

Osservatorio congiunturale del Mercato Europeo dell'Auto.

Fine anno 2010.

Dopo un 2009 condizionato dalla spinta agli acquisti motivata dagli incentivi, il 2010 ci ha fatto riavvicinare, almeno nel caso Italiano, ai livelli degli anni 94/96, anni che hanno seguito la grave crisi del 1993 e prima che si inaugurasse la stagione degli incentivi alla rottamazione, e comunque su valori che probabilmente rappresentano la domanda fisiologica del mercato italiano in assenza di supporti alle vendite.

Infatti, dopo gli illusori segnali di ripresa dei primi tre mesi, legati agli inevasi de 2009, il mercato ha scontato immediatamente l'assenza di incentivi nel 2010, sia in Italia che in Europa.

In particolare in Italia (Figure 1-4) l'anno si è chiuso con una caduta delle immatricolazioni del 9,2% a 1.961.504 unità, dopo l'illusorio aumento (+23%) del primo trimestre, giustificato però, come si è detto, dall'ampio portafoglio di inevasi di fine 2009.. Sono evidenti quindi i motivi che giustificano una previsione per l'intero 2011 generalmente collocata su valori attorno a 1.850.000 unità.

Il Mercato dei veicoli a gas (Figure 5-6) aveva raggiunto nei primi 3 mesi le 205.097 unità, con un incremento del 187% sull'anno precedente, e la quota di questi veicoli aveva superato il 30% del mercato: ma il trend si è bruscamente interrotto per la mancanza di incentivi che privilegiavano negli anni scorsi questo segmento di mercato. L'anno si è chiuso a 344.504 unità, con una quota del 17,6%.

In particolare negli ultimi 9 mesi dell'anno sono state immatricolate solo 139.407 unità, pari al 10,8% di quota.. Tale quota, che va progressivamente calando, a fine anno si aggirava sul 9% e viaggia all'inizio dell'anno sotto il 5%. E' evidente che la brusca interruzione che si è verificata porterà con sé danni significativi alle Case e alle Reti di vendita, oltre che all'intera filiera di produzione, trasformazione ed assistenza di queste motorizzazioni a basso impatto ambientale.

Per l'Europa (Figure 7-10) si possono ripetere le stesse considerazioni, che hanno poi prodotto un calo delle immatricolazioni del 4,9% a 13.785.898 unità nel totale dell'anno.

L'analisi delle immatricolazioni nei maggiori mercati europei evidenzia, nel confronto con il 2009, perdite particolarmente pesanti in Germania, (-23,4%) e in Italia (-9,2%), dove gli incentivi sono stati eliminati già a fine 2009 o inizio 2010, con perdite che si sono andate estendendo progressivamente però agli altri paesi, (soprattutto Spagna e Regno Unito), ancora in attivo nel totale dell'anno solo per aver goduto dell'effetto incentivi soprattutto nella prima parte del 2010. Relativamente stabile il mercato francese. In lenta ripresa nella seconda parte dell'anno i mercati dell'Europa Orientale. Solo i paesi del Nord Europa, che non hanno goduto di incentivi, hanno migliorato le loro posizioni. **Nota dolente per la Fiat la riduzione della sua quota al 7,6%, contro l'8,7% del 2009.**

I livelli produttivi (Figure 11 – 12) sono rimasti strettamente correlati alla domanda di mercato, che è stata positiva in Italia nella seconda parte del 2009, e all'inizio del 2010 sia come immatricolazioni che come ordini, per i motivi più sopra analizzati. Il 2009 si era chiuso sugli stessi livelli del 2008. Nel 2010 la produzione di autovetture è quindi ulteriormente calata a 573.164 unità (-13,4%) a seguito della contrazione della domanda .

L'Europa aveva accusato nel 2009 gravi perdite nella produzione di autovetture, pari ad oltre 2.000.000 unità. Nei primi nove mesi del 2010 la produzione di autovetture è aumentata del 12,6% sull'analogo periodo del 2009, anche per far fronte alle code dei programmi di incentivi, recuperando però solo poco più della metà di quanto perso l'anno precedente.

Le previsioni a breve e a medio termine (Figure 13 – 14) mostrano che un'effettiva ripresa delle vendite potrà partire solo dal 2012, e comunque gli alti livelli raggiunti nel 2007 non potranno essere riavvicinati entro la fine della decade.

La mobilità (Figure 15 e 16) ha risentito a sua volta della crisi economica, non tanto in volume assoluto (Miliardi di passeggeri/km) quanto con una leggera diminuzione dell'uso della vettura privata, a favore soprattutto degli Autobus e del Metro in Italia e della ferrovia in Europa.

1) Il Mercato dell'auto in Italia.

Il grafico mostra gli andamenti mensili degli ultimi tre 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.

