

Osservatorio congiunturale del Mercato Italiano ed Europeo dell'Auto.

Analisi degli andamenti nel 2012.

Dopo un 2011 fiacco, nel 2012 la discesa del mercato si è fatta più consistente, riportandolo ai livelli degli anni 93/94, 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 e in presenza di una grave riduzione dei consumi a fronte di manovre di bilancio all'insegna dell'austerità (manovre che hanno indotto una nuova mini-recessione nell'area dell'Euro).

In particolare in Italia (Figure 1-6) l'anno si è chiuso con una caduta delle immatricolazioni del 19,9% a 1.402.088 unità, (-43,7% sul 2007, l'anno migliore del mercato italiano: nel periodo si sono perse quindi quasi 1.100.000 unità, 350.000 perse rispetto allo scorso anno). La crisi del mercato dell'auto è paradigmatica della crisi in cui l'economia italiana è sprofondata con un anno di cura Monti, crisi resa evidente da alcune cifre: PIL in discesa del 2,3%, potere d'acquisto delle famiglie crollato del 4,1%, produzione industriale scesa del 6,2%, pressione fiscale cresciuta di quasi tre punti, disoccupati aumentati di oltre 600.000 unità, compravendite immobiliari scese del 23,6%. A ciò va aggiunta, per quanto riguarda l'auto in particolare, una pressione fiscale fuori controllo, costo dei carburanti ai più alti livelli europei, costi crescenti per assicurazioni e pedaggi.

Il Mercato dei veicoli ecologici (Figure 7-9). Come avevamo previsto il drammatico aumento del prezzo dei carburanti tradizionali tra la fine del 2011 e il 2012 ne ha favorito la ripresa, in particolare di quelli a gas, cresciuti infatti al 13% del mercato a fine 2012. Tra gli altri veicoli a trazione alternativa al petrolio, il "mito" dell'elettrico rimane confinato a poco più di 500 unità, e gli ibridi di vario tipo a quasi 7000 veicoli, ben lontani comunque dai valori delle vetture a GPL o a metano: anche se in leggera crescita rimangono comunque a circa il 4% del totale dei veicoli "ecologici".

Si è fermata nell'anno la ripresa del diesel che ha chiuso il 2012 con una quota del 53%. Le vetture a benzina, che si erano riprese come quota nel 2011, hanno chiuso l'anno a poco più del 33%.

A nostro avviso nell'anno in corso si potrebbe assistere ad una ulteriore moderato aumento dei veicoli ecologici.

In Europa (EU+Efta) (Figure 10-13) la crisi che ha colpito il settore si è ulteriormente aggravata lo scorso anno, con un calo del 7,8%, dopo la discesa dell'1,4% nel 2011, in totale si sono immatricolate 12.527.912 unità. La crisi è andata peggiorando in tutto il Continente con la sola eccezione della Gran Bretagna, il cui mercato è aumentato del 5,3% nell'anno, e che da qualche mese è diventato il secondo mercato europeo dopo la Germania. Da sottolineare una volta di più la crisi del tutto particolare delle aree sotto pressione da parte dei mercati finanziari e sotto costante monitoraggio da parte delle autorità monetarie mondiali ed europee, sempre più preoccupate dalla mancanza di ripresa nelle attività economiche e quindi nei consumi. In particolare, oltre all'Italia, la discesa della domanda ha colpito Francia (-13,9%) e Spagna (-13,4). Anche il Nord Europa comunque ha visto diminuire le immatricolazioni, inclusa la Germania che ha chiuso l'anno con un trend decisamente negativo. Secondo molti analisti le economie del Sud Europa rimarranno in recessione nell'anno in corso, soprattutto per le severe misure di austerità e l'alto tasso di disoccupazione. Sfortunatamente ciò farà contrarre anche le economie del Nord Europa. Alcune (Germania inclusa, che ha visto scendere nel 2012 il PIL al +0,7% rispetto al +3% del 2011) assisteranno ad una crescita anche se debole. Altre (compreso Belgio, Francia, e Paesi Bassi) la crescita sarà piatta o in leggera discesa. In complesso ciò significherà una contrazione del reddito di circa lo 0,2% dell'Eurozona".

Per quanto riguarda il settore dell'automotive è quindi assodato che anche nei prossimi mesi il mercato continuerà a mantenersi negativo. Si susseguono, tra l'altro, le notizie di chiusura di stabilimenti e di riduzioni di personale a fronte di una domanda in costante contrazione anche nei mercati meno colpiti dalla nuova fase recessiva.

