

Osservatorio congiunturale del Mercato Italiano ed Europeo dell'Auto.

Analisi degli andamenti nel 2014.

Dopo sei anni consecutivi in perdita il mercato Europeo dell'auto ha chiuso in progresso: 13.006.451 unità immatricolate nell'area UE+Efta, il 5,4% in più del 2013. Da sottolineare che la ripresa era già iniziata nell'ultimo trimestre del 2013 e si è protratta per tutto l'anno passato, con 16 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, in assenza di adeguati supporti alle vendite e in presenza di una grave riduzione di redditi e consumi che stentano a riprendersi a fronte di continue manovre di bilancio all'insegna dell'austerità (fi13).

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 '60, primi anni '70 del secolo scorso (vedi Fig. 5, l'anno scorso il trend si è invertito garantendo un volume totale dell'anno superiore del 4,4% al 2013, con 1.359.916 unità immatricolate. Nonostante il progresso del 2014 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 che ha bloccato investimenti e PIL, alzando a livelli insostenibile la pressione fiscale su imprese e famiglie, come evidenziato dalla Figura 3. Senza particolari iniziative da parte del Governo per l'anno in corso (vedi esempio nel testo) si prevede un aumento di non più del 3/4%. Nell'anno la quota del gruppo FCA è sceso al 27,82% contro il 28,71% del 2013. 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 discesa di un ulteriore 0,5%, disoccupazione salita al 13,4% (44% quella giovanile), potere d'acquisto delle famiglie in continua discesa, arretrato, secondo Nomisma, al livello di 25 anni fa, produzione industriale scesa nell'anno di un altro 0,2%, pressione fiscale ancora cresciuta. 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 nell'ultima parte dell'anno dal crollo del prezzo del petrolio, costi crescenti per assicurazioni e pedaggi e IVA cresciuta al 22%.

Il Mercato dei veicoli ecologici (Figure 7-9). L'elevato prezzo dei carburanti tradizionali alla pompa, almeno fino all'autunno, ne ha favorito un ulteriore leggero aumento, in particolare di quelli a gas, cresciuti infatti al 14,4% del mercato a fine 2014. Tra gli altri veicoli a trazione alternativa al petrolio in crescita anche gli elettrici e ibridi che rappresentano oggi circa il 10% dei veicoli "ecologici".

Si è ripreso anche il diesel che ha chiuso il 2014 con una quota del 55,2%. Le vetture a benzina, che si erano riprese come quota nel 2011, hanno chiuso l'anno 28,7%.

In Europa (EU+Efta) (Figure 10-13) Il 2014 è stato l'anno delle svolte: La figura 11 mostra l'andamento mensile delle vendite degli ultimi 4 anni e appare subito evidente che 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 ormai da 6 anni si è così trasformata in una ripresa mese dopo mese, fino a chiudere l'anno oltre 13 milioni di unità immatricolate. Da sottolineare il caso della Spagna che, grazie agli incentivi governativi, dopo aver aumentato le immatricolazioni del 3,3% anche nel 2013, anno in cui il totale europeo era sceso dell'1,8% (che sarebbe stato del -4,2% senza la brillante performance della Gran Bretagna che aveva chiuso il 2013 al +10,8%) le ha aumentate di un altro 18,4% l'anno scorso. Un esempio che forse anche il governo italiano avrebbe dovuto seguire.

Per quanto riguarda il futuro le previsioni sono contraddittorie, e comunque al massimo parlano di aumenti contenuti entro un 2/3%. Si susseguono, tra l'altro, le notizie di chiusura di stabilimenti e di riduzioni di personale a fronte di una domanda stagnante anche nei mercati meno colpiti dalla fase recessiva degli anni scorsi.

Nota dolente per la FCA Group ulteriore riduzione della sua quota al 6,1%, contro il 6,2% del 2013.

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. Abbiamo previsto un aumento di circa il 4% per il 2014, sulla base di una estrapolazione dei dati del primo semestre. In Italia la produzione di autovetture si è ripresa a fine anno e chiude a 401.317 unità, il 3,3% in più del 2013, in positivo per la prima volta da decenni.

La mobilità delle persone (Figure 17 e 18) Gli ultimi dati pubblicati dall'ITF (International Transport Forum) e dall'Eurostat mostrano andamenti analoghi in Europa e in Italia. In entrambe le aree l'auto privata domina in assoluto, garantendo circa l'80% della mobilità delle persone; aumenta leggermente la ferrovia sia in Europa che in Italia. L'utilizzo degli autobus diminuisce in Europa ma aumenta invece significativamente in Italia nel 2011 e 2012, riportandosi sui valori addirittura superiore agli anni 60.

Emilio di Camillo – febbraio 2015 - <http://www.centrostudisubalpino.it>

1) Il Mercato dell'auto in Italia.

I grafici pubblicati in questa pagina mostrano gli andamenti mensili (Fig. 1) e trimestrali (Fig. 2) degli ultimi 4/5 anni. Dopo la contrazione delle vendite legate alla crisi del 2008, nel 2009 l'introduzione degli incentivi garantì solo il mantenimento dei volumi dell'anno precedente. Il 2010, partito meglio dell'anno precedente proprio per l'effetto residuo degli incentivi, assenti invece nel primo trimestre del 2009, si è poi assestato, come indicano le immatricolazioni a partire da aprile, su valori probabilmente fisiologici in presenza di basso sviluppo economico e ridotto reddito disponibile per i consumi, specie di beni durevoli.

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 '60, primi anni '70 del secolo scorso (vedi Fig. 5).

L'anno scorso il trend si è invertito garantendo un volume totale dell'anno superiore del 4,2% al 2013, con 1.359.916 unità immatricolate

Figura 1 Andamento mensile immatricolazioni 2011-2014 (migliaia unità) Fonte: Anfia/Unrae

