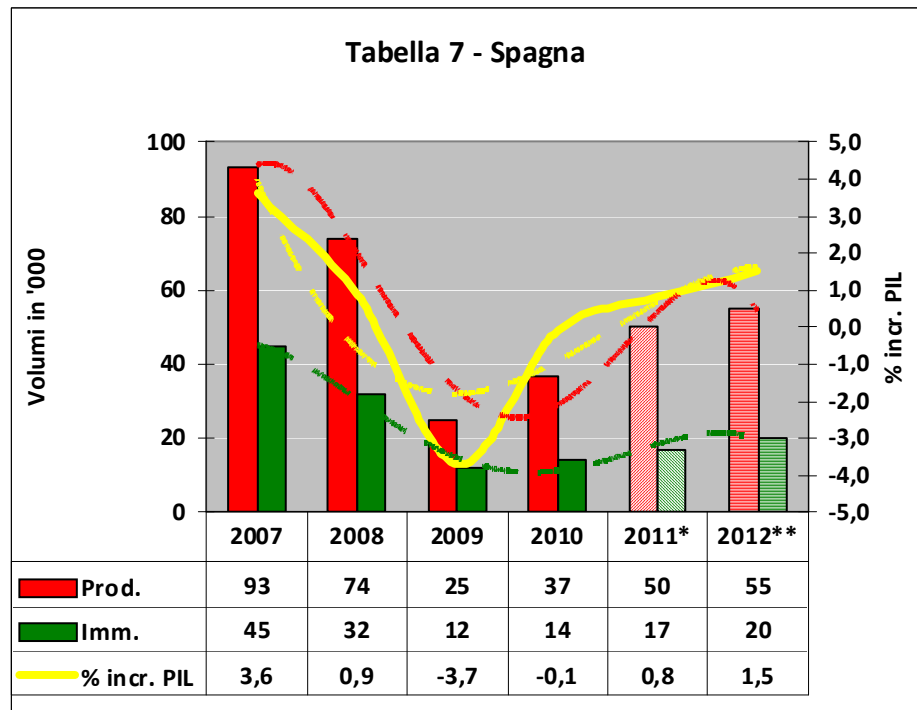
Su queste basi abbiamo cercato di formulare una previsione per l'anno prossimo, legata anche ad una ripresa del PIL superiore alla media europea

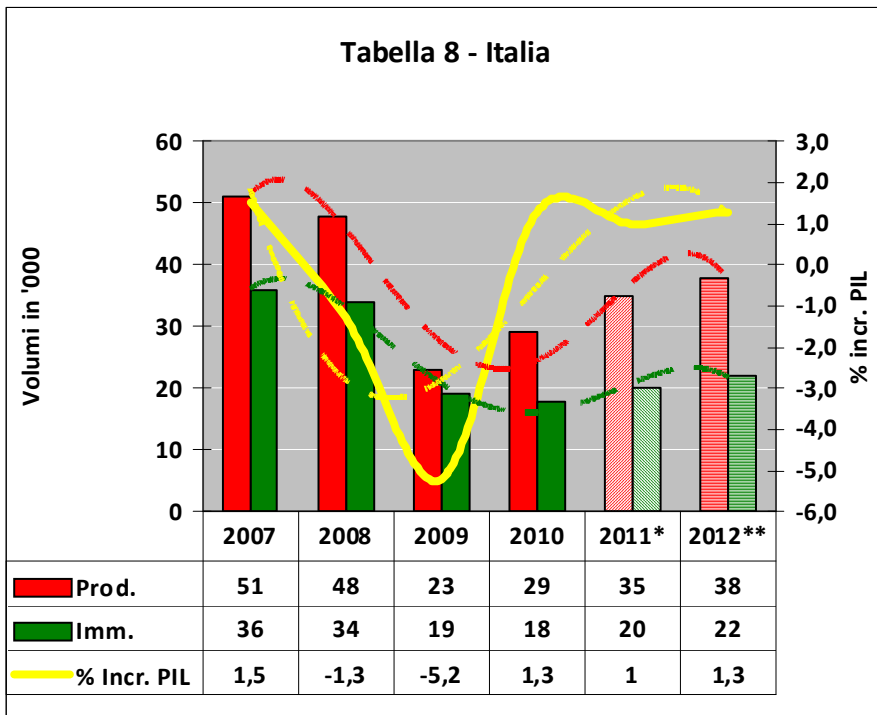


In Gran Bretagna (Tabella 6) gli effetti della crisi globale si sono sentiti già a partire dalla seconda parte del 2008 e nel 2009 sono stati più pesanti che in Francia. Produzione e immatricolazioni si sono quindi riprese solo a partire da quest'anno, a ritmi sostenuti, e prevediamo che la ripresa continui

anche l'anno prossimo, seppure a ritmi più contenuti.

