

Mercato Europeo dei Veicoli Commerciali, degli Autocarri e del Trasporto Merci.

Osservatorio congiunturale: analisi statistico-economica degli andamenti nel 2014

Executive Summary

Dopo due anni di flessioni il mercato Europeo dei Veicoli Commerciali (<3,5t) si è andato progressivamente riprendendo a partire dagli ultimi mesi del 2013 chiudendo con un guadagno del 10,7% sul 2013, a 1.595.413 unità, soprattutto per i risultati estremamente positivi di Spagna e Gran Bretagna.

Non altrettanto può dirsi del mercato degli autocarri > 3,5t che dopo la ripresa del 2013, soprattutto per l'anticipazione degli acquisti dell'ultima parte dell'anno, in anticipazione della nuova legislazione Europea, che gli aveva fatto guadagnare il 6,2%, chiudendo l'anno a 313.766, è tornato a flettere perdendo l'anno scorso il 7,7%, a 290.107 unità. Le prospettive per l'anno in corso non sono molto positive dato il clima economico ancora non brillante secondo le ultime indicazioni del Fondo monetario internazionale (IMF).

In particolare per i **Veicoli Commerciali (<=3,5 t) in Italia (Figure 1-3)** i dati segnalano una importante inversione di tendenza con una crescita decisa delle immatricolazioni salite del 16,4% sul 2013, a 117709 unità immatricolate. Anche in presenza di un debole clima economico ciò non ha quindi impedito quest'anno ad un mercato diventato eccessivamente obsoleto, di riprendersi non tanto per la ripresa di redditi e consumi quanto per la necessità di rinnovo di un parco sempre meno efficiente. Nonostante la ripresa il mercato rimane del 51,5% inferiore rispetto al 2007, anno che ha preceduto la crisi globale.

Anche in n Europa (UE+Efta - Figure 4-8) dove una timida inversione di tendenza era già visibile a fine **2012** il settore dei commerciali ha avuto nel 2014 una decisa impennata consuntivando 1.594.413 immatricolazioni, il 10,7% in più del 2013, anno che si era chiuso praticamente sugli stessi volumi del 2012. Anche in Europa comunque, nonostante la ripresa, il mercato è ancora inferiore del 30% al 2007, l'anno che ha preceduto la crisi globale.

Alquanto più complicata la situazione degli Autocarri (>3.5 t) (figure 9 - 17), che dal 3° trimestre del 2011 avevano visto invertire la tendenza positiva iniziata alla fine del 2009. Il 2012 si era poi chiuso in negativo. Una nuova ripresa si è avuta solo nell'ultimo trimestre del 2013, con l'anticipazione degli acquisti in vista di Euro6, chiudendo l'anno con un progresso del 6,2%. Nuova inversione del trend dal secondo trimestre dell'anno scorso, che ha poi chiuso con un calo del 7,7% ,scontando gli eccessivi volumi dell'ultimo trimestre 2013.. Sempre pesante la situazione italiana il cui mercato è sceso nel 2014 su valori che non si vedevano dagli anni '80 del secolo scorso, come sottolineato anche dalle immatricolazioni di Rimorchi e Semirimorchi (Figura 11) che nel 2014 sono andati comunque riprendendosi nella prima parte dell'anno, risalendo del 5,3%.

I grafici 21 e 22 a pag. 10 mostrano la divaricazione che si è creata tra il mercato Italiano e la UE+Efta.

Anche per i veicoli sopra le 16 tonnellate (figure 18 – 22) nel 2014 si è perso quanto guadagnato nel 2013, chiudendo l'anno con una perdita del 5,6%. Sempre pesante la situazione italiana che nell'anno perde un altro 1,4%..

I livelli produttivi (Figure 23 – 25. Secondo i dati forniti dall'Oica la produzione di veicoli Commerciali (<3,5t) in Europa si era ripresa bene dopo la caduta del 2009, aumentando del 58% tra il 2009 e il 2011. La discesa della domanda ha prodotto la riduzione della produzione del 9,4% nel 2012, ma si è ripresa significativamente lo scorso anno a seguito della ripresa della domanda in tutta europea. Anche in Italia nel 2012 il trend positivo nel settore dei commerciali leggeri si era bruscamente interrotto (-10,8%), dato il crollo del mercato italiano, per riprendersi decisamente l'anno scorso. La quota dell'export si è mantenuta attorno all'84%.

La produzione di autocarri, aumentata nel 2013, soprattutto grazie all'export, salito all'89% del totale prodotto data la pesante discesa del mercato italiano, è precipitata lo scorso anno, forse anche per la diminuzione della domanda in tutta Europa.

Il trasporto merci su strada (Figura 26 -27) mostra una piccola ripresa di quello stradale in Europa , ma con valori decisamente inferiori ai livelli antecrisi. Sempre critico l'andamento del trasporto domestico italiano , il che sottolinea la debolezza della domanda interna.

Mercati Autocarri Pesanti: Confronto tra UE e USA (Figure 28-29)

Nel 2014 Flette il mercato Europeo e si riprende vigorosamente quello Statunitense.

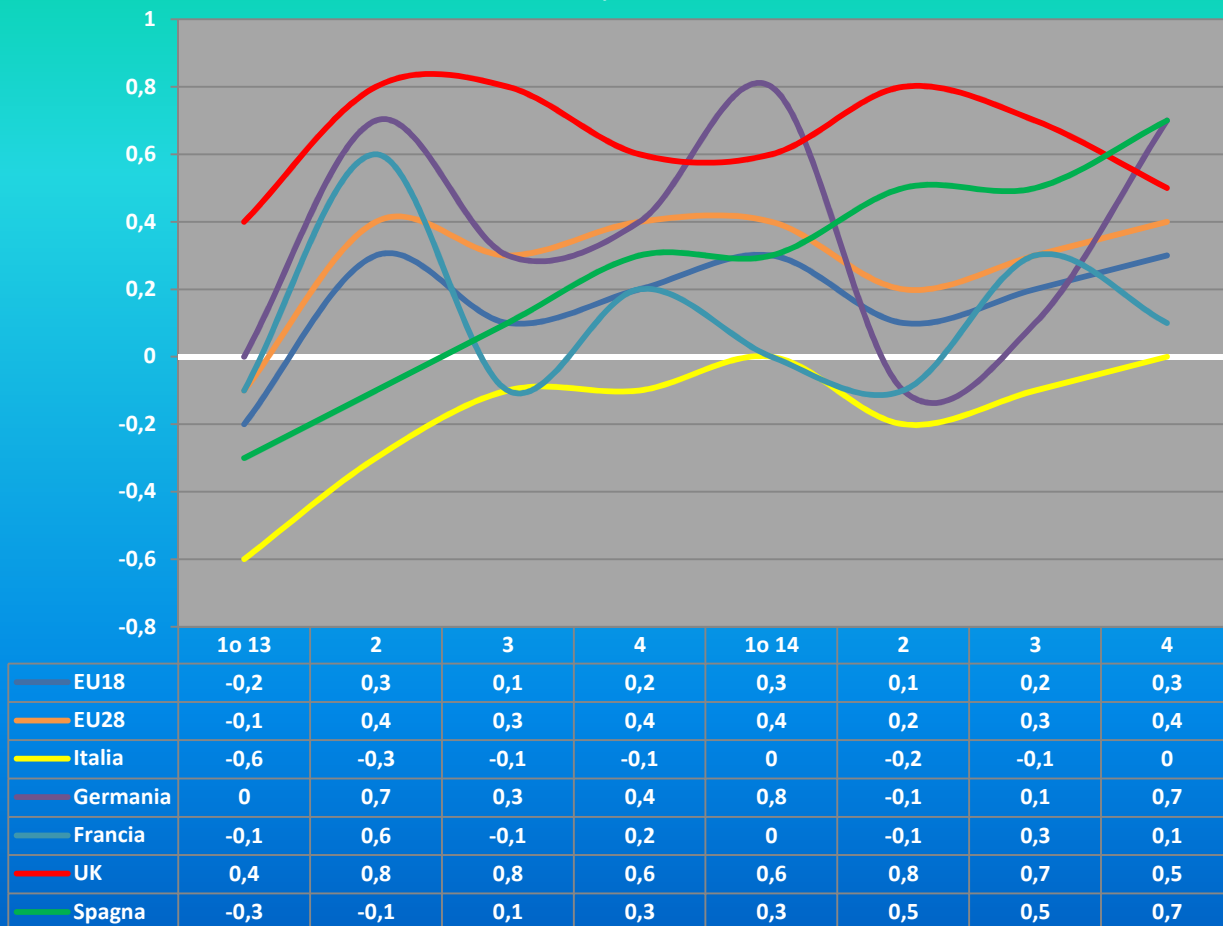
Emilio di Camillo – Centro Studi Subalpino – febbraio 2015.

1) Il Mercato Italiano dei Veicoli Commerciali (< 3,5 t)

Decisa ripresa nell'anno della domanda di veicoli < 3,5 t

Il settore dei veicoli commerciali in Italia ha vissuto per quattro anni una drammatica crisi, legata non solo e non tanto alla crisi globale del 2008/9, ma soprattutto a quella successiva del 2012 e 2013 che ha colpito soprattutto il nostro paese. Tra l'altro, se tutta l'area dell'Euro ne ha sofferto ma ne è

Figura 1 - PIL per trimestre- Andamento nelle maggiori aree europee
Fonte Eurostat, febbraio 2015

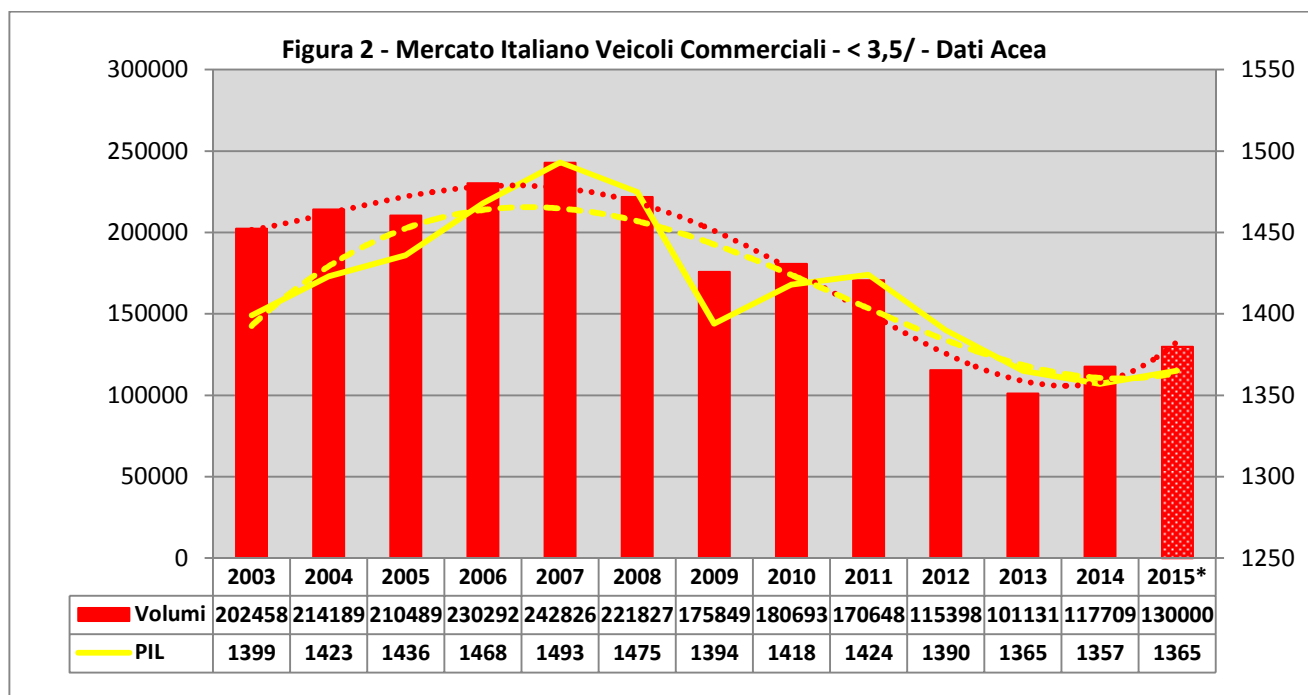


uscita col 2o trimestre del 2013 l'Italia non ne uscirà prima del primo trimestre di quest'anno.(vedi grafico sopra riportato – Figura 1)).

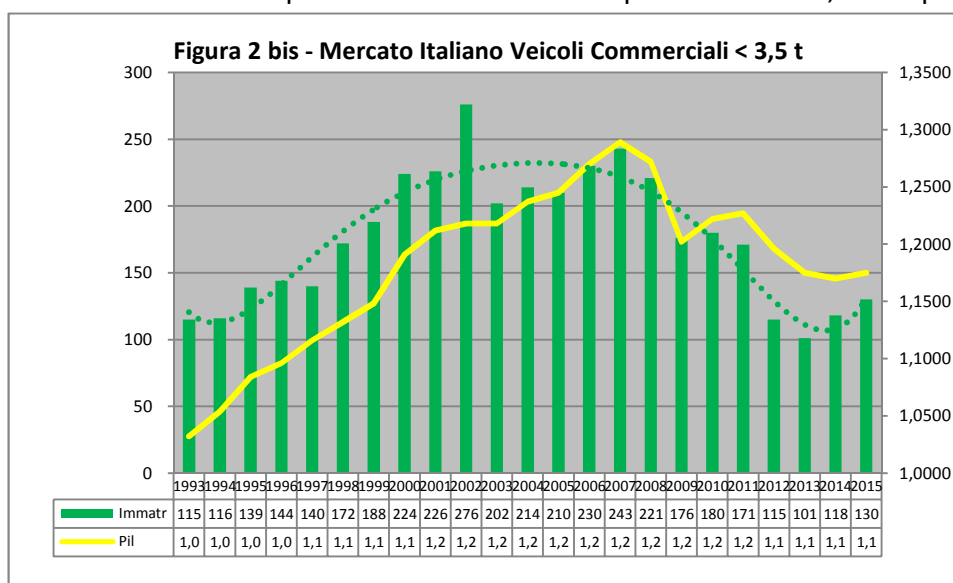
Ciò non ha comunque impedito quest'anno ad un mercato diventato eccessivamente obsoleto, di riprendersi non tanto per la ripresa economica quanto per la necessità di rinnovo di un parco sempre meno efficiente come mostra il grafico che segue che sottolinea l'andamento delle immatricolazioni di veicoli 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, finchè la logica dell'efficienza non ha comunque preso il sopravvento.