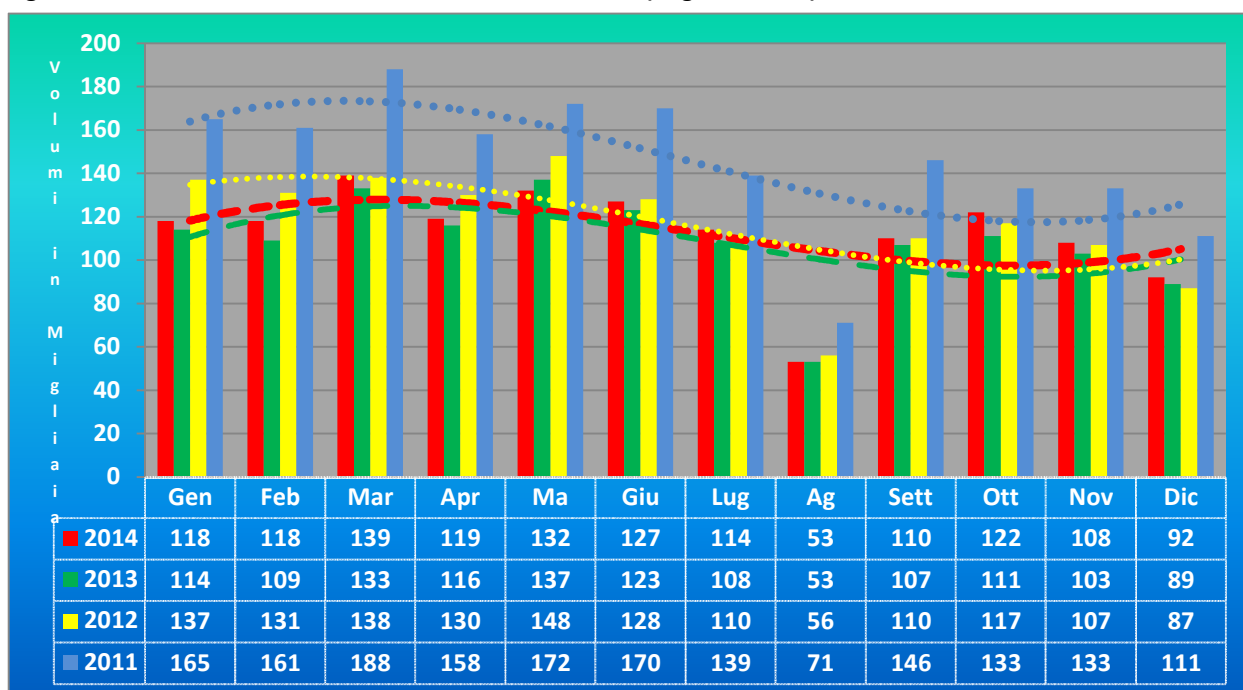
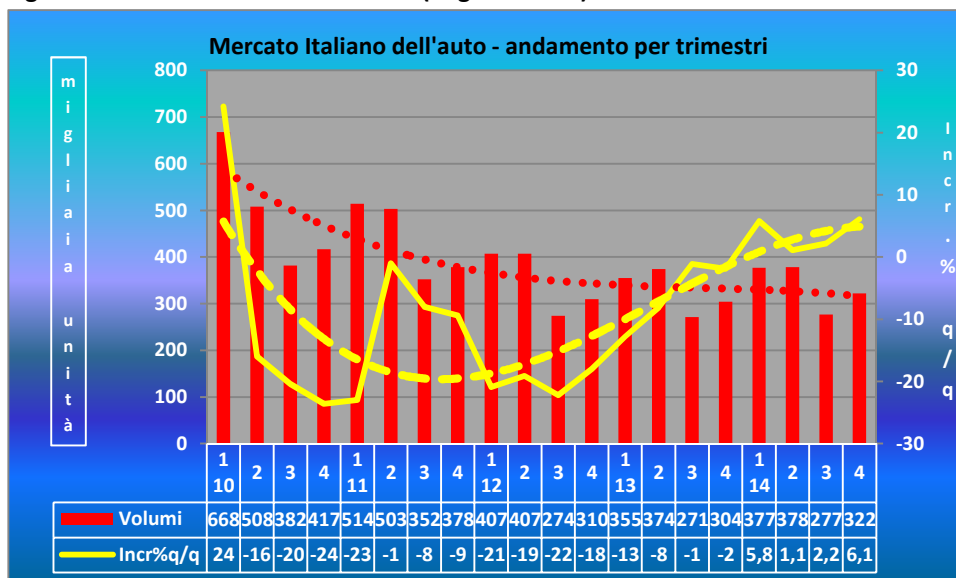
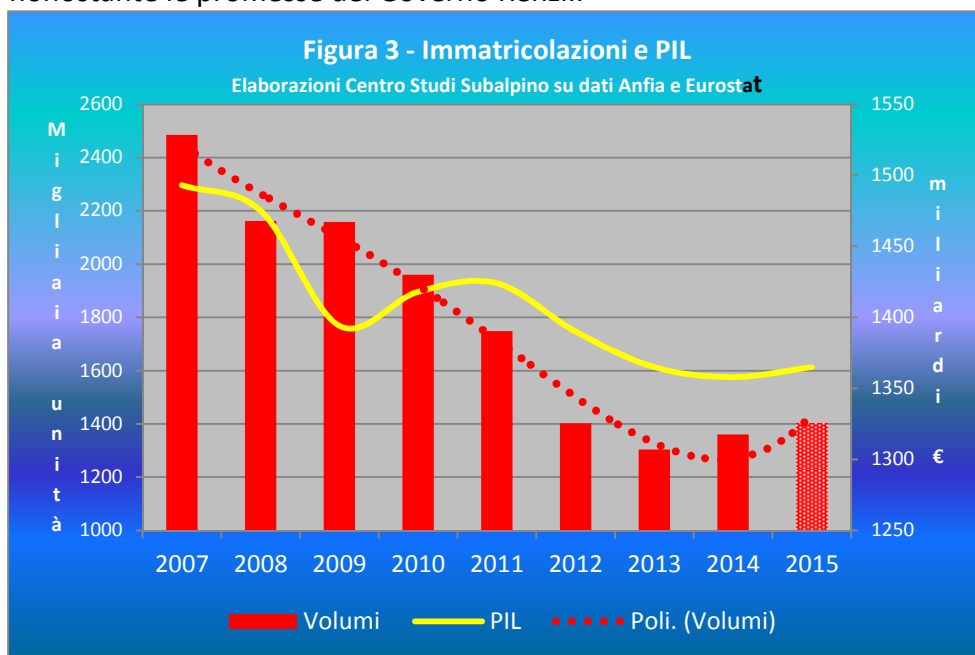


Figura 2 Immatricolazioni trimestrali (migliaia unità) Fonte: ANFIA



Nonostante il progresso del 2014 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 che ha bloccato investimenti e PIL, alzando a livelli insostenibile la pressione fiscale su imprese e famiglie, come evidenziato dalla Figura 3.

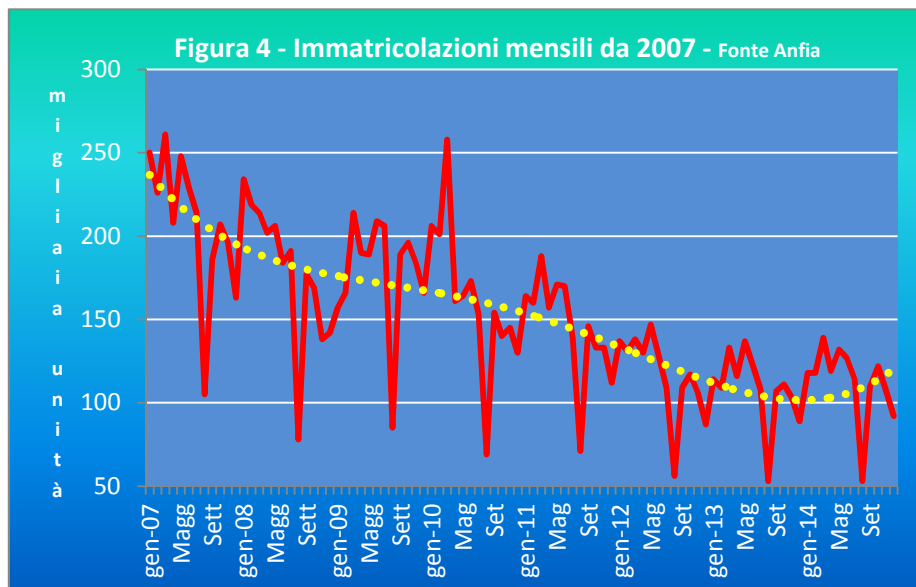
Alcune cifre: PIL in continua discesa dal 2011 e caduto di un ulteriore 0,5% l'anno scorso e previsto salire solo dello 0,4% quest'anno; disoccupazione salita al 13,4% (quasi 44% quella giovanile) record assoluti dal 1977, potere d'acquisto delle famiglie sceso del 12,7% dal 2007 e arretrato, secondo Nomisma, al livello di 25 anni fa, produzione industriale scesa nell'anno di un altro 0,2%, pressione fiscale ancora cresciuta per finanziare l'ulteriore aumento della spesa pubblica. A ciò va aggiunta, per quanto riguarda l'auto in particolare, una pressione fiscale fuori controllo, costo dei carburanti, che anche se sceso per il crollo del prezzo del barile degli ultimi mesi dello scorso anno, rimane ai più alti livelli europei, costi crescenti per assicurazioni e pedaggi e IVA (un ulteriore aumento dell'1,3% dei pedaggi dal 1 gennaio di quest'anno), e debito pubblico salito a oltre 2200 miliardi di Euro a fine anno, nonostante le promesse del Governo Renzi..



La figura a fianco, che mostra gli andamenti d'immatricolazioni e PIL, sottolinea (con una correlazione di 0,87) quanto le prime siano condizionate dall'andamento del reddito. La correlazione risulterebbe poi ancora maggiore se a fine 2009 non fossero stati varati gli incentivi, i cui effetti si sono trascinati fino al primo trimestre del 2010. Infatti le immatricolazioni del 2009 si sono

mantenute praticamente al livello del 2008 nonostante la caduta verticale del PIL proprio per l'effetto incentivi.