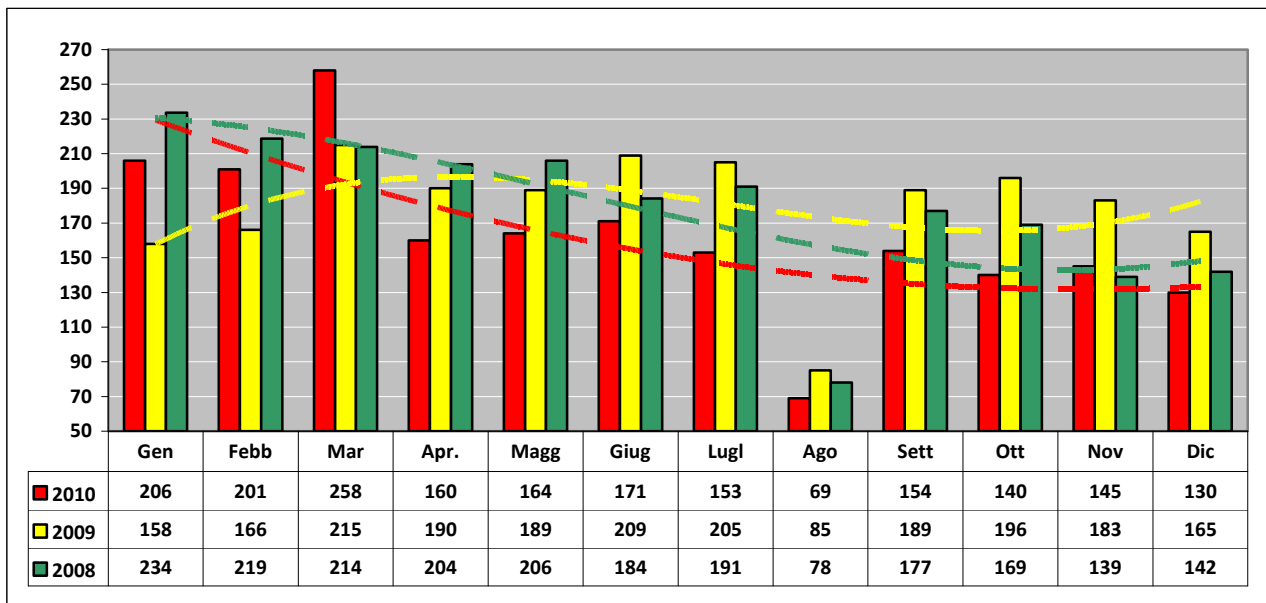


Figura 1 Andamento mensile immatricolazioni 2008-2010(migliaia unità) Fonte: Anfia/Unrae

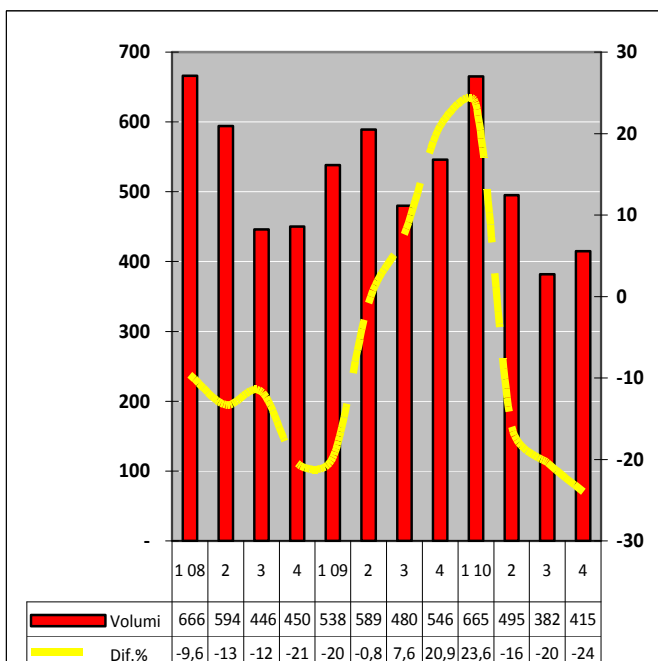


Figura 2 Immatricolazioni trimestrali (migliaia unità) Fonte: ANFIA

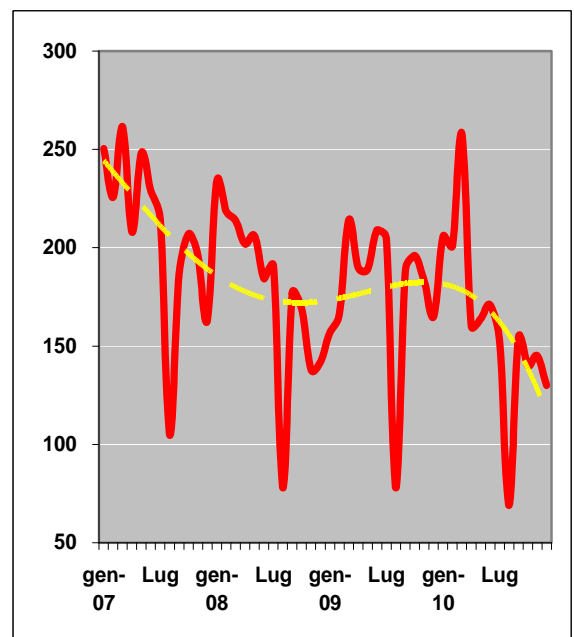


Figura 3 trend Immatricolazioni mensili da 2007 (migliaia unità) Fonte: ANFIA

Infatti dai grafici appare evidente che solo per effetto ritardato degli incentivi dell'anno scorso, che hanno permesso nel primo trimestre di immatricolare una buona quantità di autovetture, il mercato totale dell'anno ha potuto mantenersi sui livelli del 2009. La mancanza di incentivi ha fatto invece scendere drammaticamente verso il basso le curve tendenziali: è opinione comune infatti

