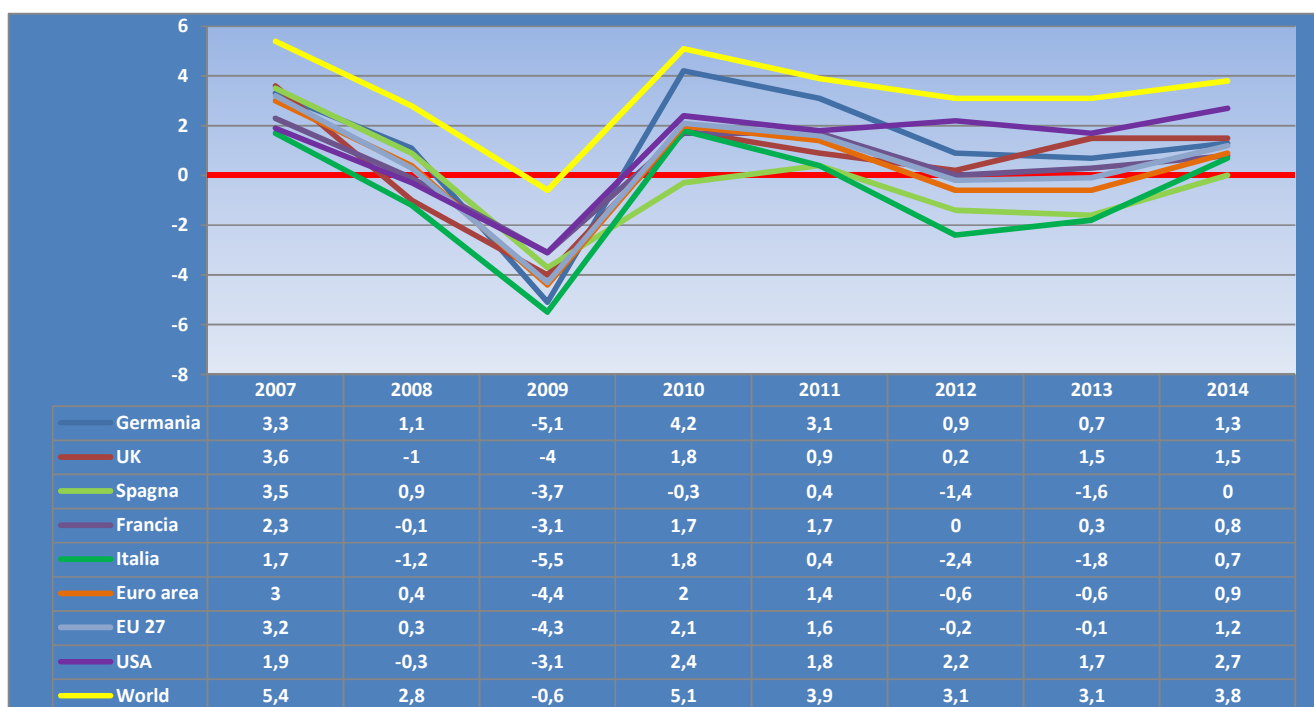


Economia e mercato dei Veicoli Industriali – 1° semestre 2013

L'andamento del PIL in Europa e nel mondo

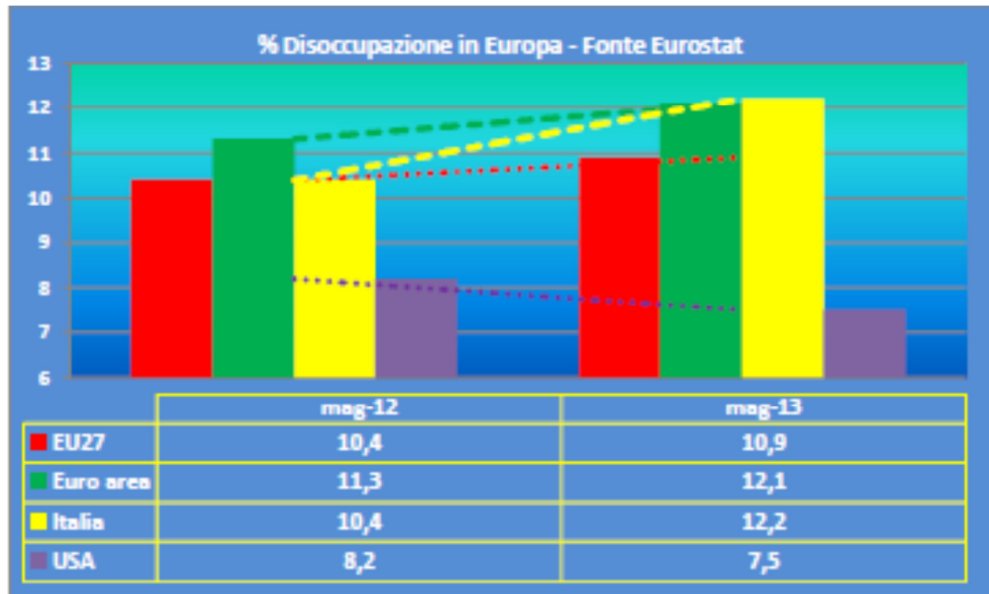
Negli ultimi 15 anni si sono succedute tre crisi che hanno colpito in varia misura le varie aree economiche del mondo:

- la prima negli anni 2001-2003, partita già alla fine degli anni 90 dal continente asiatico
- la seconda dal 2007 al 2009 (la famosa crisi globale sentita soprattutto in Europa e negli Stati Uniti)
- La terza, che è andata profilandosi soprattutto nell'area dell'Euro, ma che ha messo in crisi anche il resto d'Europa e che preoccupa non poco gli Stati Uniti. Anche le economie asiatiche cominciano a risentire gli effetti trasmessi dalla nuova fase recessiva in Europa e dalla debolezza dell'economia statunitense, soprattutto nell'anno scorso. L'Italia mostra l'andamento peggiore tra quelli indicati, soprattutto a partire dal 2008, e sta già attraversando una nuova pesante fase recessiva, da cui ci si aspetta possa uscire solo con il 2014. (Dati IMF, luglio 2013, aggiornati Ocse settembre)