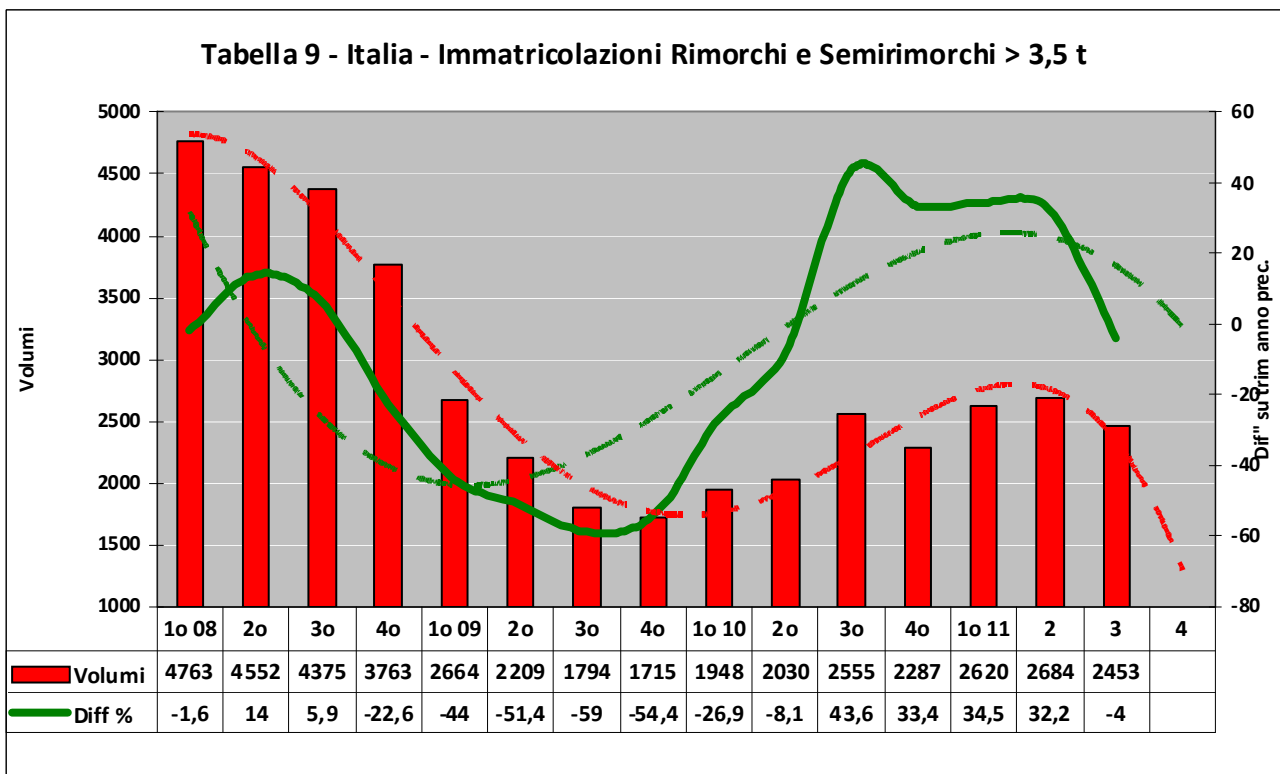
Il mercato autocarri in Spagna (Tabella 7) è stato fra quelli che più hanno risentito degli effetti della crisi globale, e che più lentamente ne stanno uscendo. La domanda si è ripresa un po' quest'anno, ma da agosto si è quasi azzerato il tasso di crescita. Prevediamo che anche l'anno prossimo la ripresa sarà modesta e manterrà produzione e vendite 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, che in assenza di dati ufficiali utilizza le proiezioni della AAA (Association Auxiliaire de l'Automobile), la domanda di autocarri > 3,5 t è aumentata nei primi 9 mesi dell'anno in corso solo dell'8,4% contro una media Europea del 38%

Come è noto unici dati ufficiali disponibili per l'Italia sono le immatricolazioni di rimorchi e semirimorchi > 3,5 t, che hanno invertito la tendenza positiva e nel 3° quadrimestre perdono il 4% sullo stesso periodo dello scorso anno. In particolare in settembre le immatricolazioni (733 unità)



sono scese del 16% sul settembre 2010. L'aumento sui primi 9 mesi dello scorso anno si riduce al 18,9% ed è inferiore del - 43,3% ai valori del 2008, a sottolineare l'andamento insoddisfacente delle vendite di autocarri sul nostro mercato.

