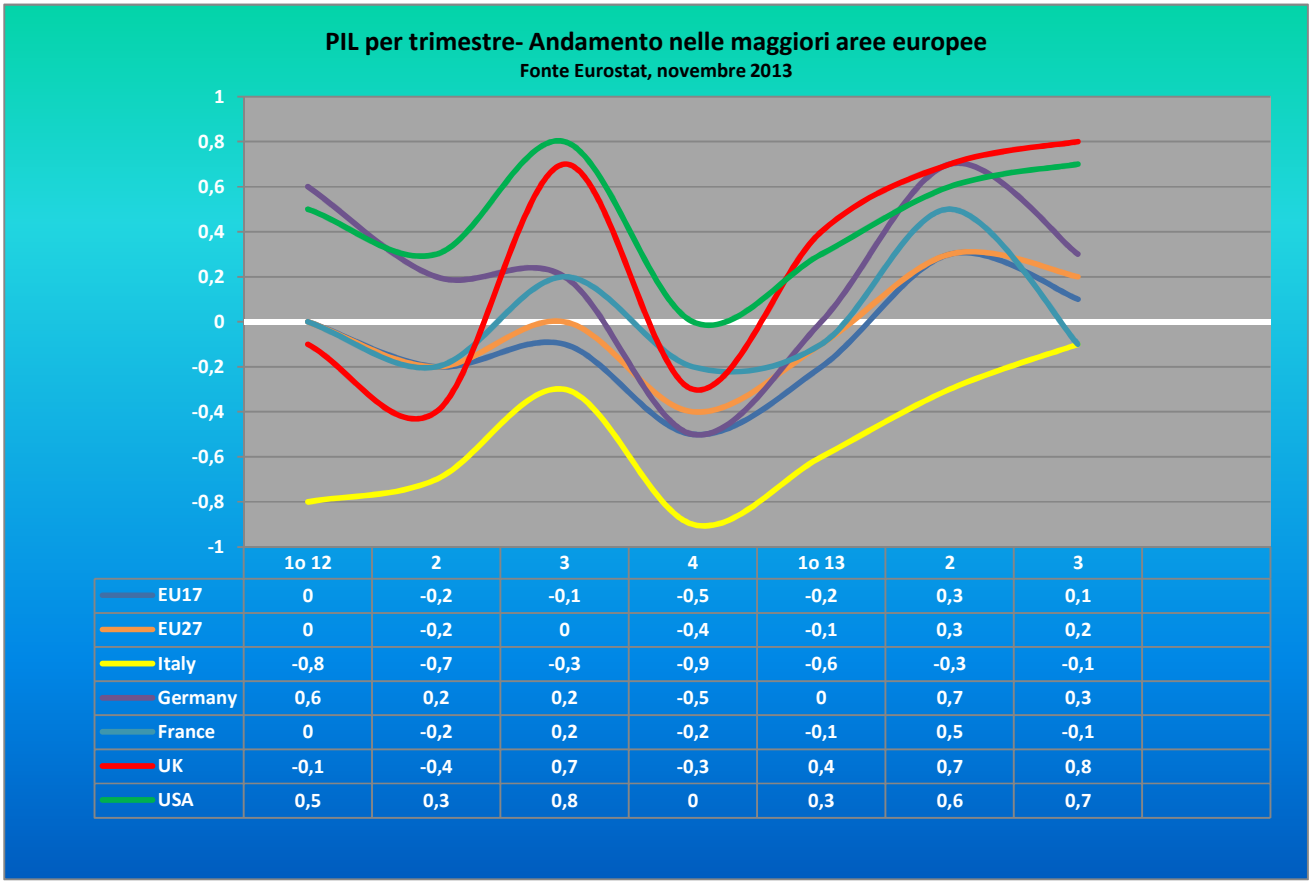
CENTRO STUDI SUBALPINO

Studio sul Mercato Italiano dei Veicoli Commerciali < 3,5 t: paradigma della drammatica crisi che ha colpito l'economia italiana dal 2008.