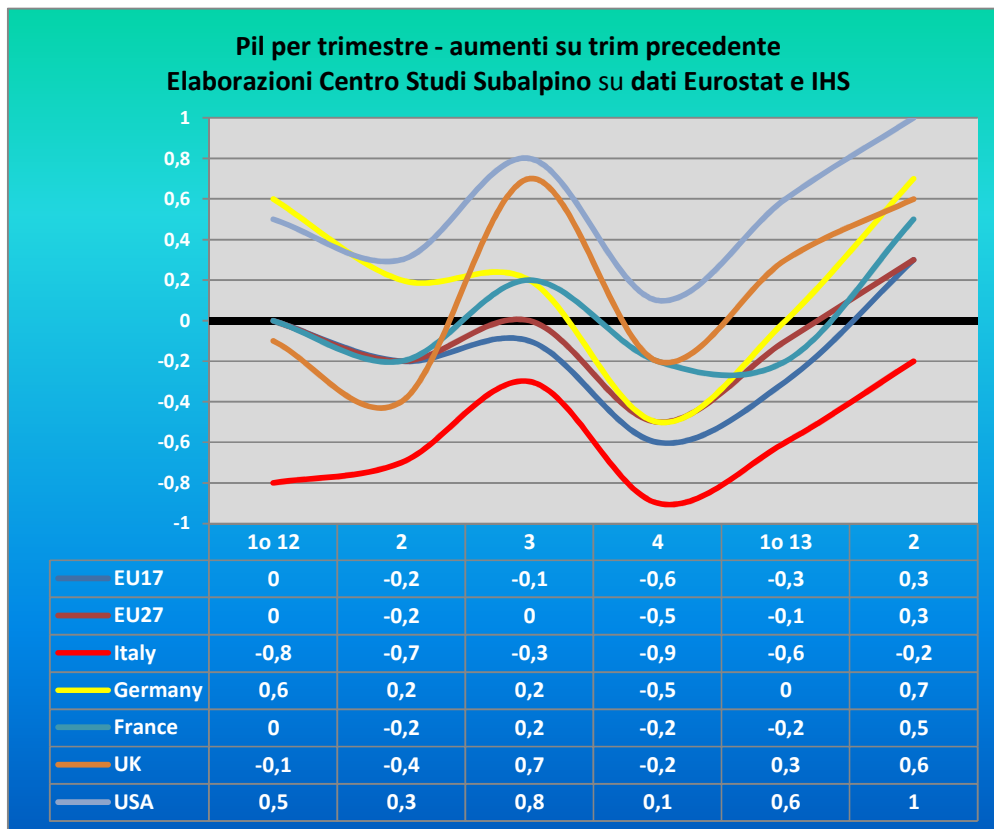


A sottolineare la debolezza dell'Europa, e dell'Italia in particolare, va considerato l'andamento dell'occupazione, che è andato costantemente peggiorando dopo la crisi globale del 2008. I migliori

risultati degli Usa sono proprio legati alla ripresa dell'occupazione, dove il tasso di disoccupazione è notevolmente migliorato rispetto al 10% del 2009, e viaggia ora attorno al 7,4 %.