Nota dolente per la Fiat la ulteriore riduzione della sua quota al 6,4%, contro il 7,0% dello scorso anno

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 è aumentata nel 2011 solo del 2,6%. Nessun dato ufficiale è disponibile per lo scorso anno, ma la stima parla di una riduzione della produzione di autovetture a seguito del crollo della domanda. In Italia la produzione di autovetture si è ridotta a fine ottobre di oltre il 18% rispetto allo stesso periodo del 2011.

La mobilità delle persone (Figure 17 e 18) 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; rimane stabile la ferrovia, sia in Europa che in Italia, dopo la forte contrazione del secolo scorso. Diminuisce l'utilizzo degli autobus in Europa che aumenta invece significativamente in Italia nel 2010, riportandosi sui valori degli anni '90.

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 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 finendo il 2012 su volumi che ci riportano ai livelli del 1979 (vedi Fig. 5).

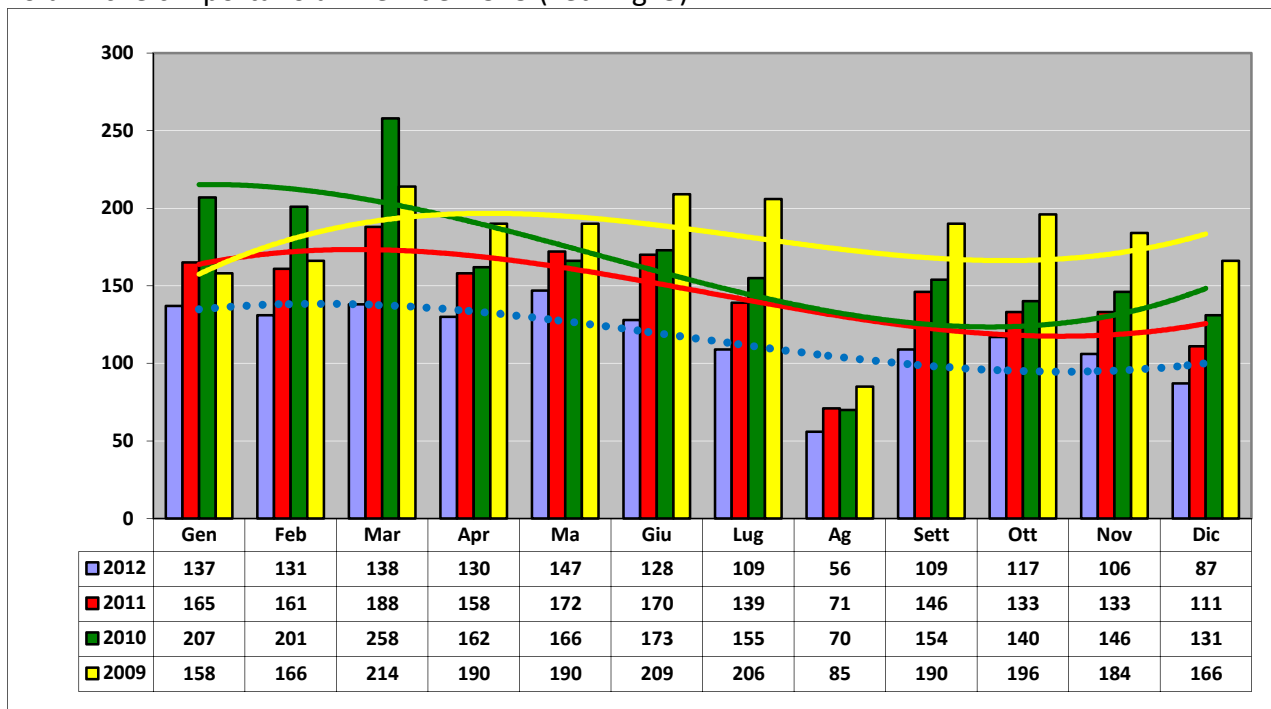
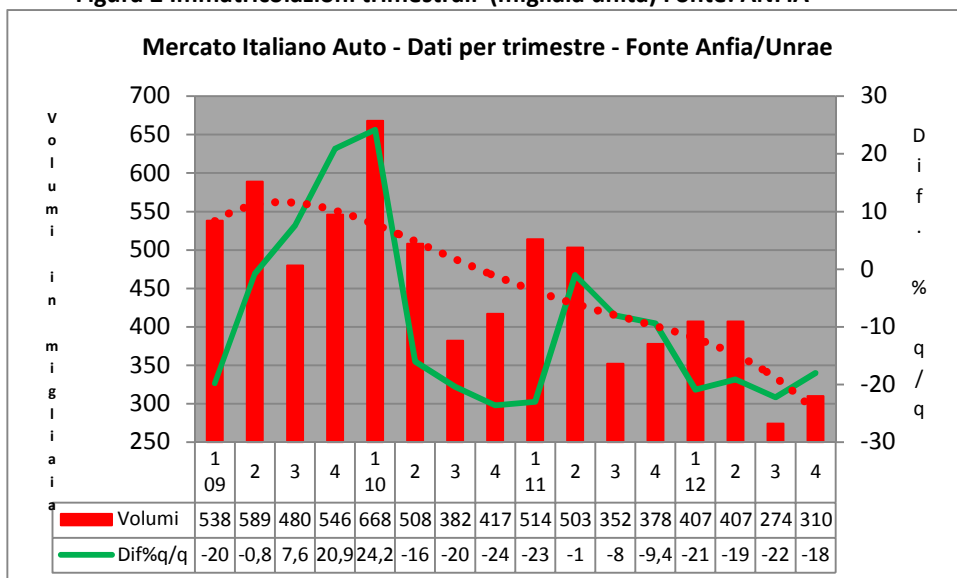


