

Osservatorio congiunturale del Mercato Italiano ed Europeo dell'Auto.

Analisi degli andamenti nel 2015.

Per il secondo anno consecutivo e dopo sei anni in perdita il mercato Europeo dell'auto ha chiuso in progresso: 14.202.024 unità immatricolate nell'area UE+Efta, il 9,2% in più del 2014. Da sottolineare che la ripresa era già iniziata nell'ultimo trimestre del 2013 e si è protratta per tutto il periodo successivo, con 28 aumenti mensili consecutivi. Ciononostante i volumi di mercato ci riportano indietro di quasi vent'anni. Ma probabilmente a valori che rappresentano la domanda fisiologica del mercato europeo di questi tempi, in assenza di adeguati supporti alle vendite e in presenza di una grave riduzione di redditi e consumi che stentano a riprendersi, senza tralasciare l'impatto degli scandali sul controllo delle emissioni che dalla Volkswagen si stanno diffondendo a macchia d'olio.

In particolare in Italia (Figure 1-6) dove dal 2011 il mercato ha continuato a scendere progressivamente e senza soste fino al 2013 su volumi che ci hanno riportato ai livelli di fine anni '70 del secolo scorso (vedi Fig. 5), nel 2014 il trend si è invertito garantendo un volume totale dell'anno superiore del 4,4% al 2013, e del 15,8% nel 2015 con 1.574.872 unità immatricolate. Nonostante il progresso del 2014 e 2015 non si può certo affermare che il mercato italiano sia uscito dalla crisi, una crisi legata alla drammatica caduta di reddito e consumi legata anche alla drammatica politica di austerità degli anni scorsi che ha bloccato investimenti e PIL, alzando a livelli insostenibile la pressione fiscale su imprese e famiglie. Senza particolari iniziative da parte del Governo per l'anno in corso si prevede un aumento di non più del 6/7%. Nel 2015 la quota del gruppo FCA è salita al 29,52% contro il 27,56% del 2014. Per quanto in ripresa la crisi del mercato dell'auto è paradigmatica della crisi in cui l'economia italiana è sprofondata con anni di austerità, illustrata da pochi parametri: PIL in salita di un misero 0,7% (0,1% nel 4° trimestre), disoccupazione in discesa all'11,4% (37,9% quella giovanile), ma sempre sopra alla media dell'Eurozona, potere d'acquisto delle famiglie in leggera salita, ma pur sempre arretrato, secondo Nomisma, al livello di 25 anni fa, produzione industriale scesa nell'anno di un altro 0,9%, pressione fiscale ancora cresciuta al 41,4%. A ciò va aggiunta, per quanto riguarda l'auto in particolare, una pressione fiscale fuori controllo, costo dei carburanti ai più alti livelli europei, mitigato solo dal crollo del prezzo del petrolio, costi crescenti per assicurazioni e pedaggi.

Il Mercato dei veicoli ecologici (Figure 7-10). La forte discesa del prezzo dei carburanti tradizionali ha prodotto una sensibile discesa dei veicoli a gas, scesi infatti all'9,6% del mercato a fine 2015. Tra gli altri veicoli a trazione alternativa al petrolio in crescita invece gli elettrici e ibridi che rappresentano oggi circa il 13% dei veicoli "ecologici", con una quota dell'1,7%.

Si è ripreso il diesel che ha chiuso il 2015 con una quota del 55,6%. Le vetture a benzina, pure in aumento, hanno chiuso l'anno al 31,1%.

In Europa (EU+Efta) (Figure 11-13bis) Se il 2014 era stato l'anno della svolta, iniziata comunque già nel secondo semestre 2013, il 2015 ne ha confermato il consolidamento: la figura 11 mostra l'andamento mensile delle vendite degli ultimi 5 anni e appare subito evidente come quando con il 2° trimestre del 2013 il Pil in Europa ha ripreso a salire anche il trend delle vendite ha ripreso a salire, con particolare evidenza in Gran Bretagna. La crisi che aveva colpito il settore per 6 anni si è così trasformata in una ripresa mese dopo mese, fino a chiudere il 2015 con 14.202.024 unità immatricolate. Da sottolineare il caso della Spagna che, grazie agli incentivi governativi, dopo aver aumentato le immatricolazioni del 18,4% nel 2014, anno in cui il totale europeo era salito solo del 5,4% le ha aumentate di un altro 20,9% l'anno scorso. Un esempio che forse anche il governo italiano dovrebbe seguire.

Per quanto riguarda il futuro le previsioni sono contraddittorie, e comunque al massimo parlano di aumenti contenuti entro un 5%.

Nota positiva per la FCA Group con aumento della sua quota al 6,1%, contro il 5,9% del 2014.