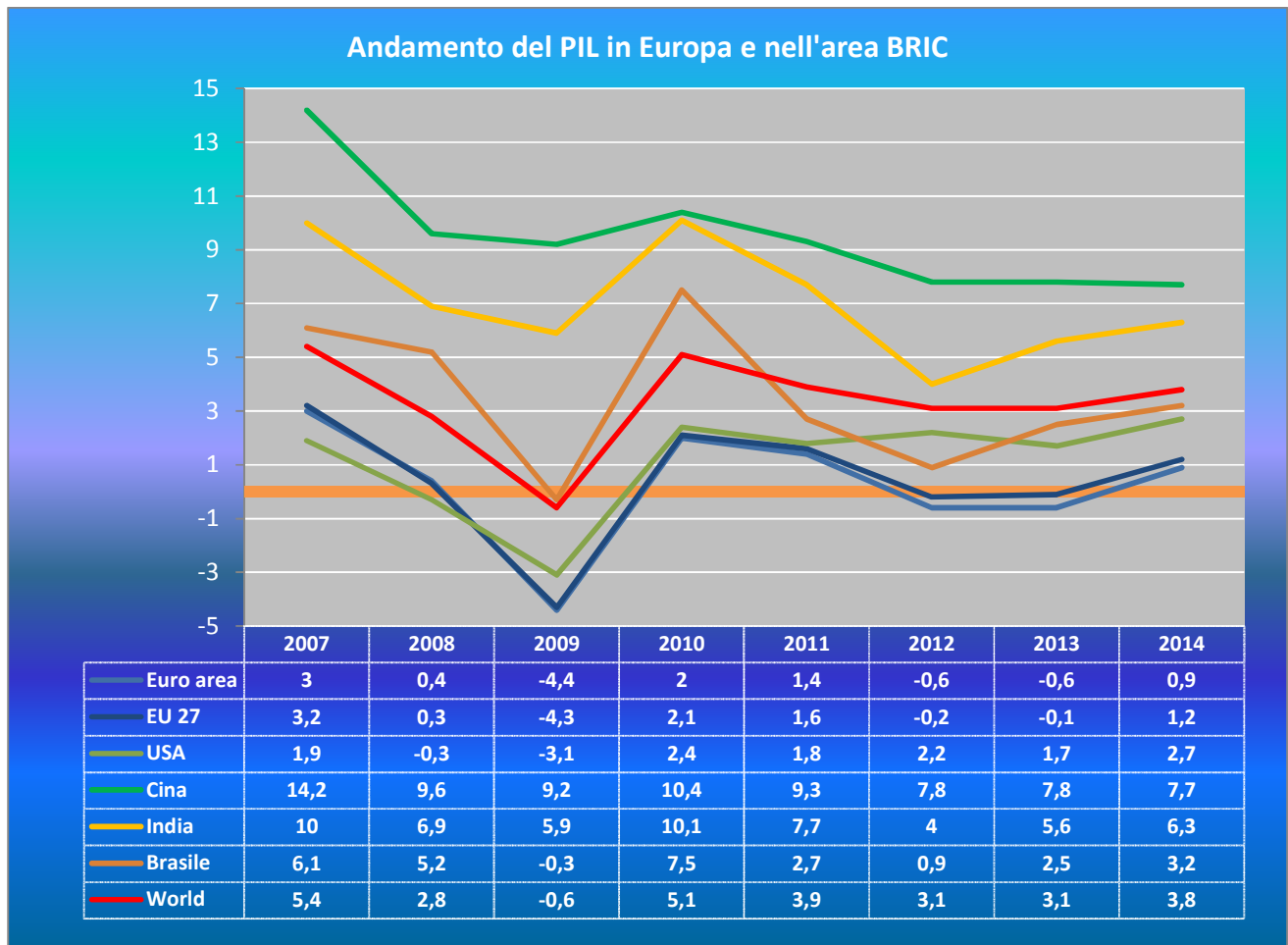


Ritornando al PIL si nota subito che gli andamenti sono tutti inferiori al dato relativo alla media mondiale, che è sostenuta dalle economie emergenti o già emerse come l'area del cosiddetto BRIC.



A partire dall'inizio dell'anno le cose hanno comunque cominciato a migliorare, come mostra il grafico a fianco: tutte le maggiori economie europee sono passate in nero nel secondo trimestre dell'anno e con prospettive di ulteriore progresso. Maglia nera rimane l'Italia.

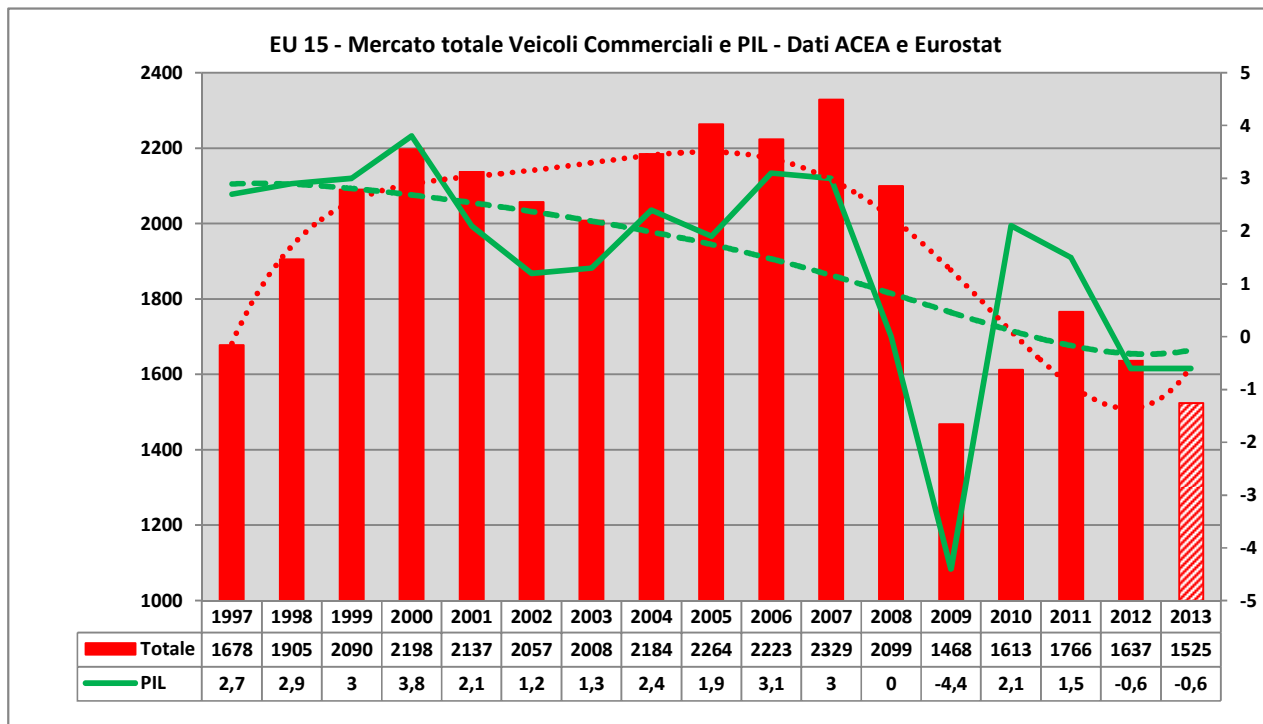
Il grafico che segue mostra l'andamento degli indicatori economici nelle aree BRIC: l'economia in queste aree, pur perdendo la doppia cifra, mantiene un ritmo di sviluppo elevato, anche se negli ultimi tempi si sta verificando un rallentamento nei tassi di crescita del PIL, in qualche modo riconducibile alle ricorrenti crisi nel mondo occidentale ed anche alle decisioni della Federal Reserve nei mesi scorsi. Il grafico sottolinea anche che gli andamenti del PIL in queste aree sono comunque tutti superiori alla media mondiale.