Figura 1 Andamento mensile immatricolazioni 2009-2012(migliaia unità) Fonte: Anfia/Unrae

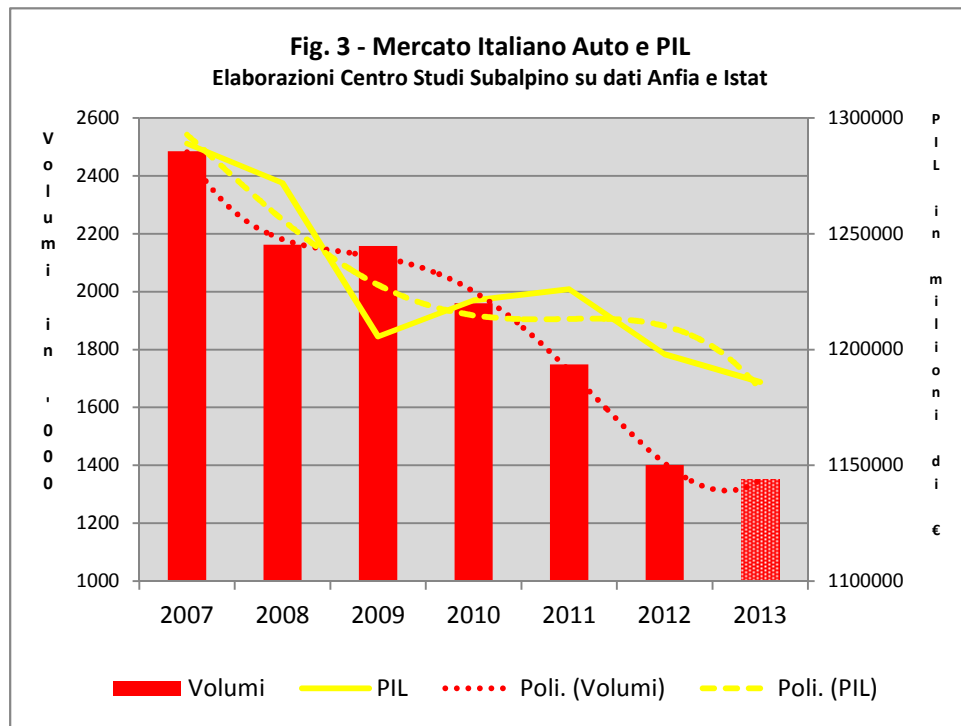
Figura 2 Immatricolazioni trimestrali (migliaia unità) Fonte: ANFIA

La crisi del mercato dell'auto è paradigmatica della crisi in cui l'economia italiana è sprofondata con un anno di cura Monti, crisi resa evidente da alcune cifre: PIL in discesa del 2,5%, potere d'acquisto delle famiglie crollato del 4,1%, produzione industriale scesa del 6,2%, pressione fiscale cresciuta di quasi tre punti, disoccupati aumentati di oltre 600.000



unità, compravendite immobiliari scese del 23,6% e mercato dell'auto sceso del 20%, tornato com'è ai valori dei primi anni '70 del secolo scorso. Nemmeno la "cura" del Governo Amato era riuscita a tanto!

