



## Economia e mercato dei Veicoli Industriali – 1° semestre 2014

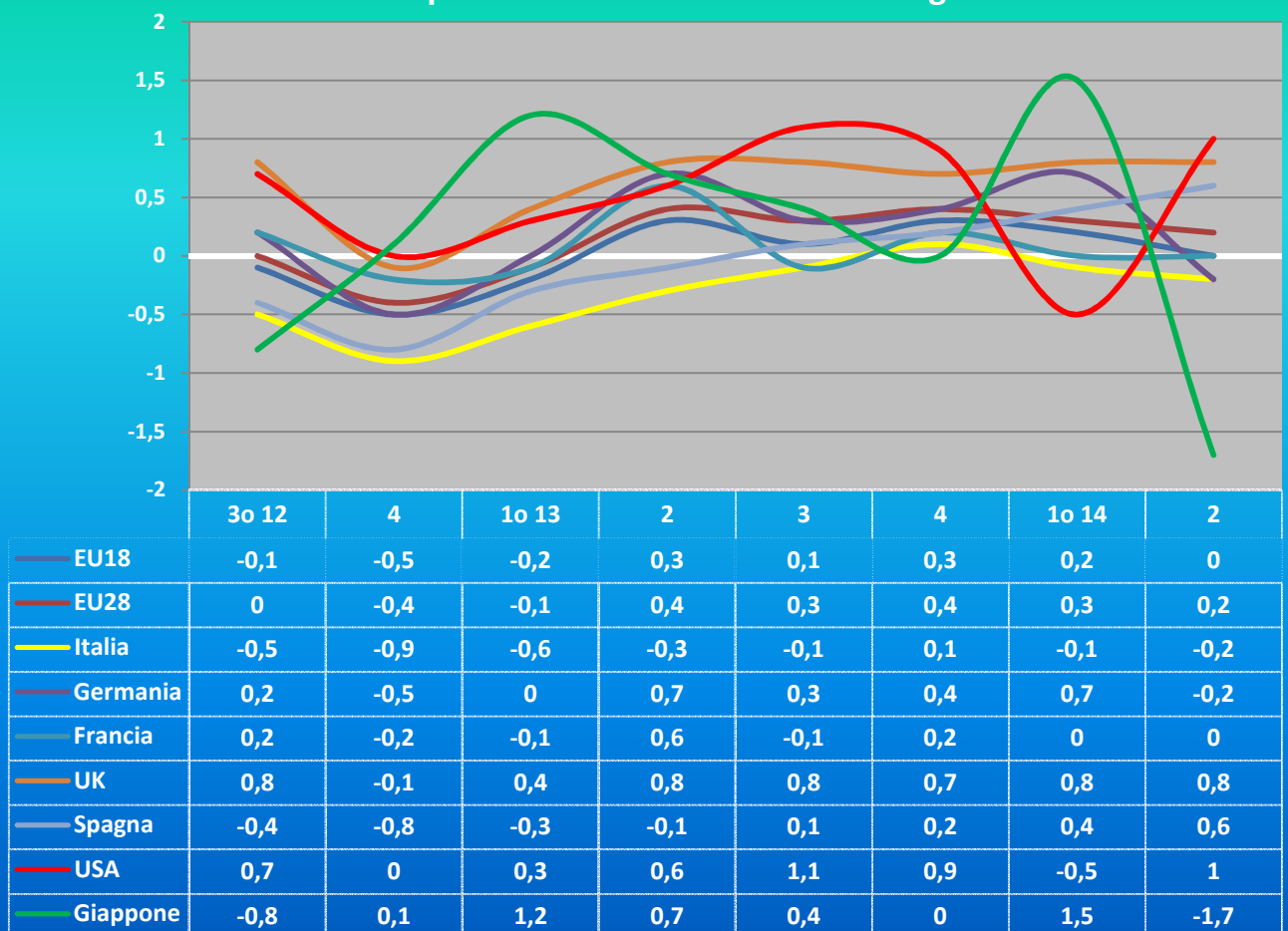
### L'andamento del PIL in Europa

Negli ultimi 15 anni si sono succedute tre crisi che hanno colpito in varia misura le varie aree economiche del mondo, e con particolare intensità nell'area dell'Euro.

Dopo quella degli anni 2001-2003, partita già alla fine degli anni 90 dal continente asiatico, e quella più famosa e devastante del 2007-2009 (la famosa crisi globale sentita soprattutto in Europa e negli Stati Uniti), stiamo appena uscendo da quella che ha colpito soprattutto l'area dell'Euro nel 2012 e prima parte del 2013.