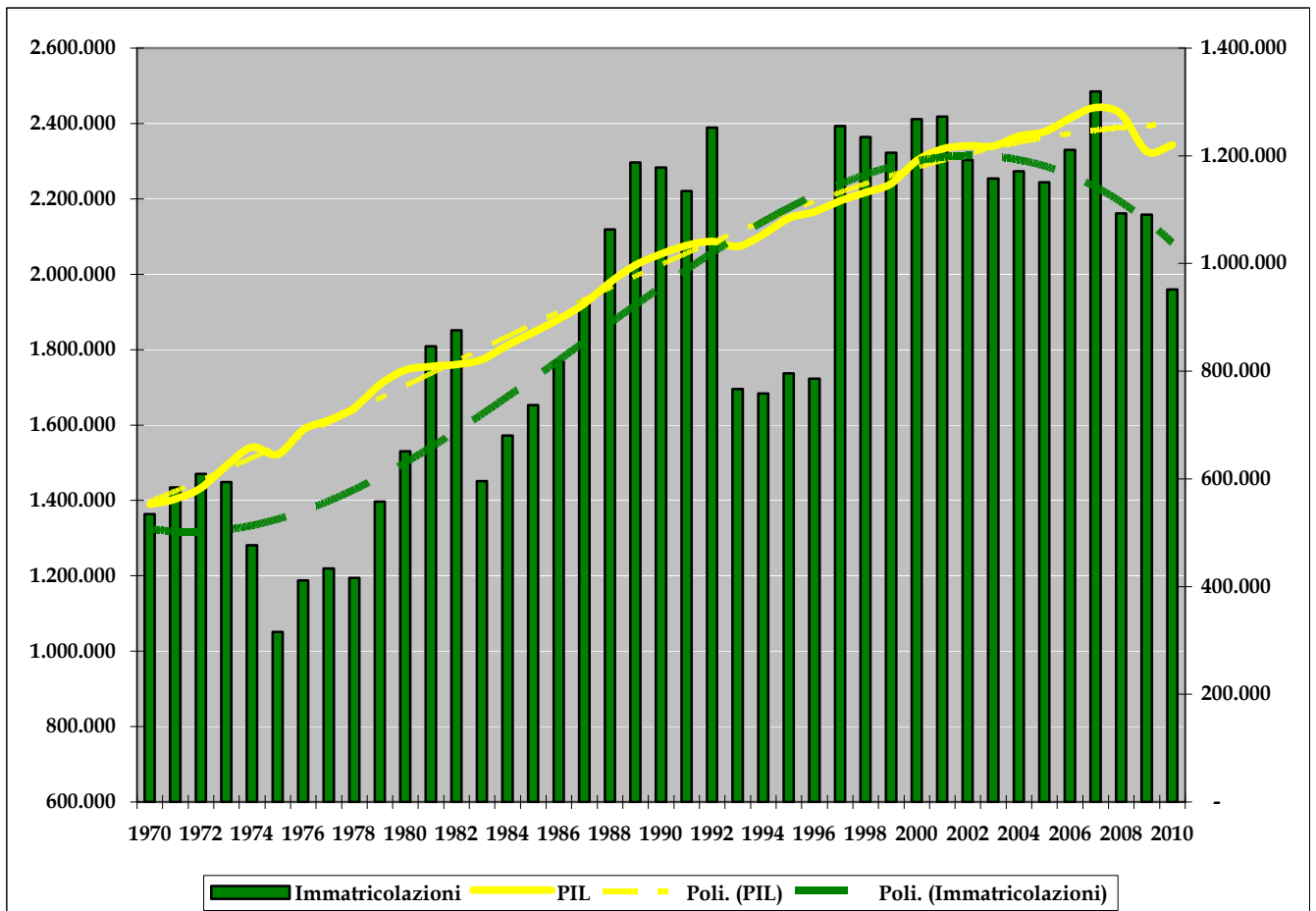


Figura 4 - Andamento del mercato italiano dell'auto e del PIL dal 1970. Dati Anfia e Istat.
Coefficiente Correlazione 0,87

che senza incentivi e con un reddito in modesta ripresa anche nel 2011 ci si attesterà al più a quella che è probabilmente la dimensione fisiologica della domanda d'auto in Italia: circa 1.850.000 unità.

I nuovi ordini hanno continuato a scendere per tutto l'anno: -25% complessivamente sul volume di ordini raccolto nel 2009, pari alla mancata raccolta di quasi 600.000 contratti da parte dei concessionari.

Quest'ultimo dato dà un'idea di quello che ci aspetta nei prossimi mesi, ovvero un'ulteriore contrazione delle immatricolazioni, rafforzata dalla debolezza della ripresa economica. A farne le spese 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, che, nel 2009, ha consentito un netto miglioramento delle performance ambientali e di sicurezza delle vetture.

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.