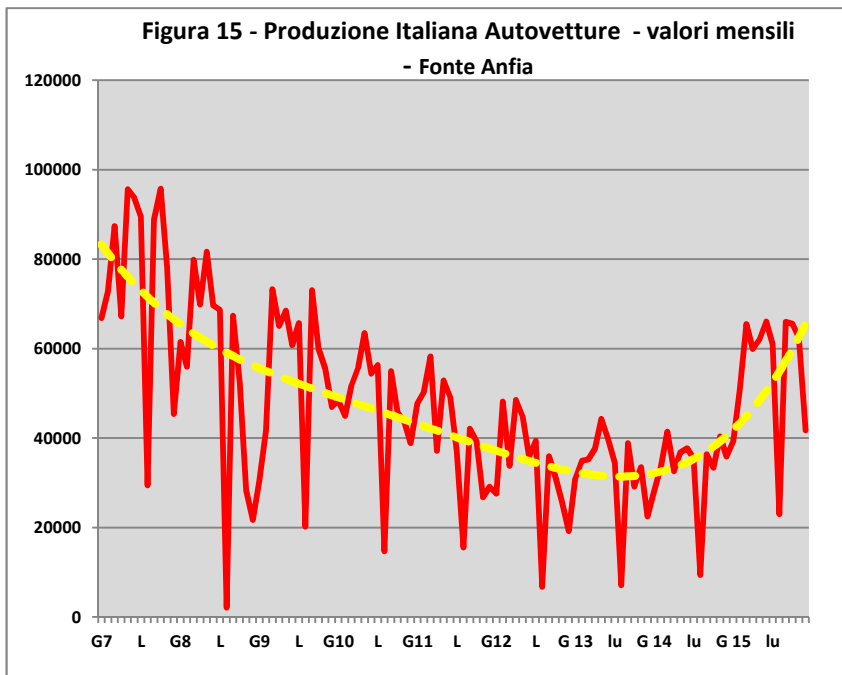
I livelli produttivi (Figure 14-16) sono rimasti strettamente correlati alla domanda di mercato, che è stata costantemente negativa. In Europa Occidentale la produzione di autovetture, che era aumentata nel 2011 solo del 2,6%, si è ridotta del 9% nel 2012 stabilizzandosi su quel livello anche l'anno successivo. Aumento di circa il 3,7% nel 2014, e stimato di circa il 6% l'anno scorso sulla base di una estrapolazione sui dati del primo semestre. In Italia la produzione di autovetture è nuovamente aumentata l'anno scorso e chiude a 663.139 unità, il 65% in più del 2014.

La mobilità delle persone (Figure 17 e 18) Gli ultimi dati pubblicati dall'Eurostat per il 2013 mostrano andamenti simili in Europa e in Italia. In entrambe le aree l'auto privata domina in assoluto (pur se in diminuzione sia in Italia che in Europa), garantendo circa l'80% della mobilità delle persone; aumenta leggermente la ferrovia sia in Europa che in Italia. L'utilizzo degli autobus rimane stabile in Europa ma aumenta invece significativamente in Italia, riportandosi sui valori addirittura superiore agli anni 60.