Il modesto aumento del PIL previsto per quest'anno ci fa quindi prevedere un ulteriore modesto aumento della domanda di mercato (attorno al 3%) sempre che le clausole di salvaguardia non facciano nuovamente aumentare l'IVA e le accise sui carburanti che per fortuna sono diminuiti sensibilmente dallo scorso autunno. Ma, come più volte ribadito,



senza una consistente ripresa dell'economia e dei consumi, di cui l'auto è una componente non irrilevante, il ritorno a medio termine a valori di vendita che dovrebbero essere fisiologici, stimati dalle associazioni di categoria attorno al 1.800.000, rimarranno una chimera. E, in effetti, anche la difficile situazione economica rende urgenti le iniziative per rilanciare la crescita, e il sostegno allo

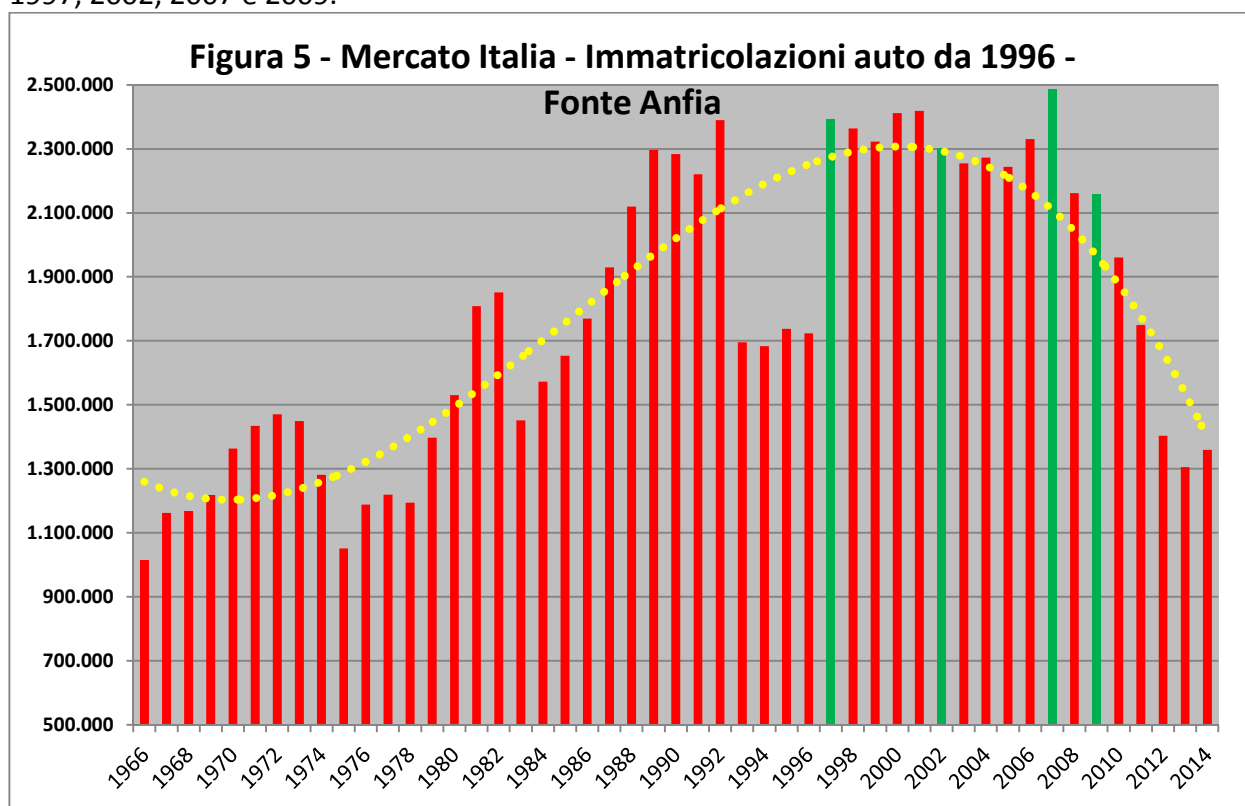
sviluppo del Paese non può prescindere da una forte azione strutturale di rilancio del comparto *automotive*, che rappresenta – con tutta la filiera – uno dei settori più rilevanti e determinanti per la crescita dei consumi e del Pil in Italia.

Prima di chiudere il capitolo è interessante analizzare il grafico delle immatricolazioni, partendo dal 1966, primo anno in cui fu superata la soglia del milione di unità immatricolate. Da quell'anno il trend si è mantenuto costantemente in aumento, interrotto solo dalle varie crisi economiche mondiali che si sono succedute negli ultimi quarantacinque anni, le più gravi delle quali sono state:

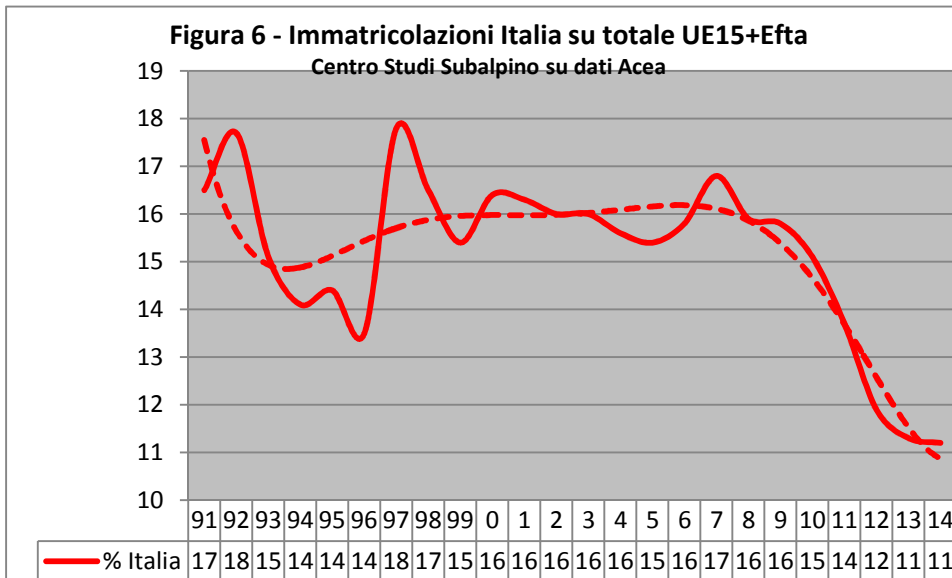
1. Shock petrolifero del 1973/74
2. Recessione mondiale del 1982/83
3. Recessione mondiale del 1993
4. Crisi Globale del 2008/9 e massimo storico del prezzo del petrolio.

Ma nel caso del crollo dal 2011 al 2013 questo è imputabile quasi esclusivamente alle manovre fiscali degli ultimi anni.

E' anche interessante notare i benefici effetti prodotti dagli incentivi (vedi colonne in verde), varati nel 1997, 2002, 2007 e 2009.



Chiaramente il succedersi delle crisi economiche dal 1990 ad oggi ha colpito anche l'Europa, ma sia nel '93 (manovra del Governo Amato) che negli scorsi anni con le manovre del Governo Monti prima (che ha avuto effetti anche più dirompenti di quelli già pesanti del Governo Amato) e successivamente del Governo Letta, l'Italia ha avuto conseguenze molto più gravi, tanto che oggi la quota delle immatricolazioni dell'Italia sul totale della UE a 15+Efta, che nel passato si era mantenuta in media su di un valore attorno al 16%, scende ancora nel 2014 a poco più dell'11%. Rispetto all'anno migliore, il 2007, mentre il dato per l'Europa Occidentale (EU15+Efta) parla di un calo del 18,2%, per l'Italia la caduta è addirittura del 45,4%.



Da sottolineare che gli effetti della manovra del governo Amato di fine 92 si erano fatti sentire per ben 4 anni, e che solo il varo degli incentivi nel '97 ha riportato il mercato italiano sui valori ante crisi.

C'è da augurarsi che manovre tipo quella proposta da Unrae lo scorso novembre e più sotto riassunta, possano

trovare ascolto presso le sedi opportune per garantire un minimo di rilancio del settore automotive in Italia..