La tabella sotto riportata mostra l'andamento del PIL nei maggiori paesi Europei negli ultimi 8 trimestri, secondo i dati riportati da Eurostat ai primi di Agosto. Si nota subito che si indebolisce ancora l'economia europea nel 2° trimestre 2014. Cala anche decisamente il PIL della Germania assieme all'Italia che risulta nuovamente in recessione. Si salvano U.K., che è diventata la

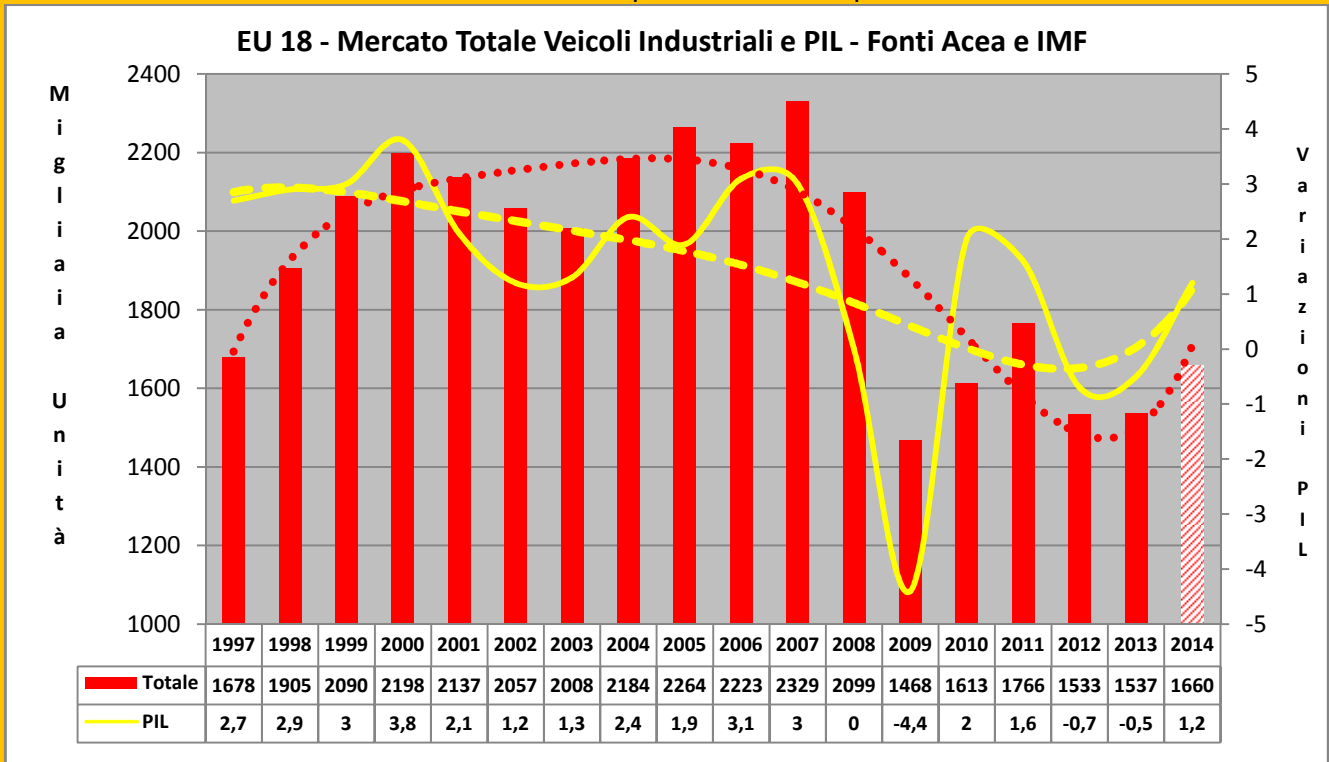
Andamento PIL per Trimestri - Fonte Eurostat - Agosto 2014



locomotiva d'Europa e Spagna che prosegue nella sua ripresa economica. Da sottolineare il violento calo del Giappone e la ripresa USA.

## Il mercato dei veicoli industriali e l'andamento dell'economia

Il mercato dei Veicoli Industriali ha sempre risentito e risente, come è ovvio, di queste fasi economiche, ed è infatti letteralmente crollato in Europa tra il 2008 e il 2009, e dopo la ripresa fino al 2011 è tonato a scendere nel 2012 a seguito della nuova fase recessiva, mantenendosi sugli stessi valori anche l'anno scorso. Una modesta ripresa è in corso quest'anno.