Emilio di Camillo – febbraio 2016 - <http://www.centrostudisubalpino.it>

anche nel 2013 a 388.465, -2,1%

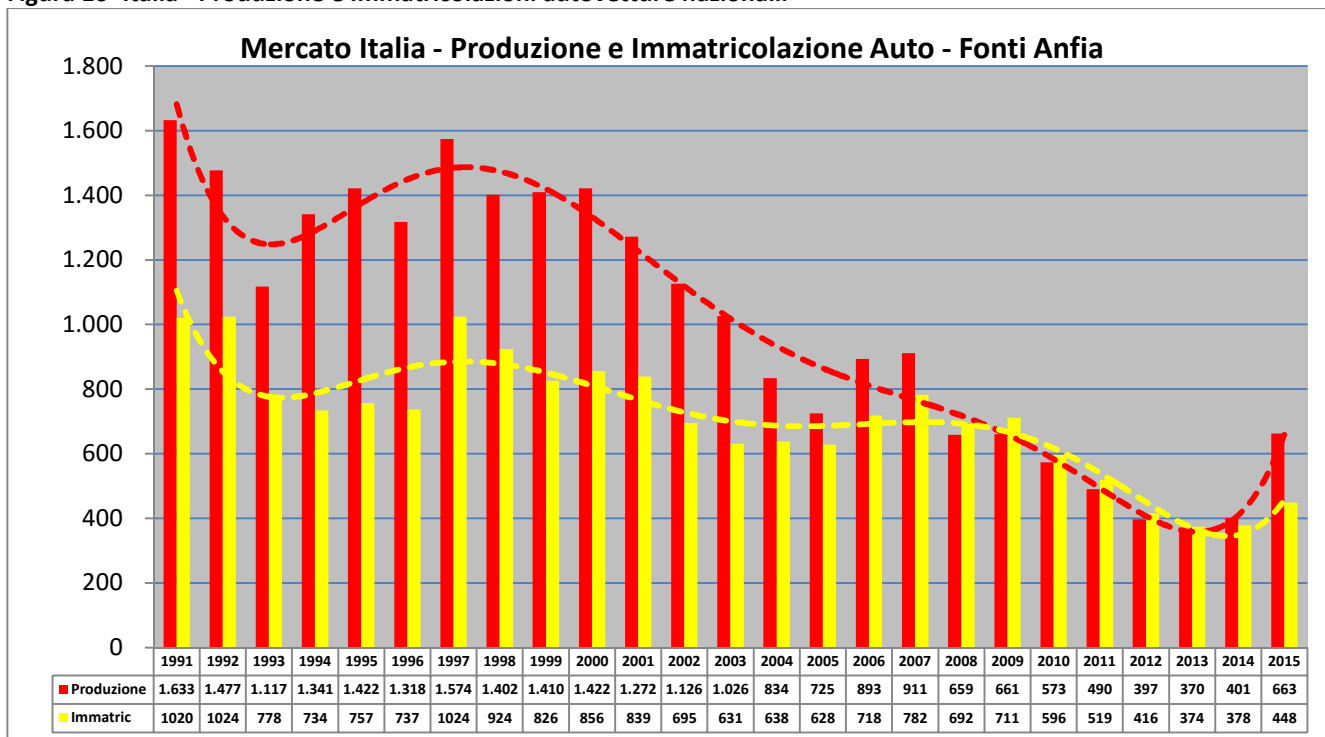
Negli ultimi mesi del 2014 la svolta: per la prima volta sul totale annuo la produzione era salita del 3,3%, a 401.317 unità, soprattutto per merito di Fiat 500X e Jeep Renegade, ma la vera ripresa è partita l'anno scorso con un aumento del 65% sul 2014, a 663.000 unità, tornando ai livelli del 2009.



Confrontando la curva delle immatricolazioni con quella della produzione nazionale si nota immediatamente il loro andamento depresso e pressoché parallelo (indice di correlazione 0,89) fino l'2014. In pratica le marche nazionali producevano Italia una quantità di vetture sostanzialmente

identico alle immatricolazioni, anche se parte dell'immatricolato viene da altri paesi. Con l'inversione della tendenza produttiva nel 2015 le immatricolazioni di vetture nazionali sono state inferiori alla produzione, la prima volta dal 2007.

Figura 16- Italia - Produzione e Immatricolazioni autovetture nazionali.



5) Mobilità delle persone

Gli ultimi dati pubblicati dall'Eurostat (2015) mostrano andamenti differenti in Europa e in Italia. In entrambe le aree l'auto privata domina in assoluto, garantendo circa l'80% della mobilità delle persone; però cala sensibilmente in Italia a favore degli Autobus; tende a salire leggermente la ferrovia sia in Italia che in Europa. Stabile negli ultimi anni l'utilizzo degli autobus in Europa, che aumenta invece significativamente in Italia.

Figura 17- Europa – Quote Modalità Source - Eurostat

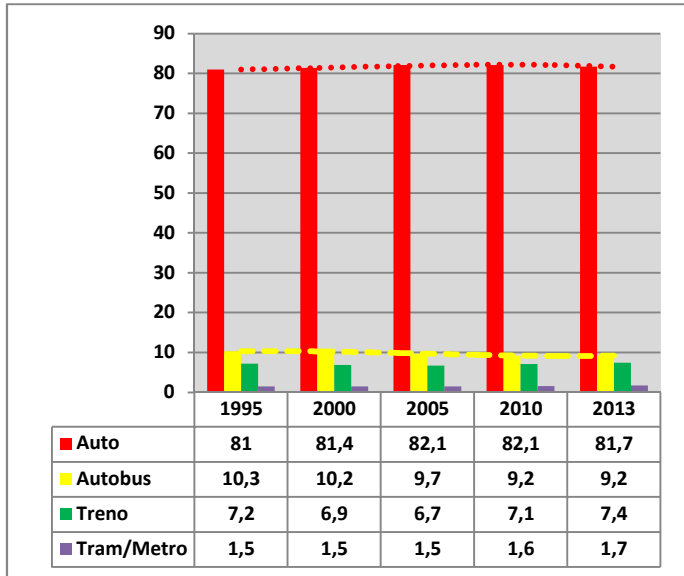


Figura 18- Italia – Quote Modalità – Source Eurostat