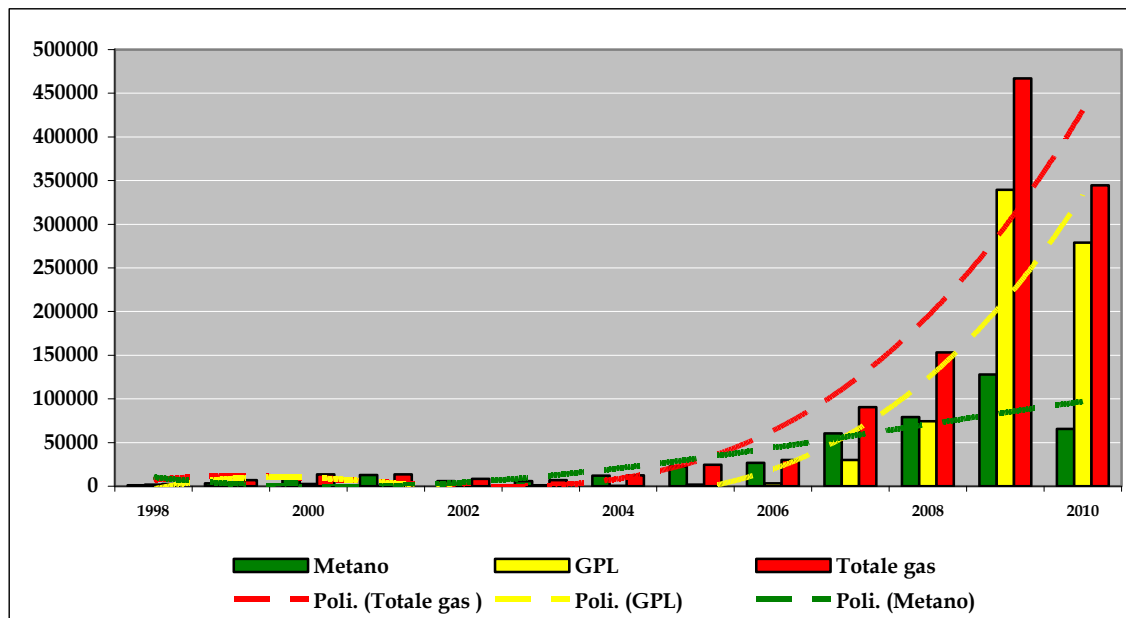
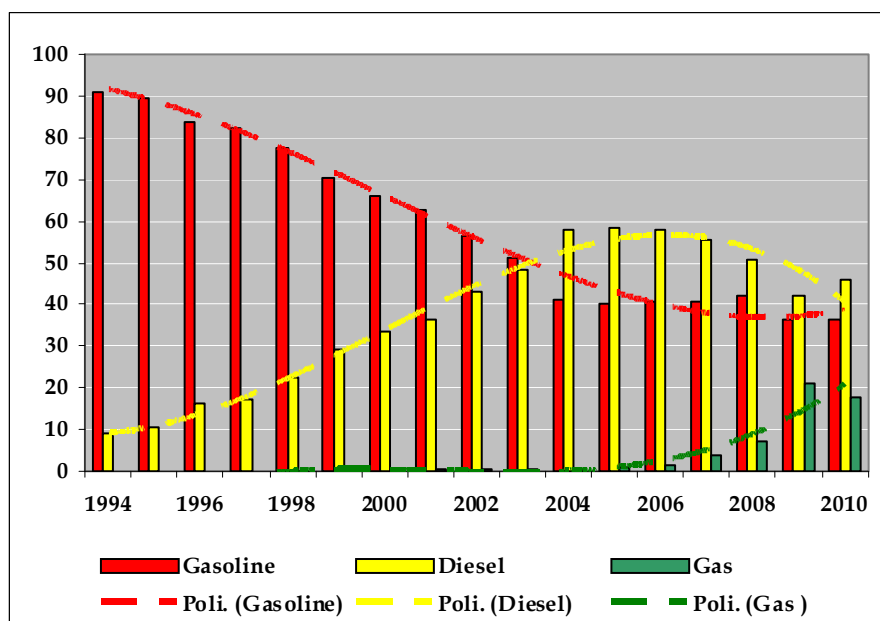


Figura 5 – Andamento del mercato dei veicoli a Gas – Fonte Unrae

Si sono sfiorati i 500.000 veicoli a gas lo scorso anno, e probabilmente si sarebbero raggiunti e superati i 600.000 veicoli nel 2010: infatti nei primi 3 mesi si erano raggiunte 205.097 unità, con un incremento del 187% sull'anno precedente, e la quota di questi veicoli aveva superato il 30% del mercato. Il grafico che segue mostra l'andamento negli ultimi anni dei vari tipi di alimentazione e che per il 2010 mostra una quota consuntiva dei veicoli a gas scesa al 17,6% e una concomitante ripresa del diesel.

Figura 6 – Quote di mercato per tipo di alimentazione



Il mancato rinnovo degli incentivi mette perciò a rischio questo tipo di alimentazione. Infatti, il mancato rifinanziamento del Fondo istituito per l'acquisto o la trasformazione di veicoli a Gpl e a metano, confermato anno dopo anno dal 1997, ha inciso in modo pesante sulle prospettive di diffusione delle auto a gas. E' evidente che

un'interruzione così brusca porti con sé danni significativi alle Case e alle Reti di vendita, oltre

che all'intera filiera di produzione, trasformazione ed assistenza di queste motorizzazioni a basso impatto ambientale, che infatti viaggiano nel 2011 sotto il 5% di quota di mercato. I diesel hanno decisamente superato di nuovo quota 50%.

3) Il Mercato Europeo

In Europa la crisi ha colpito il settore in maniera diversa tra paese e paese, in funzione degli interventi sul settore delle autorità di governo, in genere intervenuti a partire dal secondo trimestre 2009. In complesso quindi il 2009 si è chiuso con solo una leggera perdita complessiva nel totale dei paesi EU a 27 + Efta a 14.481.545 unità (-1,6%), perdita dovuta soprattutto alla crisi dei mercati dell'Europa Orientale.

Nel primo trimestre dell'anno scorso le immatricolazioni nella UE+Efta erano aumentate del 9,5% , ma sono diminuite poi del 7,0% nel secondo, e si possono quindi ripetere le stesse considerazioni fatte per l'Italia. E' evidente infatti che anche in Europa si è rapidamente esaurito l'effetto delle code dei programmi di incentivi introdotti l'anno scorso, e l'anno ha poi chiuso con una perdita del 4,9% a 13.785.698 unità e il futuro si annuncia piuttosto difficile.

