

## Osservatorio congiunturale del Mercato Europeo dell'Auto.

### Fine anno 2011.

Dopo un 2009 in progresso rispetto alla caduta della domanda del 2008, condizionato però dalla spinta agli acquisti motivata dagli incentivi, e un 2010 in diminuzione per la mancanza di sostegni all'acquisto, nel 2011 la domanda ha continuato a scendere e ci ha fatto riavvicinare ai livelli degli anni 94/96, anni che hanno seguito la grave crisi del 1992-93 (e prima che si inaugurasse la stagione degli incentivi alla rottamazione), e comunque su valori che probabilmente rappresentano la domanda fisiologica del mercato italiano ed europeo in assenza di supporti alle vendite.

**In particolare in Italia (Figure 1-4)** l'anno si è chiuso con una caduta delle immatricolazioni del 10,9% a 1.748.143 unità, continuando nel trend negativo reso sempre più evidente con la fine degli incentivi che avevano evitato il tracollo del mercato già nell'ultima parte del 2009 e nel primo trimestre del 2010. Sono evidenti quindi i motivi che giustificano una previsione per l'intero 2012 generalmente collocata su valori attorno a 1.650.000 unità.

**Il Mercato dei veicoli a gas (Figure 5-6)** ha continuato a scendere significativamente anche l'anno scorso terminando l'anno, in mancanza di incentivi, con una quota di appena il 5,4% a 94.749 unità tra GPL e Metano, dopo aver raggiunto una quota di oltre il 30% nel primo trimestre del 2010. Il perdurare dei pesanti aumenti dei prezzi dei carburanti cresciuti per tutto l'anno, ma in particolare con la manovra di dicembre del Governo Monti, dovrebbe però favorire una ripresa dei veicoli ecologici, e in particolare di quelli a gas, cresciuti infatti all'8,4% di quota nel dicembre 2011, per la prima volta nell'anno.

A nostro avviso nell'anno in corso si potrebbe quindi assistere ad una moderata ripresa dei veicoli a gas.

**In Europa (Figure 7-10)** il mercato nel 2011 è ulteriormente calato rispetto all'anno precedente, con andamenti discontinui nel corso dell'anno e ha chiuso a 13.573.550 unità, con una perdita dell'1,4% sul 2010 e dell'8,3% rispetto al 2007, l'anno che ha preceduto la crisi globale. Per ritrovare valori di mercato analoghi a quello consuntivato l'anno scorso bisogna riandare al periodo 1996/7.

Va rilevato che senza i buoni risultati in Germania (+ 8,8%), la perdita complessiva del 2011 si sarebbe attestata al -4,2% confermando la gravità della crisi che anche il mercato europeo dell'auto sta attraversando alla luce delle difficoltà economico-finanziarie che sono tornate a colpire le economie occidentali.

L'analisi delle immatricolazioni nei maggiori mercati europei evidenzia, nel confronto con il 2010, perdite particolarmente pesanti in Spagna (-17,7%) e Italia (-10,9%); perdite più nella media in Gran Bretagna (-4,4%), Francia (-2,1%) e nell'area dei nuovi membri della UE (-2,9%).

I paesi del Nord Europa, che non hanno mai goduto di incentivi, hanno ancora migliorato le loro posizioni rispetto al 2009.

**Nota dolente per la Fiat la riduzione della sua quota al 7,0%, contro il 7,8% dello scorso anno e l' 8,7% del 2009.**

**I livelli produttivi (Figure 11 – 13)** sono rimasti strettamente correlati alla domanda di mercato, che è stata costantemente negativa in Italia dal 2007. I volumi produttivi in Italia si sono quindi pesantemente contratti a partire dal 2° trimestre del 2008 per riprendersi solo nel secondo semestre del 2009, e mantenendo nel 2009 praticamente lo stesso volume di produzione di auto (661.000 unità) dell'anno precedente.

Nel 2010 la produzione di autovetture è calata a 573.169 unità (-13,3%) a seguito della costante contrazione della domanda, contrazione che è proseguita l'anno scorso facendo scendere il volume della produzione a 485.606 unità, pari ad una diminuzione del 15,3% rispetto al 2010.

Dal 2007 si sono perse quindi oltre 1.200.000 vetture rispetto al livello della produzione del 2007, anno che ha preceduto la crisi globale.

Nessun dato è stato invece finora pubblicato sull'andamento della produzione in Europa lo scorso anno.

**Le previsioni a breve e a medio termine** mostrano che un'effettiva ripresa delle vendite potrà partire solo dal 2013, sia in Italia che in Europa

**La mobilità (Figure 14 e 15)** Sia in Italia che in Europa la mobilità privata domina in assoluto con oltre l'80% della Mobilità delle persone: nel 2009 c'è stata una leggera ripresa rispetto alla discesa del 2008, ma ormai queste percentuali si sono assestate; diminuisce la ferrovia in Europa, che rimane stabile in Italia su una quota comunque più bassa della media Europea. Leggera ripresa nel 2008 e 2009 degli Autobus in Italia.

## 1) Il Mercato dell'auto in Italia.

Il grafico mostra gli andamenti mensili degli ultimi quattro anni. Nel 2008 la curva mostra una tendenza in diminuzione legato alle difficoltà progressive legate alla crisi globale che stava iniziando a colpire i consumi. Nel 2009, iniziato con andamenti decrescenti, l'introduzione degli incentivi invertiva il trend, permettendo il mantenimento dei volumi del 2008. Il 2010, partito meglio dell'anno precedente proprio per l'effetto residuo degli incentivi, assenti invece nel primo trimestre dello scorso anno, si è poi assestato, come indicano le immatricolazioni a partire da aprile, su valori indubbiamente fisiologici per un mercato senza incentivi. Nel 2011 il mercato ha continuato a scendere posizionandosi, con 1.748.846 unità immatricolate, al -10,9% rispetto al 2010, quarto anno consecutivo di caduta.