Il mercato degli autocarri e l'andamento dell'economia

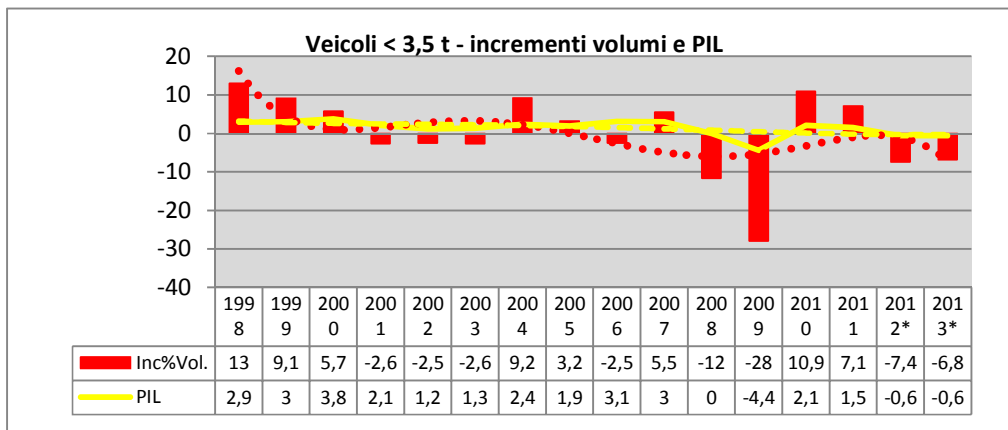
Il mercato degli autocarri ha sempre risentito e risente, come è ovvio, di queste fasi economiche, ed è letteralmente crollato in Europa tra il 2008 e il 2009, e dopo la ripresa fino al 2011 viaggia oggi sui valori di oltre 15 anni fa.

Va sottolineato che la reazione alle crisi economiche è sempre drammaticamente accentuato rispetto alle dimensioni della discesa del PIL, come mostra anche il grafico più sotto riportato, che per necessità di confronto è stato riferito alla Unione Europea a 15, per cui sono disponibili dati

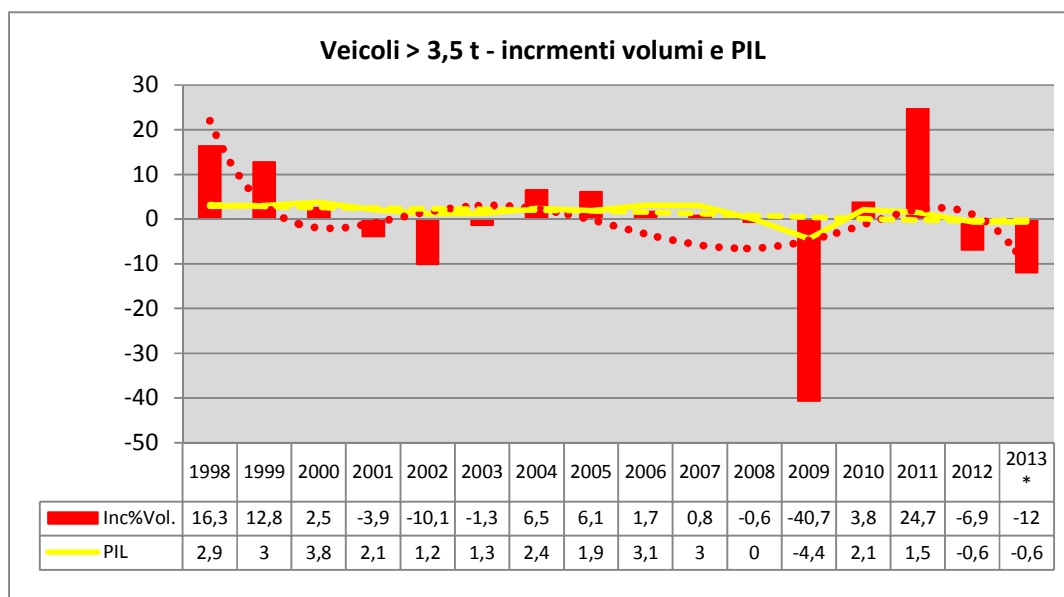


confrontabili.

Quanto sopra è già significativo nel caso dei veicoli commerciali, la cui fase discendente era già cominciata nel 2008 e che anche nel 2012 ha ripreso a scendere con pesanti prospettive per l'anno in corso.

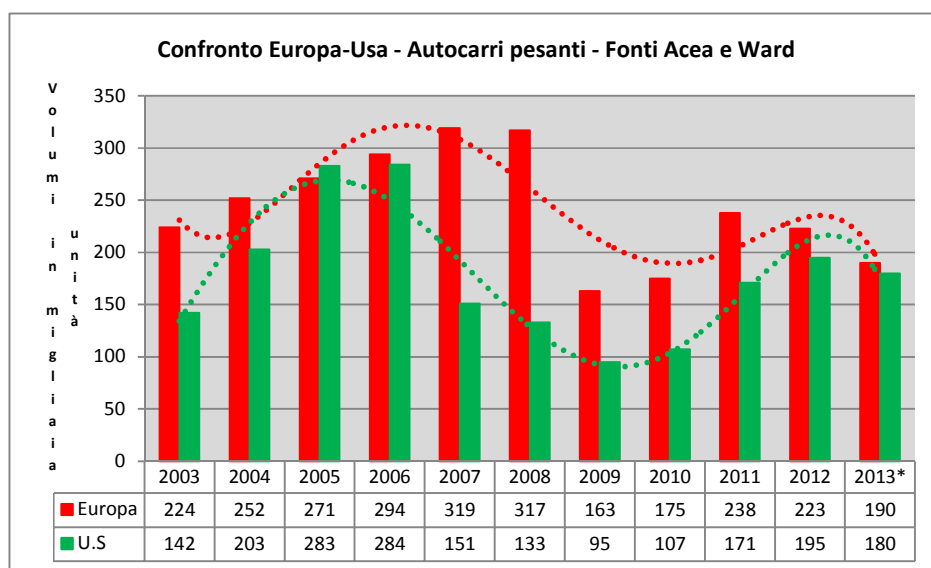


ma lo è ancora più evidente per gli autocarri



Anche in questo settore il mercato sta tornando ai valori di fine anni 90 del secolo scorso. Date queste premesse è facile prevedere che il mercato degli autocarri potrà forse riprendersi a partire dal 2014, quando si prevede che l'economia dell'area dell'euro si avvii verso una nuova debole ripresa che la faccia uscire dalla presente recessione.