Figura 7 - EU27+Efta - Andamento mensile immatricolazioni 2008-2010 – migliaia unità Fonte: ACEA

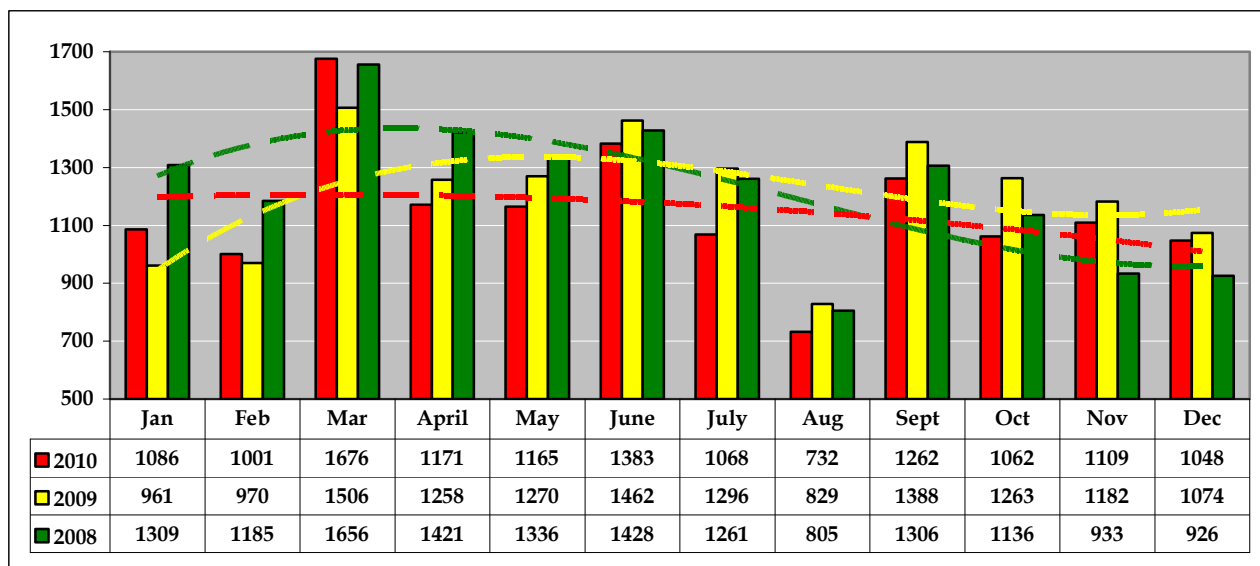
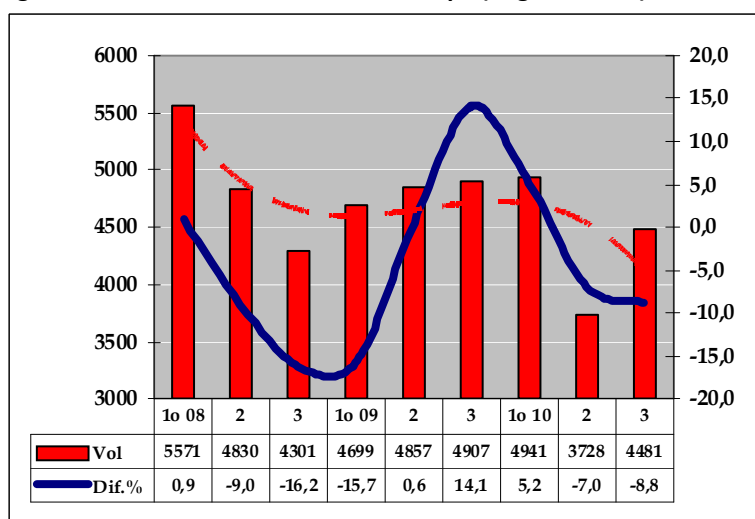
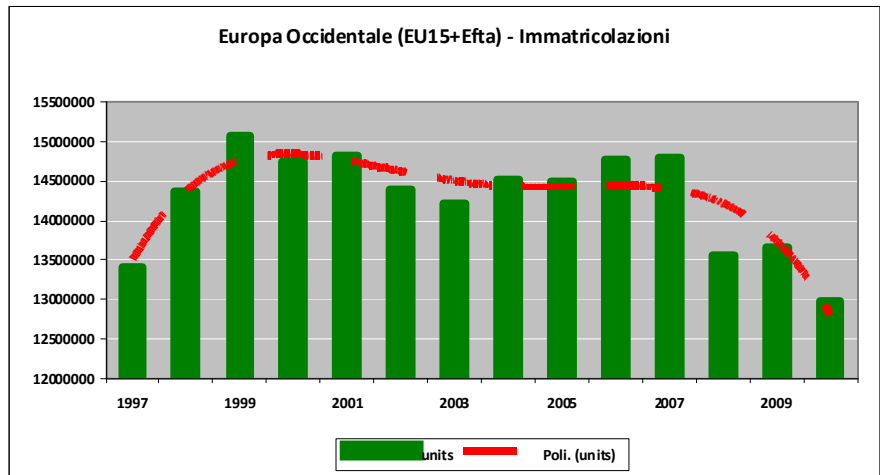