Nel 2011 il mercato ha continuato a scendere posizionandosi, con 1.748.846 unità immatricolate, al -10,9% rispetto al 2010, quarto anno consecutivo di caduta.

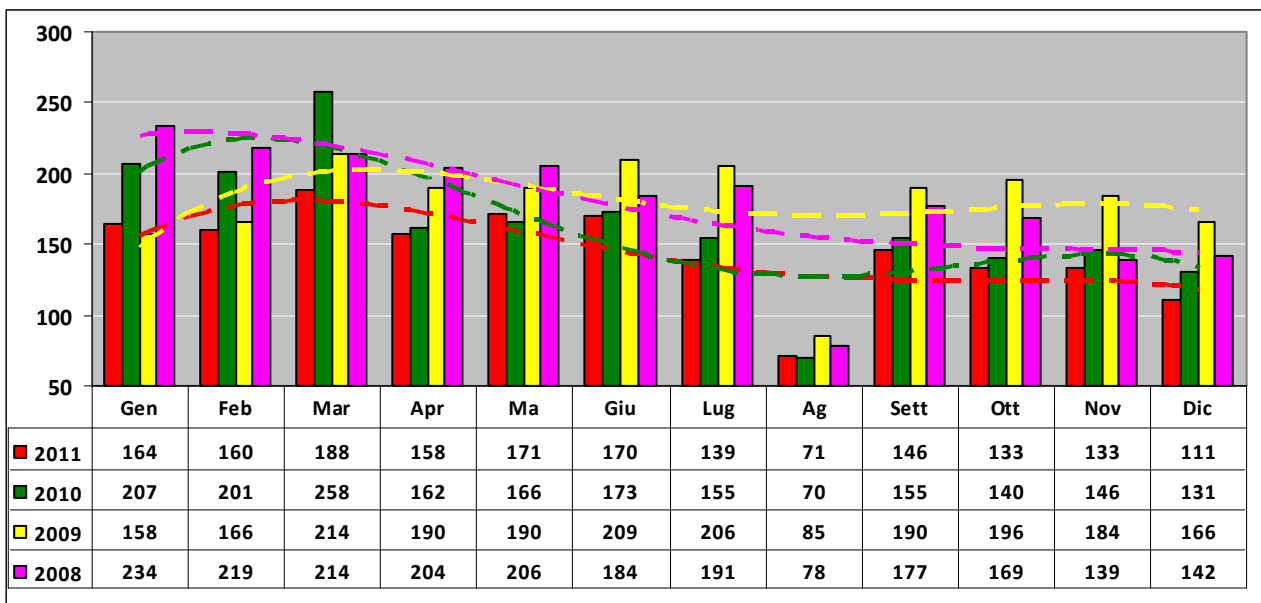


Figura 1 Andamento mensile immatricolazioni 2008-2011(migliaia unità) Fonte: Anfia/Unrae

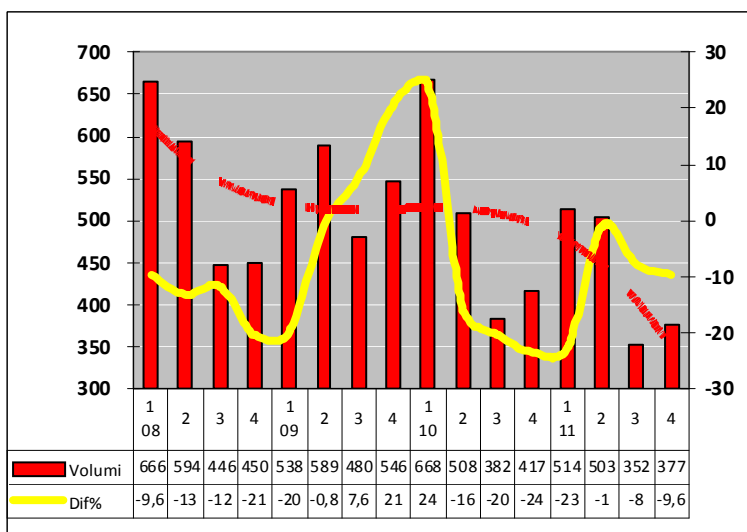


Figura 2 Immatricolazioni trimestrali (migliaia unità) Fonte: ANFIA

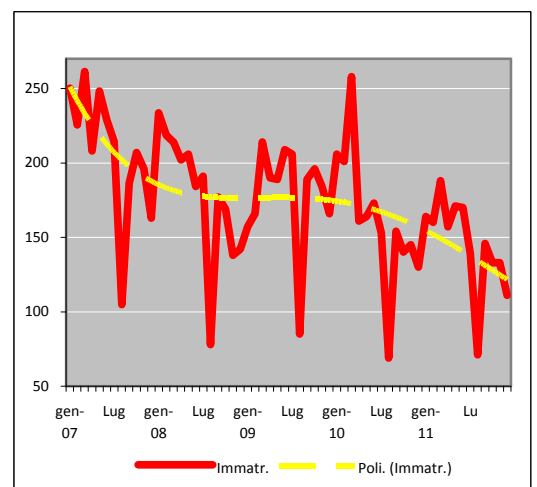


Figura 3 Immatricolazioni mensili (migliaia unità)

Appare evidente che la crisi in cui versa il mercato italiano dell'auto è molto grave, condizionato com'è dalla nuova pesante recessione economica e dall'aumento dei gravami fiscali, oltre che dal perdurare degli alti costi dei carburanti ulteriormente lievitati con l'aumento delle accise deciso dal Governo Monti.