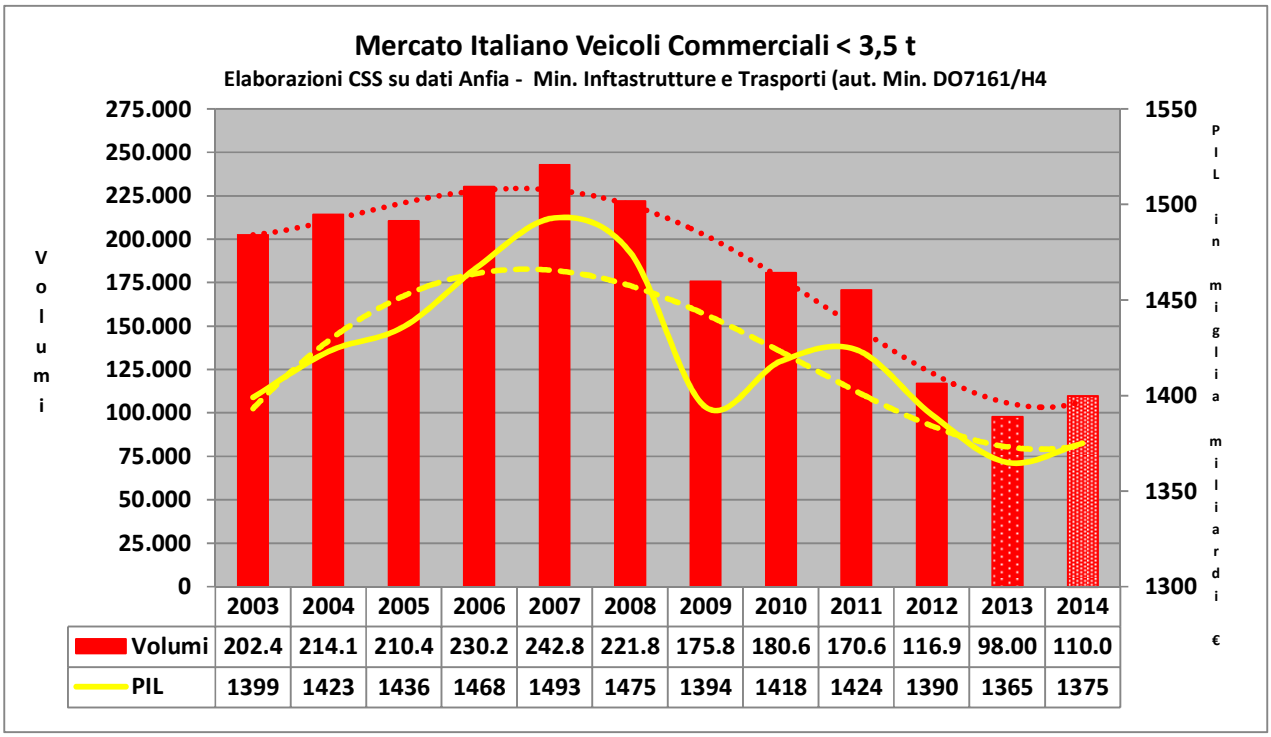
Il settore dei veicoli commerciali in Italia sta vivendo da sei anni una drammatica crisi, legata non solo e non tanto alla crisi globale del 2008/9, ma soprattutto a quella successiva del 2012 che ha colpito soprattutto il nostro paese. Tra l'altro, se tutta l'area dell'Euro ne ha sofferto ma ne è uscita col 2* trimestre di quest'anno



	1o 12	2	3	4	1o 13	2	3
EU17	0	-0,2	-0,1	-0,5	-0,2	0,3	0,1
EU27	0	-0,2	0	-0,4	-0,1	0,3	0,2
Italy	-0,8	-0,7	-0,3	-0,9	-0,6	-0,3	-0,1
Germany	0,6	0,2	0,2	-0,5	0	0,7	0,3
France	0	-0,2	0,2	-0,2	-0,1	0,5	-0,1
UK	-0,1	-0,4	0,7	-0,3	0,4	0,7	0,8
USA	0,5	0,3	0,8	0	0,3	0,6	0,7

l'Italia non ne uscirà se non l'anno prossimo nella migliore delle ipotesi (vedi grafico sopra riportato).