Figura 8 Immatricolazioni Quadrimest. Europa (migliaia unità) Fonte: Acea



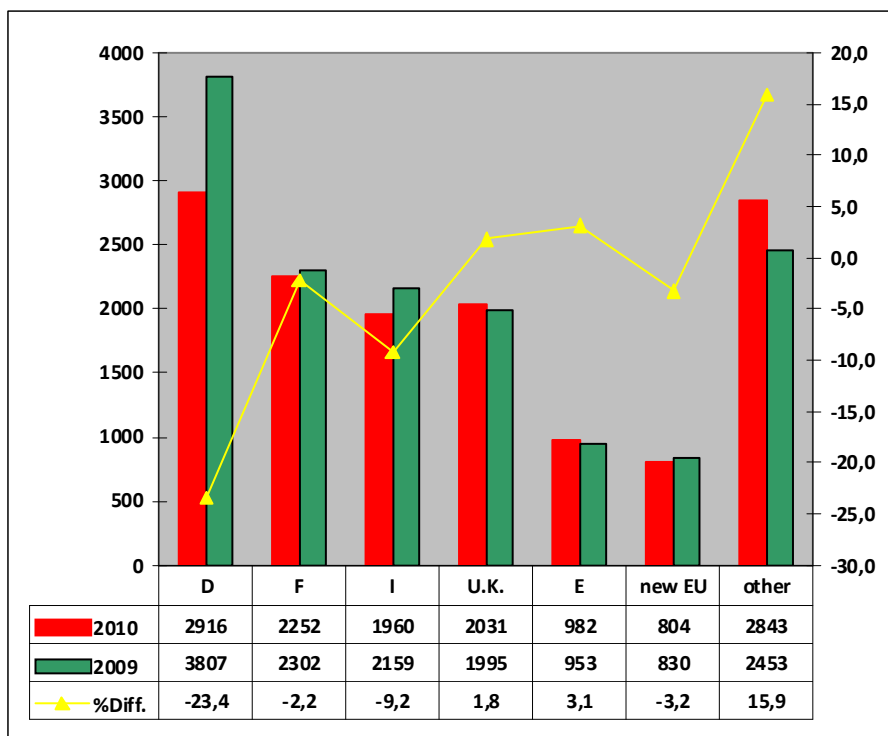
Il grafico a fianco, che mostra gli andamenti per quadrimestre, indica che comunque i volumi degli ultimi due quadrimestri del 2009 non davano indicazione di una ripresa consolidata, ma solo di un aumento rispetto ai volumi negli stessi periodi del 2008, decisamente bassi. Questo fatto, unito alla fine di tutti i programmi di incentivi entro la fine dell'anno ha prodotto il calo delle immatricolazioni sopra indicato.

Figura 9 Immatricolazioni EU+Efta dal 1997 - Fonte ACEA



Il grafico a fianco mostra come il mercato dell'Europa Occidentale si stia strutturalmente posizionando su volumi che riportano ai valori di 15 anni fa'. La crisi della domanda che in quel 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.

Figura 10 - Immatricolazione Europee per maggiori Paesi



Ed infatti l'analisi delle immatricolazioni nei maggiori mercati europei evidenzia, nel confronto con il 2009, perdite particolarmente pesanti in Germania, (-23,4%) e in Italia (-9,2%), dove gli incentivi sono stati eliminati già a fine 2009 o inizio 2010, con perdite che si sono andate estendendo progressivamente però agli altri paesi, (soprattutto Spagna e Regno Unito), ancora in attivo nel totale dell'anno solo per aver goduto dell'effetto

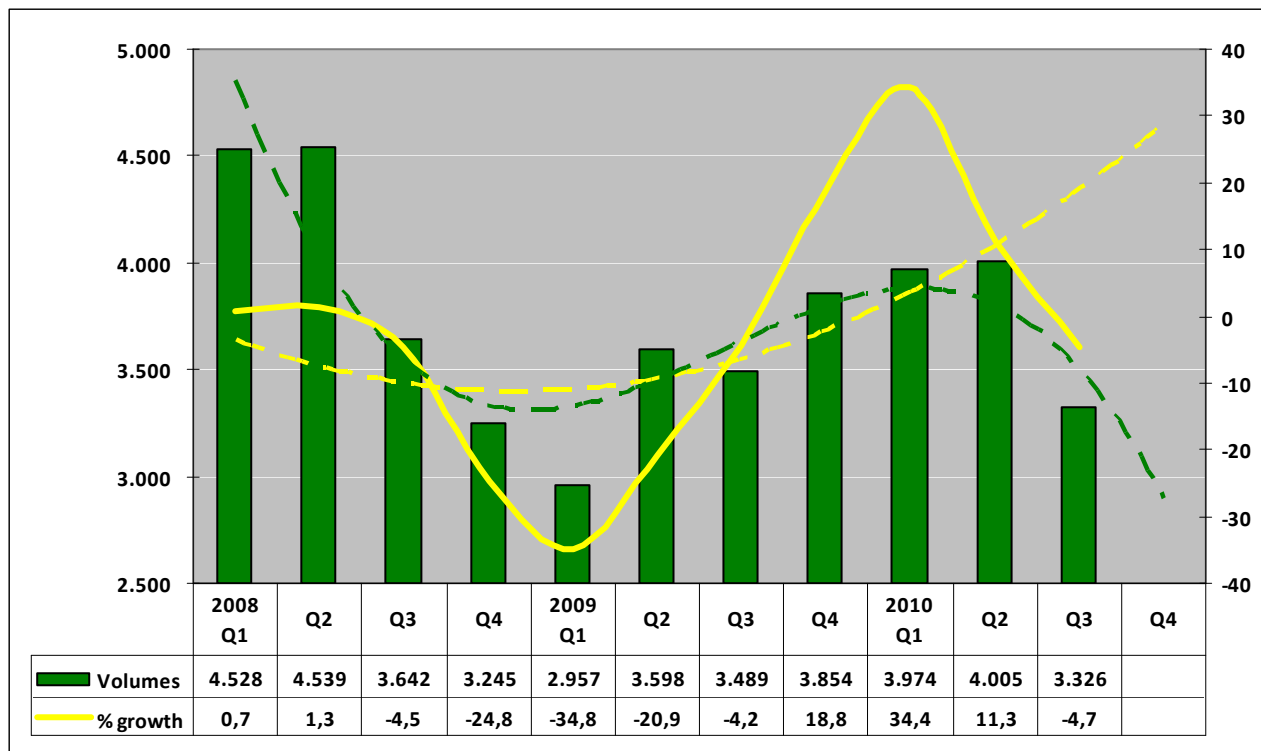
incentivi soprattutto nella prima parte del 2010. Relativamente stabile il mercato francese. In lenta ripresa nella seconda parte dell'anno i mercati dell'Europa Orientale. Solo i paesi del Nord Europa, che non hanno goduto di incentivi, hanno migliorato le loro posizioni.