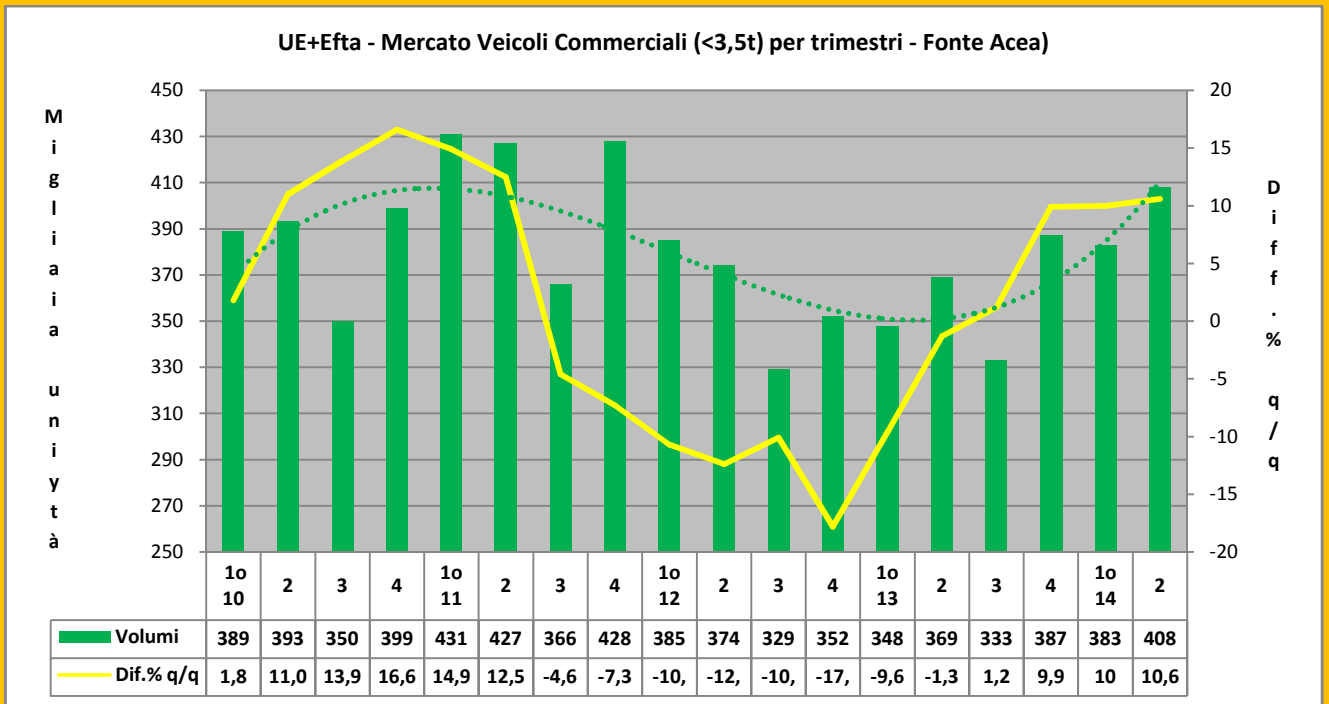


Va sottolineato che la reazione alle crisi economiche è sempre drammaticamente accentuato rispetto alle dimensioni della discesa del PIL, come mostra anche il grafico che per necessità di confronto è stato riferito alla Unione Europea a 18, per cui sono disponibili dati confrontabili.

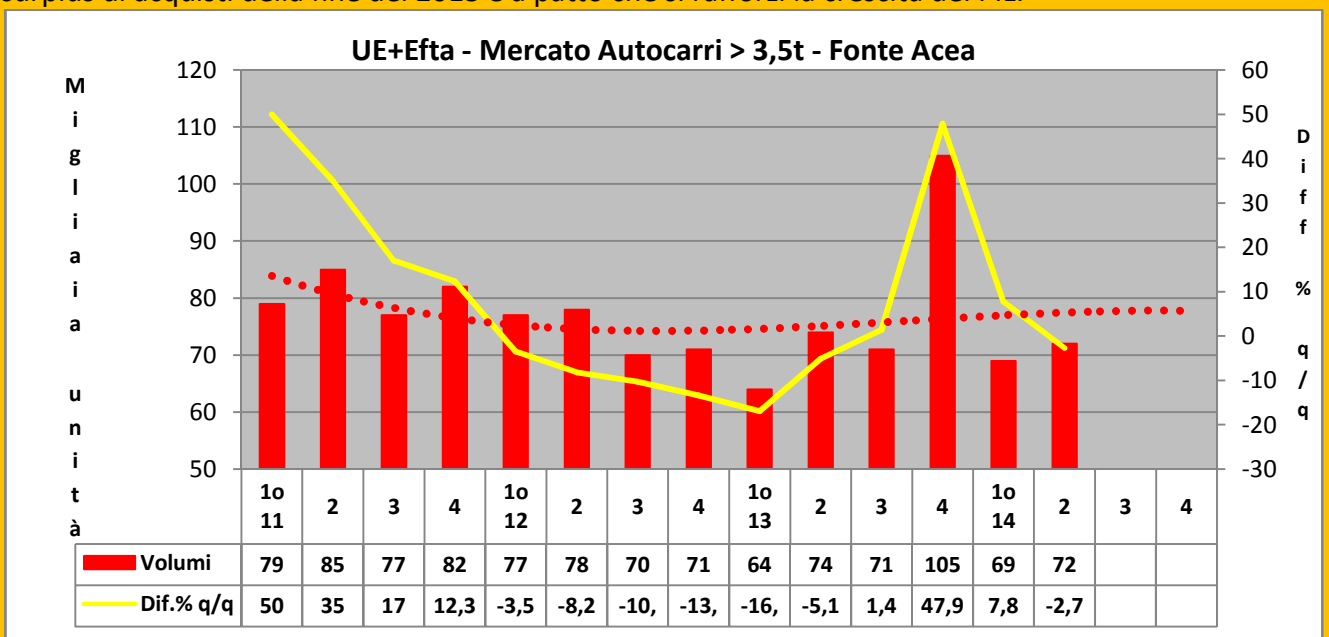
Quanto sopra è già significativo nel caso dei veicoli commerciali, la cui fase discendente era già cominciata nel 2008 e che anche nel 2012 e 2013 ha ripreso a scendere drammaticamente per riprendersi solo alla fine dello scorso anno. Con la ripresa del PIL il mercato pare svilupparsi positivamente quest'anno, soprattutto nel settore dei commerciali.