- o detraibilità 10% del costo di acquisto fino ad un massimo di 2.000 € in 4 anni
- o acquisto di un'auto nuova con emissioni fino a 120 g/Km di CO2
- o contestuale rottamazione di un'auto Euro 0, 1 o 2.

Con i seguenti vantaggi previsti.

- ✓ Un'aggiuntività di 100.000 unità per il primo anno e poi via via a scalare fino a 55.000 unità nel medio termine.
- ✓ Inoltre, per le casse dello Stato a fronte di un impegno iniziale di 64 milioni di euro, equivalenti al 5 per mille investito dallo stesso per le ristrutturazioni delle abitazioni nel 2013, si recupera man mano un maggior gettito IVA capace di generare un flusso positivo di 22 milioni di euro in 4 anni".
- ✓ Evidenti, inoltre, i benefici che un più accelerato ricambio del parco delle famiglie genera in relazione alla minore incidentalità e minore mortalità, alla riduzione dell'impatto ambientale ed al saving occupazionale, che l'UNRAE ha quantificato insieme al Censis.
- ✓ Per quanto riguarda il costo sociale dell'incidentalità, si è rilevato che nel periodo 2015-2018 a seguito dell'attuazione del piano proposto si potrebbe registrare un risparmio per la collettività pari a oltre 77 milioni di euro per l'evidente riduzione di vittime e feriti derivanti da incidenti.
- ✓ Anche la filiera automotive ne avrebbe comunque un beneficio nell'area dell'occupazione: l'aggiuntività derivante dal piano consentirebbe un significativo saving occupazionale, permettendo di recuperare circa 1.000 addetti nei soli settori della distribuzione e dell'assistenza autorizzata dei veicoli.

2) Il Mercato Italiano dei Veicoli Ecologici

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.

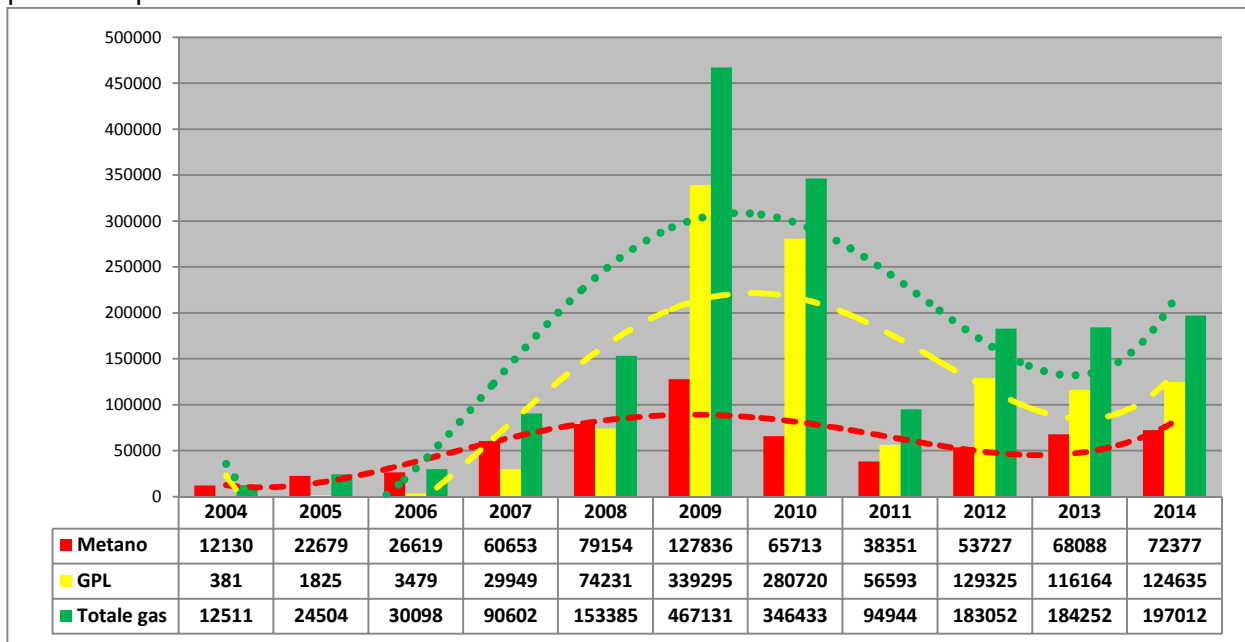
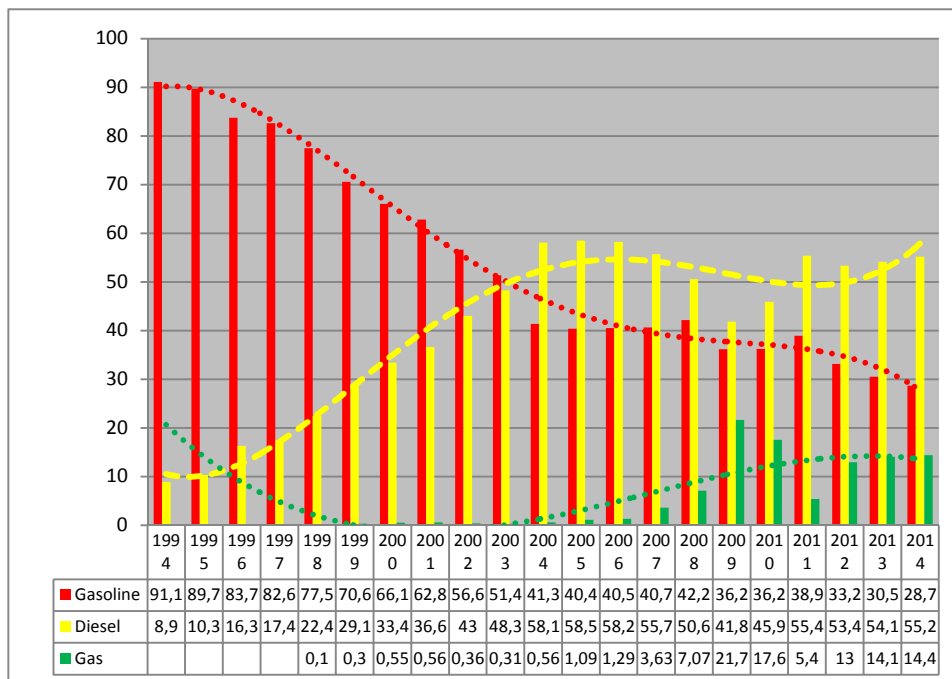


Figura 7 – Andamento del mercato dei veicoli a Gas – Fonte Unrae

La fine dell'effetto incentivi ha riportato nel 2011 il volume dei veicoli a gas a poco più del 5% del mercato (5,4%) e una concomitante forte ripresa del diesel.

Figura 8 – Quote di mercato per tipo di alimentazione



Il drammatico aumento del prezzo dei carburanti tradizionali dopo la seconda metà del 2011 ha favorito la ripresa dei veicoli ecologici, e in particolare di quelli a gas, cresciuti infatti al 13% a fine 2012, al 14,1% nel 2013 e al 14,4% l'anno scorso. La diminuzione dei prezzi dei carburanti alternativi sta comunque incidendo sulla quota dei veicoli a gas. Nel frattempo è

aumentata fino al 55,2% la quota del diesel a fine anno. Le vetture a benzina, che si erano riprese come quota nel 2011, hanno chiuso il 2013 al 30,5% e al 28,7% l'anno scorso.

Tra gli altri veicoli a trazione alternativa al petrolio, il “mito” dell’elettrico rimane confinato a poco più di 1100 unità, e gli ibridi di vario tipo a poco oltre le 21000 unità, ben lontani comunque dai valori delle vetture a GPL o a metano (vedi figura 9), anche se in decisa crescita nel 2013 e 2014, quando hanno triplicato la loro quota sulle motorizzazioni “verdi” (dal 3,9 al 10%). A nostro avviso nell’anno in corso si potrebbe assistere a un’ulteriore leggera crescita di quei veicoli, e soprattutto di quelli ibridi e a metano (vedi figura 10).