Nota dolente per la Fiat che nel 2010 ha visto ridursi la sua quota al 7,6%, contro l'8,7% del 2009.

4) Produzione Autovetture

Volumi Produttivi Europa

Figura 11 - Produzione Trim. Auto. Europa - Fonte Acea



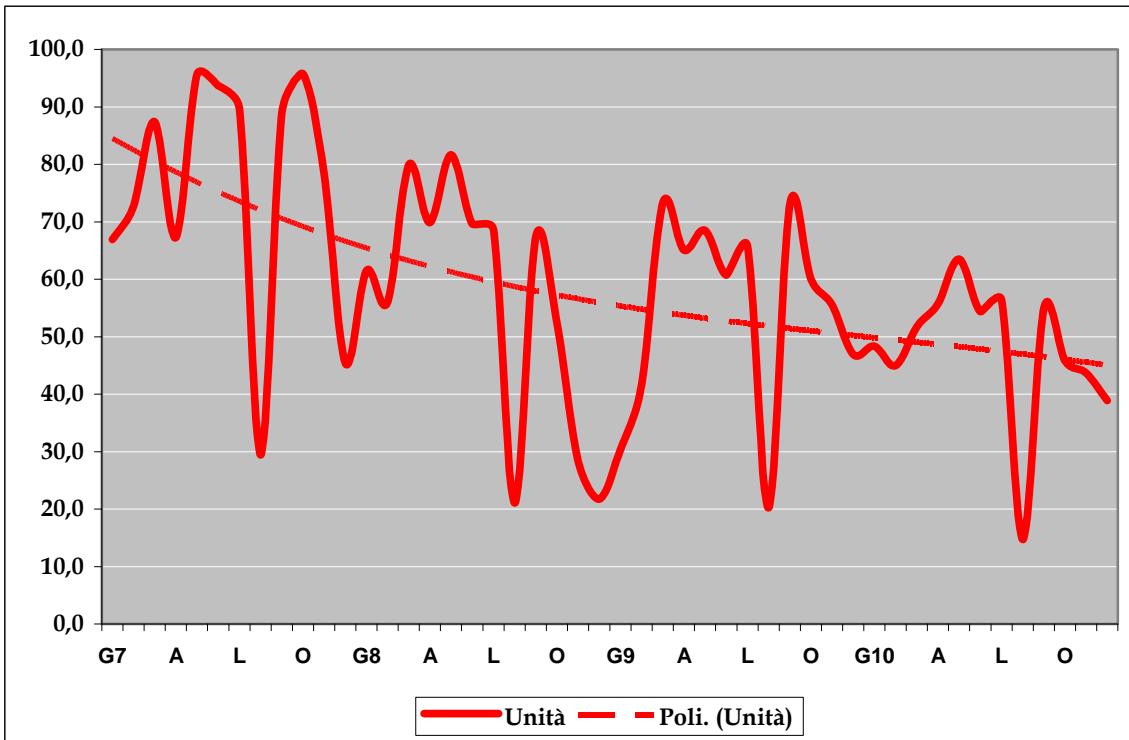
Strettamente correlati alla domanda di mercato, i livelli di produzione delle autovetture si sono fortemente contratti a partire dalla seconda metà del 2008, per poi cominciare a riprendersi nella seconda metà del 2009, in presenza di varie iniziative di supporto nei diversi paesi europei. Nei primi nove mesi del 2010 la produzione di autovetture è aumentata del 12,6% sull'analogo periodo del 2009, mantenendo i livelli produttivi dell'ultimo trimestre del 2009, anche per far fronte alle code dei programmi di incentivi, e con deciso aumento sui livelli del primo trimestre del 2009, i più bassi da molti anni.

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 dell'anno scorso, con una perdita complessiva nei due anni 2008/2009 di quasi 450.000 veicoli, e mantenendo nel 2009 lo stesso volume di produzione di autovetture (661.000 unità) dell'anno precedente.

Nel 2010 la produzione di autovetture è ulteriormente calata a 573.164 unità (-13,4%) a seguito della contrazione della domanda. Per il futuro la Fiat si è comunque impegnata a tornare ai livelli produttivi del 2007, attorno ad 1.000.000 di autovetture, a patto che venga accettata da parte sindacale la piattaforma contrattuale proposta e accettata dalla maggioranza degli operai a Pomigliano e a Mirafiori, e a fare i relativi investimenti.