Il valore di chiusura dell'anno ci riporta agli anni 93/96, quando solo il varo degli incentivi (nel 1997) poté risolvere la drammatica caduta di mercato, prolungatasi per ben 4 anni e che fu una delle conseguenze della manovra del Governo Amato, manovra gravemente recessiva e che quella del Governo Monti ricorda molto da vicino).

Proseguendo nell'attuale trend il mercato scenderà quest'anno ai valori più bassi dell'ultimo quarto di secolo (circa 1.650.000 unità secondo le ultime previsioni Unrae).

A fare le spese di questa situazione sarà l'intera filiera automotive, ma anche il sistema della mobilità, essendosi interrotto quel circolo virtuoso, alimentato dal rinnovo del parco circolante in chiave ecologica.

Solo dal 2013 si potrà avere una leggera svolta della tendenza negativa che prosegue dal 2008, sempreché non vi siano prima provvedimenti ad hoc del governo. E, in effetti, la difficile situazione economica rende urgenti le iniziative per rilanciare la crescita, e il sostegno allo sviluppo del Paese non può prescindere da una forte azione strutturale di rilancio del comparto *automotive*, che rappresenta – con tutta la filiera – uno dei settori più rilevanti e determinanti per la crescita dei consumi e del Pil in Italia.

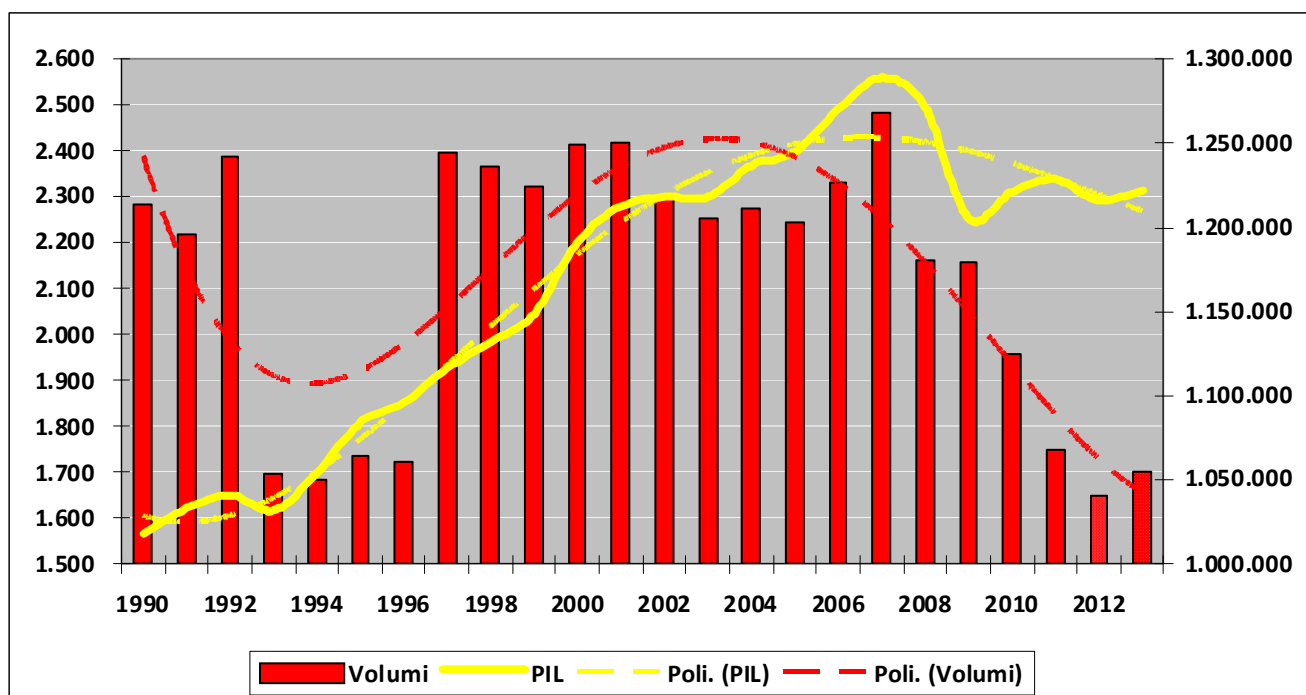


Figura 4 – Andamento del mercato italiano dell'auto e del PIL dal 1990. Dati Anfia e Istat.  
Coefficiente Correlazione 0,87

## 2) Il Mercato Italiano dei Veicoli a Gas

Il mercato dei veicoli a gas ha avuto crescite esponenziali soprattutto a partire dal 2007, quando gli incentivi governativi erano particolarmente rivolti a garantire un deciso miglioramento del parco dal punto di vista ambientale.