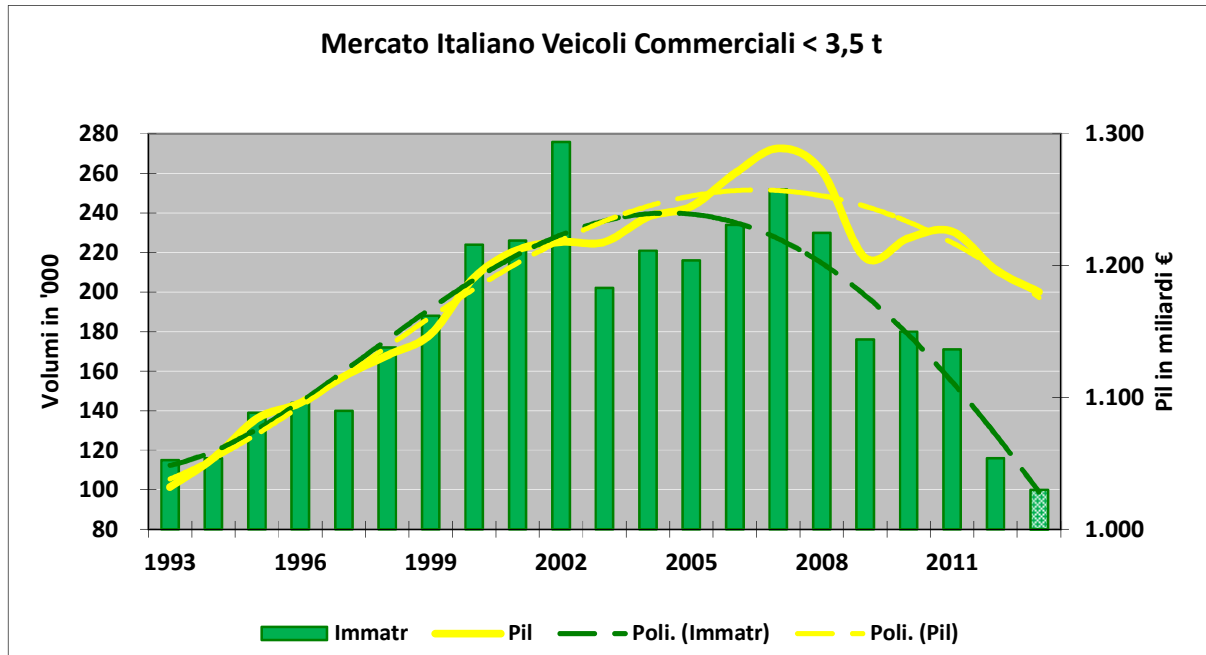
Ma un confronto tra le vendite di veicoli pesanti in Europa (EU+Efta) e negli USA (sopra le 16 t in Europa, e della classe 8 negli USA), mostra che lo stesso succede nel resto del mondo occidentale. Nell'esempio proposto si noti che la crisi negli USA era partita già dal 2007 con una discesa del mercato 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 è già in atto una nuova recessione. Anche il mercato Usa comunque chiuderà l'anno in corso in discesa.

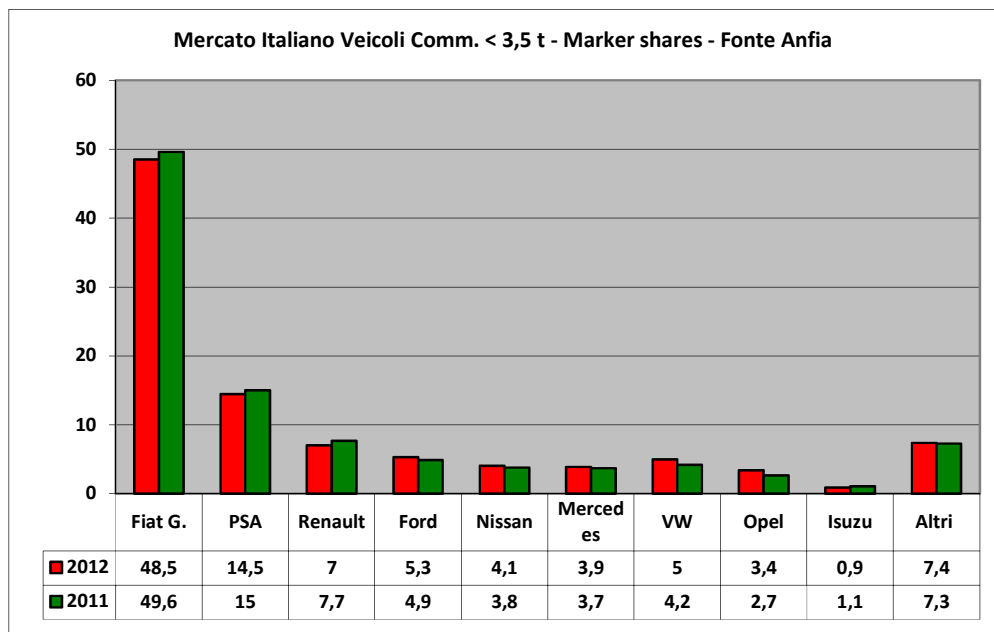
Il Mercato Italiano dei Veicoli Commerciali e Industriali dal 1993 al 2012 e previsioni a breve.

Il settore dei veicoli commerciali e industriali, che aveva già molto sofferto in Italia 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.