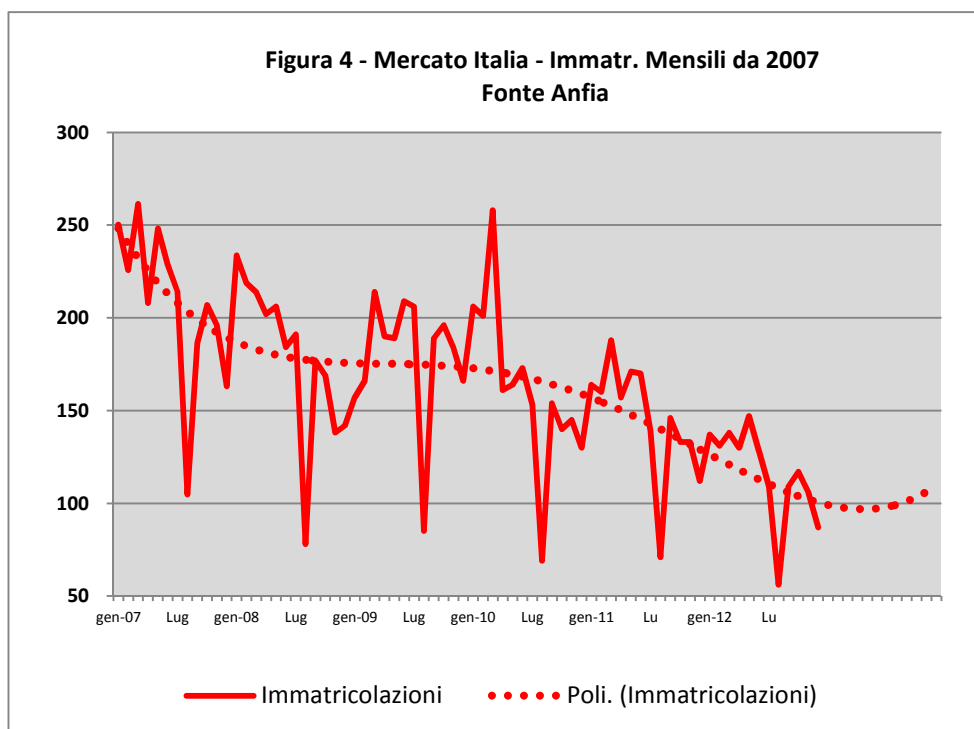
E nonostante questa mole mastodontica di sacrifici imposti agli italiani il debito pubblico è salito di quasi 90 miliardi di Euro, pari al 4,4% del PIL. A ciò va aggiunta, per quanto riguarda l'auto in particolare, una pressione fiscale fuori controllo, costo dei carburanti ai più alti livelli europei, costi crescenti per assicurazioni e pedaggi.



La figura a fianco, che mostra gli andamenti d'immatricolazioni e PIL, sottolinea (con una correlazione di 0,82) quanto le prime siano condizionate dall'andamento del reddito. La correlazione risulterebbe poi ancora maggiore se nel 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.

Purtroppo, a parte gli incentivi, sono poi mancati del tutto i tante volte promessi provvedimenti per lo sviluppo economico, ed anzi con la "legge di stabilità" l'IVA aumenterà di un altro punto, con conseguenti effetti sul prezzo delle auto, ma anche dei carburanti. Si aggiungono inoltre IVIE, Tares e Tobin Tax e aumenti sui bolli sui Conti Correnti e Fondi. Ma, come più volte ribadito, senza ripresa dell'economia e dei



consumi, di cui l'auto è una componente non irrilevante, gli attuali gravosissimi sacrifici richiesti a tutti gli italiani si riveleranno inutili se non addirittura controproducenti, e anche il mercato dell'auto non potrà che contrarsi.

Solo dalla seconda parte dell'anno in corso si potrà avere una leggera svolta della tendenza negativa che prosegue dal 2008 (vedi Fig. 4), sempreché non vi siano prima ulteriori provvedimenti ad hoc del