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.



	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Volumi	202.4	214.1	210.4	230.2	242.8	221.8	175.8	180.6	170.6	116.9	98.00	110.0
PIL	1399	1423	1436	1468	1493	1475	1394	1418	1424	1390	1365	1375

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.

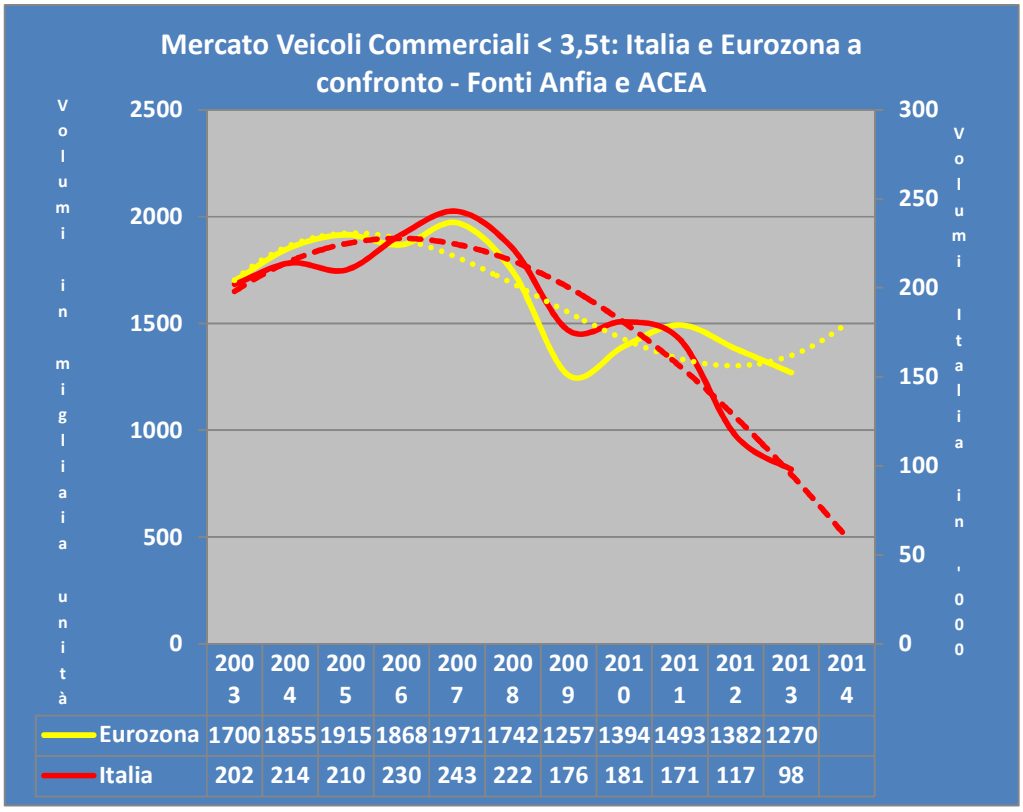
I fattori che hanno influito in quegli anni sul rapido sviluppo di questo segmento sono molteplici, fra cui la progressiva espansione delle attività terziarie, la capillarità e il forte aumento della rete di distribuzione delle merci di largo consumo, la chiusura delle aree urbane ai mezzi pesanti. Ha 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 vendite, con oltre 271.000 unità immatricolate.