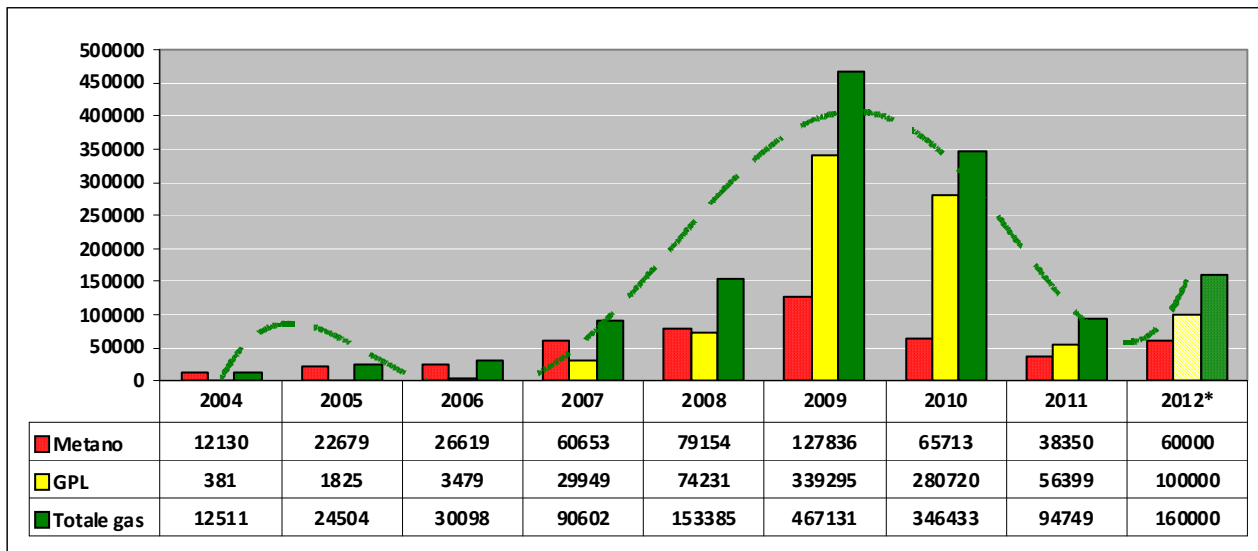


Figura 5 – Andamento del mercato dei veicoli a Gas – Fonte Unrae

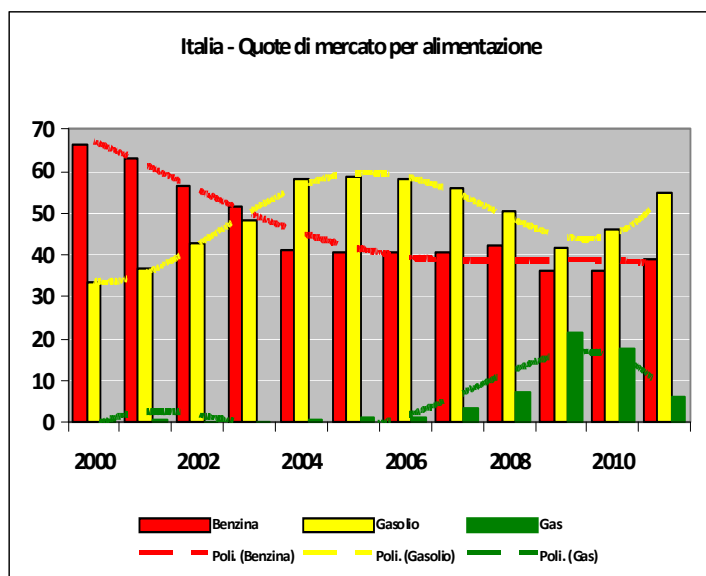


Figura 6 – Quote di mercato per tipo di alimentazione

Il perdurare dei pesanti aumenti dei prezzi dei carburanti dovrebbe favorire una ripresa dei veicoli ecologici, e in particolare di quelli a gas, cresciuti infatti all'8,4% di quota nel dicembre 2011, per la prima volta nell'anno, mentre è sembrata fermarsi la forte ripresa del diesel con una quota del 52% nel mese, probabilmente come primo effetto emotivo a seguito dei pesanti aumenti del gasolio (il cui prezzo è cresciuto nel 2011 di oltre il 25%), ma confermando il 55% nel cumulativo. L'elettrico d'altra parte rimane confinato a 302 unità nel cumulativo dell'anno.

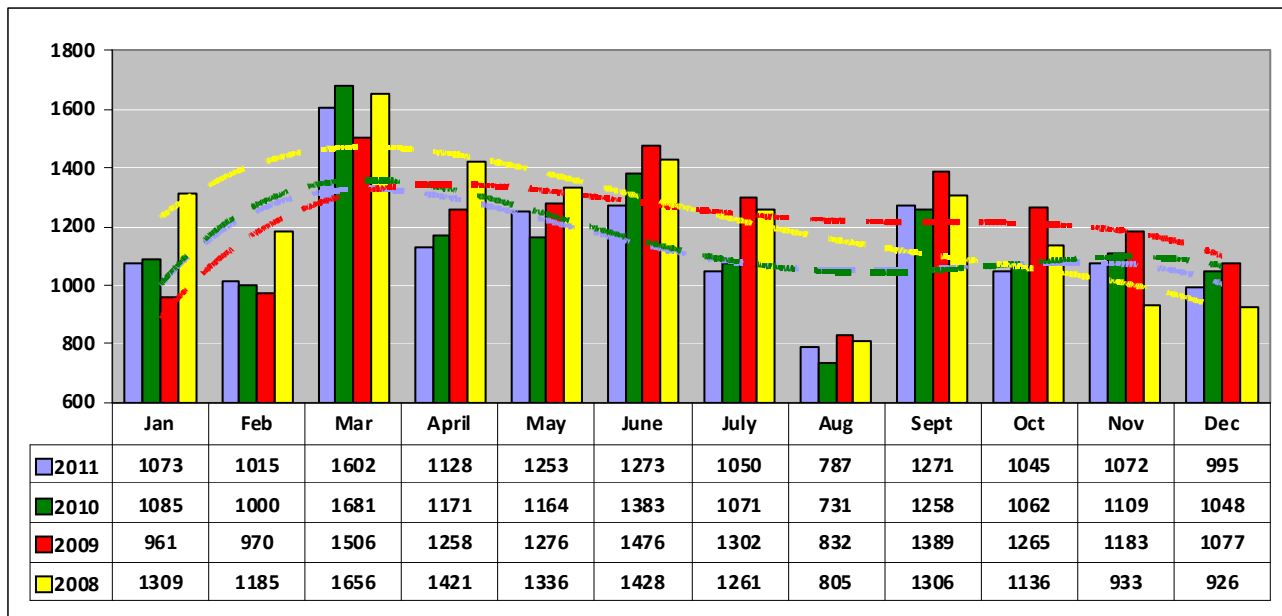
A nostro avviso nell'anno in corso si potrebbe assistere a una moderata ripresa dei veicoli a gas. (vedi Figura 5)