Dal lato della produzione le cose vanno meglio, come trapela dai dati dei bilanci trimestrali di Fiat Industrial (1° e 2° trimestre).

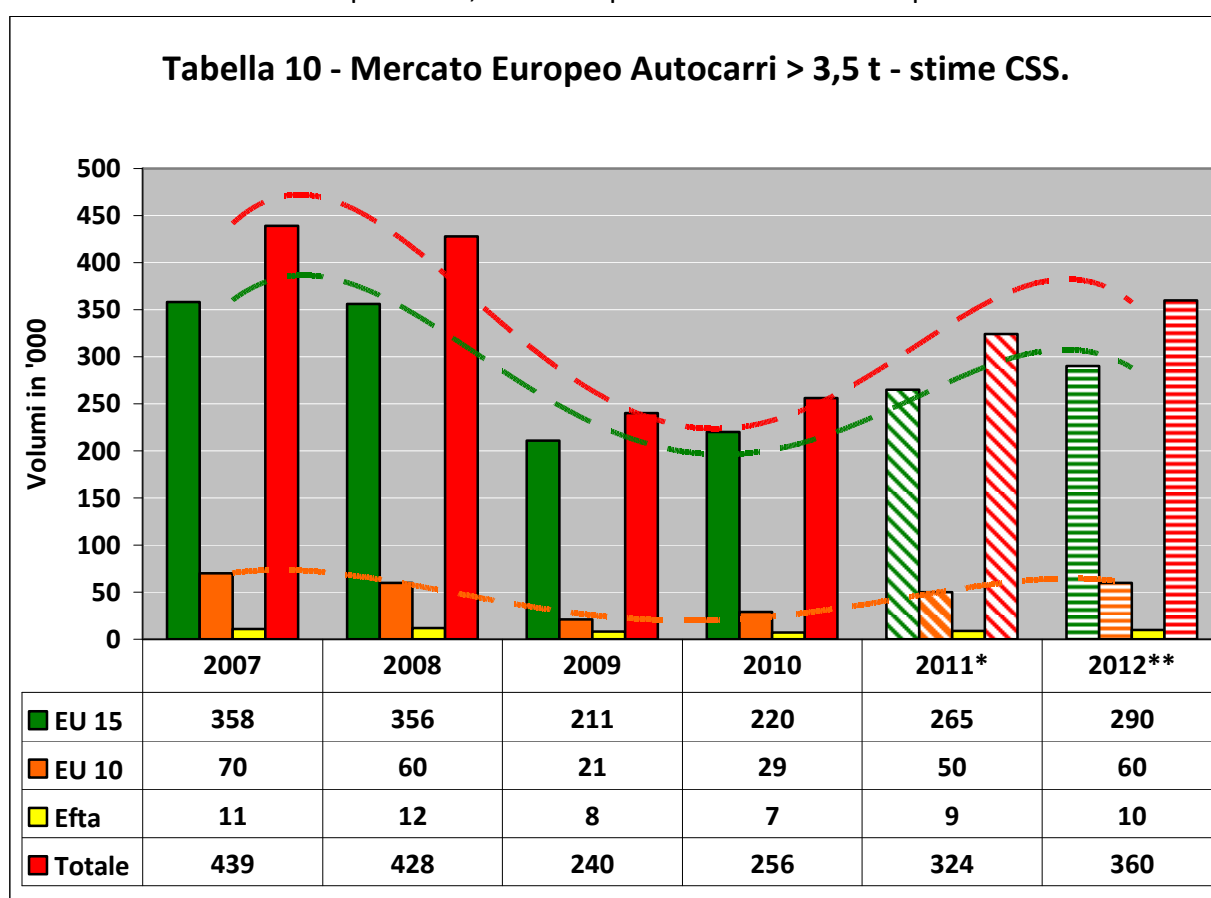
Valutazione della Domanda in Europa nel 2011 e 2012

Dopo l'analisi dei "Major Markets" si è proceduto ad una analisi complessiva del Mercato Europeo, (Tabella 10) estrapolando il 2011 sulla base dei consuntivi dei primi 9 mesi, e il 2012 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 nell'anno in corso, e si prevede un ulteriore incremento l'anno prossimo, anche se con tassi di crescita ridotti.

I totali per l'Europa dei 15 sono ottenuti valutando i risultati dei primi 9 mesi di immatricolazione degli altri 10 paesi e sommandoli al totale dei 5 paesi più importanti, prima esaminati.

Il totale delle immatricolazioni, in Europa, cresce secondo le nostre previsioni, del 27% nel 2011 e di un ulteriore 11 % l'anno prossimo, con ritmi più sostenuti nei nuovi paesi membri della UE.



* Outlook, ** Stima