Figura 9 - Immatricolazione veicoli a trazione alternativa

Centro Studi Subalpino su dati UNRAE

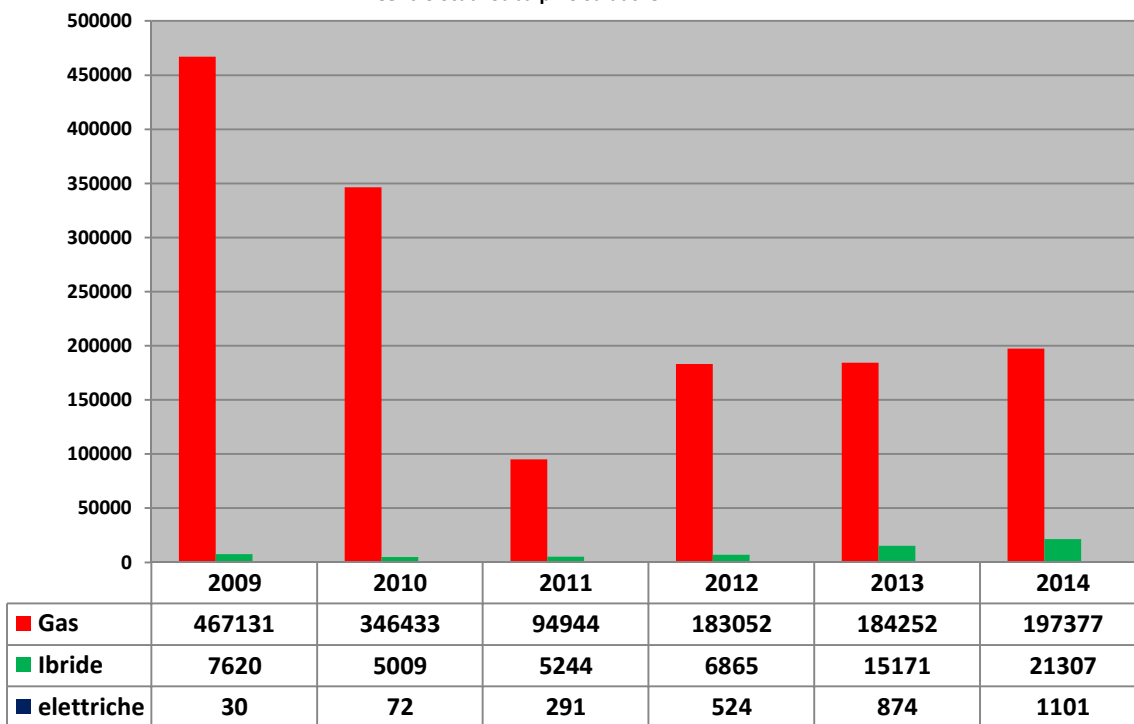
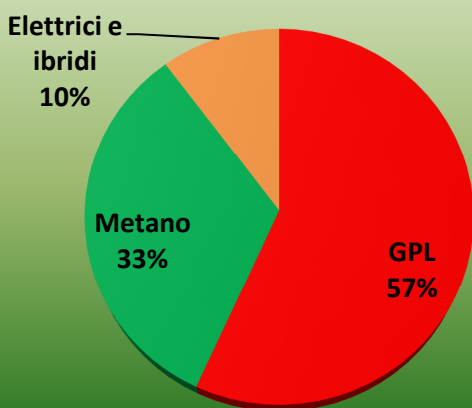
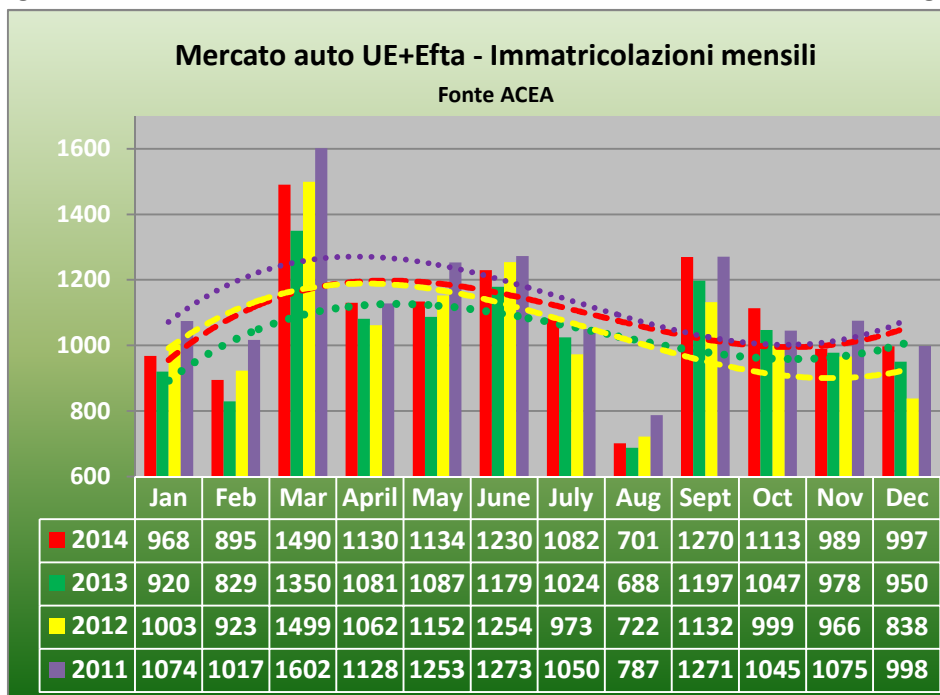


Figura 10 - Motorizzazioni ecocompatibili



3) Il Mercato Europeo

Figura 11- UE27+Efta - Andamento mensile immatricolazioni 2011-2014 – migliaia unità Fonte: ACEA



In Europa (EU+Efta) la crisi che aveva colpito il settore ormai da 5 anni si era ulteriormente aggravata nel 2013, con un calo dell'1,8%, dopo la discesa del 7,8% nel 2012 e dell'1,4% nel 2011. In totale nel 2013 si erano immatricolate 12.308.215 unità.

Il 2014 è stato l'anno delle svolta

La figura a fianco (Figura 11) mostra l'andamento mensile delle vendite degli ultimi 4 anni e appare

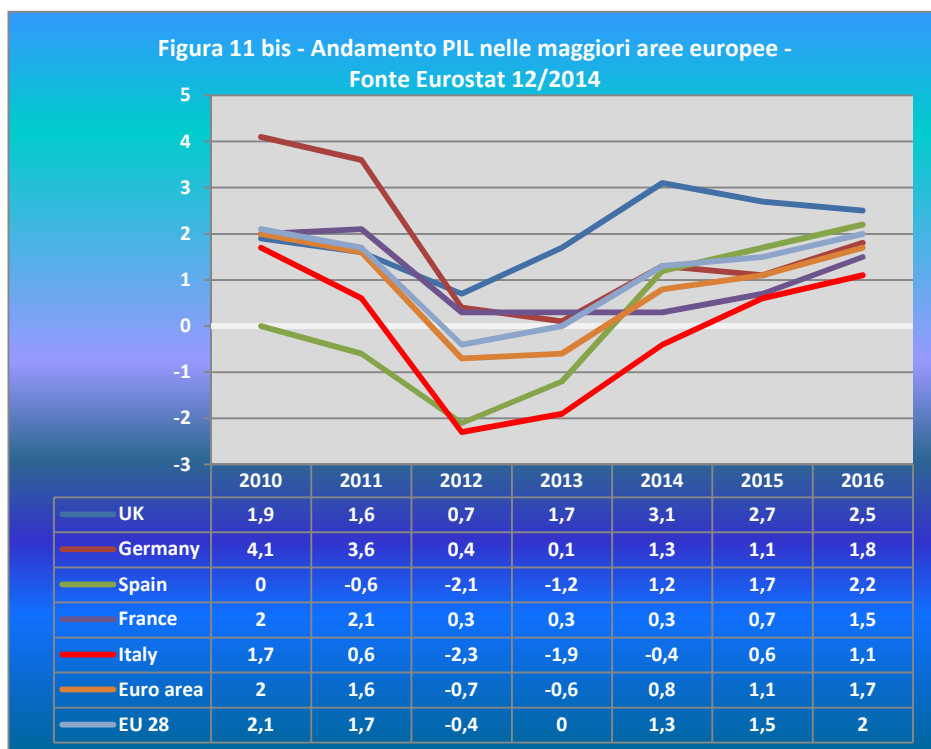
subito evidente che quando con il 2° trimestre del 2013 il Pil in Europa ha ripreso a salire anche il trend delle vendite ha ripreso a salire, con particolare evidenza in Gran Bretagna.