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, erano 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 (Figura 2bis). 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.

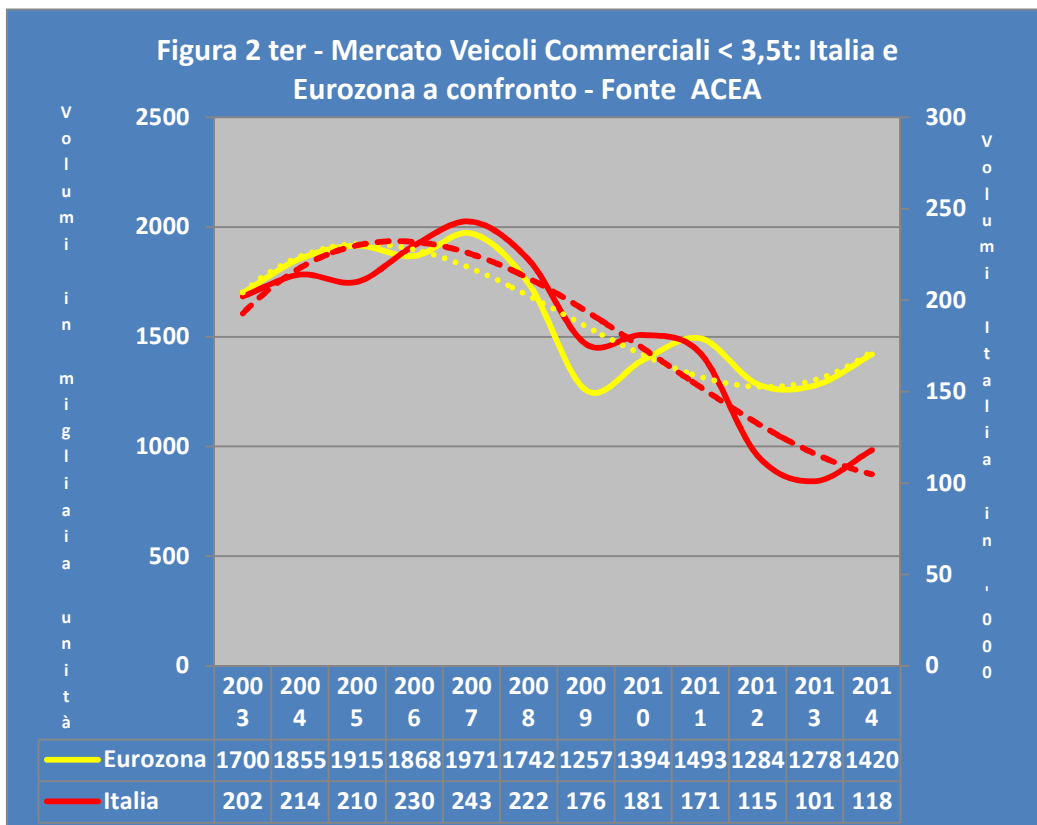
Già nel 2001, comunque, questa spinta si era affievolita notevolmente, e solo la reintroduzione nel 2002 della Tremonti (bis), faceva raggiungere al settore il record assoluto di vendite, con oltre 276.000 unità immatricolate.

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 e 2013 con il ritorno ad una seconda fase recessiva, ed l'auspicato rimbalzo si è verificato solo l'anno scorso. Anche per quest'anno si prevede un possibile ulteriore rialzo dato che si è appena esaurita la fase recessiva in atto da oltre tre anni. Le previsioni per quest'anno parlano di un recupero del 10% nella migliore delle ipotesi.

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.

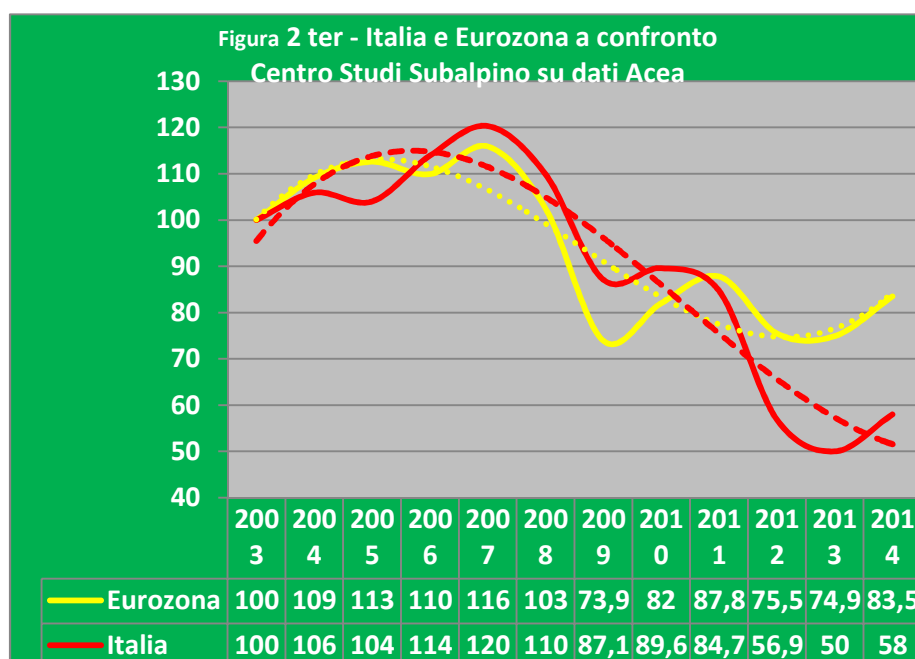
Per sottolineare la drammaticità della situazione italiana rispetto al resto dell'Eurozona la tabella a fianco mostra gli andamenti delle immatricolazioni nelle due aree (Figura 2 ter): si nota subito che fino al 2011 l'Italia si comportava addirittura meglio dell'eurozona nel suo complesso, per poi peggiorare gravemente.

Leggero



miglioramento solo l'anno scorso. La stessa cosa si osserva se invece dei valori assoluti si usano dei numeri indice, con il 2003 = 100 (Figura 2 ter)

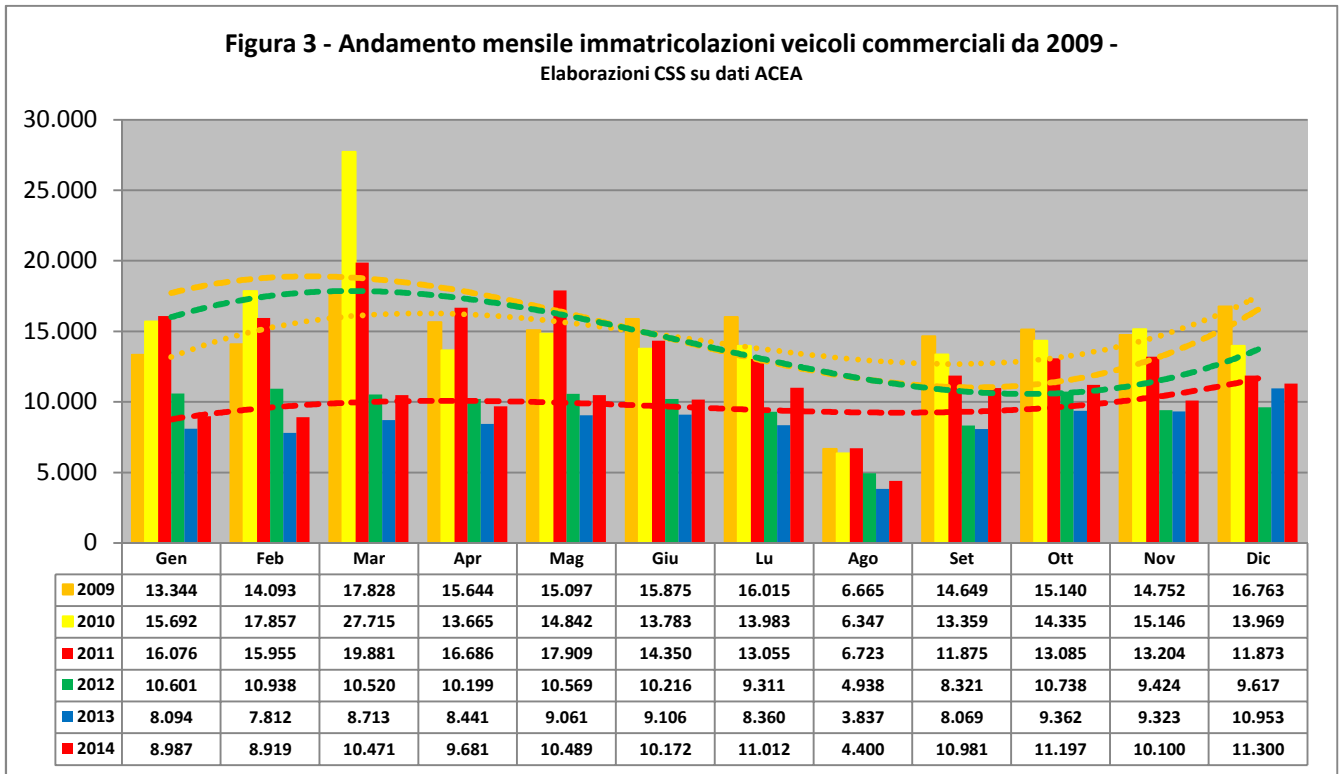
Si può osservare che la perdita dell'Italia rispetto al 2003 è oggi del 58%, contro una perdita del 16% dell'eurozona nel suo complesso confermando il leggero progresso dello



scorso anno a seguito della ripresa del mercato italiano.

Per il 2015 le Associazioni di categoria prevedono un ulteriore progresso del mercato italiano, in parallelo comunque con l'andamento europeo.

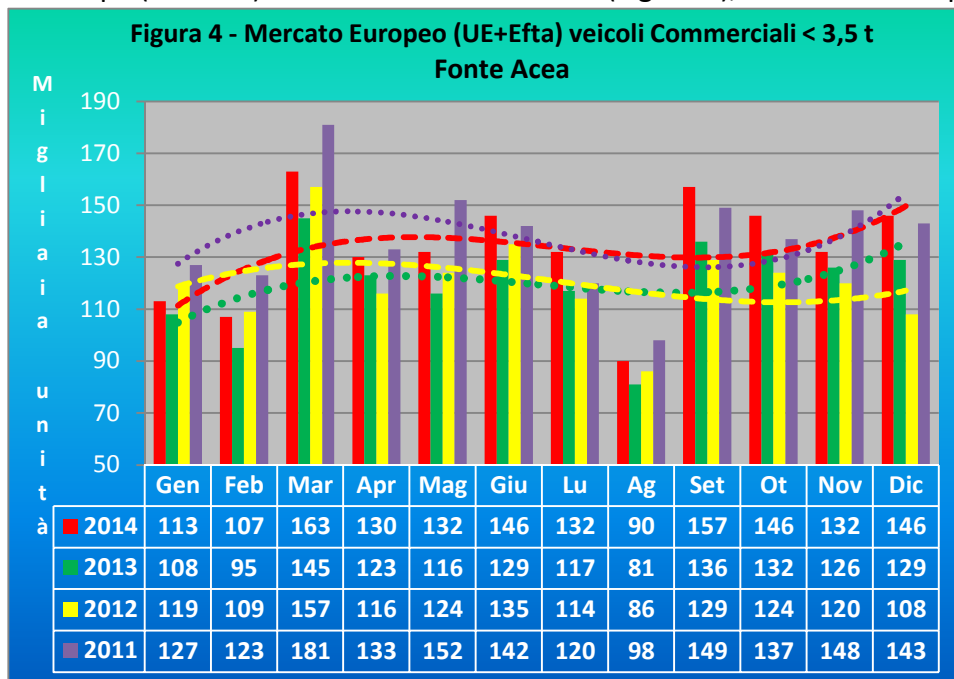
Per interesse statistico riportiamo più sotto la tabella (Figura 3) con l'andamento mensile delle



immatricolazioni di veicoli commerciali dal 2009.

Mercato Europeo Veicoli Comm. <= 3,5

In Europa (UE+Efta) il settore dei commerciali (Figura 4), che era andato progressivamente

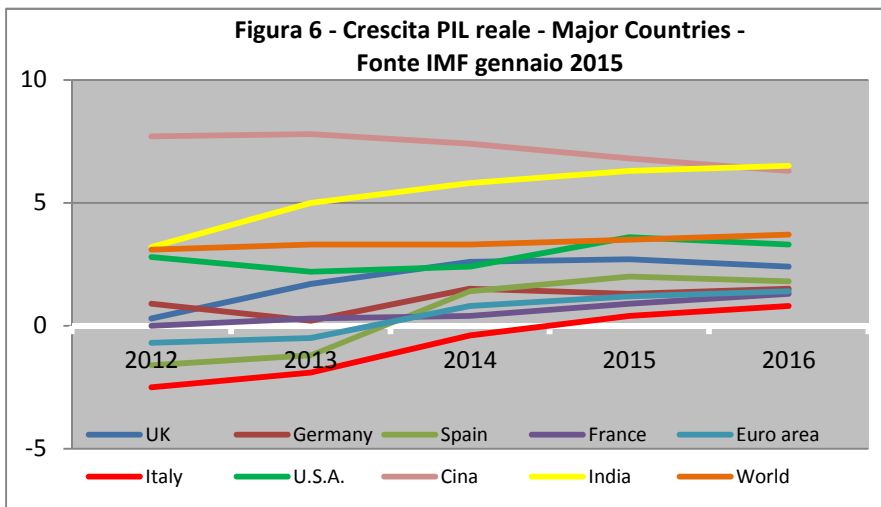
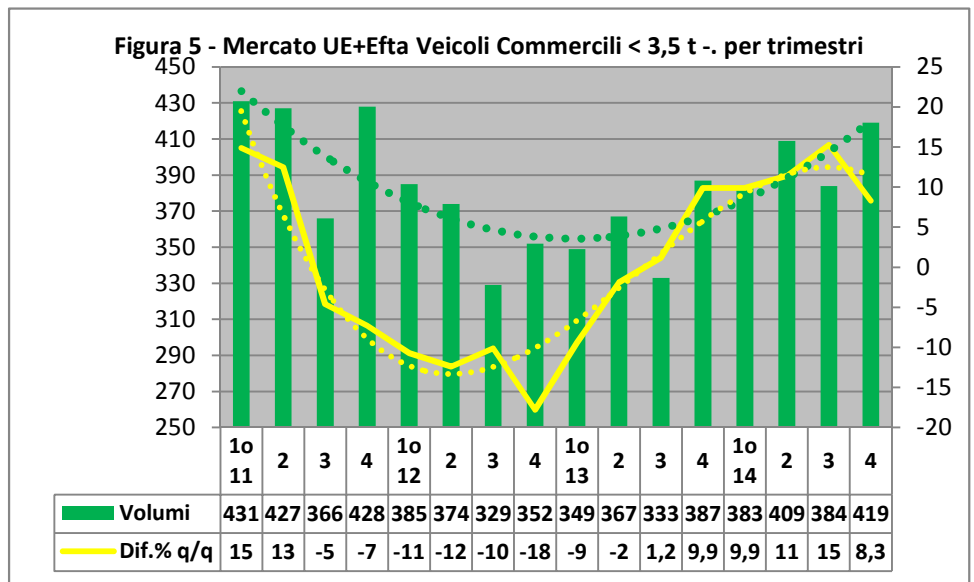


riprendendosi nel 2010 e prima metà del 2011, ha avuto una brusca inversione di tendenza a partire dalla seconda metà del 2011, ma soprattutto nel 2012 e primo semestre 2013, a seguito della nuova fase riflessiva dell'economia che ha colpito prima l'area dell'Euro, e poi progressivamente tutta l'area della UE28, periodo terminato con una nuova svolta in positivo a partire dal 2° trimestre del 2013 e

rafforzatosi soprattutto l'anno scorso, che ha chiuso con un aumento del 10,7/% a 1.594.413 unità.