Si sono sfiorati i 500.000 veicoli a gas nel 2009, e probabilmente si sarebbero raggiunti e superati i 600.000 veicoli nel 2010: infatti, nei primi tre mesi si erano raggiunte 205.097 unità, con un incremento del 18,7% sull'anno precedente, e la quota di questi veicoli aveva superato il 30% del mercato. Il grafico a fianco mostra l'andamento negli ultimi anni dei vari tipi di alimentazione e che per il 2011 mostra una quota consuntiva dei veicoli a gas scesa al 5,4% e una concomitante forte ripresa del diesel.

### 3) Il Mercato Europeo

In Europa la crisi ha colpito il settore in maniera diversa tra paese e paese, in funzione degli interventi sull'auto delle autorità di governo, in genere intervenuti a partire dal secondo trimestre 2009. In complesso quindi il 2009 si era chiuso con solo una leggera perdita complessiva nel totale dei paesi UE + Efta a 14.481.545 unità (-1,6%), perdita dovuta soprattutto alla crisi dei mercati dell'Europa Orientale.

Figura 7 - UE27+Efta - Andamento mensile immatricolazioni 2008-2011 – migliaia unità Fonte: ACEA



Come si può notare dalla figura 8 nel primo trimestre 2010 le immatricolazioni nella UE+Efta erano aumentate del 9,5%, per effetto delle code dei programmi di incentivazione varati nel 2009, ma

erano diminuite poi del 7,0% nel secondo e addirittura del 13% nel 3°. E' evidente che anche in Europa, una volta esaurito l'effetto ritardato dei programmi di aiuto all'auto, la domanda è andata nuovamente diminuendo e l'anno ha poi chiuso con una perdita del 4,9% a 13.768.401 unità.

Nel 2011 il mercato si è sostanzialmente mantenuto sui livelli dell'anno

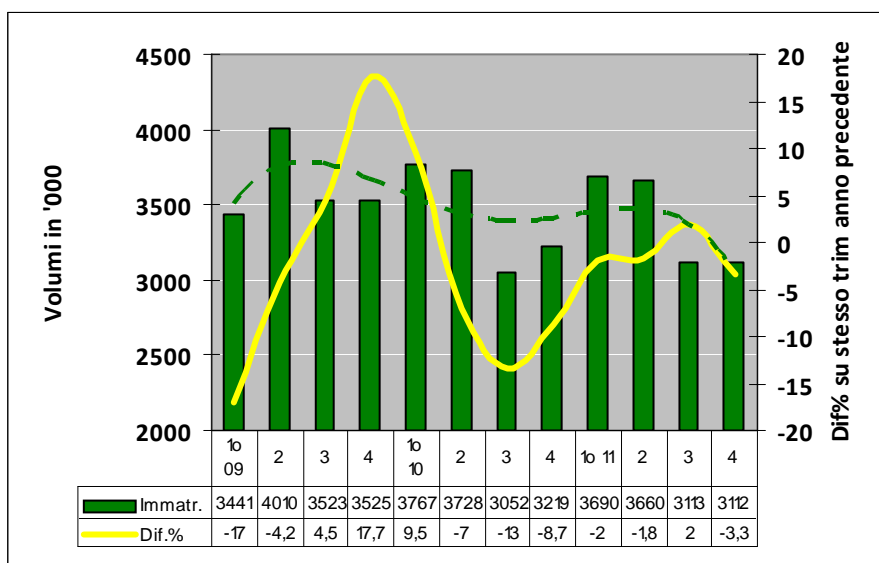


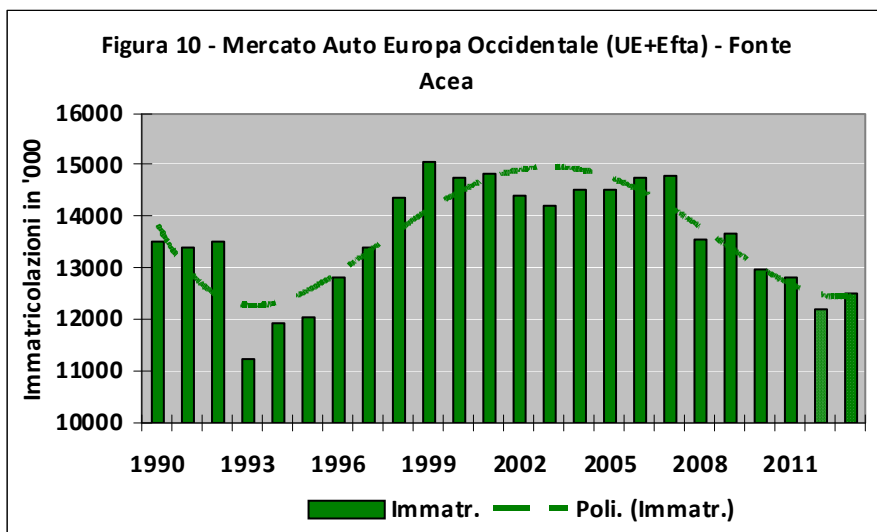
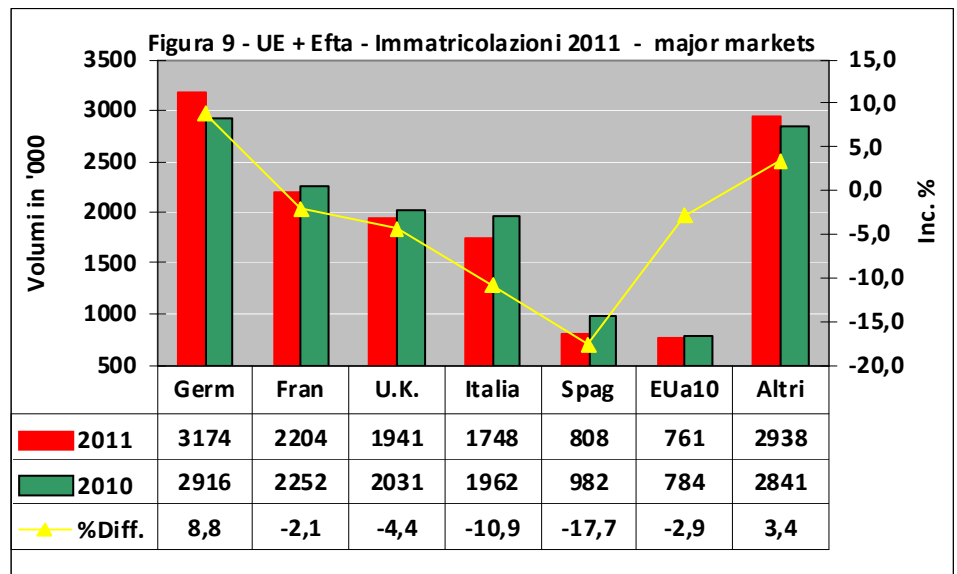
Figura 8 Immatricolazioni Trimestrali Europa (UE+Efta, migliaia unità) Fonte: Acea