Va sottolineato, infatti, che senza i buoni risultati in quel paese la perdita complessiva del 2013 si sarebbe attestata al -4,2%.

Nel totale dell'anno era migliorata anche la posizione della Spagna.

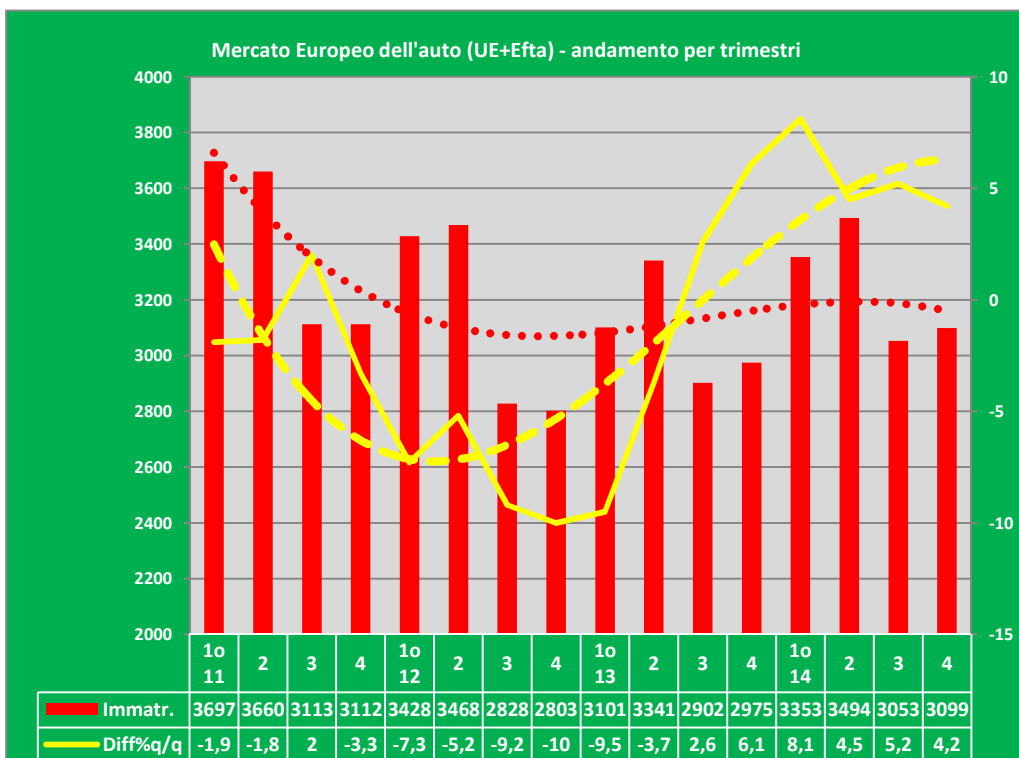
In complesso quindi il consuntivo del 2013 ha confermato che la crisi del mercato dell'auto si stava aggravando in tutta Europa, con la sola eccezione della Gran Bretagna che è rimasto il miglior mercato del continente, e che resta

ora stabilmente il secondo mercato europeo, e della Spagna, grazie agli incentivi promossi dal Governo.



La svolta, come già in precedenza segnalato è venuta con la ripresa economica dell'area europea come anche il grafico delle vendite per trimestre mostra con chiarezza:

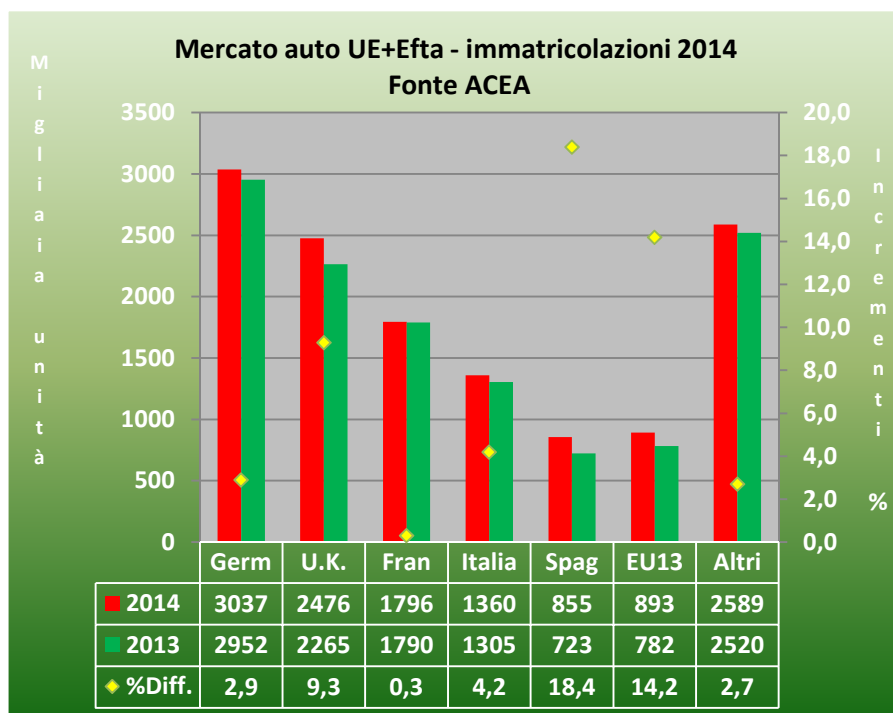
Figura 12 Immatricolazioni Trimestrali Europa (UE+Efta, migliaia unità) Fonte: Acea



A partire dalla metà del 2013 il trend si è progressivamente invertito permettendo il recupero che ha permesso al 2014 di chiudere con 13.006.451 unità, il 5,4% in più del 2013 dopo sei anni di vacche magre.

Cumulativamente nell'anno il miglior mercato in termini di aumento percentuale è stato la Spagna che è salita del 18,4%, sempre sostenuta dagli incentivi