L'andamento per trimestri (Figura 5), molto chiaro al riguardo, sottolinea sia l'accelerazione della caduta del mercato nell'ultimo trimestre del 2012.

che la ripresa dello scorso anno. Particolarmente significativi i buoni risultati di Gran Bretagna (dove la ripresa economica si era già consolidata all'inizio del 2013 e della Spagna per l'importante programma di incentivi promossa dal suo



Governo. La Spagna è cresciuta nell'anno del 33,2%, la Gran Bretagna del 18,7% e la Germania dell'7,3%. E' rimasta positiva anche la Francia, anche se di solo l'1,5%. Negativa invece l'area Efta, con una perdita del 2%. Sempre brillanti invece i risultati dell'area dell'UE 13 (+12,3%). Anche in Italia si è registrato un buon aumento del 16,4. Le

prospettive per l'anno in corso sono di un ulteriore miglioramento del trend data la prevista leggera ripresa dell'intera area economica europea, secondo le ultime indicazioni del Fondo monetario internazionale (IMF) (vedi Figura 6).

Rispetto al 2013 il guadagno è stato del 10,7%, ma rispetto ai massimi storici raggiunti nel 2007 il calo del mercato dei commerciali è stato comunque di circa il 30%, con valore assoluto vicino alla seconda parte degli anni 90.

Per l'anno in corso la più consistente ripresa economica prevista dovrebbe permettere un più deciso aumento delle vendite.

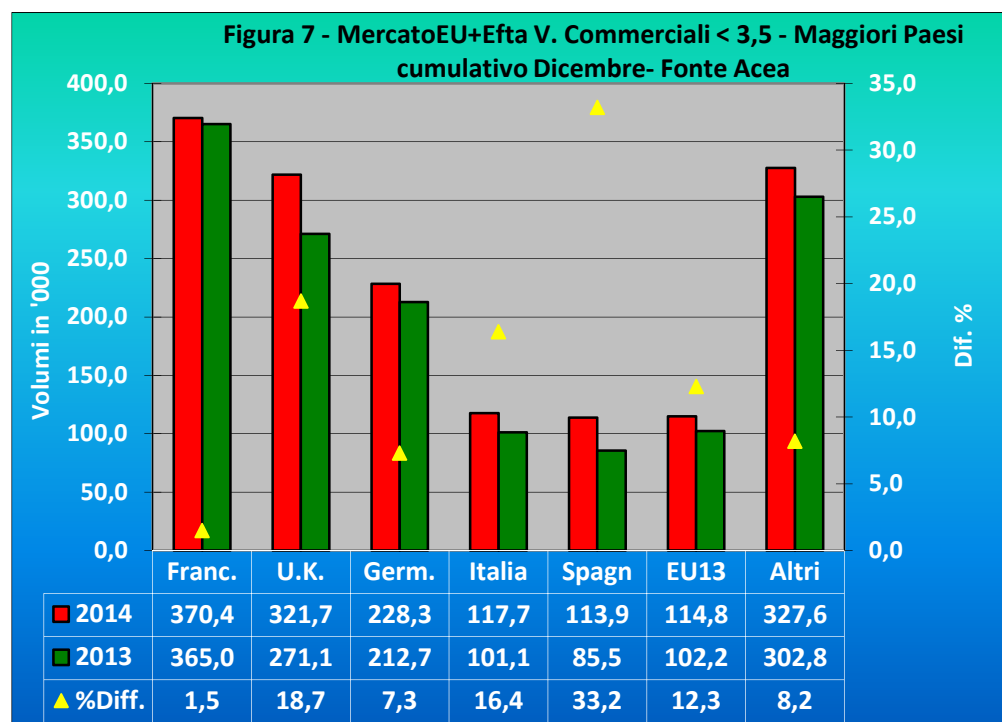
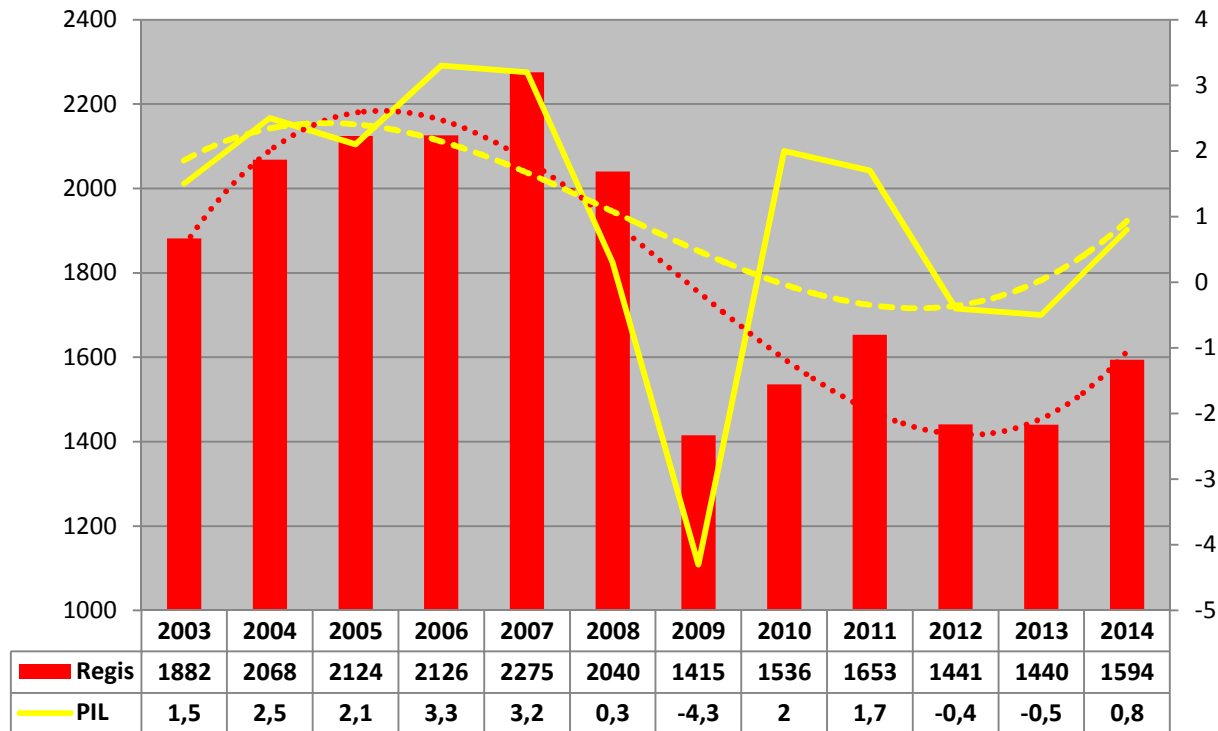


Figura 8 - Mercato Europeo Veicoli Commerciali < 3,5t e PIL



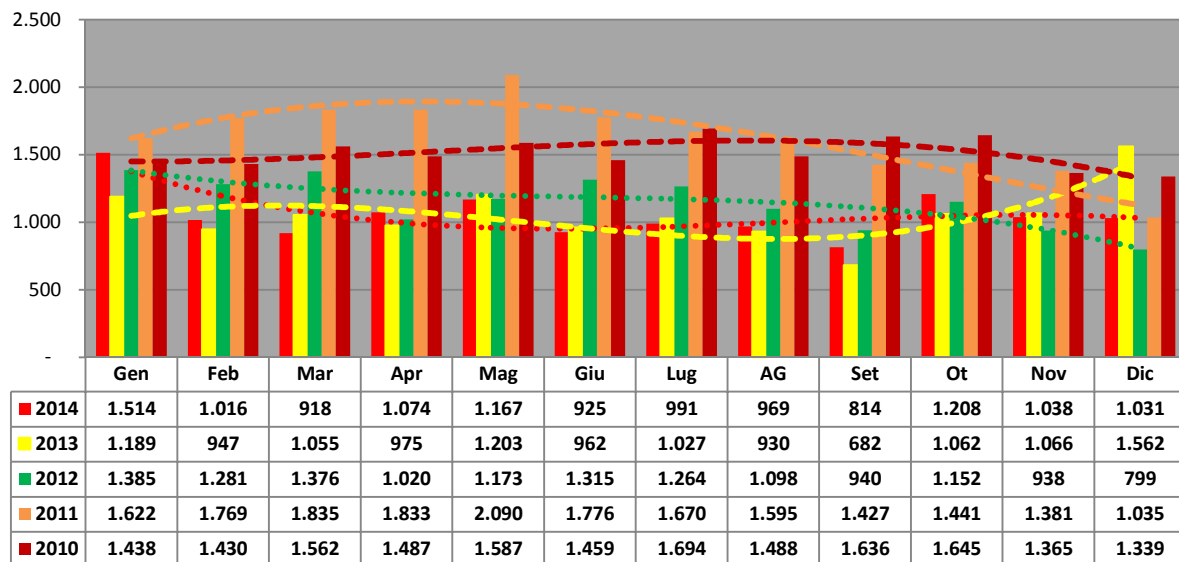
2) Il Mercato Autocarri

2014: anno a due velocità in Europa, stasi della domanda in Italia.

Mercato Italiano Autocarri > 3,5 t.

Figura 9 - Mercato Italiano Autocarri > 3,5 t. per mese

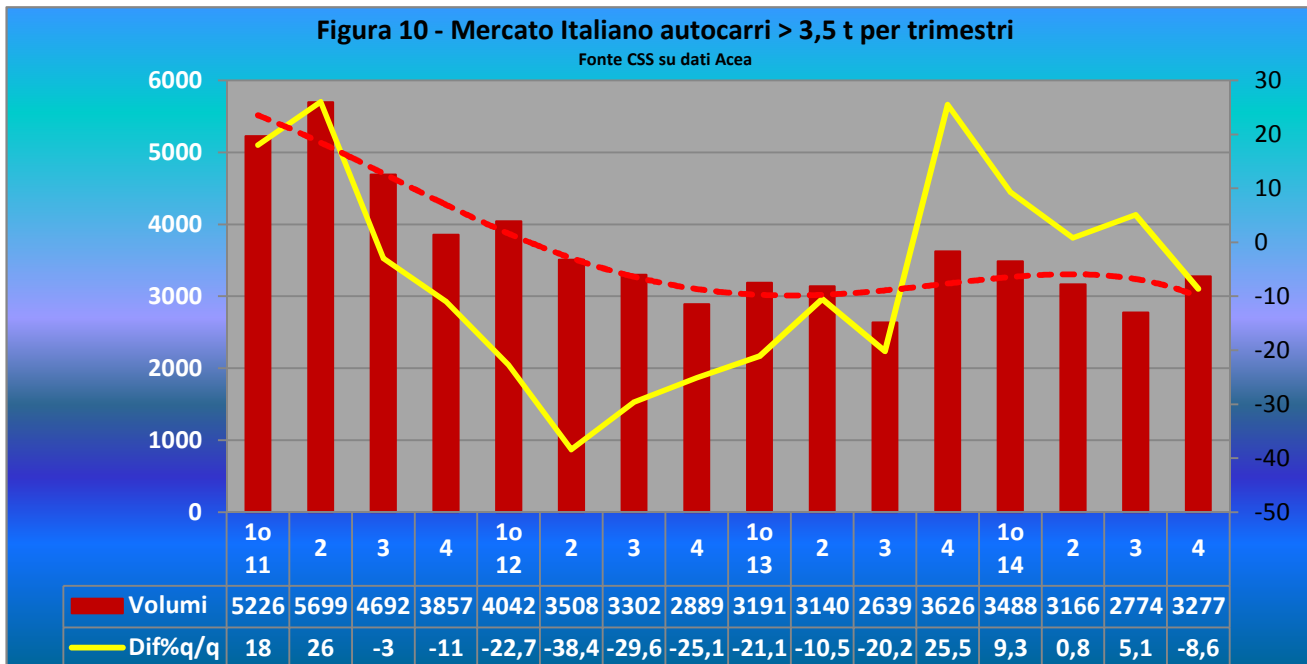
Fonte ACEA



Come mostrano i grafici (Figure 9,10 e 11) dopo la pesante perdita del 2009 (-44,6%), nel 2010 il mercato ha stentato a mantenersi sui già bassi valori dell'anno precedente, chiudendo l'anno a 18.130 unità con un - 5% sul 2009. Nel 2011 la ripresa è stata più consistente, soprattutto nel primo semestre. Già dal 3° trimestre però il mercato è rientrato in stagnazione ma l'anno