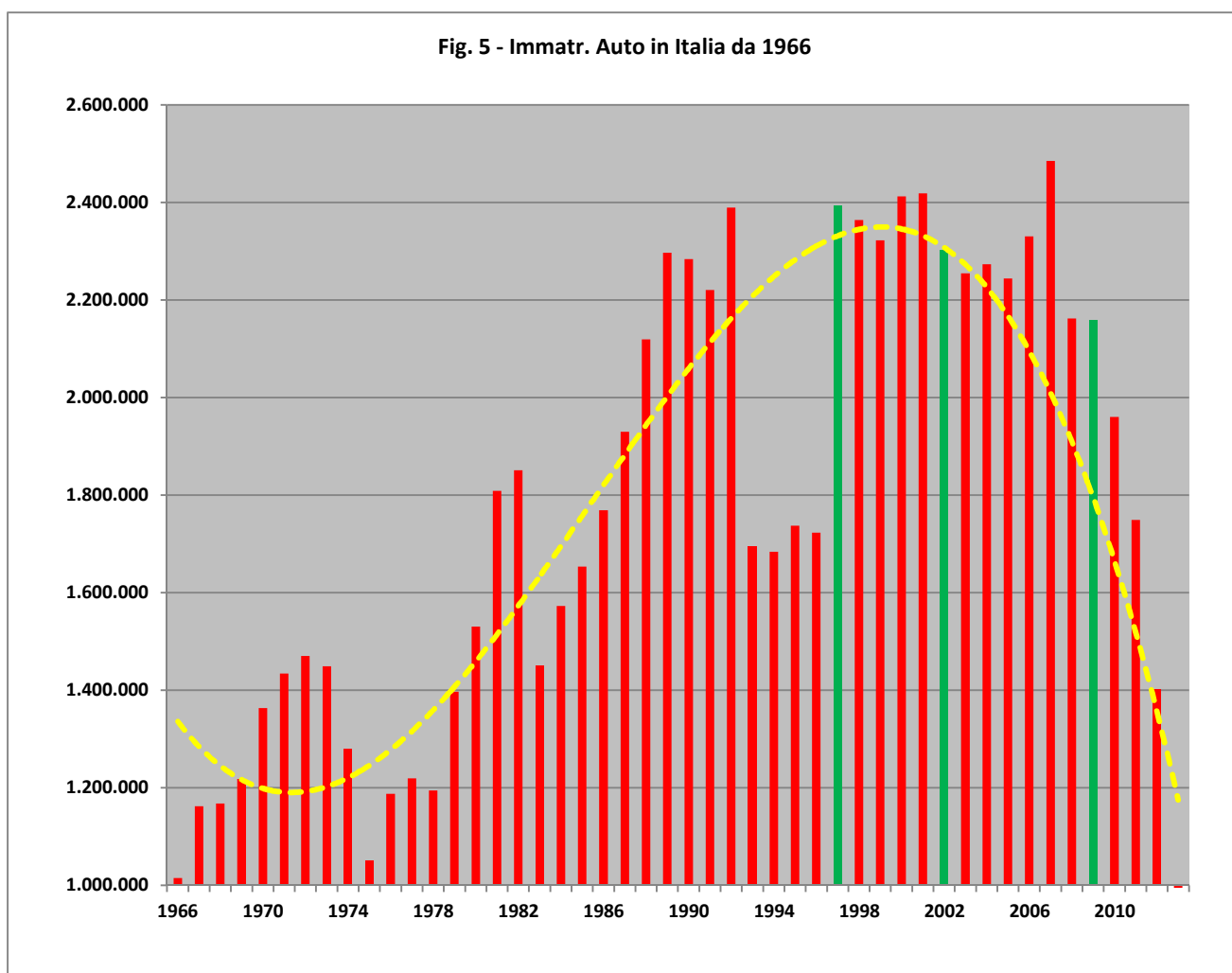
governo. E, in effetti, la difficile situazione economica rende urgenti le iniziative per rilanciare la crescita, e il sostegno allo sviluppo del Paese non può prescindere da una forte azione strutturale di rilancio del comparto *automotive*, che rappresenta – con tutta la filiera – uno dei settori più rilevanti e determinanti per la crescita dei consumi e del Pil in Italia.