precedente, con ridotte variazioni in aumento o in diminuzione e ha chiuso a 13.573.550 unità , con una perdita dell'1,4%

Va sottolineato che senza i buoni risultati in Germania, la perdita complessiva del 2011 si sarebbe attestato al -4,2% confermando la gravità della crisi che anche il mercato europeo dell'auto sta attraversando alla luce delle difficoltà economico-finanziarie che sono tornate a colpire le economie occidentali.

(La probabilità di una nuova fase recessiva in Europa è secondo Standard & Poor del 40%). E' abbastanza certo quindi che la domanda continuerà a scendere per collocarsi sotto ai volumi dello scorso anno. J.D.Power Automotive Forecasting ha rivisto a

fine anno scorso al ribasso le sue proiezioni per il 2012, e prevede una contrazione di circa il 5%. Tali previsioni sono indirettamente confermate anche dalle recenti dichiarazioni dei Leaders di alcune importanti Costruttori.



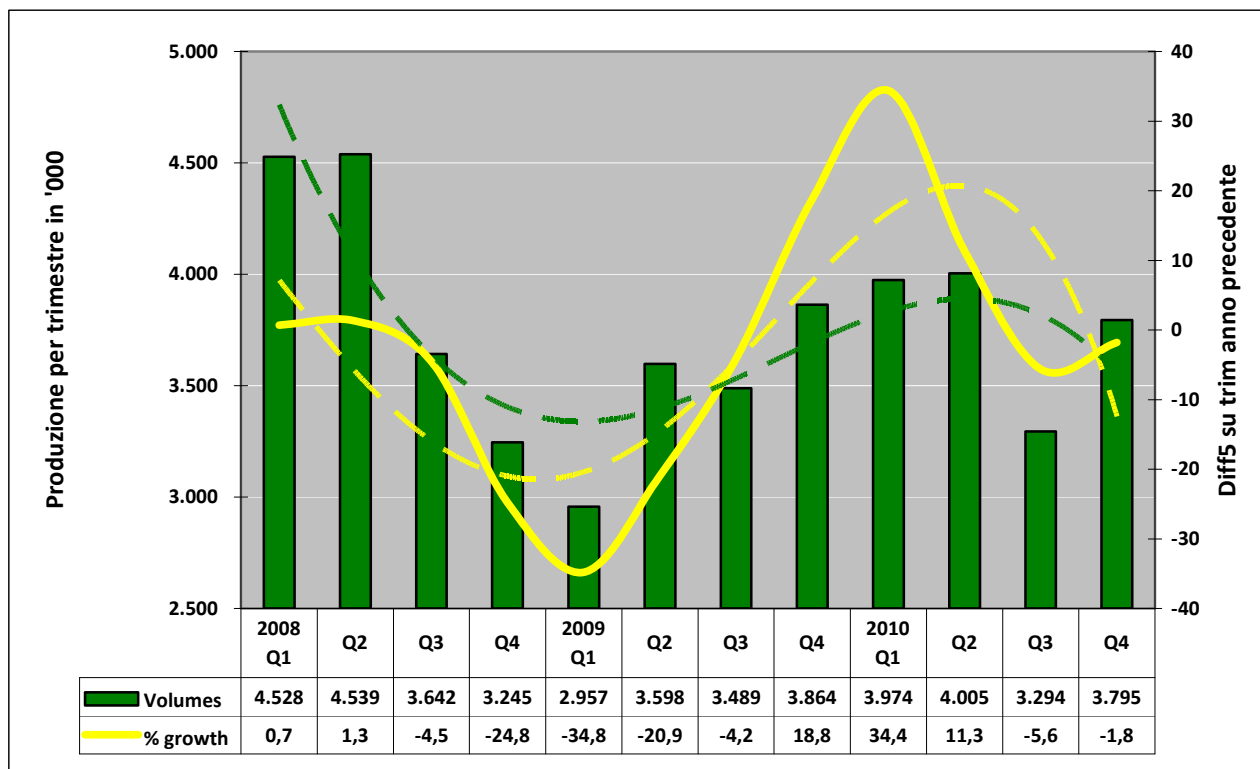
Il grafico a fianco mostra come il mercato dell'Europa Occidentale (solo l'area della UEa15 più Efta permette confronti sin dal 1990) si stia strutturalmente posizionando su volumi che riportano ai valori di 15 anni fa'. La crisi della domanda che in questo mercato si era cominciata ad avvertire già dalla fine del 2007, aggravata poi drammaticamente dalla crisi globale, ha indotto a fare largo