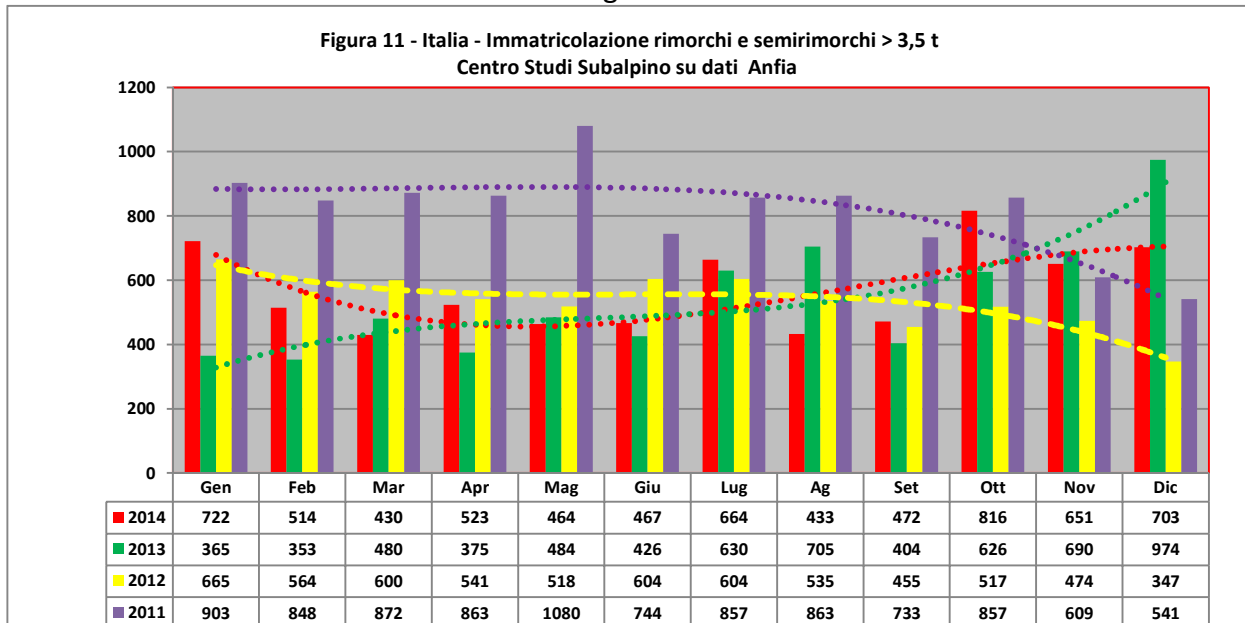
ha chiuso a 19.474 unità (+7,4% sul 2010), molto distante comunque dai valori abituali prima della crisi globale.

Nel 2012 si è verificato un autentico tracollo che ha portato a consuntivare solo 13.741 unità, pari al -29,4% sul già basso valore del 2011, seguito da una ulteriore discesa nel 2013 a 12.663 unità (-7,8%) nonostante negli due mesi dell'anno si siano registrati valori positivi, dovuti all'anticipazione degli acquisti legata all'introduzione degli standards Euro Vi dal 1° gennaio di quest'anno. L'anno scorso, si è poi chiuso a 12.665 unità, praticamente allo stesso livello dell'anno prima..



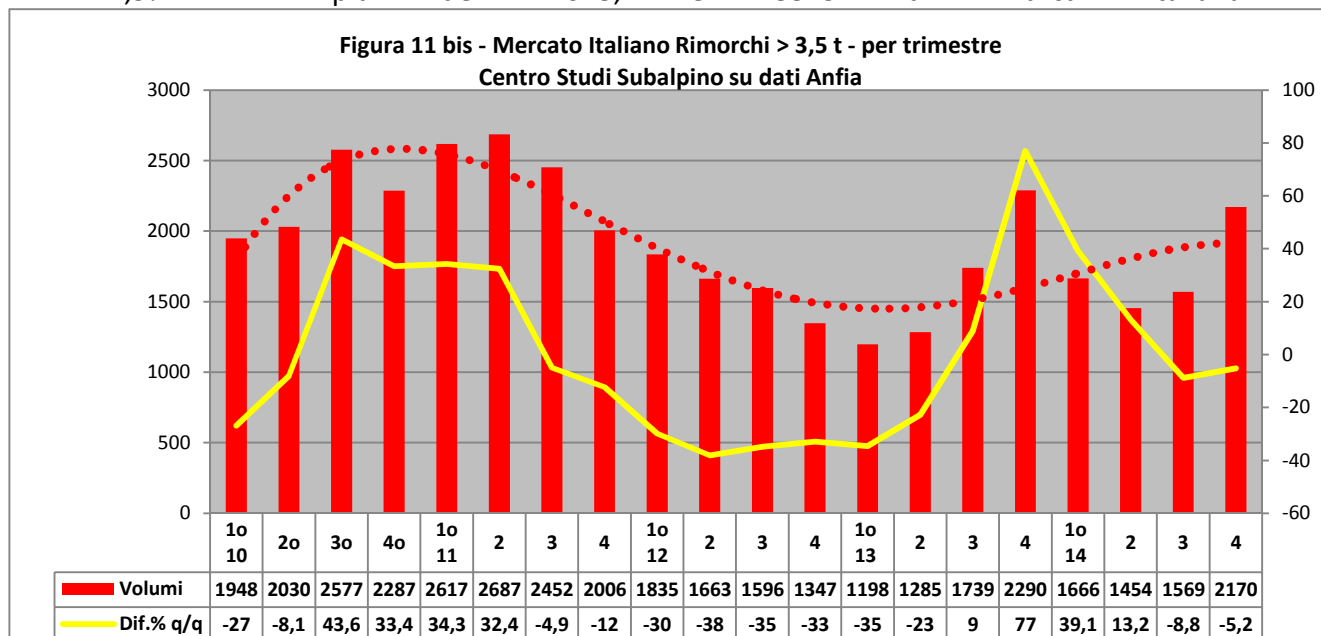
Nel 2013 poi è In pratica il mercato è tornato a valori degli anni ottanta del secolo scorso.

L'andamento del mercato dei rimorchi (Figure 11 e 11bis) conferma con estrema evidenza le difficoltà del mercato italiano degli autocarri. Dopo la pesante caduta iniziata nel 2008 e proseguita nell'anno della crisi globale, il mercato era andato riprendendosi nel primo semestre del 2010 anche con l'aiuto degli incentivi alla rottamazione. Effetto durato



comunque poco. A partire dalla fine del 2011 la discesa è stata continua fino al secondo trimestre del 2013 poi riprendersi progressivamente nei successivi trimestri, anche per effetto di una nuovo programma di incentivi alla rottamazione di autocarri e rimorchi. Cumulativamente nel 2012 le immatricolazioni sono diminuite del 34% a 6.412 unità e a 6512 unità nel 2013, con un recupero dell'1,4% sul 2012. Leggera risalita a 6859 unità l'anno scorso,

con un aumento del 5,3%. Del totale dello scorso anno 3530 unità sono state di marca estera, il 24,9% in più del 2013, e 3329 di marca italiana

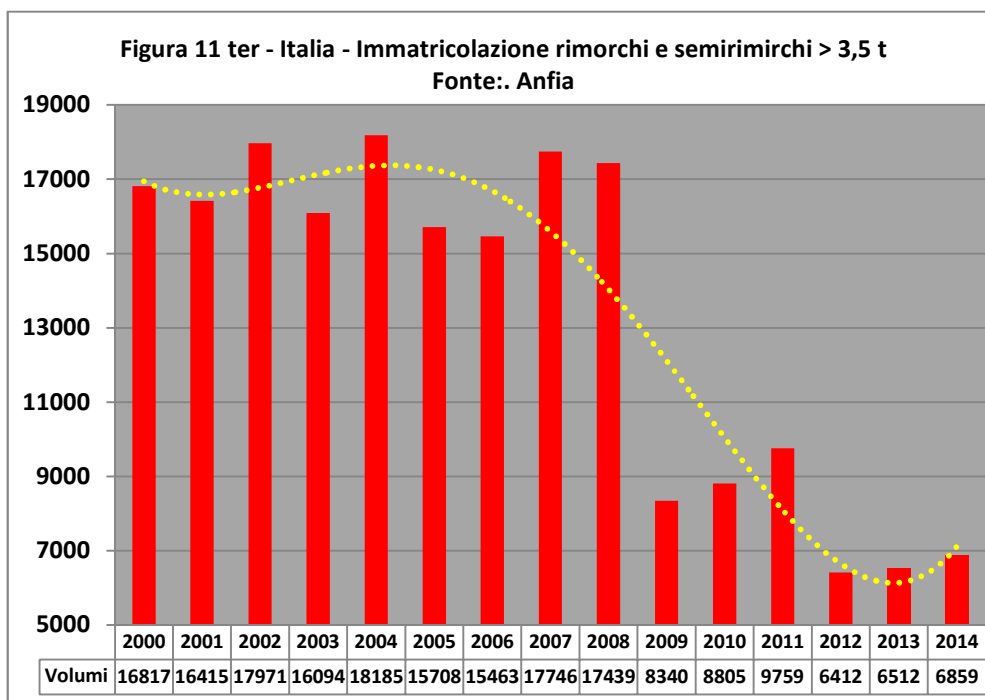


il 9,7% in meno.. Sempre più significativo quindi l'incremento delle marche estere che nel cumulativo del 2014 rappresentavano il 51,5% del totale, contro il 43,4% dello stesso periodo del 2013

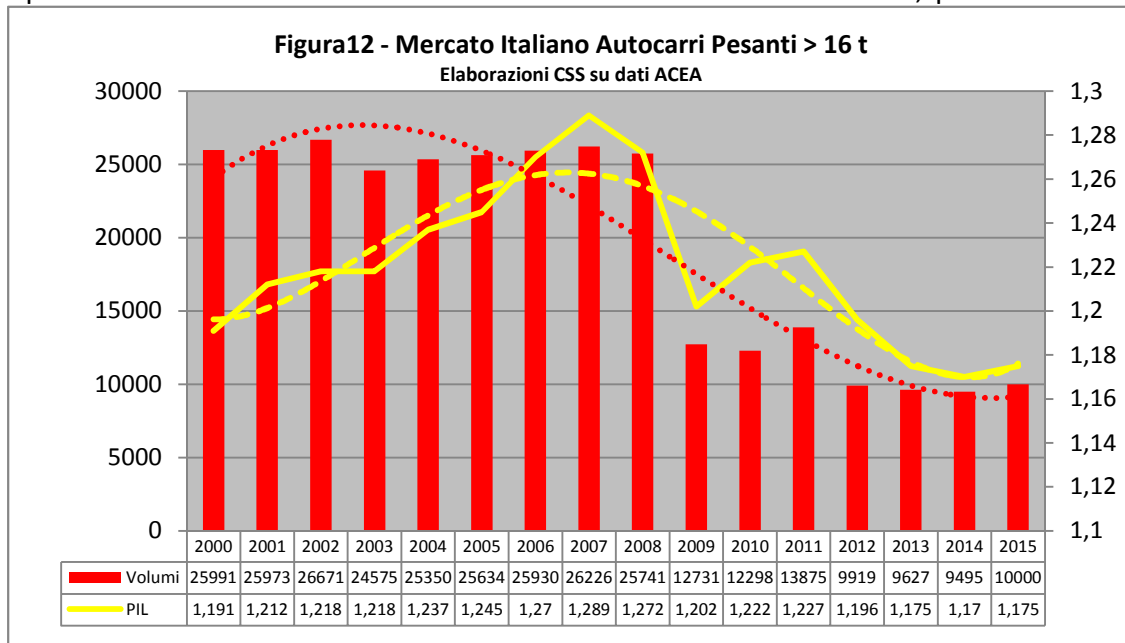
Val la pena di sottolineare che nel 2001 le marche estere rappresentavano il 18,1% del totale, quota salita al 27,5% nel 2008.

La lenta ripresa del mercato dei rimorchi iniziata nel secondo semestre del 2013, come evidente dall'analisi per trimestre, è durata in effetti fino alla prima parte dello scorso anno, per poi tendere nuovamente verso il basso, parallelamente all'andamento della vendita di autocarri, il che non offre valutazioni positive per l'anno in corso. Val la pena poi di sottolineare che i buoni risultati degli ultimi trimestri ci riportano alla situazione di oltre 4 anni fa, e che siamo ancora lontanissimi dalle cifre ante crisi del 2008.

Nel 2014 il mercato è stato comunque inferiore del 61,3% rispetto al 2007 .