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 con il ritorno ad una seconda fase recessiva, ed è quindi previsto in declino anche per l'anno in corso dato che è non si è ancora esaurita la fase recessiva in atto ormai da quasi due anni. Difficilmente quest'anno saranno raggiunte le 100.000 unità.

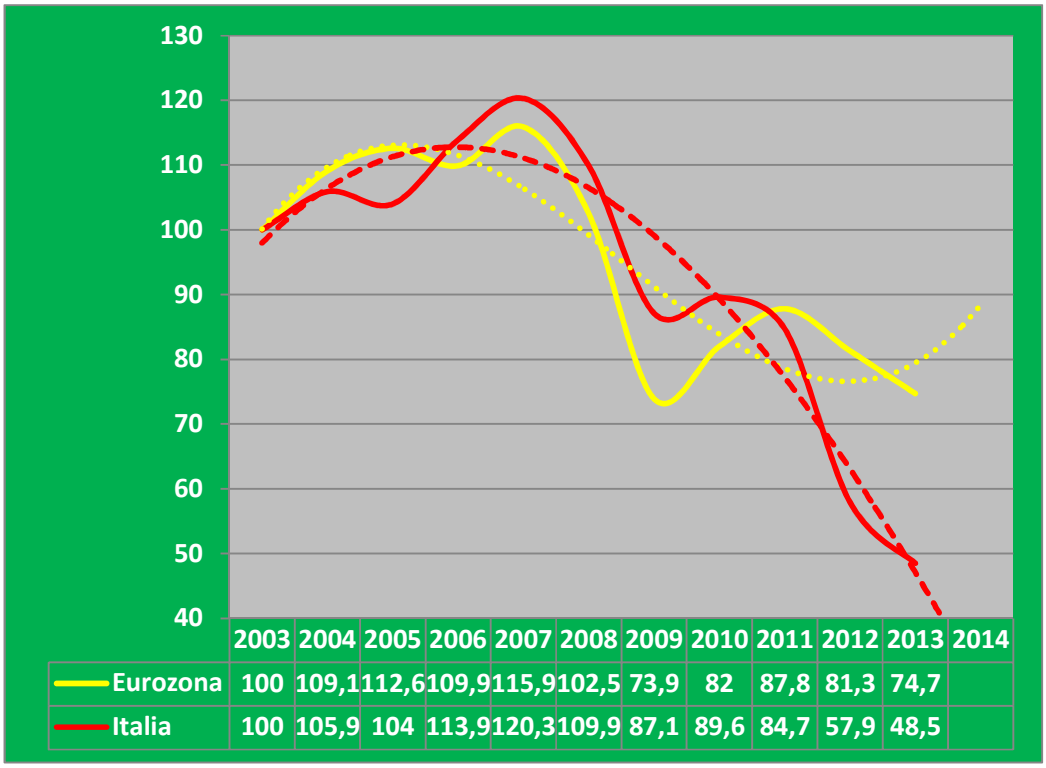
Come già sottolineato la correlazione tra immatricolazioni e PIL è sempre stata significativa, com' è naturale dato che la vendita di veicoli commerciali è chiaramente influenzata dal ciclo economico. Tra il 1993 e il 2002 l'indice di correlazione era addirittura di 0,96.

Per sottolineare la drammaticità della situazione italiana rispetto al resto dell'Eurozona la tabella a fianco mostra gli andamenti delle immatricolazioni nelle due aree: si nota subito che fino al 2011 l'Italia si comportava addirittura meglio dell'eurozona nel suo complesso.