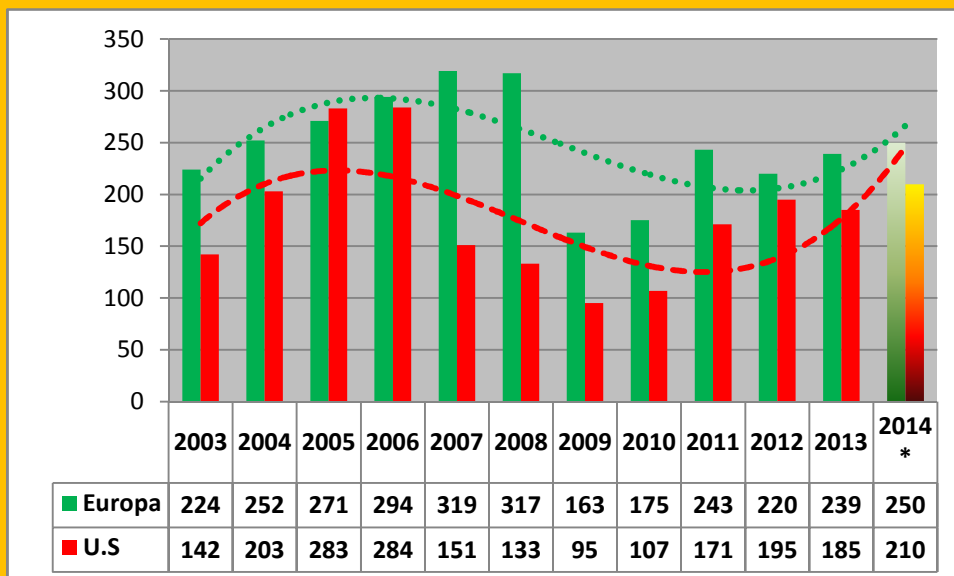
Al riguardo si propongono gli andamenti per trimestri sia per i commerciali (<3,5t) che per gli autocarri da 2011.

I commerciali sono in netta ripresa già a partire dall'ultimo trimestre dello scorso anno e proseguono con incrementi di circa il 10% negli ultimi sei mesi.



Per gli autocarri, dopo l'anticipazione degli acquisti dell'ultimo trimestre dello scorso anno, in previsione dell'introduzione dell'Euro 6 dal 1° gennaio di quest'anno, le vendite appaiono in calo ma probabilmente si riprenderanno nei prossimi trimestri, dopo che sarà stata riassorbito il surplus di acquisti della fine del 2013 e a patto che si rafforzi la crescita del PIL.





Un confronto tra le vendite di veicoli pesanti in Europa (UE+Efta) e negli USA (sopra le 16 t in Europa, e della classe 8 negli USA), mostra come la crisi abbia colpito altre importanti aree del mondo occidentale.

Nell'esempio proposto si noti che la crisi negli USA era partita già dal 2007

con una discesa del mercato addirittura del 47% in un solo anno e del 67% in tre anni.

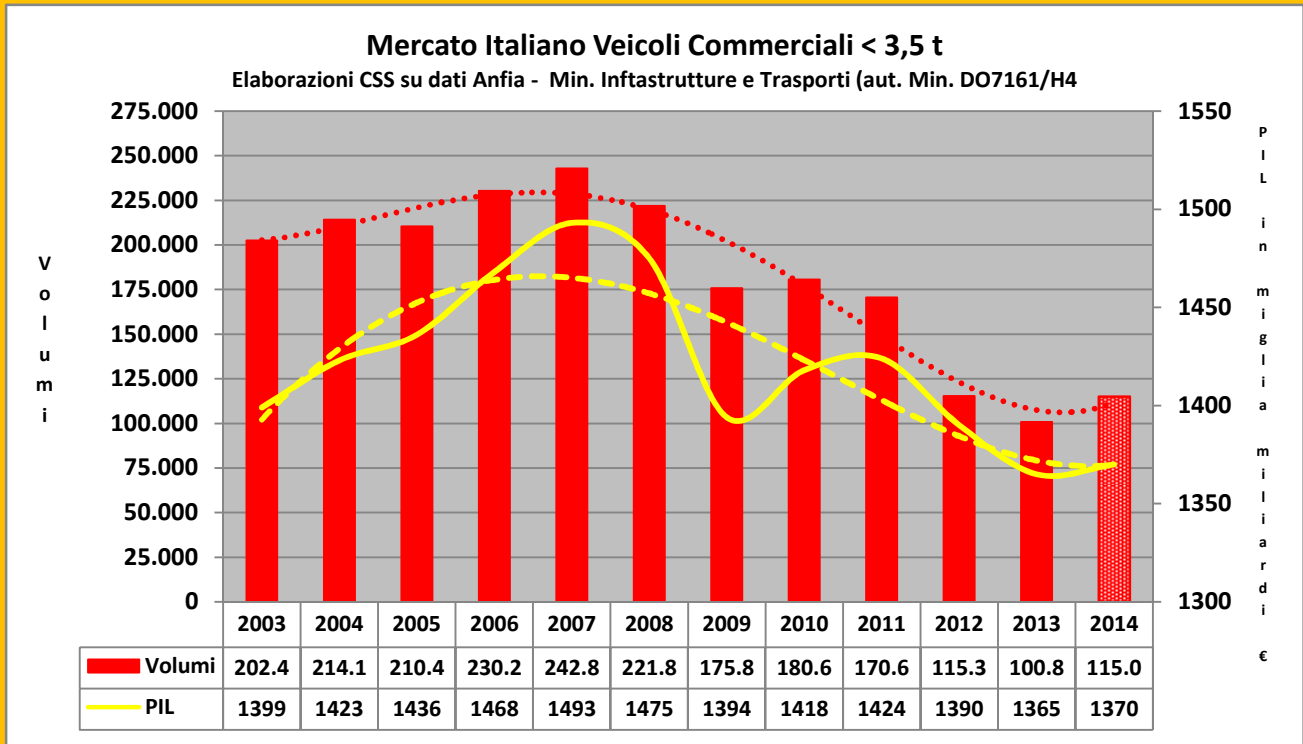
La ripresa in quel mercato è stata altrettanto accentuata con un aumento nel 2011 del 60%. Anche in quell'area comunque si è ridotto nella seconda parte del 2012 il ritmo di crescita che non ha impedito una crescita sul totale dell'anno, mentre in Europa era già in atto una nuova recessione.