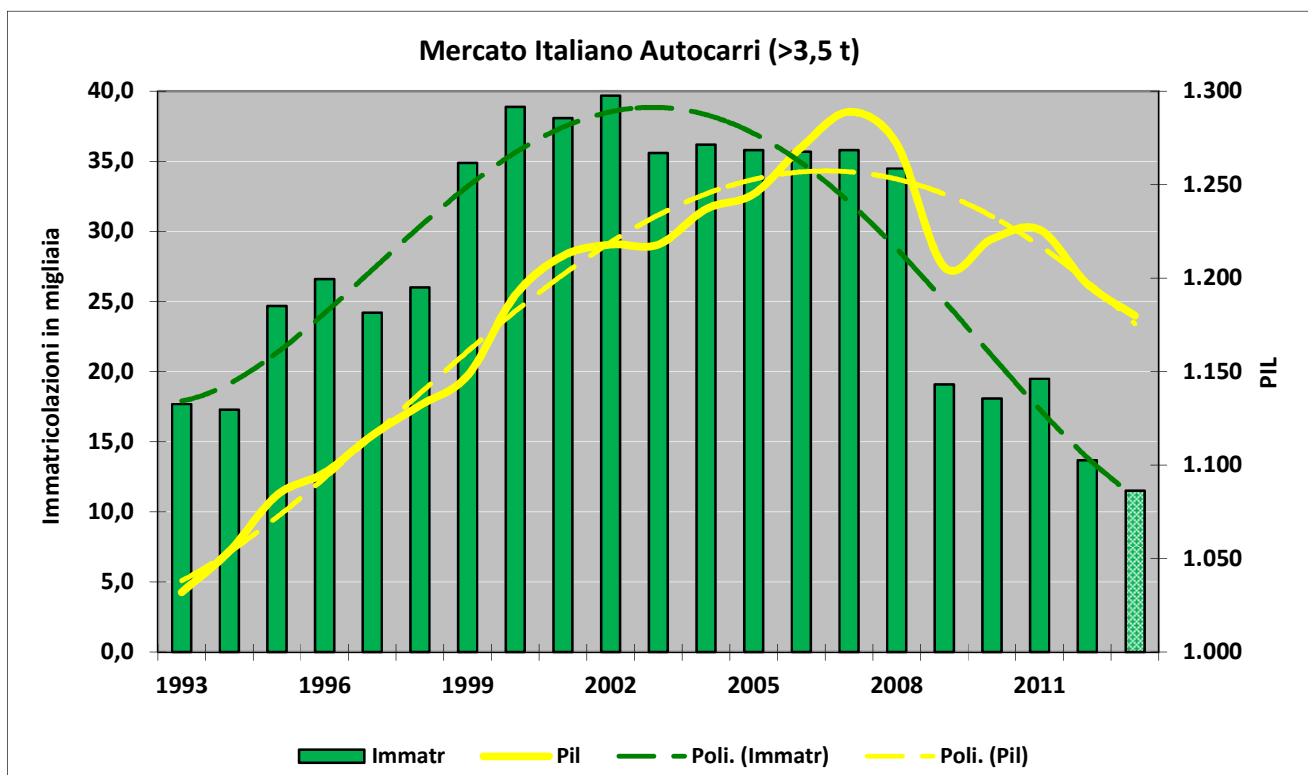
Già nel 2001, comunque, questa spinta si era affievolita notevolmente, e solo la reintroduzione nel 2002 della Tremonti (bis), faceva raggiungere al settore il record assoluto di vendite.

La crisi globale del 2008/9 ha profondamente colpito questo settore che non si è ripreso nemmeno con il pur limitato recupero dalla recessione ed è quindi previsto in declino anche per l'anno in corso dato che è in atto da quasi due anni un'ulteriore fase recessiva a seguito della crisi economica generalizzata.

La correlazione tra immatricolazioni e PIL è abbastanza 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 sale allo 0,96.

Le quote di mercato vedono nel 2012 il gruppo Fiat con circa il 50%, seguito a gran distanza da PSA e Renault.

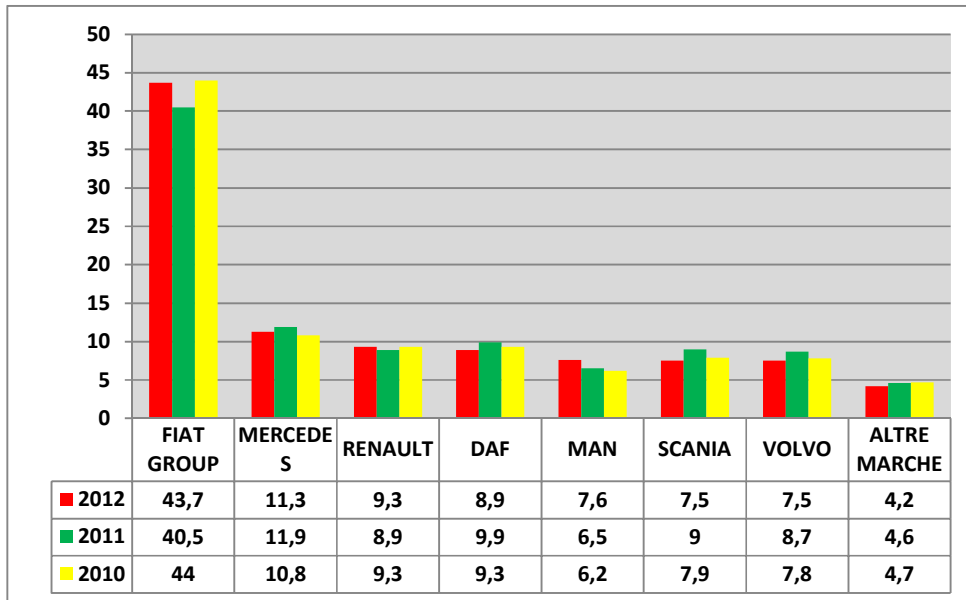
Per i veicoli industriali (>3,5) in particolare valgono le considerazioni sopra indicate fino al 2002; Dal 2003 il mercato si è stabilizzato sulle 35.000 unità annue, indirettamente sottolineando una pura sostituzione nell'ambito delle Grandi Flotte. I padroncini, che rappresentano la maggioranza