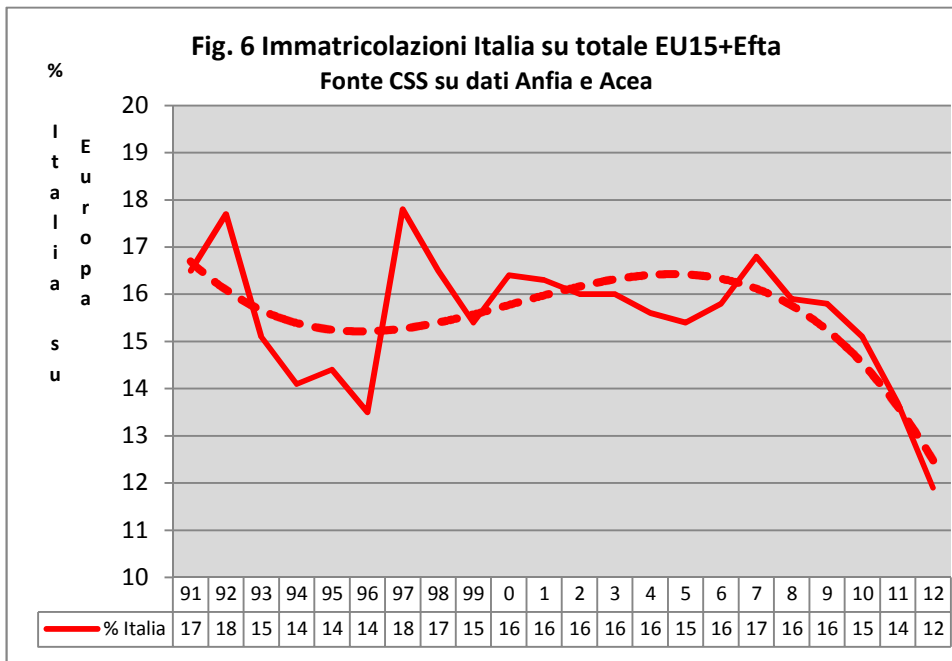
Prima di chiudere il capitolo sembra interessante analizzare il grafico delle immatricolazioni, partendo dal 1966, primo anno in cui fu superata la soglia del milione di unità immatricolate. Da quell'anno il trend si è mantenuto costantemente in aumento, interrotto solo dalle varie crisi economiche mondiali che si sono succedute negli ultimi 45 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 del 2011 e del 2012 questo è imputabile quasi esclusivamente alle manovre fiscali degli ultimi due anni.

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





Chiaramente il succedersi delle crisi economiche dal 1990 ad oggi ha colpito anche l'Europa, ma sia nel '93 (manovra del Governo Amato) che oggi con la manovra del Governo Monti (che ha avuto effetti anche più dirimpanti di quelli già pesanti del Governo Amato) l'Italia ha avuto conseguenze molto

più gravi, tanto che oggi la quota delle immatricolazioni dell'Italia, che nel passato si è mantenuta in media su di un valore attorno al 16%, scende nel 2012 sotto il 12%. Rispetto all'anno migliore, il 2007, mentre le previsioni per l'Europa Occidentale (EU15+Efta) parlano di un calo del 20%, per l'Italia la caduta è addirittura del 44%.

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

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.