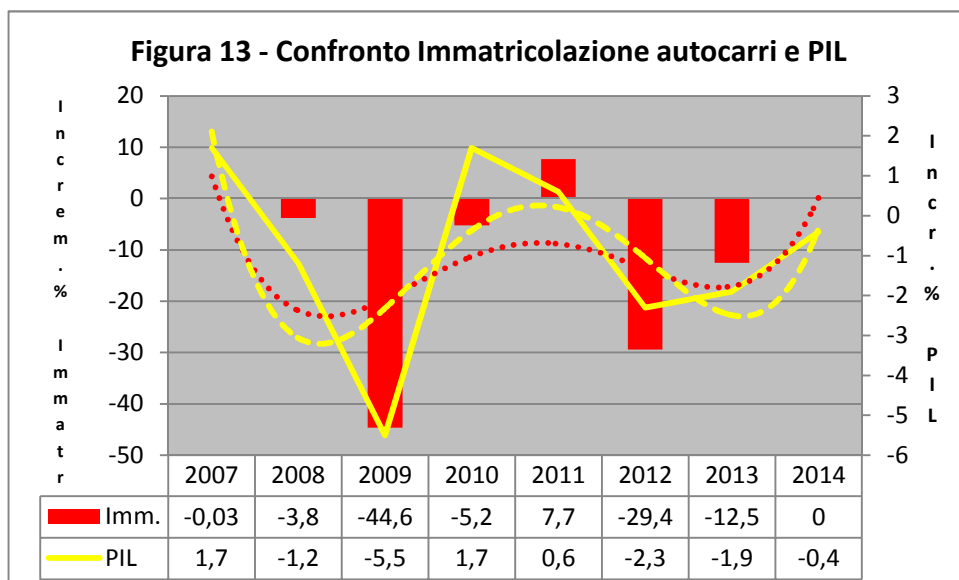


Parallelamente alla discesa del mercato degli autocarri > 3,5 è sceso anche il mercato degli autocarri pesanti, oltre le 16 tonnellate: dopo una breve ripresa delle vendite nel 2011 (+ 12,8% sul 2010), che ha fatto seguito alla drammatica caduta della domanda a partire dal 2008, le immatricolazioni hanno ripreso a contrarsi e hanno consuntivato nel 2012 solo 9919 unità, pari ad un calo del 28,5% sul



2011. Nel 2013 si è registrata un'ulteriore flessione del 3% a 9.627 unità e l'anno scorso nuova discesa a 9495 unità. La distanza col 2007 si è così ulteriormente incrementata

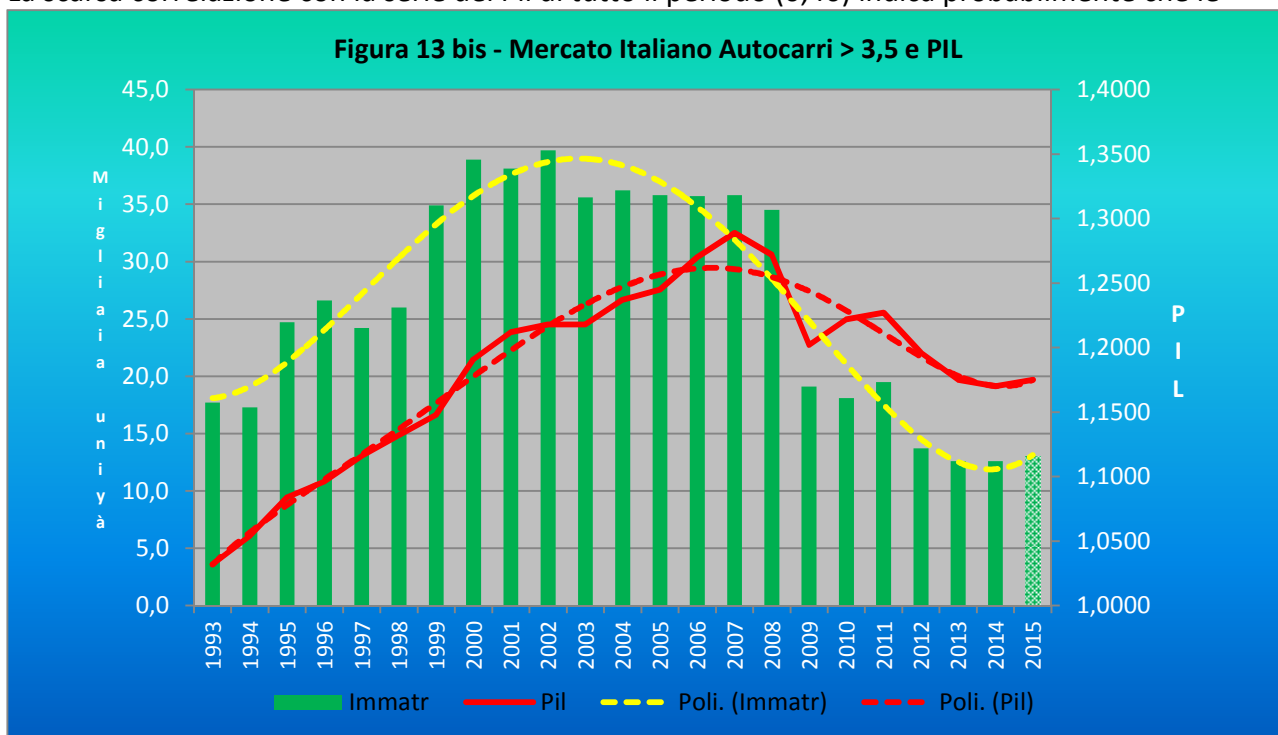
a al 63,8%, valore praticamente identico alla flessione del mercato rimorchi nello stesso periodo. Le prospettive per l'anno in corso sono di un leggero progressivo recupero legato però alle effettiva ripresa dell'economia.(figura 6 e 13). Come si può notare le linee tendenziali sono praticamente



parallele come indica anche l'indice di correlazione tra le due serie di dati che è infatti molto alta (0,90) e quindi decisamente significativa. La ripresa delle vendite è comunque anche condizionata dal parziale spostamento all'estero degli acquisti, realizzati da filiali di aziende di trasporto italiane in altri paesi dell'area della Comunità Europea, cui abbiamo assistito negli ultimi 6/7 anni.

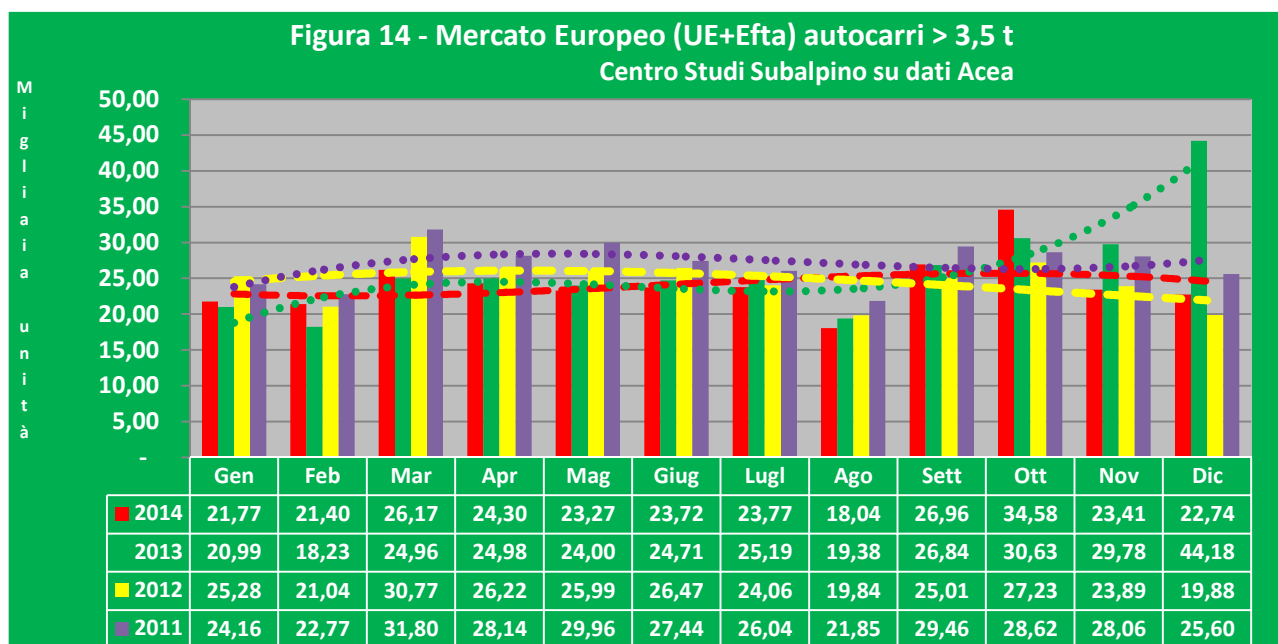
Prima di chiudere val la pena di riassumere la situazione del settore degli autocarri > 3,5t come è andata evolvendosi negli ultimi 20 anni. In costante ascesa dopo la precedente crisi globale de 92/93, dal 2003 il mercato si è stabilizzato sulle 35.000 unità annue, indirettamente sottolineando una pura 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 e si è poi mantenuta attorno a quei valori anche nel 2010 e 2011, per poi crollare letteralmente nel 2012 e 2013.

La scarsa correlazione con la serie del Pil di tutto il periodo (0,46) 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 il valore è molto elevato (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. Lo stesso si può dire per il periodo 2007-2014, quando la correlazione si stabilizza su un valore significativo (0,90).

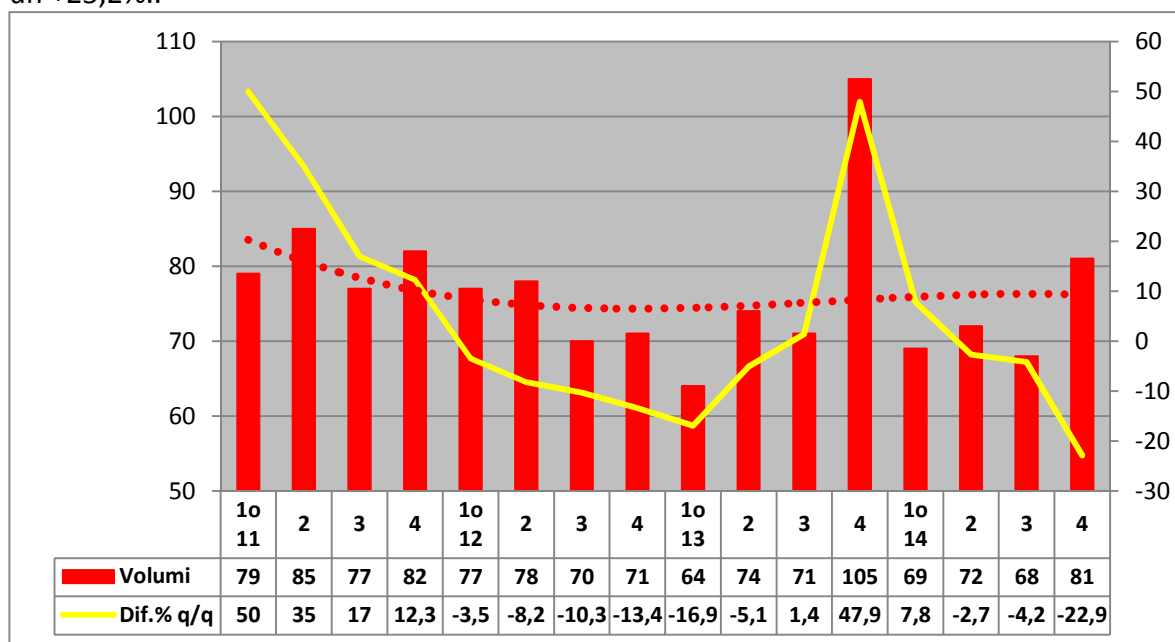
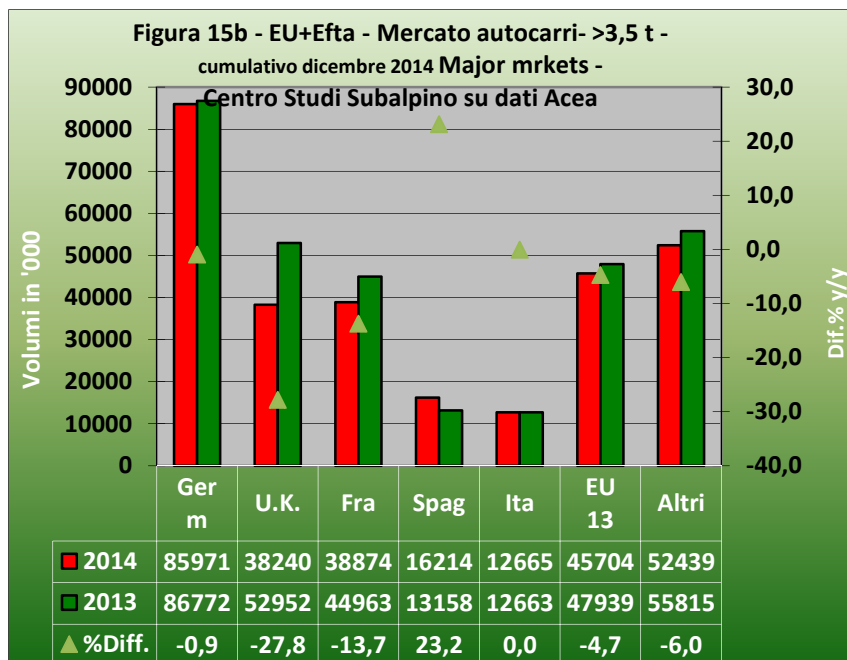
Mercato Europeo Autocarri > 3,5 t.



Mentre nel 2011 si era avuta un'ottima ripresa del mercato Europeo degli autocarri (> 3,5 t.), con un consuntivo di 323.873 unità immatricolate, e un aumento del 26,4% sul 2010 (con progressi particolarmente significativi in volume di vendite e tassi di crescita della Germania (+19,8%), Francia (+37,7%), UK (+31,3%) e Spagna (+19,9%), nel 2012 il mercato era tornato a scendere chiudendo l'anno con una contrazione dell' 8,7% a 295.610 unità. Positivo nell'anno solo il volume della Gran Bretagna (+3,5%), nonostante la discesa della domanda si fosse andata aggravando, mese dopo mese, anche in quel mercato.

Il 2013 è stato un anno a due velocità: una prima parte in cui il mercato ha proseguito nel trend negativo del 2012,. Nella seconda parte dell'anno le vendite si sono progressivamente riprese in tutta Europa, ad iniziare dalla Gran Bretagna, sia per il progressivo rientro della fase recessiva in cui l'Europa era ricaduta nel 2012 che per l'anticipazione degli acquisti in vista dei nuovi standards Euro VI .

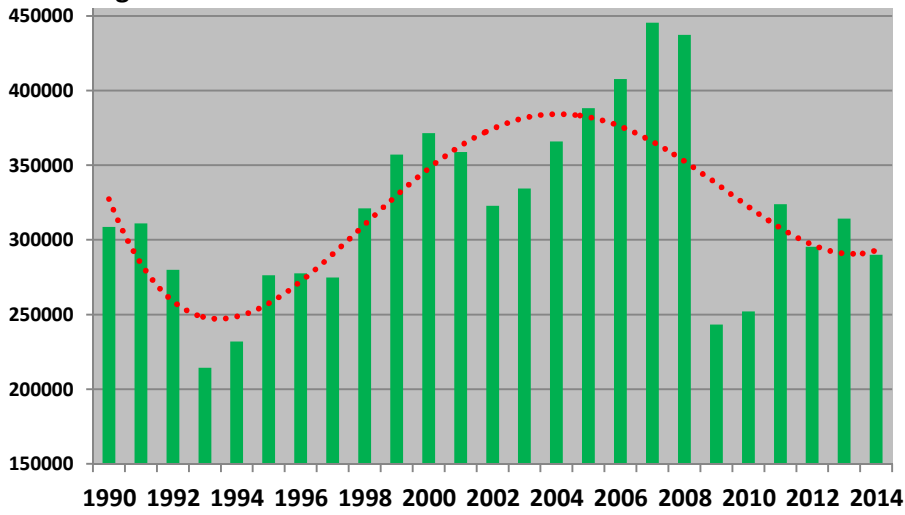
Quasi tutti i mercati avevano chiuso positivamente o in pareggio, esclusa fatta per Francia (-1,6%) e Italia (-8,3%). Del tutto particolare l'exploit della Gran Bretagna che ha chiuso l'anno addirittura con un +25,2%..