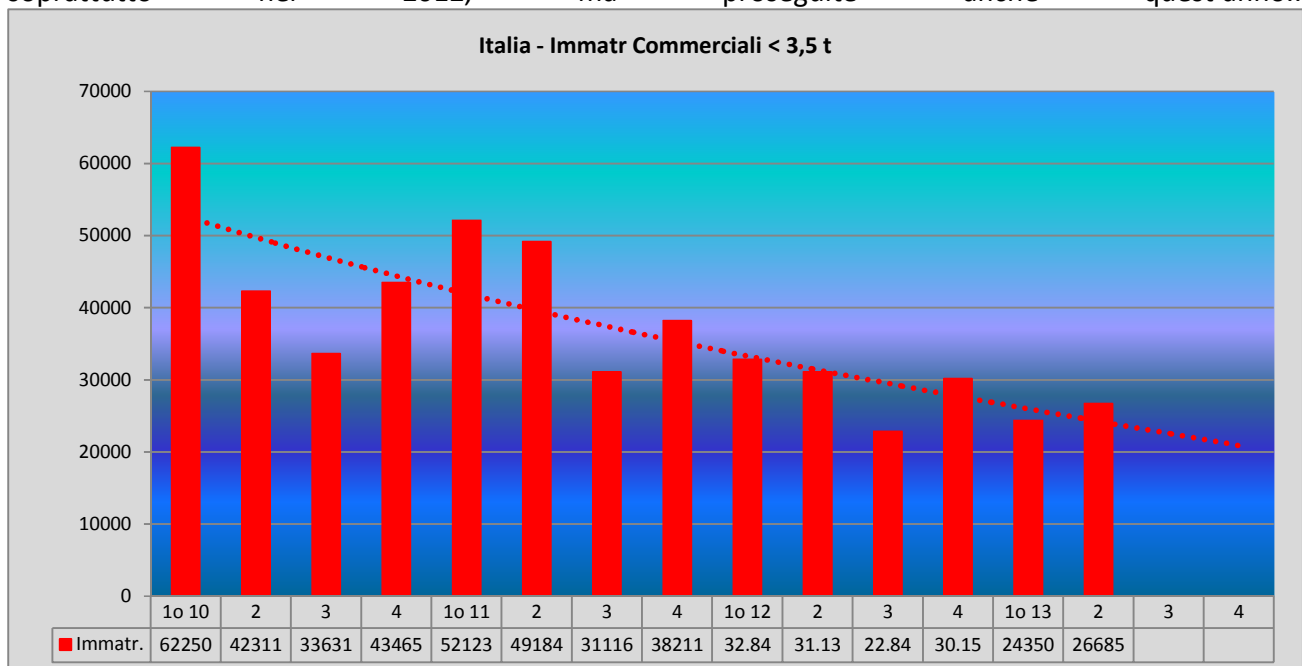
dell'autotrasporto, mantengono invece a lungo i loro veicoli e il parco tende ad invecchiare progressivamente. Nel 2009 la domanda di mercato si è riportata sui valori di quindici anni prima, epoca della precedente crisi che colpì l'Europa intera in quegli anni, ma ha subito un ulteriore crollo nel 2012. 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.

Nel settore degli autocarri Il Gruppo Fiat è leader di mercato, e la sua quota si è leggermente ripresa nel 2012 a spese di Mercedes, Daf, Volvo e Scania. La situazione attuale è comunque di pesante crisi in tutti i settori, sia che si tratti di veicoli Commerciali < 3,5 t) o di autocarri