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



5) Previsioni a Medio e Breve termine

Immatricolazioni Auto - Migliaia unità

Italia

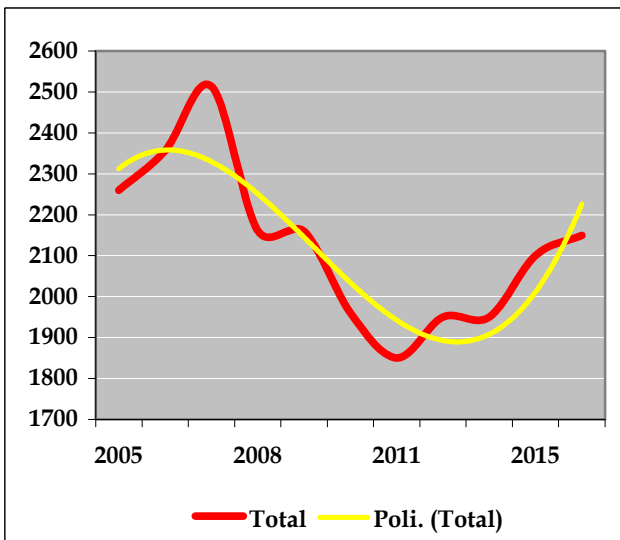


Figura 13

Europa

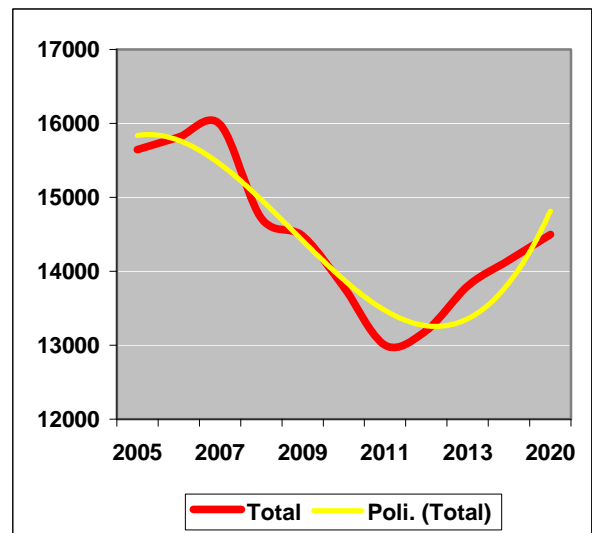


Figura 14

Sulla base dei consuntivi, delle previsioni delle Associazioni Costruttori e anche dei trends indicati da Global Insight si possono ipotizzare gli andamenti nei prossimi anni delle immatricolazioni di autovetture, previsti in diminuzione anche nel 2011 sia in Italia che in Europa e che dovrebbero riprendere a salire dal 2012, senza però neppure avvicinare i massimi del 2007.

Nel caso dell'Italia, se dovesse essere confermata anche per i prossimi anni l'assenza di incentivi, dal basso livello del 2010 ci si riporterebbe probabilmente, a fine della decade, ai valori del 2009, che potremmo a questo punto definire fisiologici.

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: leggera ripresa nel 2008 di Autobus (soprattutto in Italia) e Ferrovia, forse come effetto indotto dalla riduzione del reddito disponibile che già alla fine di quell'anno cominciava a farsi sentire.

Figura 15 - Europa – Quote Modalità – Source ITF

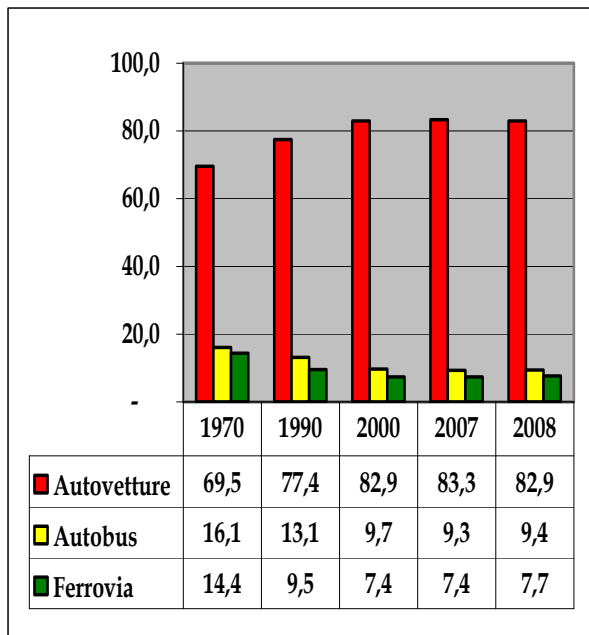
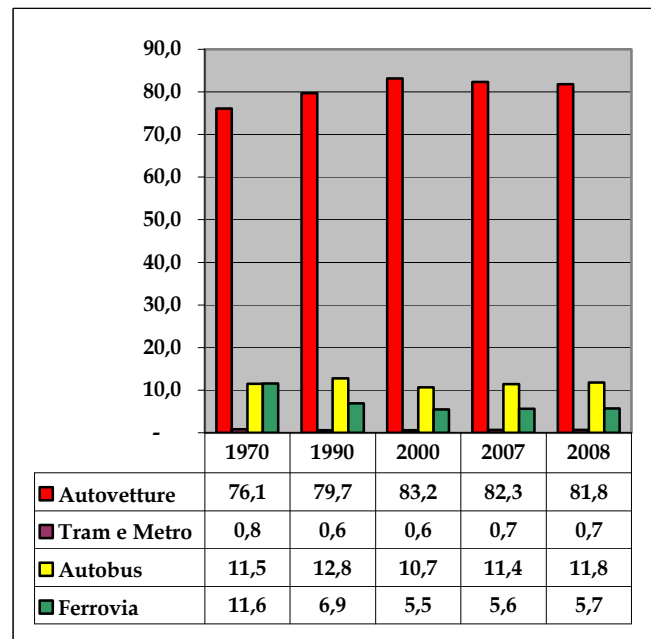


Figura 16 - Italia – Quote Modalità – Source ITF



In totale in Europa nel 2008 sono stati percorsi 5302 miliardi di Passeggeri/km, 880 miliardi in Italia.