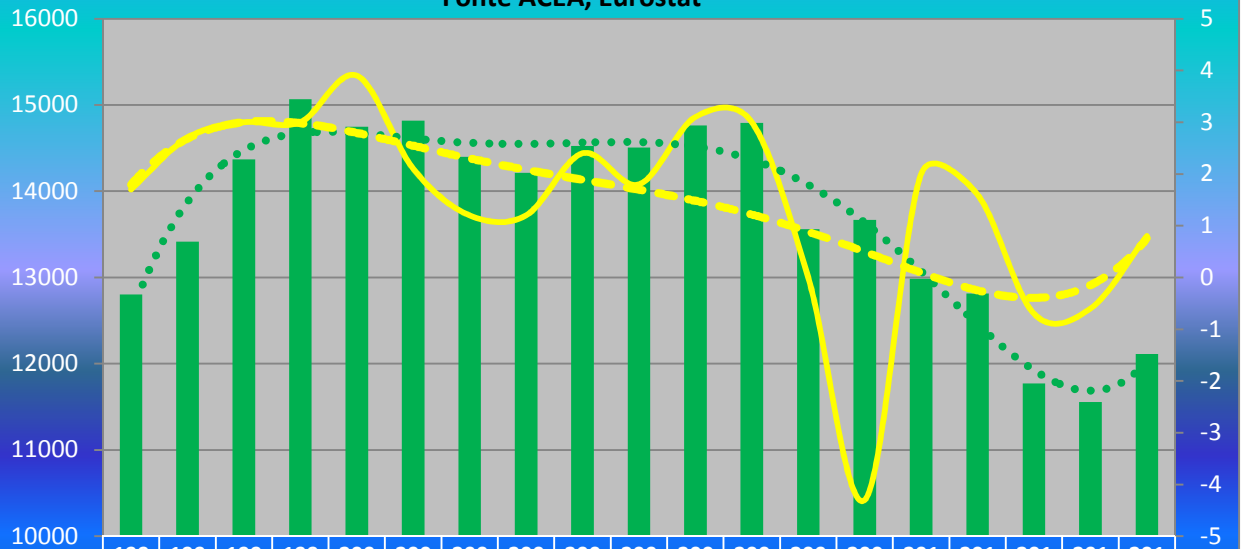
governativi che sono proseguiti fino a fine anno, seguita da vicino dall'area della UEa13 che è salita del 14,2%. Particolarmente brillanti tra i nuovi membri della UE i risultati della Romania (+21,6%), dell'Ungheria (+20,2%), della Repubblica Ceca (+16,7%) e della Polonia (+12,9%). La Gran Bretagna si consolida al secondo posto nella graduatoria europea, con un aumento nell'anno del 9,3%, continuando ad ampliare la distanza dalla Francia, che sale solo dello 0,3%. Nell'anno l'Italia è cresciuta del 4,2% e del 2,9% la Germania. Scende invece leggermente dello 0,4% la zona Efta. Continuano ad essere ottimi i risultati in Portogallo (+34,8%) e Irlanda (+29,8%). Più modesti, ma sempre positivi, i risultati nella gran parte dei paesi del Nord Europa; rimangono sotto il livello del 2013, e in peggioramento anche nel mese, quelli dell'Olanda, tra i pochi paesi in Europa a segnalare un dato negativo nel periodo (-6,9%), sempre accompagnata dal Belgio, sceso nell'anno dello 0,6%.



Il grafico sotto riportato mostra comunque 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 20 anni fa', all'epoca della precedente crisi globale.

EU15+Efta - Mercato Auto e PIL -

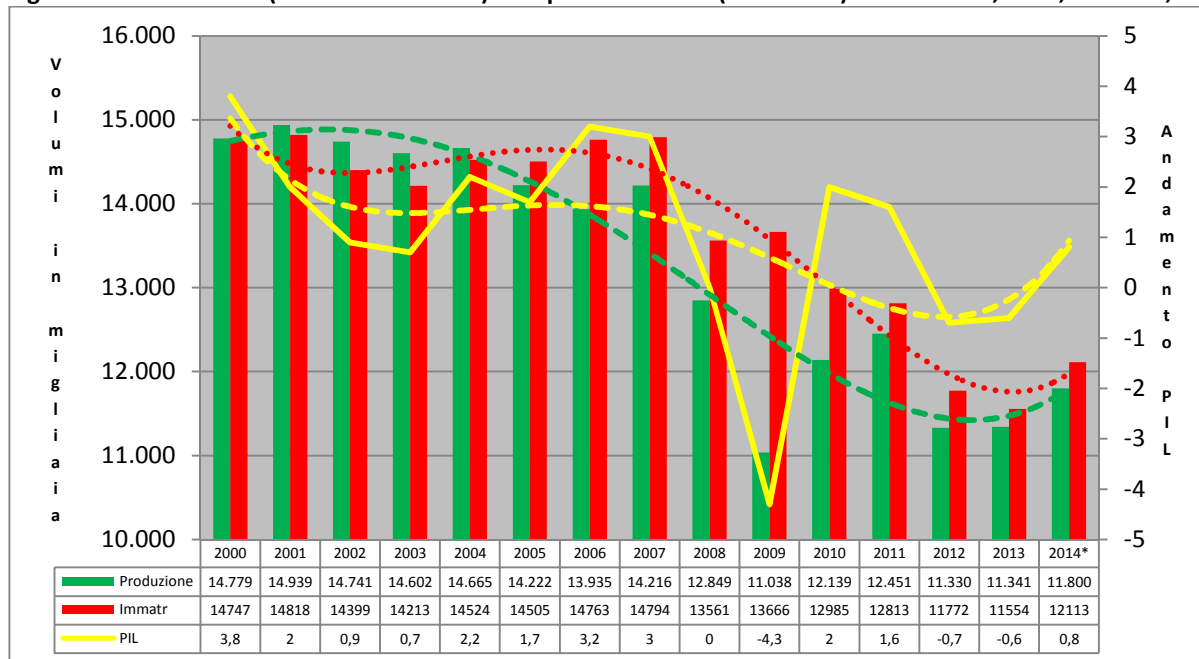
Fonte ACEA, Eurostat



	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Immatr.	1280	1341	1436	1506	1474	1481	1439	1421	1452	1450	1476	1479	1356	1366	1298	1281	1177	1155	1211
PIL	1,7	2,7	3	3	3,9	2,1	1,2	1,2	2,4	1,8	3,1	3	0	-4,3	2	1,6	-0,7	-0,6	0,8

4) Produzione Autovetture Volumi Produttivi Europa

Figura 14 – Produzione (e immatricolazioni) Europa Occidentale (UE15+Efta) – Fonte Oica, Acea, Eurostat, Anfia



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 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 del 10% 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. Infatti nel 2011 la produzione di autovetture è aumentata solo del 2,6%.

Dal 2012 la produzione è nuovamente diminuita (-9%), stabilizzandosi su quel livello anche l'anno successivo. Abbiamo previsto un aumento di circa il 4% per il 2014, sulla base di una estrapolazione dei dati del primo semestre.

Da sottolineare che fino al 2004 la produzione è regolarmente aumentata più delle vendite. Dal 2005 si è indubbiamente proceduto ad un alleggerimento progressivo delle scorte, in particolare nel 2009. Ad oggi la produzione si è ridotta di circa il 20% rispetto all'inizio del millennio, anche a seguito della chiusura di alcuni siti produttivi, anche se permane un eccesso di capacità produttiva che, alla luce della debolezza della domanda che dovrebbe ancora protrarsi nell'anno in corso, fa prevedere ulteriori riduzioni degli stabilimenti di produzione europei.