L'anno scorso il mercato statunitense è sceso soprattutto per le dispute sul "fiscal cliff". In Europa il mercato, debole per quasi tutto l'anno, si è ripreso solo nell'ultimo trimestre per l'anticipazione degli acquisti in vista dell'entrata in vigore dell'Euro VI il 1° gennaio di quest'anno.

Supportato anche dalla ripresa dell'economia nell'anno in corso il mercato americano ha ripreso a crescere brillantemente e a luglio il consuntivo ha guadagnato il 17,1% sull'anno scorso. In Europa i primi sei mesi si sono chiusi con un progresso del 6,2% sul primo semestre dello scorso anno, ma con un trend in discesa legato anche all'indebolimento dell'economia nel 2° trimestre dell'anno in corso..

## Il Mercato Italiano dei Veicoli Commerciali e Industriali dal 2003 al 2013 e previsioni a breve.

Il grafico che segue mostra l'andamento delle immatricolazioni di veicoli commerciali negli ultimi dieci anni, con l'indicazione della progressione del PIL negli stessi anni, da cui emerge con chiarezza che le due curve sono praticamente parallele, con un indice di correlazione di 0,87, a conferma che le vendite di questi veicoli, strettamente legate alla distribuzione, sono state bloccate dalla drammatica riduzione di redditi e consumi degli ultimi anni.



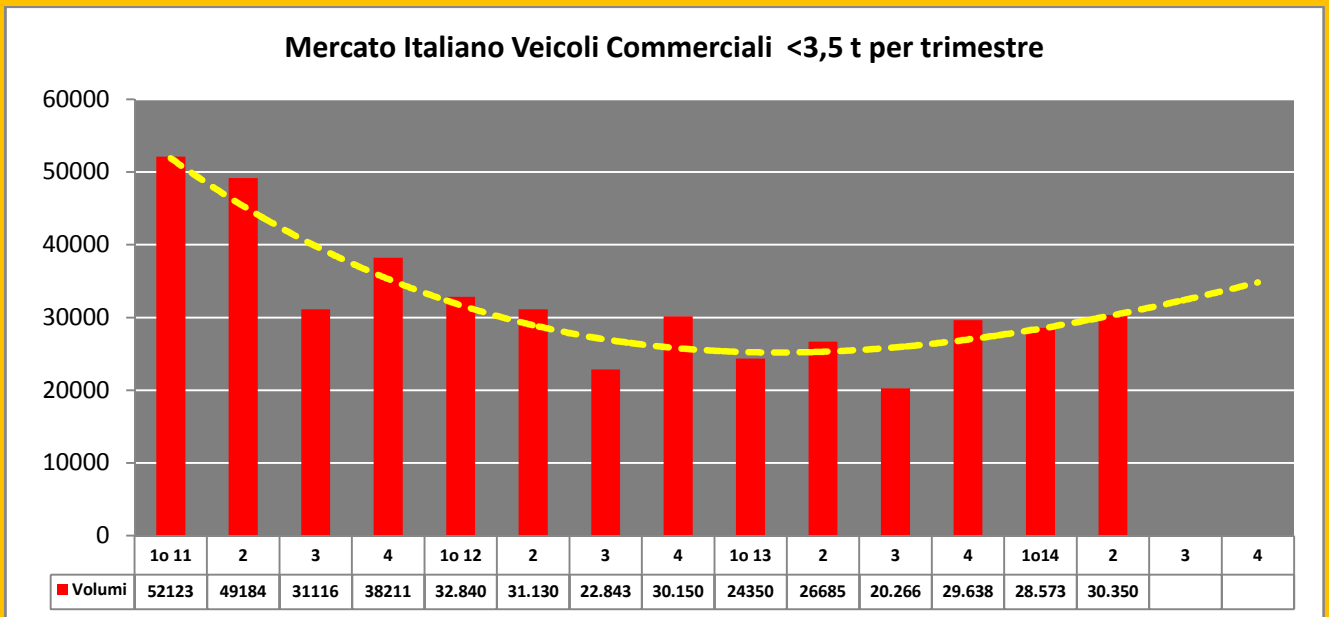
Tale dinamica è confermata anche dalla storia di questo comparto negli ultimi vent'anni. Il settore aveva infatti già molto sofferto a causa della precedente crisi generalizzata del 1992/93; aveva cominciato a riprendersi nel 1994 con la prima Tremonti, ma soprattutto nel 1997/8, anni degli incentivi alla rottamazione di cui beneficiarono anche i veicoli promiscui, e dal '98 al 2000 con la decisa ripresa dell'attività economica, e relativo aumento dei consumi e una dinamica sostenuta degli investimenti (macchine, attrezzature e mezzi di trasporto) che hanno contribuito alla crescita della domanda, che si è espressa con un significativo ritmo di sviluppo.