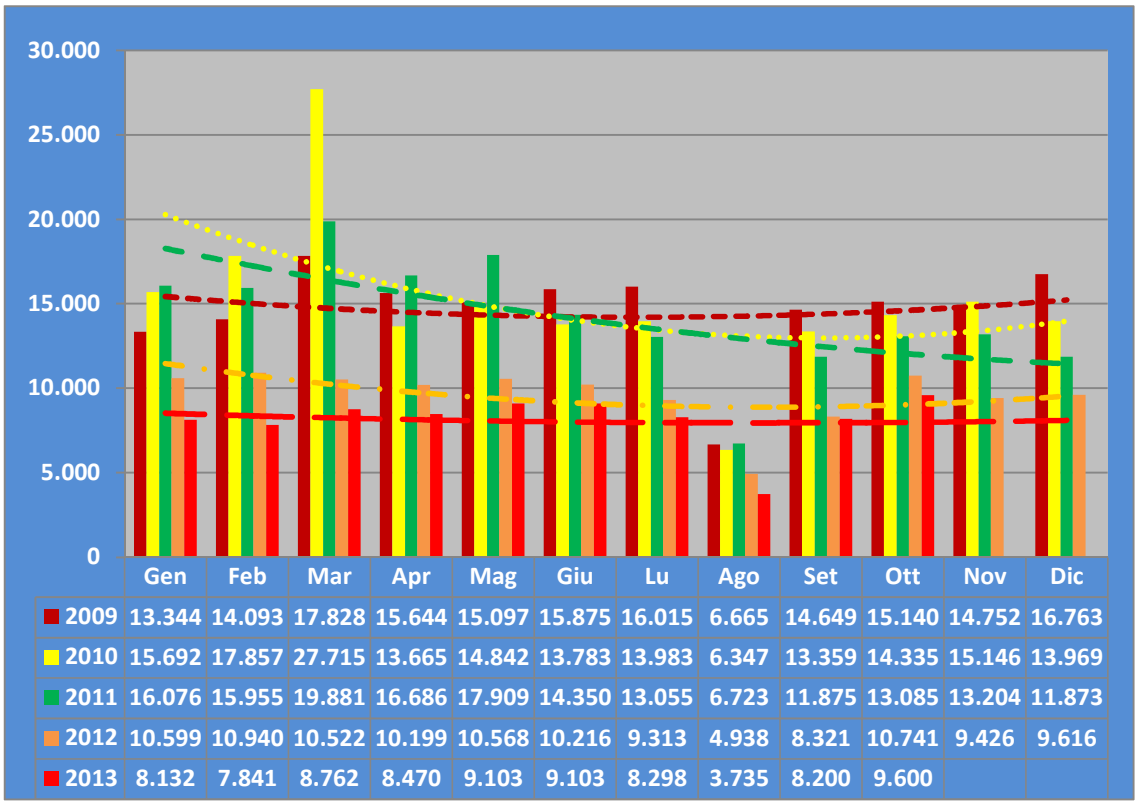
La stessa cosa si osserva se invece dei valori assoluti si usano dei numeri indice, con il 2003 = 100

Si può osservare che la perdita dell'Italia rispetto al 2003 è oggi del 51,5%, contro una perdita del 25,3% dell'eurozona nel suo complesso.



In questa situazione è difficilissimo fare previsioni per il futuro.

Per interesse statistico riportiamo più sotto la tabella con l'andamento mensile delle immatricolazioni di veicoli commerciali dal 2009. La fonte è "Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min.D07161/H4)"



	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lu	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
2009	13.344	14.093	17.828	15.644	15.097	15.875	16.015	6.665	14.649	15.140	14.752	16.763
2010	15.692	17.857	27.715	13.665	14.842	13.783	13.983	6.347	13.359	14.335	15.146	13.969
2011	16.076	15.955	19.881	16.686	17.909	14.350	13.055	6.723	11.875	13.085	13.204	11.873
2012	10.599	10.940	10.522	10.199	10.568	10.216	9.313	4.938	8.321	10.741	9.426	9.616
2013	8.132	7.841	8.762	8.470	9.103	9.103	8.298	3.735	8.200	9.600		

Emilio di Camillo – Centro Studi Subalpino – Novembre 2013