L'andamento per trimestri mostra anche visivamente quanto sopra descritto, con l'inizio della fase discendente già all'inizio del 2012 proseguita fino a tutto il 2° trimestre e la successiva ripresa a partire dal 3°. Nuova flessione comunque nella seconda parte dello scorso anno.

Dato che la fase recessiva ha lasciato il posto ad una ripresa del PIL in tutta Europa per il 2015 prevediamo una ulteriore ripresa delle vendite,...

Figura 17 - UE+Efta - Mercato autocarri da 1990. Fonte Acea

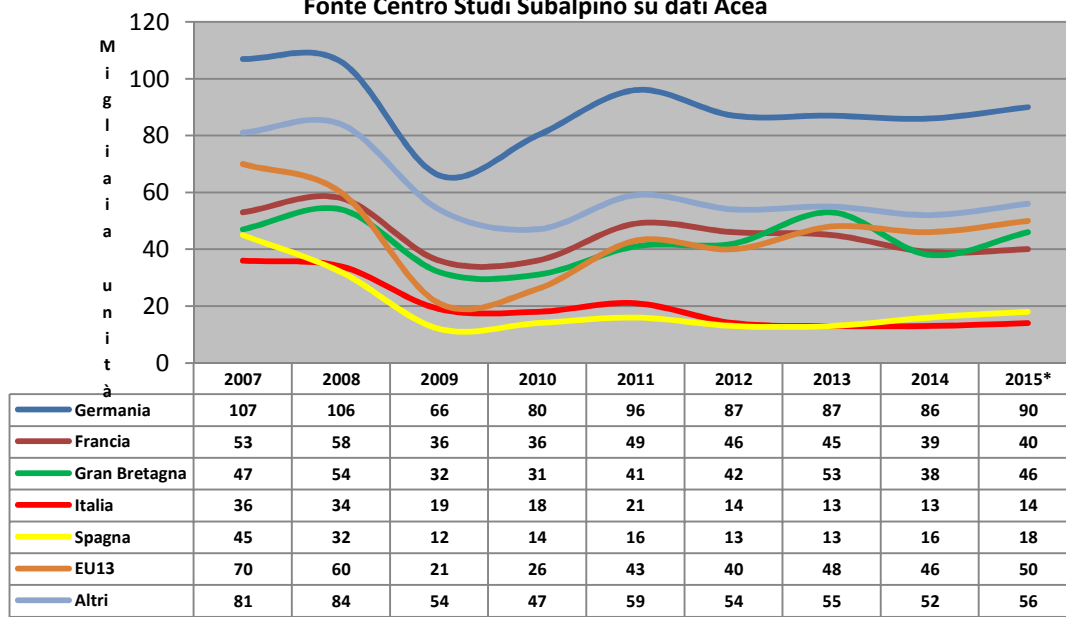


Dalla figura si evidenzia graficamente che senza la ripresa del 2013 il mercato autocarri in Europa stava tornando ai valori degli anni '90 del secolo scorso. Rimane quindi largo spazio per ulteriori aumenti nei prossimi due anni, parallelamente alla ripresa generalizzata del ciclo economico.

Come mostra la Figura 17/a, la distanza dai

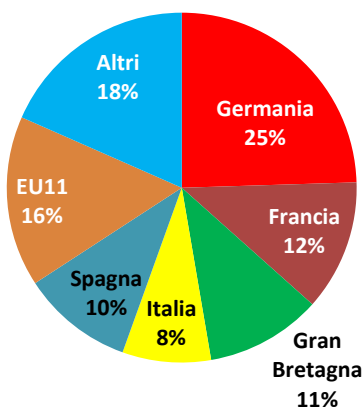
valori del 2007 varia molto da paese a paese e la tendenza per l'anno in corso dovrebbe riportare i

**Figura 17a - Mercato Europeo Autocarri > 3,5t -
Fonte Centro Studi Subalpino su dati Acea**



vari mercati su valori più in linea con la necessità del rinnovo dei parchi sospeso in parte nel 2012. Interessante anche notare che la crisi globale del 2008/9 e la successiva fase recessiva che ha colpito soprattutto i paesi dell'area mediterranea, hanno profondamente alterato l'importanza relativa dei vari mercati europei nel settore in questione: Italia e Spagna assieme rappresentano oggi poco più del 10% delle vendite di autocarri > 3,5 t, mentre aumentano la loro quota Germania, Francia e soprattutto Gran Bretagna che rappresentano assieme oggi poco meno del 56% del totale EU+Efta, contro il 48% di 7 anni fa.

Quote europee major markets - 2007



2015**

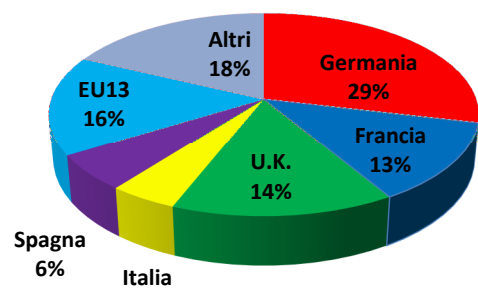
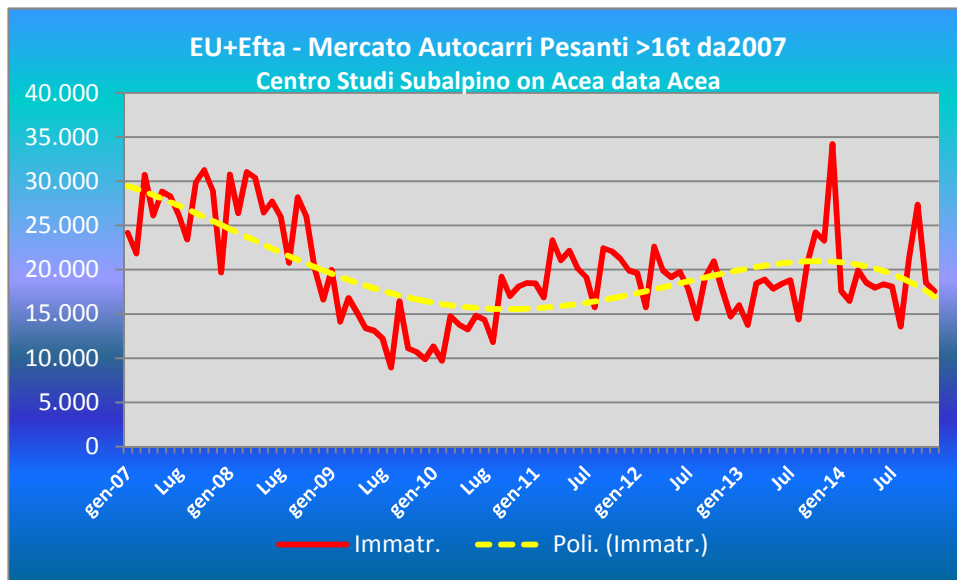


Figura 18 - Mercato Autocarri > 16 t



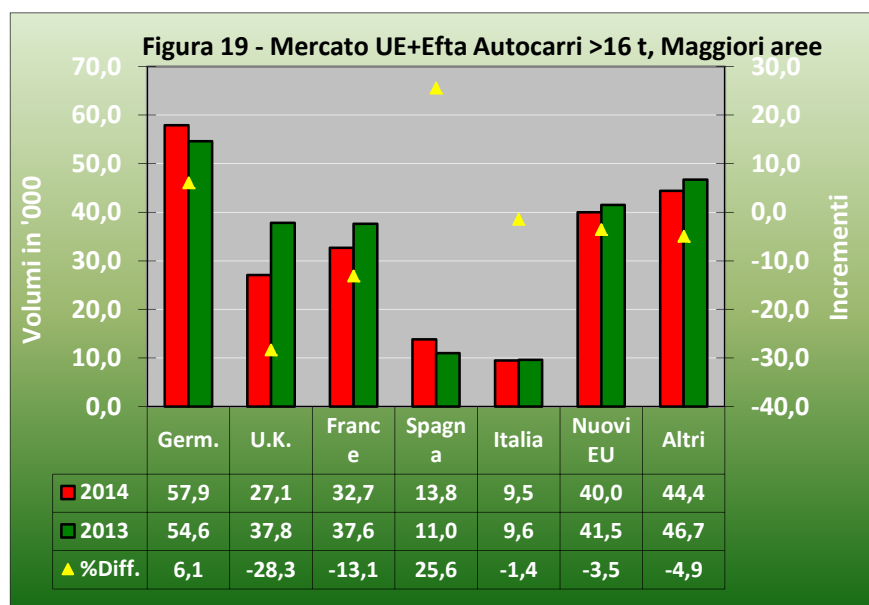
L'Europa in tale settore aveva invertito all'inizio del 2010 il trend negativo che durava dal 3° trimestre del 2008, consolidando i guadagni soprattutto nel secondo semestre di quell'anno.

Nel 2011 la ripresa si era mantenuta su livelli più che buoni per tutto l'anno: nel cumulativo aveva consuntivato un totale

di 242.942 unità immatricolate, con un recupero di oltre il 35% sul 2010 e con dati particolarmente significativi nel Regno Unito, Francia, Germania e Spagna, oltre che nell'area dei nuovi membri della UE.

Ma a partire dall'inizio del 2012 il trend è andato progressivamente indebolendosi e l'anno si è chiuso con una perdita del 9% a 221.056 unità.

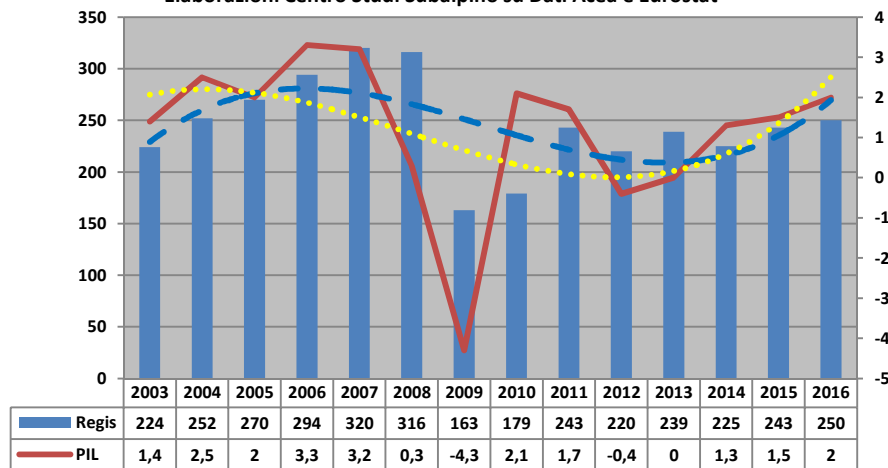
Rimanevano ancora sostanzialmente positivi i dati del mercato inglese (-0,4%), grazie alle buone vendite del primo semestre, ma avevano subito pesanti flessioni i mercati francese (-8,5%) e tedesco (-9,6%). In Italia il calo era stato del 28,5% e del 20,4% in Spagna. Più contenute nel cumulativo dell'anno le perdite dei mercati della UE10 (-6,7%). Nel 2013 il mercato si è ripreso in maniera consistente nella seconda parte, favorito dalla ripresa economica ma



soprattutto dall'anticipazione degli acquisti, chiudendo positivamente in tutte le maggiori aree, esclusa fatta per l'Italia. L'anno scorso però il mercato è tornato a chiudere in negativo, scontando gli acquisti della fine del 2013, scendendo del 5,6% sul 2013

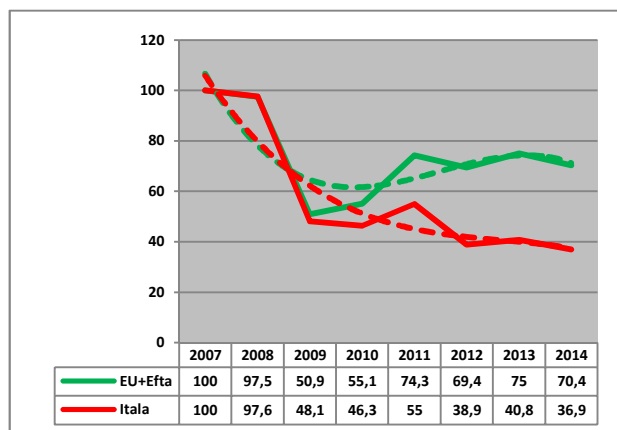
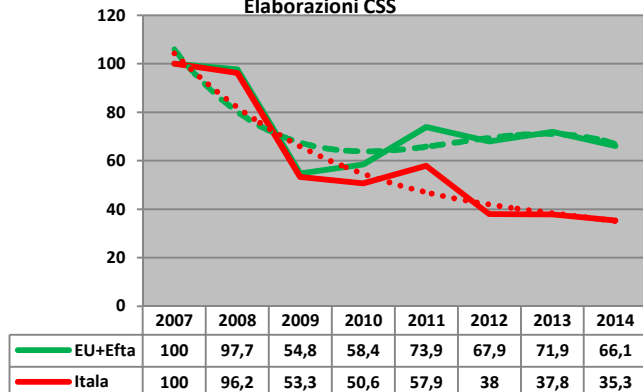
Una nuova accelerazione è prevista per quest'anno..