I fattori che hanno influito in quegli anni sul rapido sviluppo di questo segmento sono molteplici, fra cui la progressiva espansione delle attività terziarie, la capillarità e il forte aumento della rete di distribuzione delle merci di largo consumo, la chiusura delle aree urbane ai mezzi pesanti. Ha inciso anche il ritmo degli investimenti per la preparazione del Giubileo 2000.

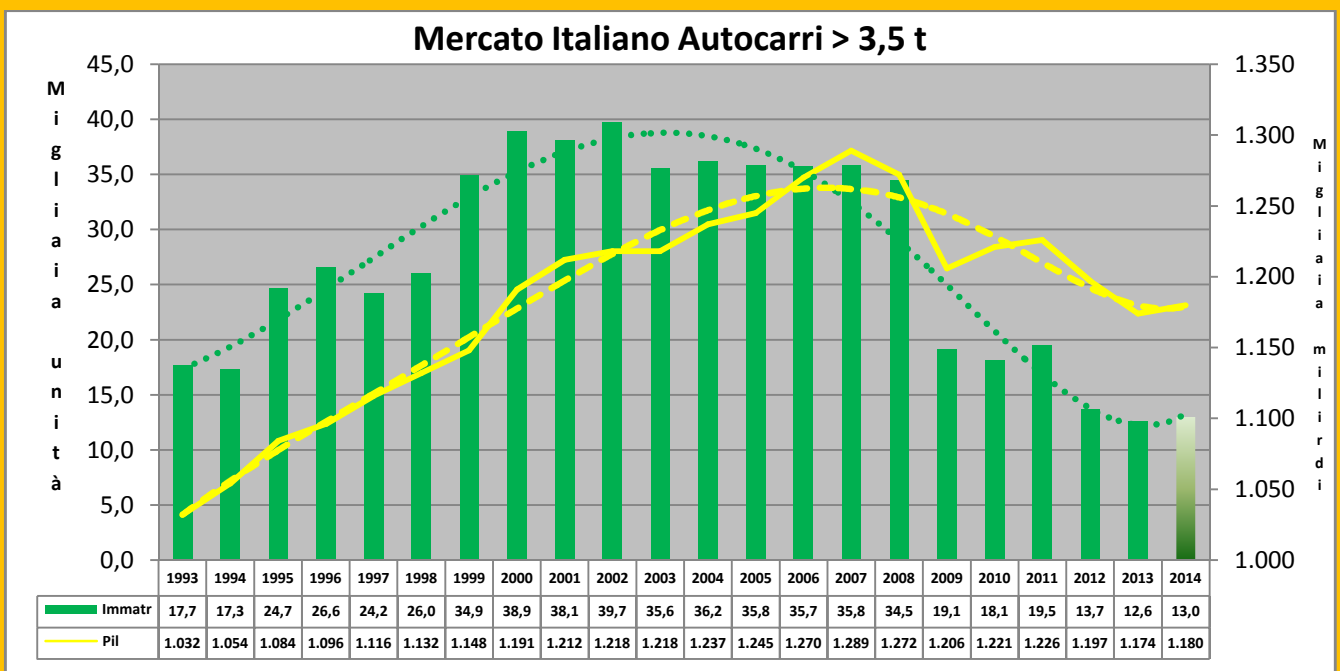
Già nel 2001, comunque, questa spinta si era affievolita notevolmente, e solo la reintroduzione nel 2002 della Tremonti (bis), faceva raggiungere al settore il record assoluto di immatricolazioni.

La crisi globale del 2008/9 ha poi profondamente colpito questo settore che non si è ripreso nemmeno con il pur limitato recupero dalla recessione, legato nuovamente ad un programma di incentivi alla rottamazione (tra la fine del 2009 e l'inizio del 2010) ed anzi è drammaticamente

crollato nel 2012 e 2013 con il ritorno ad una seconda fase recessiva. Un rimbalzo di una certa entità è iniziato alla fine dello scorso anno e si prevede che l'anno in corso si chiuda con un progresso di circa il 15%, attorno alle 115.000 unità .