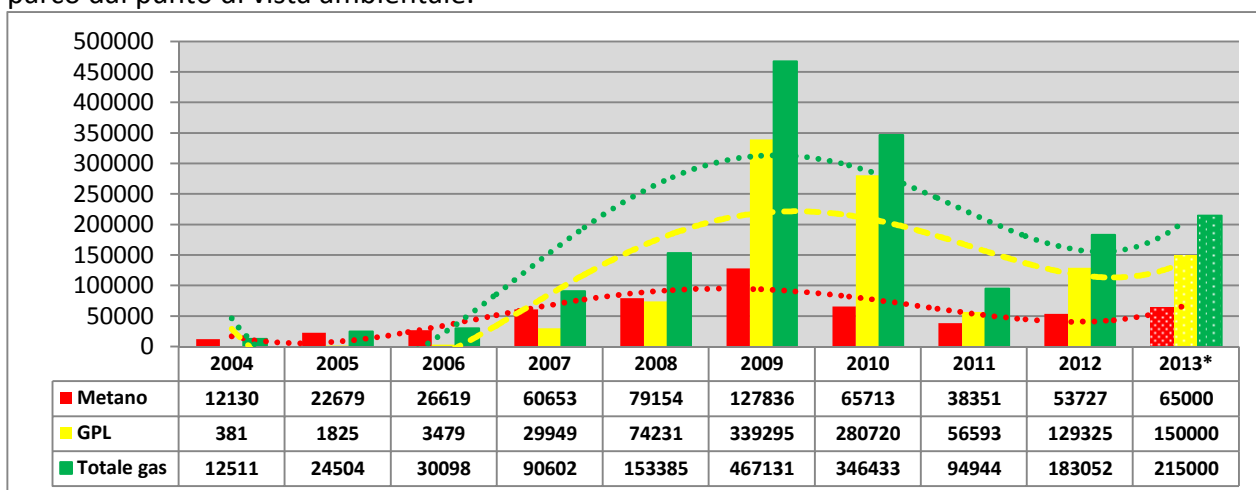
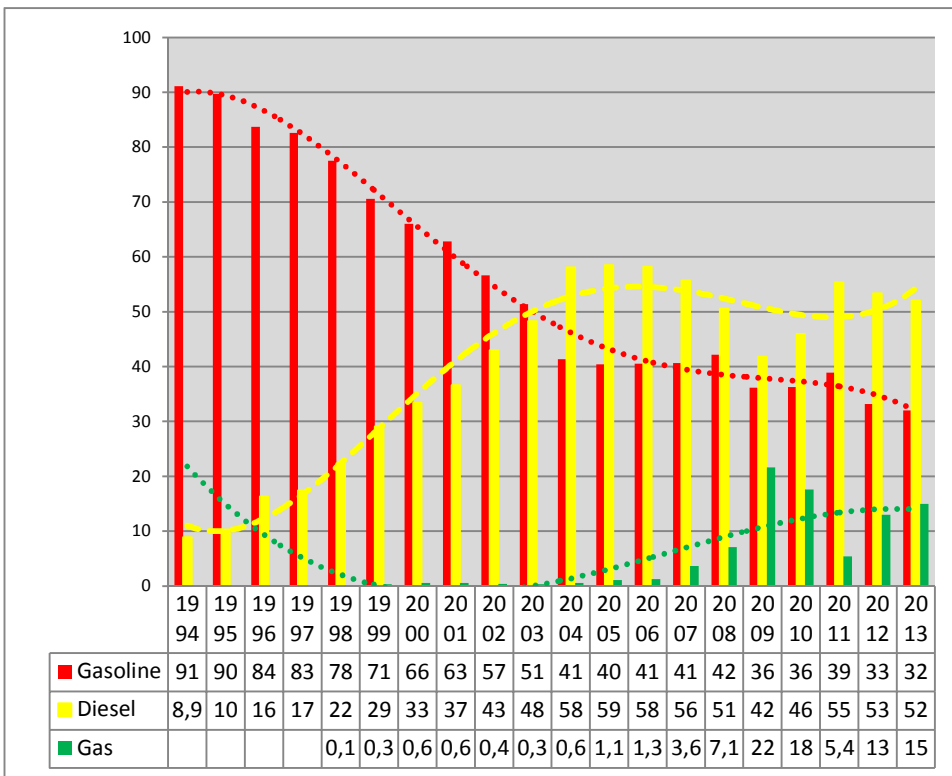


Figura 7 – Andamento del mercato dei veicoli a Gas – Fonte Unrae

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.