Figura 20 - UE+Efta Mercato Autocarri > 16t e PIL -
Elaborazioni Centro Studi Subalpino su Dati Acea e Eurostat



Confronti Italia-UE

Figura 21 - Numeri Indice mercato autocarri > 3,5t
Elaborazioni CSS



Nelle tabelle qui sopra si è cercato di illustrare come Europa ed Italia siano uscite dalla crisi del 2009, usando i valori del 2007 come base per l'indice: appare evidente che la discesa del mercato, negli anni della crisi globale, è stata sostanzialmente analoga sia nella UE+Efta che in Italia. Il recupero invece è stato profondamente diverso, dato che in Italia la ripresa è stata e sarà molto più faticosa, visto il basso recupero del PIL nel 2010 e la nuova fase recessiva iniziata nel 2011 e da cui sta uscendo solo ora con gran difficoltà: si è creata una profonda divaricazione con gli andamenti del resto d'Europa, già a partire dal 2010 e ancora ampliata nel 2012, 2013 e 2014.

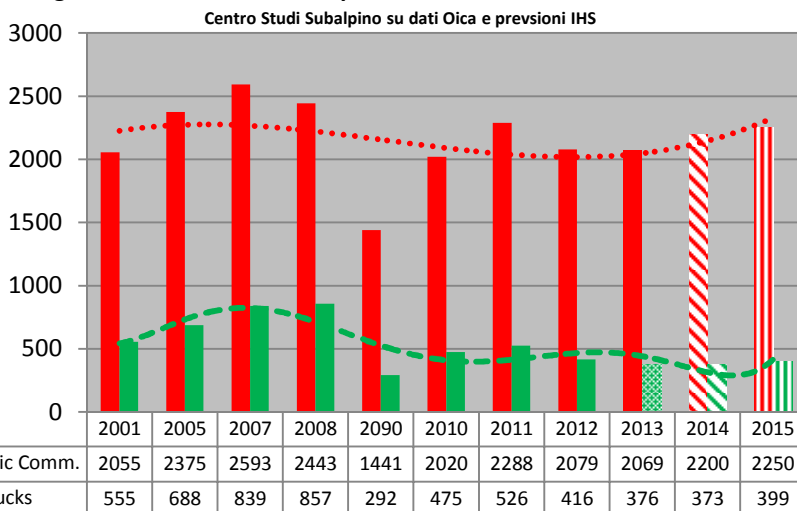
3) Produzione Veicoli Commerciali e Industriali

Volumi Produttivi Europa

A partire dal 2012 non sono stati comunicati dall'Acea i dati della produzione, in seguito alla inchiesta dell'antitrust della Commissione Europea sull'attività dei produttori di Autocarri.

Abbiamo quindi utilizzato i dati di provenienza OICA che però considerano autocarri i veicoli sopra le 7 ton.

Figura 23 - Produzione Europea di Veicoli Commerciali e Autocarri

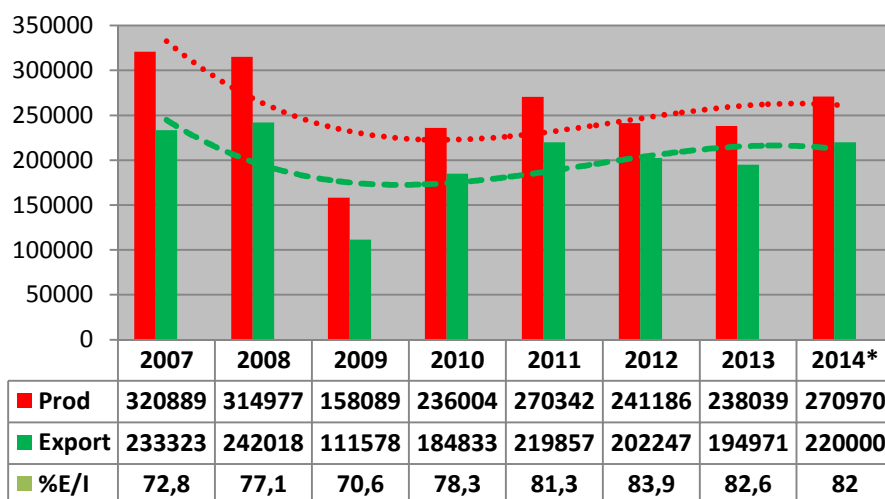


Da quei dati si può notare come la produzione di veicoli Commerciali (<3,5t) si sia ripresa bene subito dopo la caduta del 2009, aumentando del 58% tra il 2009 e il 2011 per scendere poi nuovamente nel 2012 e 2013, in linea con la caduta della domanda, per poi riprendersi l'anno scorso e in previsione anche nell'anno in corso.

Nel settore degli autocarri la ripresa nel continente europeo era stata anche più marcata, con un guadagno del 68% nei due anni dal 2009 al 2011. Dato il calo complessivo della domanda nel 2012 e 2013 è prevedibile che anche la produzione sia scesa nei due anni in questione, per riprendersi quest'anno..

Volumi Produttivi Italia

Figura 24 - Italia - Produzione ed Esportazione Veicoli Commerciali < 3,5 t



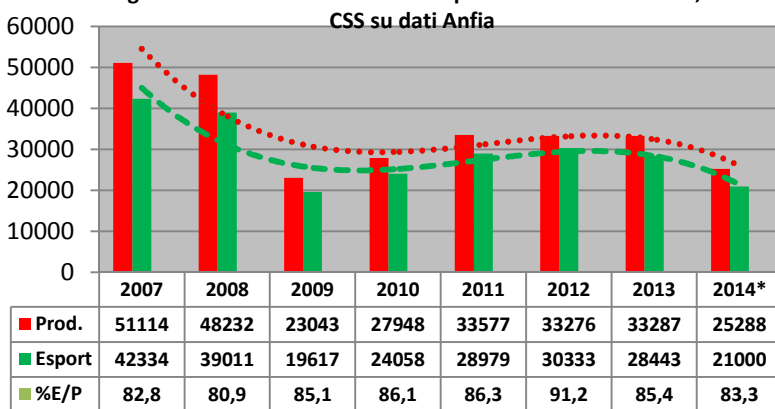
Per l'Italia i volumi produttivi, che si erano pure pesantemente contratti a partire dalla metà del 2008, con percentuali che a fine anno si erano attestate al -49,8% per i leggeri e -52,2% per i pesanti, si sono mantenuti più o meno in linea con gli andamenti europei per i commerciali, e un po' meglio per i pesanti. Dalla seconda parte del

2009 e nel 2010 si è verificata comunque una certa inversione dei trends, soprattutto per i commerciali, anche in concomitanza con la progressiva riduzione degli stocks e l'aumento degli ordini.

Nel 2012 il trend positivo nel settore dei commerciali leggeri si è bruscamente interrotto (-10,8%), dato il crollo del mercato italiano, ma si è ripreso

leggermente nel 2013, soprattutto per merito delle esportazioni, salite a quasi l'85% del totale prodotto.. La produzione di autocarri si è sostanzialmente mantenuta nel 2012 ai livelli del 2011 e, grazie soprattutto all'export, è aumentata nel 2013. E' però precipitata l'anno scorso., anche a seguito della discesa della domanda europea.

Figura 25. Italia - Produzione ed esportazione Autocarri > 3,5



5) Il Trasporto merci nel mondo

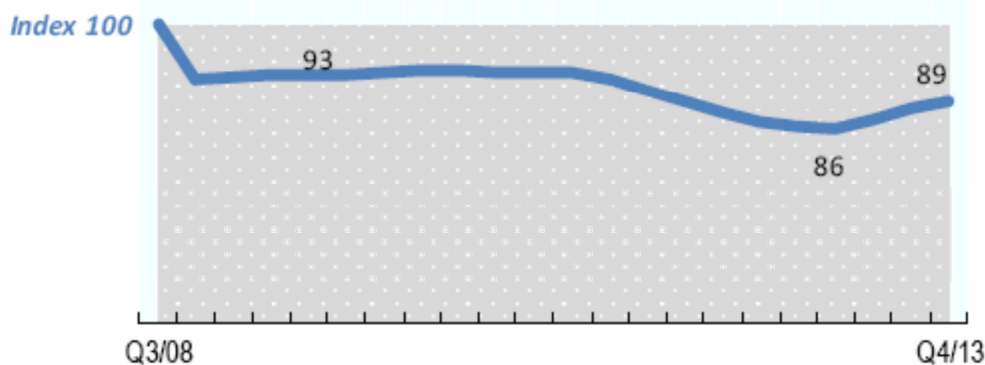
I volumi di Trasporto Aereo indicano un potenziale miglioramento per il futuro a breve

Il più recente update del trasporto merci globale, fatto a novembre scorso dallo ITF (International Transport Forum) preso l'OECD mostra che:

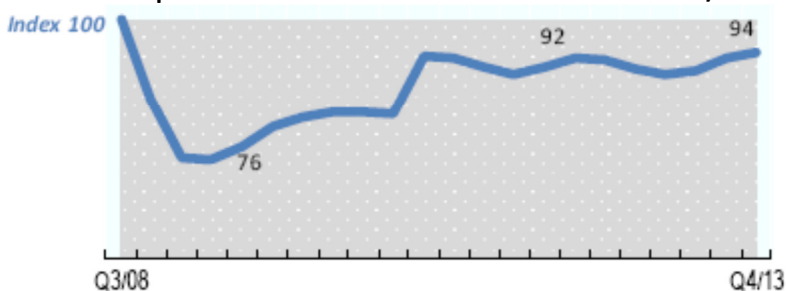
- ▶ I volumi di Trasporto aereo in tonnellate di merci trasportate, considerate come leader tra gli indicatori, ha recuperate i livelli pre-crisi sia negli Usa che nella EU-28.
- ▶ Le esportazioni verso i BRICS e l'Asia rimangono la locomotiva della crescita.
- ▶ I volumi di trasporto ferroviario, in Ton/Km di merci trasportate diminuiscono in Cina.

Anche se in lenta ripresa rimangono sotto i livelli precrisi i volumi di trasporto in Europa sia su strada che per ferrovia.

Trasporto nazionale ed internazionale su strada nella UE – Ton/km

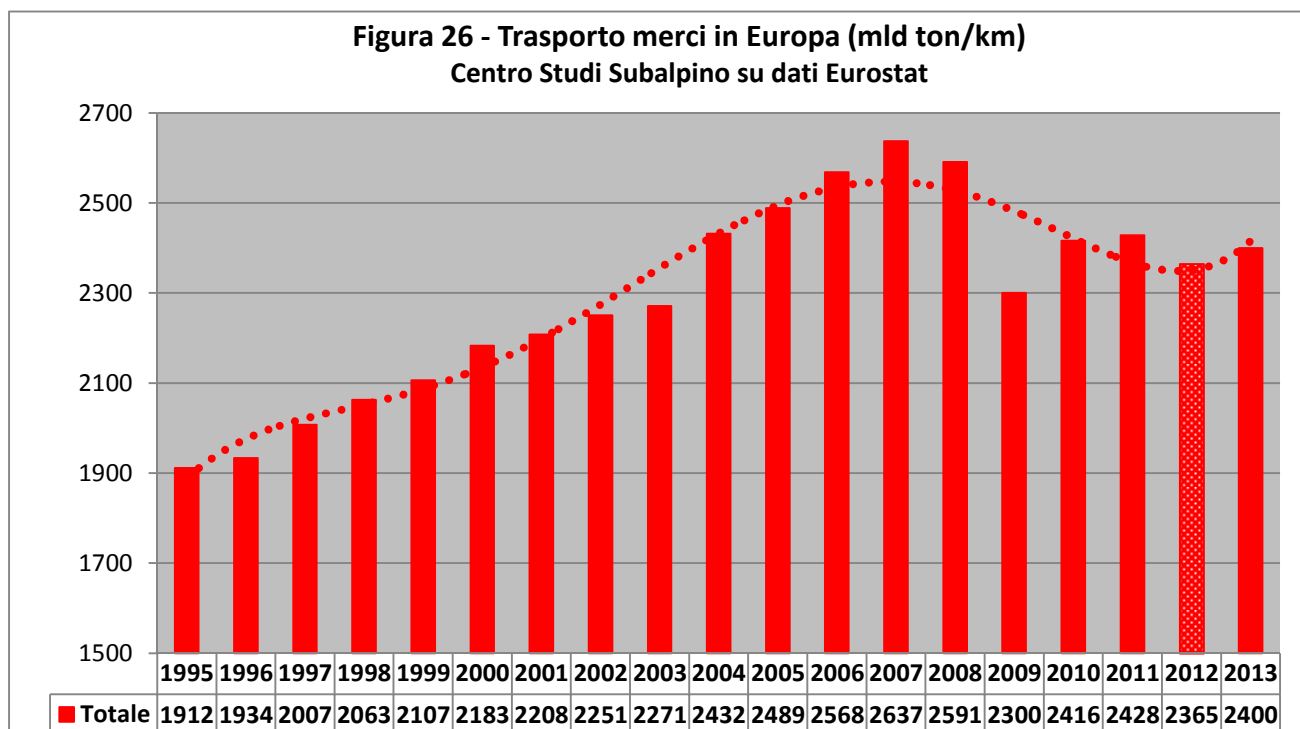


Trasporto nazionale e internazionale su ferrovia – Ton/km



Il Trasporto merci in Europa

A conferma delle indicazioni dello ITF, per la UE in particolare gli ultimi dati forniti da Eurostat indicano per il 2013 un leggero miglioramento rispetto al 2012, soprattutto a causa della ripresa dell'2,1% dei trasporti su strada, in parte compensati dalla diminuzione del traffico su ferrovia scesi di oltre il 3% negli ultimi due anni. In totale il volume di traffico merci è salito dell'1,5%



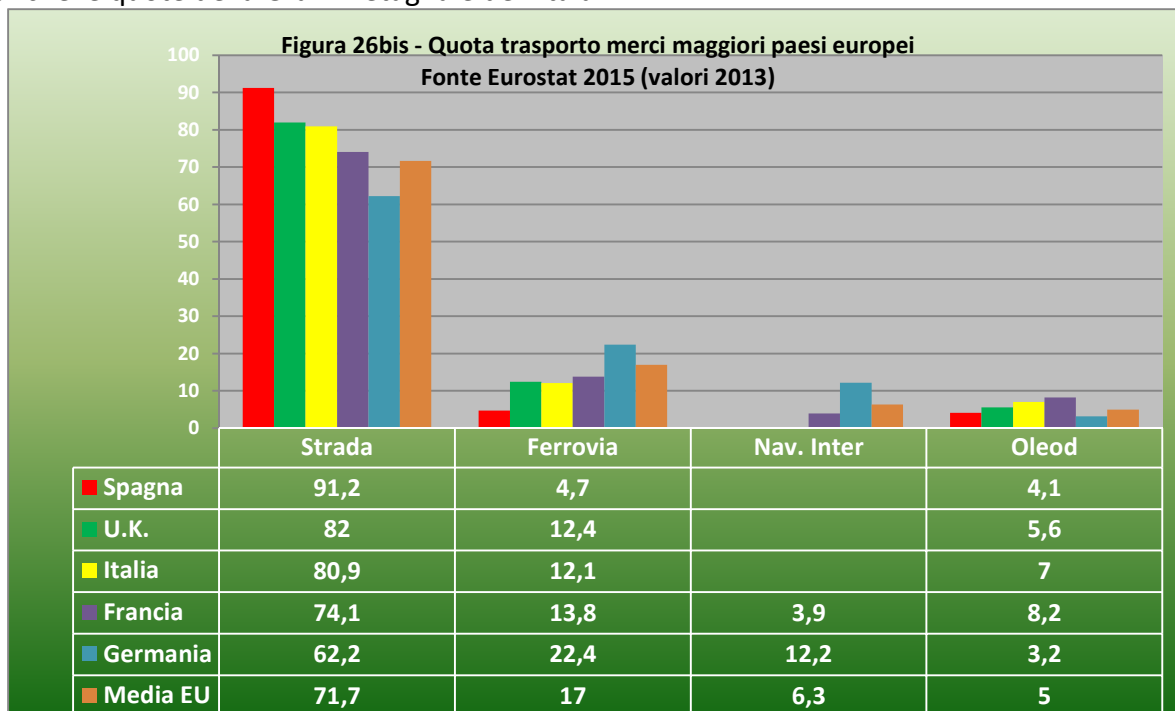
rispetto al basso volume del 2012.. Di conseguenza anche la quota della strada si è leggermente ripresa rispetto alla ferrovia. (Figura 26bis).