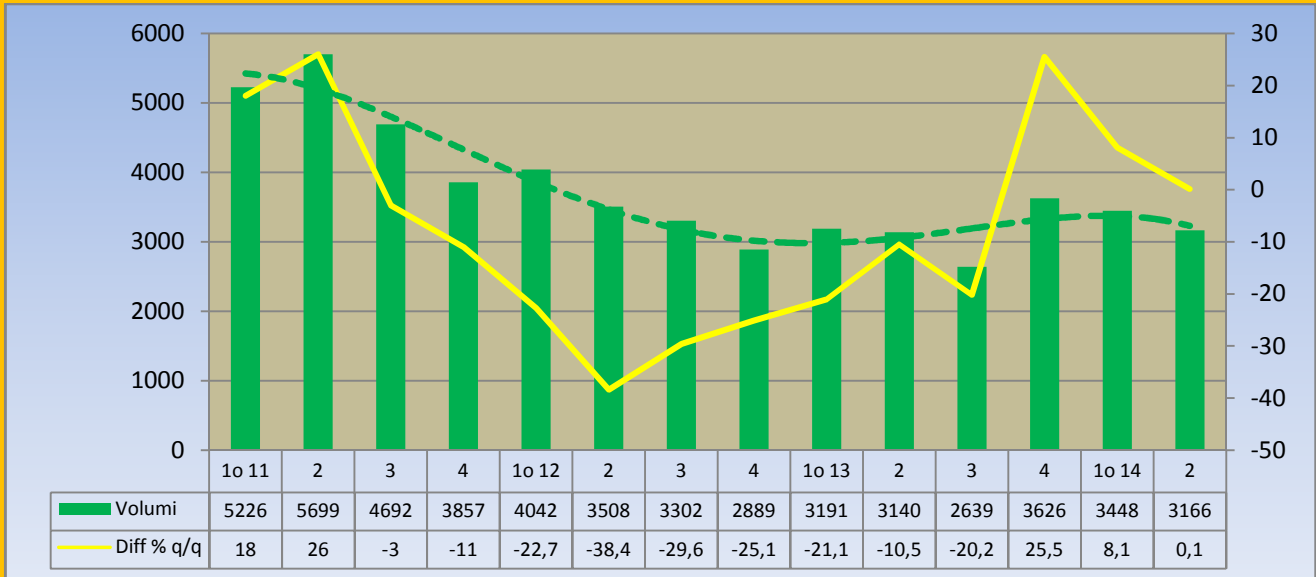


Come già sottolineato la correlazione tra immatricolazioni e PIL è sempre stata significativa, com'è naturale dato che la vendita di veicoli commerciali è chiaramente influenzata dal ciclo economico. Tra il 1993 e il 2002 l'indice di correlazione era addirittura di 0,96. Nel periodo 2003-2013 l'indice è di solo lo 0,70, dato che la drammatica discesa dei consumi ha modificato i normali rapporti tra vendite e PIL, riducendo a zero il rinnovo del parco e limitando le vendite alla sola sostituzione dei veicoli assolutamente obsoleti.



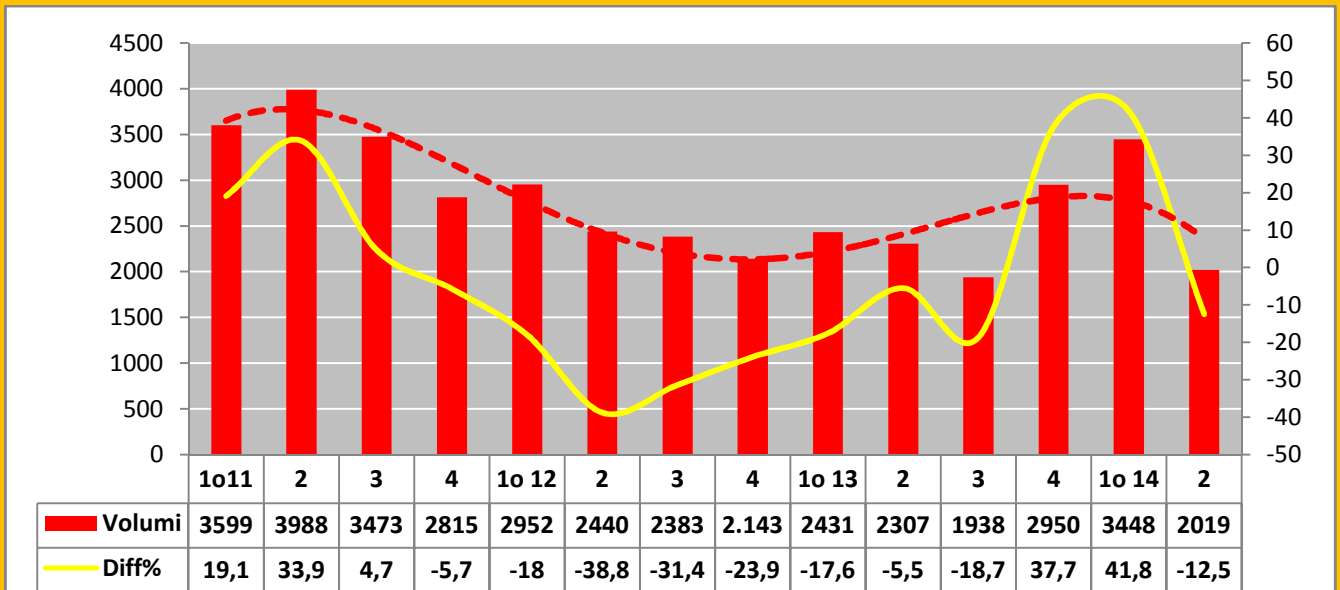
Per i veicoli industriali (>3,5) valgono le considerazioni sopra indicate fino al 2002; dal 2003 il

mercato si è stabilizzato sulle 35.000 unità annue, indirettamente sottolineando una pura sostituzione nell'ambito delle Grandi Flotte. I padroncini, che rappresentano la maggioranza dell'autotrasporto, mantengono invece a lungo i loro veicoli e il parco tende ad invecchiare progressivamente. Nel 2009 la domanda di mercato si è riportata sui valori di quindici anni prima, epoca della precedente crisi che colpì l'Europa intera in quegli anni, ma ha subito un ulteriore crollo nel 2012 e 2013. Una lieve ripresa si è avuta a partire dall'ultimo trimestre dello scorso anno, per l'anticipazione degli acquisti in vista dell'introduzione dell'Euro VI a partire dal 1° gennaio di quest'anno. Ma dal 2° trimestre le immatricolazioni sono tornate a scendere. Se il totale anno mostrerà una lieve ripresa sul 2013 sarà solo per le immatricolazioni del primo semestre, in aumento del 4,5%