Volumi Produttivi in Italia

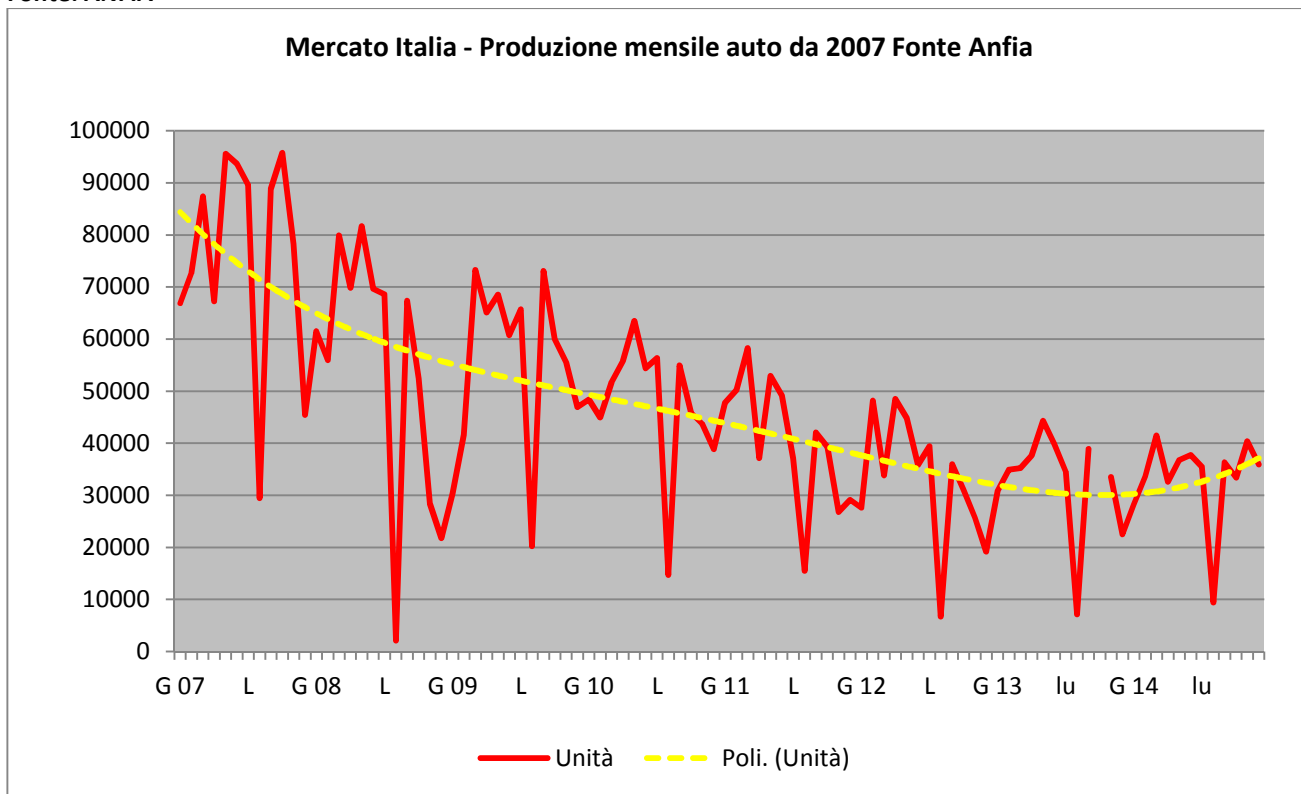
Per l'Italia i volumi produttivi si sono pure pesantemente contratti a partire dal 2° trimestre del 2008, come ben evidenziato dal grafico qui sotto, per riprendersi solo nel secondo semestre del 2009, con una perdita complessiva nei due anni 2008/2009 di oltre 500.000 veicoli e mantenendo nel 2009 sostanzialmente 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 nel 2011 e 2012 facendo scendere il volume della produzione rispettivamente a 485.606 unità, pari ad una diminuzione del 15,3% rispetto al 2010, e a 396.817 unità nel 2012, pari ad una ulteriore flessione del 18,3%. La produzione è poi scesa anche

nel 2013 a 388.465, -2,1%

Negli ultimi mesi del 2014 la svolta: per la prima volta sul totale annuo la produzione sale del 3,3%, a 401.317 unità, soprattutto per merito di Fiat 500X e Jeep Renegade. Dal 2007 si sono perse quindi quasi 2.000.000 di vetture rispetto al livello della produzione del 2007, anno che ha preceduto la crisi globale, pari a diversi punti di PIL.

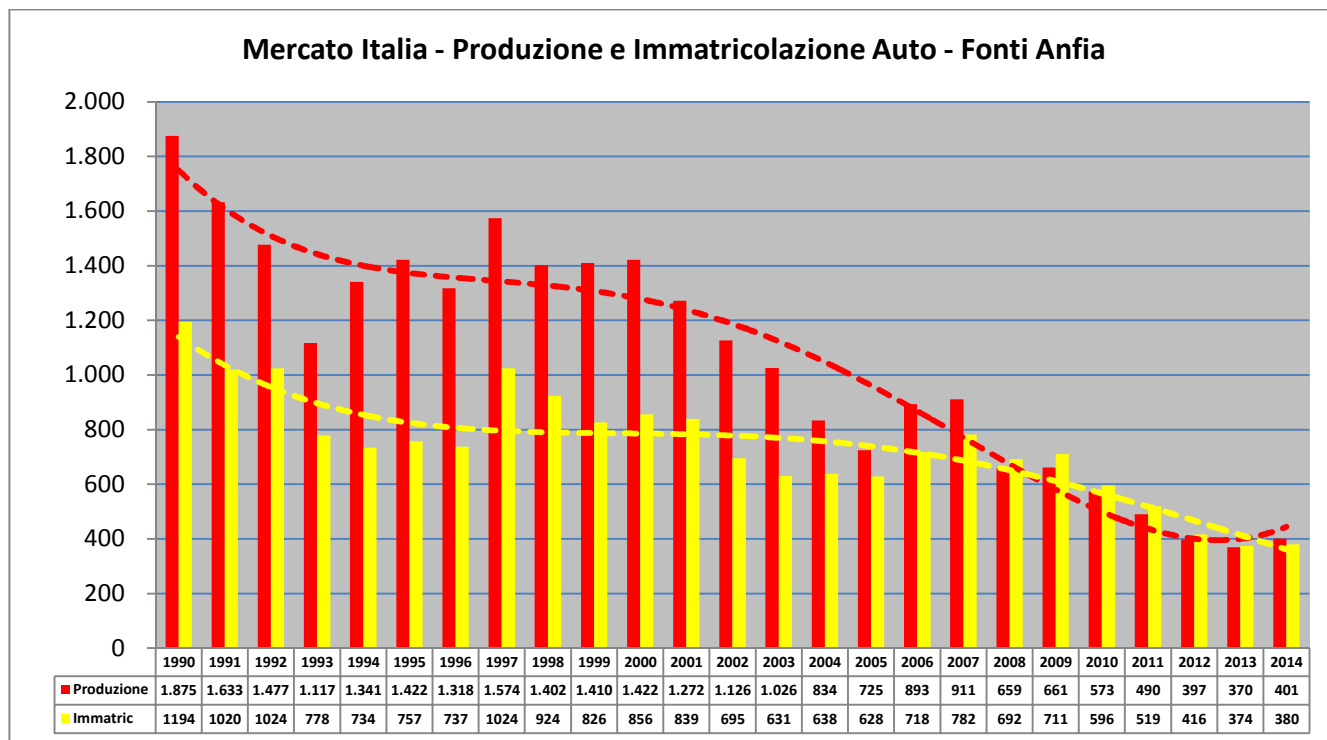
Figura 15 - Produzione Mensile autovetture in Italia da 2007

Fonte: ANFIA



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.) In pratica le marche nazionali producono oggi in Italia una quantità di vetture sostanzialmente identico alle immatricolazioni, anche se parte dell'immatricolato viene da altri paesi. Qualcosa potrebbe cambiare con le nuove 500X e la Jeep Renegade, per cui sono stati promessi aumenti di produzione a Melfi con relativi ulteriori assunzioni nei prossimi mesi.

Figura 16- Italia - Produzione e Immatricolazioni autovetture nazionali.



5) Mobilità delle persone

Gli ultimi dati pubblicati dall'Eurostat mostrano andamenti molto 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 notevolmente in Italia a favore degli Autobus; tende a salire leggermente la ferrovia sia in Italia che in Europa. Diminuisce l'utilizzo degli autobus in Europa, ma aumenta invece significativamente in Italia.

Figura 17- Europa – Quote Modalità
Source ITF- Eurostat

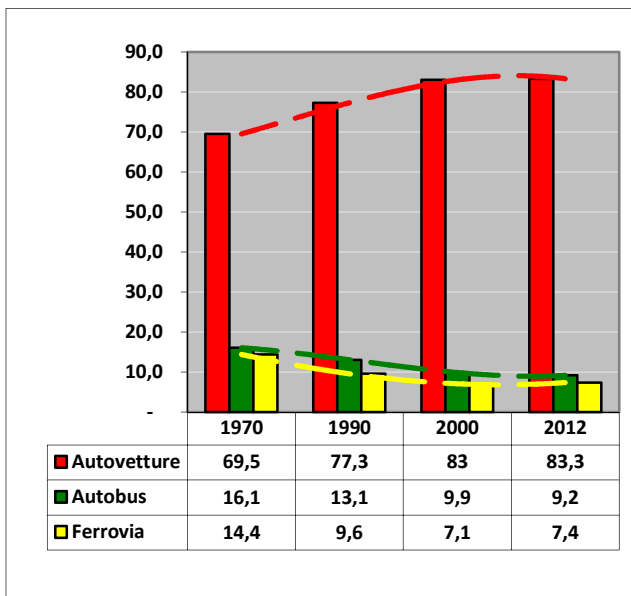


Figura 18- Italia – Quote Modalità – Source Eurostat