ricorso nella seconda parte del 2009 agli incentivi alle vendite nella gran parte dei paesi dell'Europa Occidentale, fermando temporaneamente la caduta delle vendite. Quando però, soprattutto nella seconda parte del 2010, l'effetto incentivi si è bloccato quasi ovunque, il mercato ha ripreso a scendere ed è difficile prevedere se e quando la discesa potrà essere di nuovo bloccata in assenza di provvedimenti specifici diretti al settore. Nella figura 10 abbiamo anche indicato la nostra previsione per l'anno in corso, che prevede, come sopra indicato, un'ulteriore contrazione della domanda, e per il 2013 un leggero recupero della domanda, parallelamente alla ripresa del PIL.

## 4) Produzione Autovetture

### Volumi Produttivi Europa

Figura 11 - Produzione Trimestrale auto Europa (UE+Efta) – Fonte Acea



Strettamente correlati alla domanda di mercato, i livelli di produzione delle autovetture si sono fortemente contratti a partire dalla seconda metà del 2008, per poi cominciare a riprendersi nella seconda metà del 2009, in presenza di varie iniziative di supporto nei diversi paesi europei. In totale nel 2010 la produzione di autovetture è aumentata dell'8,3% sul 2009, ma con trend in discesa nella seconda parte dell'anno per la contrazione della domanda che ha fatto seguito alla fine degli incentivi.

Purtroppo ad oggi non sono ancora stati pubblicati da Acea i dati per l'anno scorso.

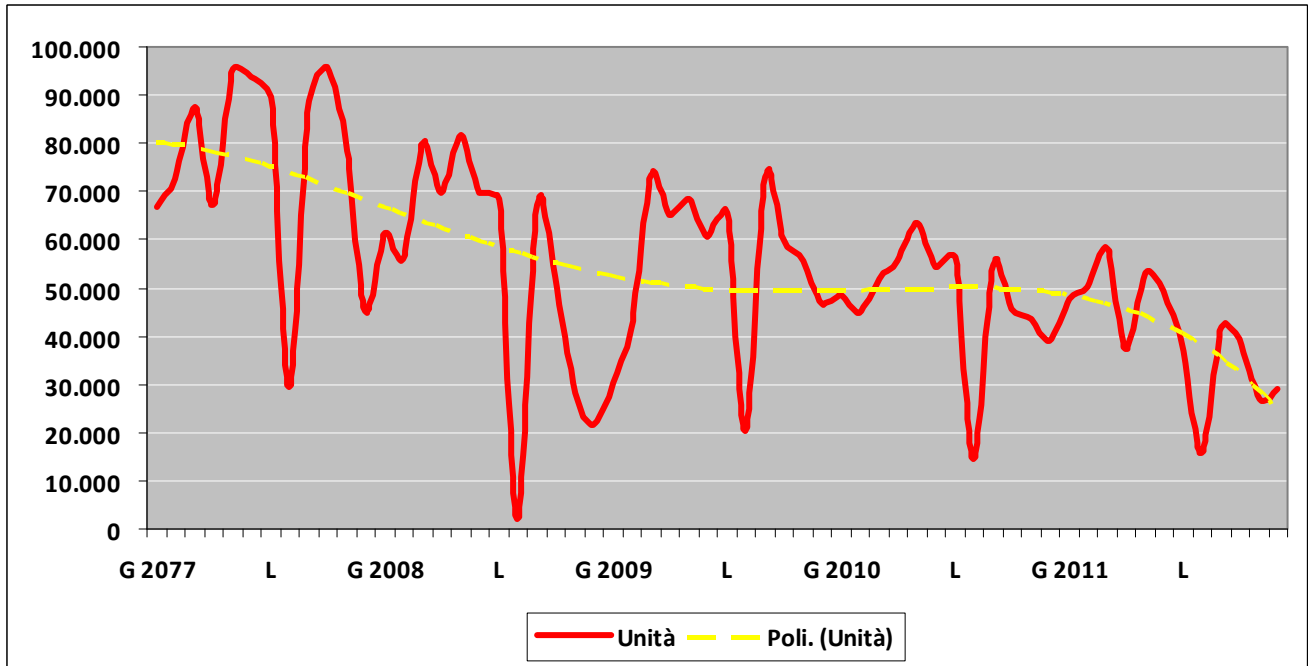
### Volumi Produttivi Italia

Per l'Italia i volumi produttivi si sono pure pesantemente contratti a partire dal 2° trimestre del 2008, come ben evidenziato dal grafico qui sotto, per riprendersi solo nel secondo semestre del 2009, con una perdita complessiva nei due anni 2008/2009 di oltre 500.000 veicoli e mantenendo nel 2009 sostanzialmente lo stesso volume di produzione di auto (661.000 unità) dell'anno precedente.

Nel 2010 la produzione di autovetture è calata a 573.169 unità (-13,3%) a seguito della costante contrazione della domanda, contrazione che è proseguita l'anno scorso facendo scendere il volume della produzione a 485.606 unità, pari ad una diminuzione del 15,3% rispetto al 2010 .