La scarsa correlazione con la serie del Pil di tutto il periodo (0,47) indica probabilmente che le immatricolazioni in Italia sono state comunque condizionate dalla disponibilità di prodotto sul mercato italiano, più che da fattori economici direttamente influenti sulla domanda. A riprova di ciò, misurando invece la correlazione tra immatricolazioni e PIL tra il 1993 e il 2002 la correlazione è molto elevata (0,96) come per il settore dei commerciali, a riprova che in quel periodo la domanda di autocarri (> 3,5 t) era direttamente influenzata da fattori quasi esclusivamente economici.

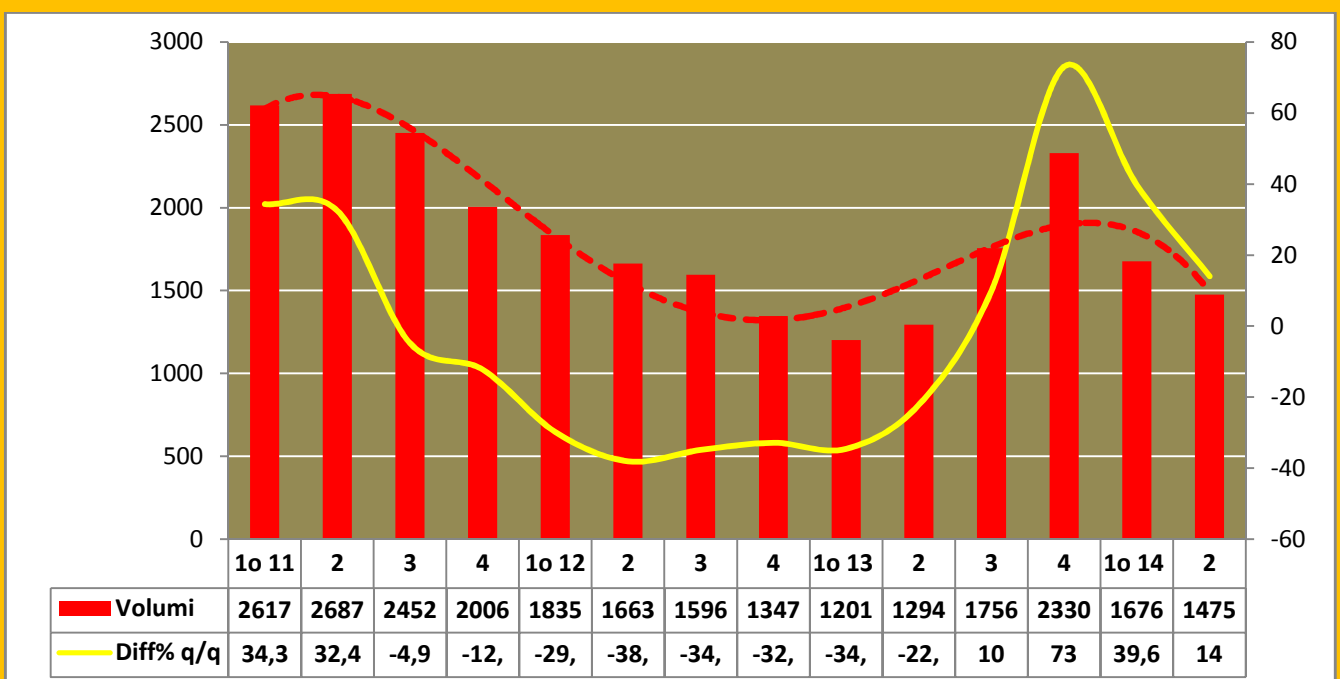
**Per i veicoli sopra le 16 tonnellate si possono ripetere le stesse considerazioni:** alla modesta ripresa del 2010 e prima parte del 2011 è seguita una nuova discesa della domanda a partire dal 2° trimestre del 2012, data la nuova grave fase recessiva, e continuata per tutto l'anno scorso fino all'ultimo trimestre quando le vendite sono aumentate per l'anticipazione degli acquisti in vista dell'introduzione dell'Euro VI dal primo gennaio di quest'anno. Ma dal 2° trimestre dell'anno le immatricolazioni sono tornate a scendere.



La situazione attuale è quindi di pesante crisi nel mercato degli autocarri.

La riprova viene dall'analisi del **mercato dei rimorchi e semirimorchi**: pur in presenza di un trend positivo a partire dall'inizio del 2010, anche a seguito degli incentivi di settore, a partire dal secondo trimestre del 2011 il trend si è andato progressivamente riducendo e il mercato è tornato su valori rintracciabili solo nel secolo scorso.

Anche per i rimorchi e semirimorchi si è avuta una breve ripresa alla fine dello scorso anno, parallelamente alla ripresa del mercato autocarri, per i motivi sopra indicati, ma già a partire dall'inizio dell'anno il mercato è tornato a flettere..





**Emilio di Camillo - Centro Studi Subalpino, agosto 2014**