Anni	Strada	Ferrovia	Nav. Interna	Oleodotti	Totale
2007	1914	448	145	130	2637
2008	1881	440	145	125	2591
2009	1690	361	130	119	2300
2010	1756	391	148	121	2416
2011	1744	423	142	119	2428
2012	1684	411	150	120	2365
2013	1720	407	152	121	2400

La tabella sopra riportata mostra che secondo i dati ufficiali del 2013 la strada sarebbe ritornata a recuperare sui bassi valori degli ultimi anni, riportandosi al 10% sotto i valori pre-crisi. Con la ripresa economica anticipata per l'anno in corso la strada dovrebbe riprendere a crescere. Meglio si era comportata la ferrovia ritornata però nel 2013 ad un -9 sul 2007., Unica a mantenersi sopra il livello del 2007 la navigazione interna la cui quota è salita nel 2013 al 6,3%, con un aumento del 24.8% rispetto ai livelli ante crisi.

Comunque la strada rimane di gran lunga la modalità più usata in Europa, con una media del 71,7% secondo le rilevazioni ufficiali che si riferiscono al 2013 (71,3% secondo le stime 2012). Solo la Germania, tra le maggiori economie europee, è sotto quella media, dato il ruolo che in quel paese è mantenuto dalla ferrovia e dalla navigazione interna.

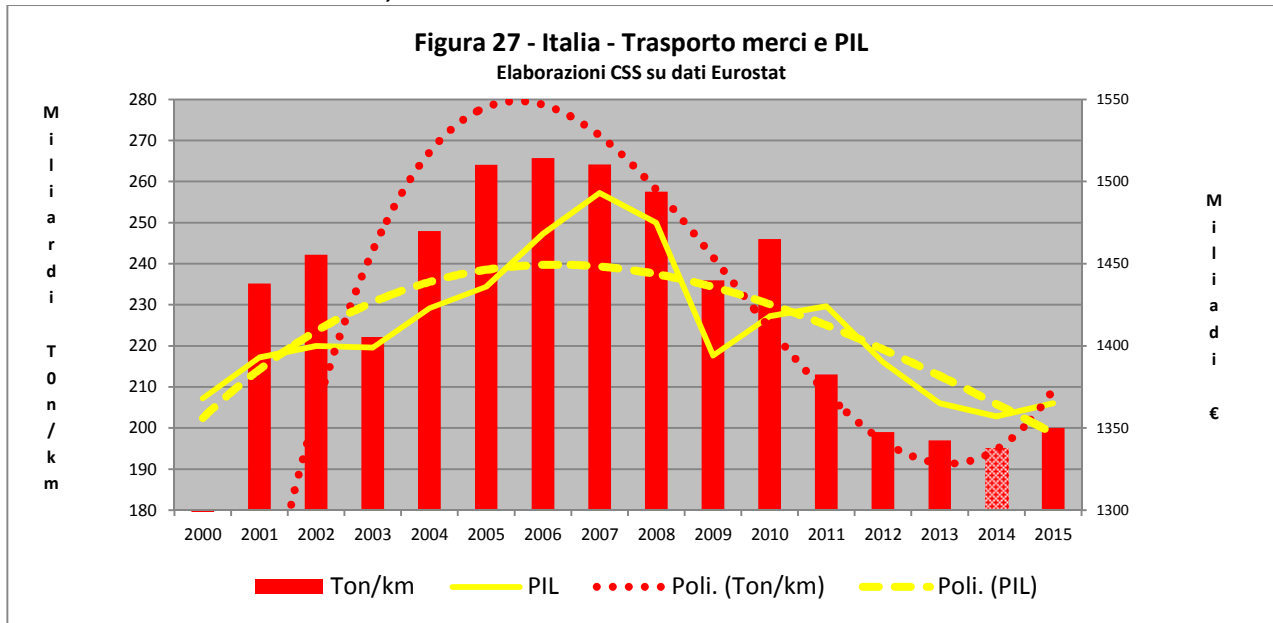
Leader in questa classifica è la Spagna, con uno share della strada di oltre il 91%, ma importanti anche le quote della Gran Bretagna e dell'Italia.



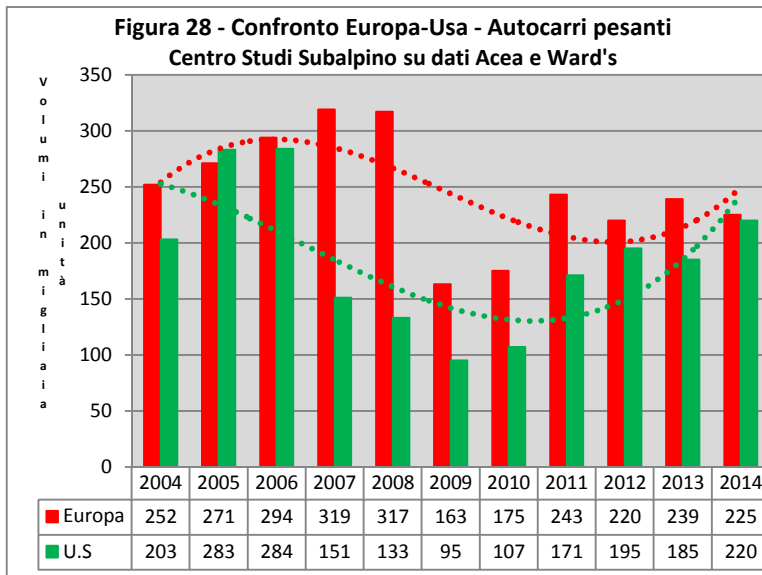
Il trasporto merci su strada in Italia.

Chiaramente i volumi d'immatricolazione degli autocarri sono direttamente correlati con l'andamento dell'economia e quindi dei volumi di trasporto merci.

I dati in tabella sono tratti dalle analisi di Eurostat (dati storici sul trasporto merci fino al 2013), integrati con l'aggiunto dei volumi di trasporto con veicoli inferiori a 3,5 t, non inclusi nelle statistiche UE e ad una valutazione del cabotaggio interno, (seguendo il suggerimento del Prof Rocco Giordano, come risulta da un suo articolo sulla rivista Sistemi di Logistica del giugno 2010, (anno III- n. 2). Guardando agli ultimi anni i volumi di traffico hanno guadagnato un buon ritmo di crescita a partire dal 2004, in parallelo alla crescita del PIL. Data quindi la successiva sensibile contrazione del PIL, iniziata già nel 2008, ma concretizzatasi soprattutto nel 2009, e poi anche nel 2012 e 2013, non stupisce la forte contrazione nei volumi del trasporto merci nel 2009, la leggera ripresa di quello stradale nel 2010 e l'inizio di una nuova fase discendente nella seconda parte del 2011 a seguito della progressiva caduta del PIL. La distanza dal 2007 è doppia rispetto alla media europea a conferma della gravità assoluta degli andamenti depressi dell'economia Italiana. Dato che il PIL è previsto aumentare nuovamente solo quest'anno, si potrà quindi forse assistere ad una piccola inversione di tendenza nell'anno in corso.



Confronto Europa - Usa sui Veicoli Pesanti



Anche quest'anno, per concludere questa panoramica e sottolineare non solo come la crisi abbia colpito ovunque nel mondo nel 2009, ma come la ripresa si sia manifestata in modo diverso nelle varie aree economiche, è interessante un confronto tra le vendite di veicoli pesanti (sopra le 16 t in Europa, e della classe 8 negli USA), unico confronto significativo date le disparità di rilevazione statistica per gli altri settori. Si nota subito come **negli Usa la crisi si sia manifestata un anno prima che in Europa**, con un calo delle vendite che nel 2009 fu del 66,5% rispetto al 2006,

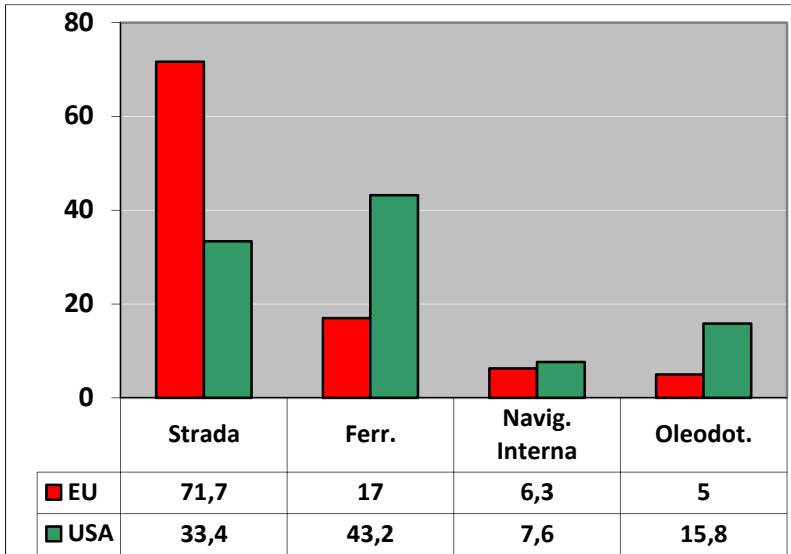
anno di massima espansione del settore.

La ripresa inizia nel 2010 un aumento del 13% sul 2009; il trend positivo è poi continuato nel 2011 con un sostanzioso progresso del 60% sul 2010; nel 2012 la ripresa si è consolidata con un aumento del 14% sul 2011. Nella seconda parte dell'anno la ripresa si è però raffreddata a causa delle incertezze economiche e dei ritardi nella soluzione del problema del "fiscal cliff" su cui si è arrivati ad un primo accordo solo l'ultimo giorno di quell'anno. Il mercato ha continuato a scendere anche nel primo semestre del 2013 e nonostante i buoni risultati dell'ultimo trimestre le vendite si sono ridotte del 5,1% sul 2012. In Europa il 2010, pur in lieve progresso, si è chiuso con una perdita di circa il 45% sul picco del 2007. Nel 2011 il progresso è stato molto buono (+ 35%). Nel 2012 il mercato è rientrato in una fase recessiva, perdendo il 9% sul 2011. Nel 2013 il mercato si è ripreso nella seconda parte dell'anno, soprattutto per una grande anticipazione degli acquisti data l'introduzione degli standard Euro VI dal 1° gennaio dello scorso anno, e il totale mercato ha chiuso con un aumento dell'8,3%.

L'anno scorso comunque il mercato è tornato a flettere chiudendo l'anno con un -7,7%.

Molto brillante invece l'exploit del mercato Statunitense, cresciuto del 19,3%, il valore più brillante del 2006.

Figura 29 - Trasporto Merci in Europa e in USA – mode share
 Fonti: Eurostat (dati 2013 per UE e 2011 per USA)



Il confronto proposto è significativo anche perché i volumi di merci trasportate su strada, in termini di Ton/km, sono molto simili.

Resta però il fatto che il volume totale di merci trasportate negli USA è 2,5 volte quello dell'Europa, e che la classifica per modalità vede **negli USA l'assoluta prevalenza della ferrovia, (43,2 % contro il 17% dell'Europa)**. La strada invece rappresenta negli Usa solo il 33,4% contro il 71,7%.

Se però, invece delle tonnellate Km, si usano i valori delle merci trasportate o il loro peso, i dati disponibili

mostrano un ruolo molto maggiore della strada. Date le grandi distanze "coast to coast", è evidente che la ferrovia è soprattutto usata sulle lunghe percorrenze, dove la distanza pesa enormemente sui calcoli in Ton/km.

Secondo le rilevazioni **dell'American Trucking Association per il 2011**, risultano le seguenti cifre, che sottolineano il ruolo del trasporto merci su gomma negli USA:

- Nel 2011 gli autocarri hanno trasportato 603,9 miliardi di dollari di merci (più dell' 80% di tutto il valore delle merci trasportate). Il peso delle merci trasportate su strada è stato di 9,2 miliardi di tons (67% del peso totale di tutte le merci trasportate).
- I veicoli delle classi 6-8 (da 9 a 15 Ton) hanno percorso 131,2 miliardi di miglia nel 2010, e tutti i camion, a prescindere dalla massa totale a terra, hanno percorso 397,8 miliardi di miglia.
- Nel 2011, gli autocarri hanno consumato 37,2 miliardi di galloni di Gasolio.

Emilio di Camillo - Centro Studi Subalpino – Febbraio 2015