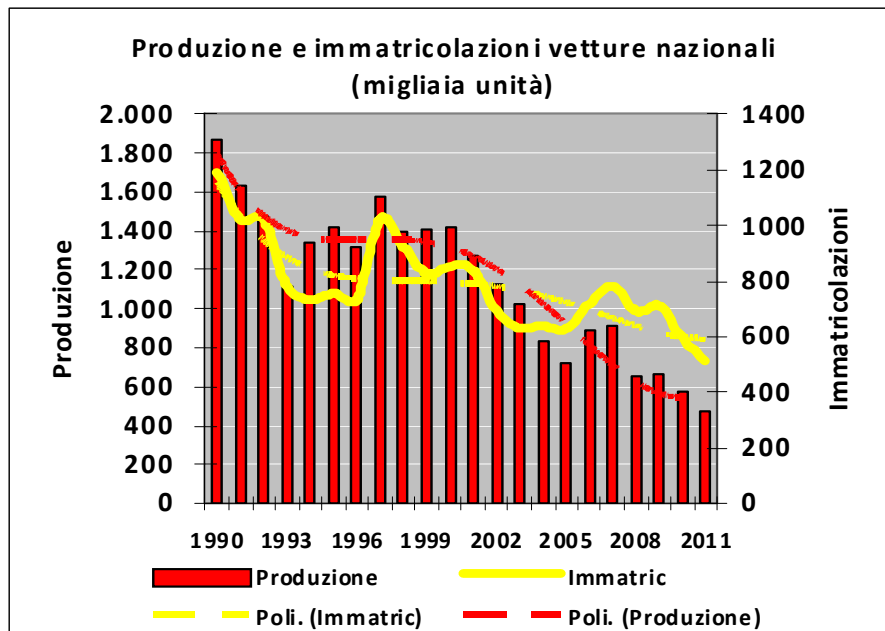
Dal 2007 si sono perse quindi oltre 1.200.000 vetture rispetto al livello della produzione del 2007, anno che ha preceduto la crisi globale, pari a diversi punti di PIL.

Figura 12 - Produzione Mensile autovetture in Italia da 2007  
 Fonte: ANFIA (migliaia unità)



Anche per l'anno in corso si prevede un'ulteriore diminuzione della produzione di autovetture, come il Trend che appare nel grafico (Figura 13) indica con sufficiente chiarezza. Confrontando la curva delle immatricolazioni con quella della produzione nazionale si nota immediatamente il loro andamento depresso e pressoché parallelo (indice di correlazione 0,88.)

Figura 13- Produzione e Immatricolazioni autovetture in Italia





## Mobilità delle persone

Gli ultimi dati pubblicati dallo ITF (International Transport Forum) mostrano andamenti analoghi in Europa e in Italia. In entrambe le aree l'auto privata domina in assoluto, garantendo oltre l'80% della mobilità delle persone: nel 2009 c'è stata una leggera ripresa rispetto alla discesa del 2008, ma ormai queste percentuali si sono assestate; diminuisce la ferrovia in Europa, che rimane stabile in Italia su una quota comunque più bassa che la media Europea. Leggera ripresa nel 2008 e 2009 degli Autobus in Italia.

Figura 14- Europa – Quote Modalità – Source ITF

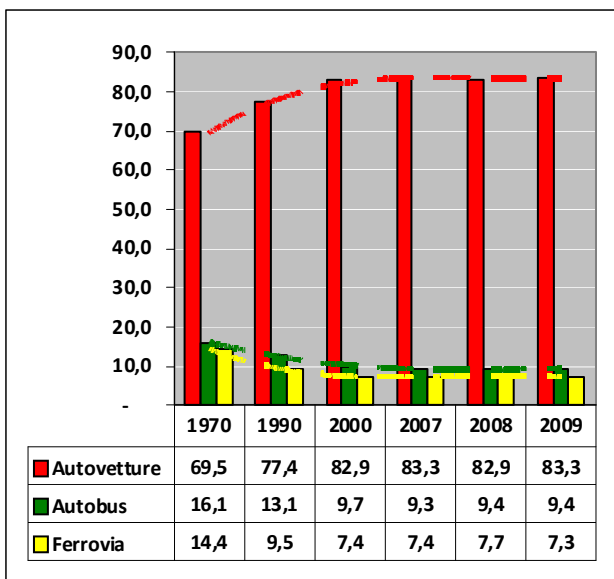
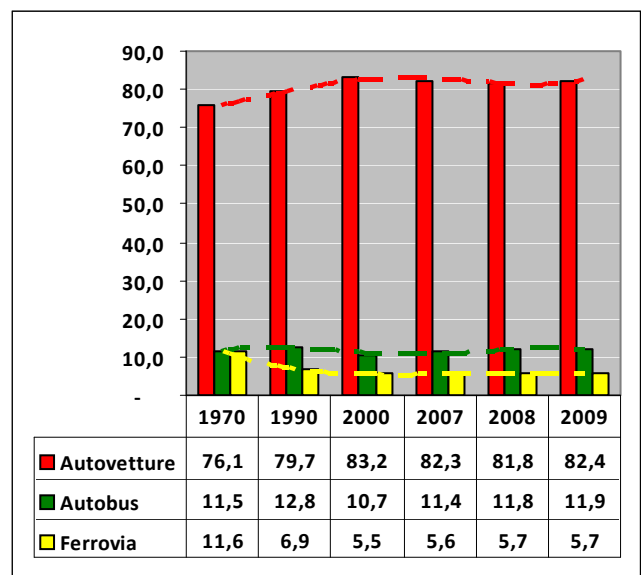


Figura 15- Italia – Quote Modalità – Source ITF



In totale in Europa nel 2009 sono stati percorsi 5330 miliardi di Passeggeri/km, 900 miliardi in Italia.

Emilio di Camillo – Centro Studi Subalpino – febbraio 2012