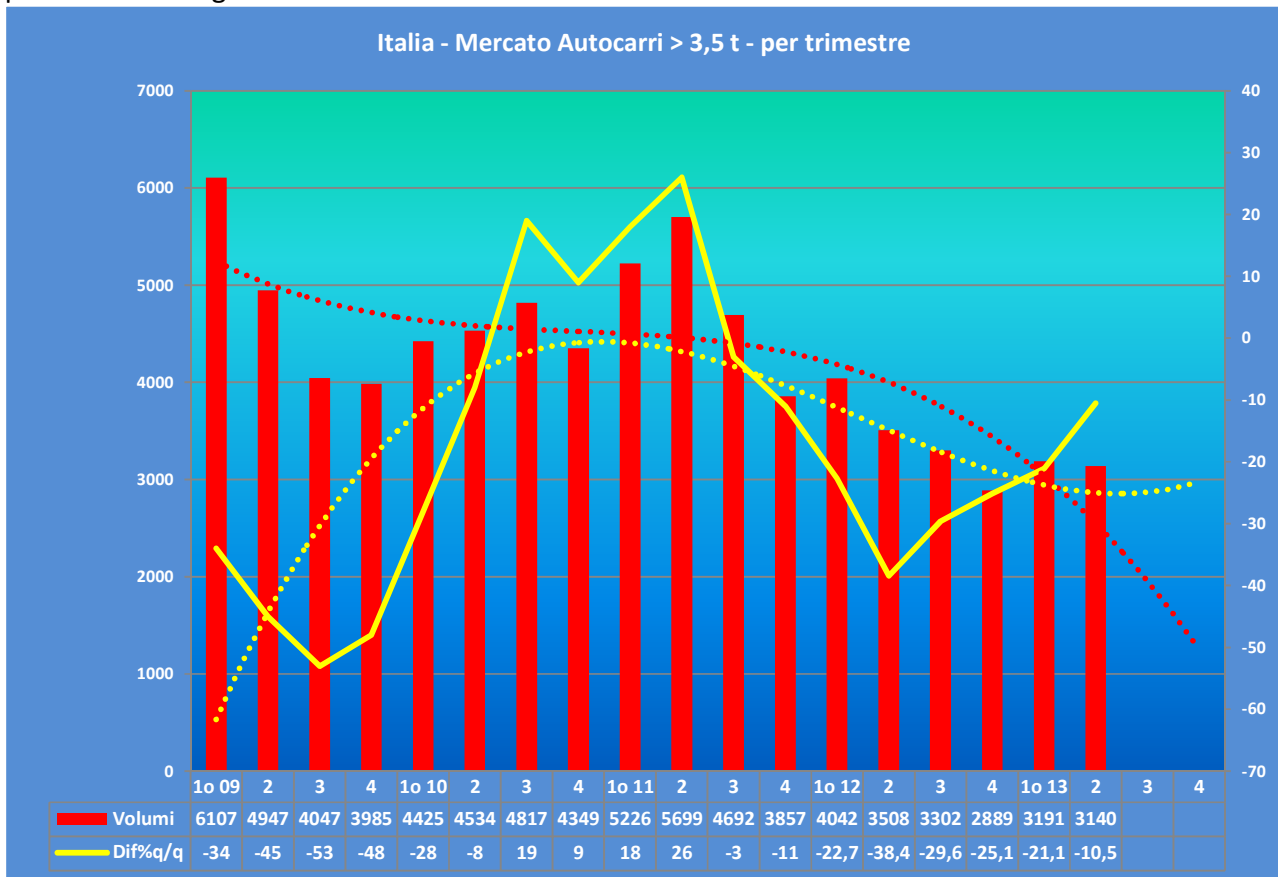


Ecco una breve sintesi degli ultimi sviluppi Per i primi, dopo i brillanti risultati del primo trimestre 2010, in gran parte dovuti all'immatricolazione di veicoli venduti nel 2009, ma immatricolati nel primo trimestre 2010 per godere dei benefici degli incentivi garantiti dal Governo, e non più ripetuti, il mercato dei commerciali è andato progressivamente riducendosi, con perdite particolarmente gravi soprattutto nel 2012, ma proseguite anche quest'anno..

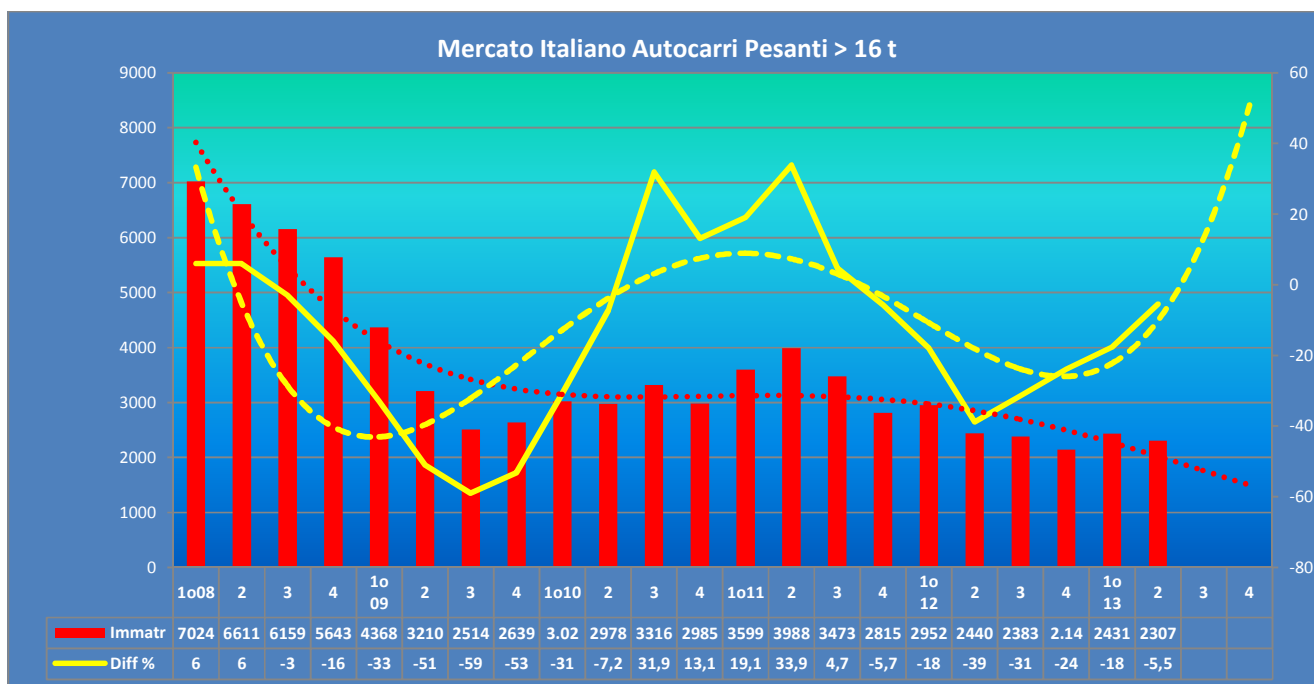


Il totale del 2013 difficilmente raggiungerà le 100.000 unità, con un'ulteriore riduzione di circa il 15% sul già basso valore dell'anno scorso.

Nel settore degli autocarri i dati sono altrettanto negativi: dopo la breve parentesi di ripresa del 2010 e del primo semestre 2011, molto più contenuta che nel resto d'Europa, la domanda è tornata a scendere nel secondo semestre di quell'anno, a tassi sempre più marcati, e il totale dell'anno in corso si aggirerà probabilmente attorno alle 12.000 unità, corrispondenti al 35% circa dei valori prevalenti prima della crisi globale.



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 3° trimestre del 2012. **Data la nuova grave fase recessiva** in cui l'economia italiana è caduta, le prospettive sono di un'ulteriore pesante caduta della domanda nel 2013.



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.