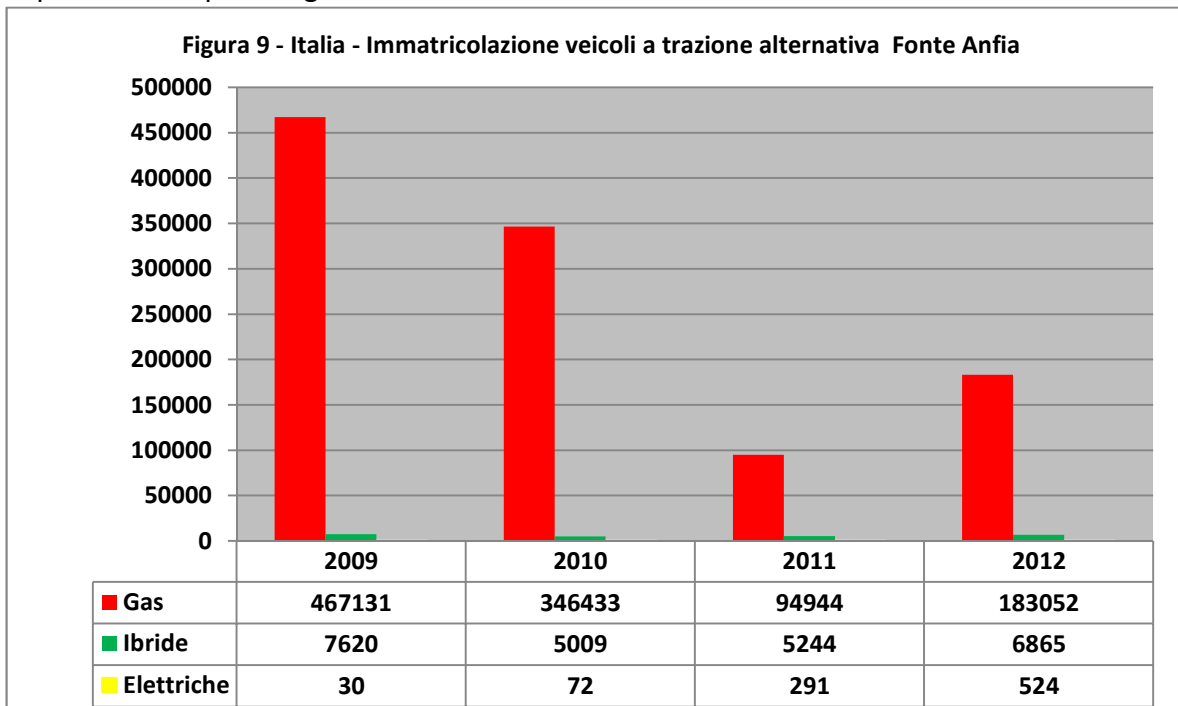


Il drammatico aumento del prezzo dei carburanti tradizionali tra la seconda metà del 2011 e il 2012 ha favorito la ripresa dei veicoli ecologici, e in particolare di quelli a gas, cresciuti infatti al 13% a fine 2012, mentre si è fermata la ripresa del diesel che ha chiuso l'anno con una quota del 53%. Le vetture a benzina, che si erano riprese come quota nel 2011, hanno chiuso l'anno a poco più

Figura 8 – Quote di mercato per tipo di alimentazione del 33%.

Tra gli altri veicoli a trazione alternativa al petrolio, il “mito” dell'elettrico rimane confinato a poco più di 500 unità, e gli ibridi di vario tipo a quasi 7000 veicoli, ben lontani comunque dai valori delle vetture a GPL o a metano (vedi figura 9): anche se in leggera crescita rimangono comunque a circa il 4% del totale dei veicoli “ecologici”.

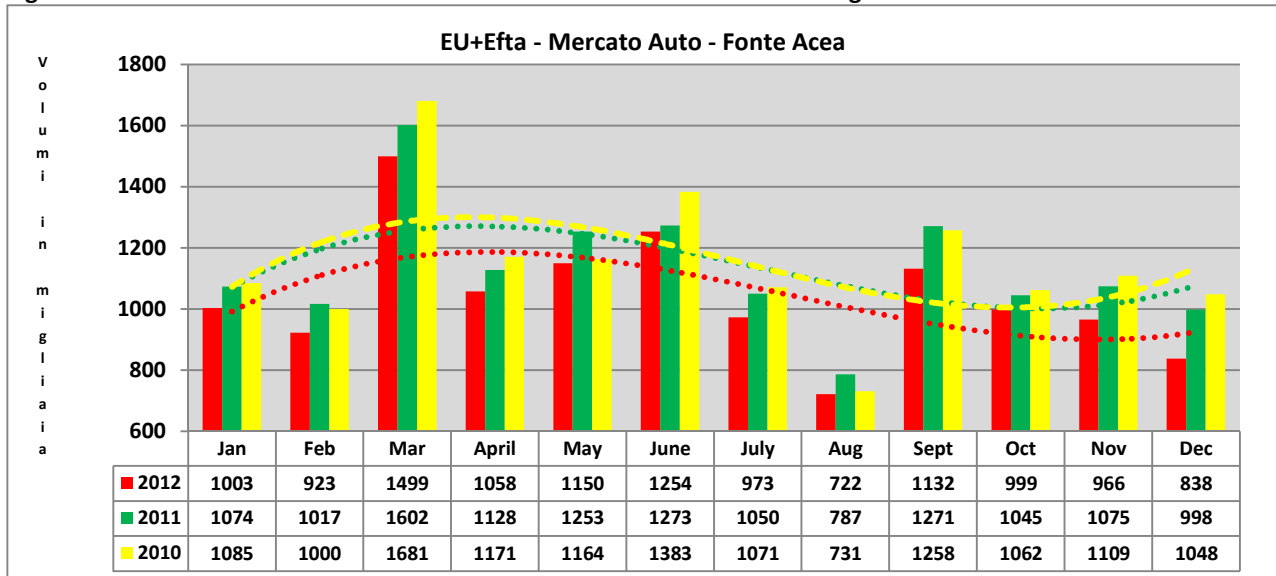
A nostro avviso nell'anno in corso si potrebbe assistere a un ulteriore recupero di quei veicoli , e soprattutto di quelli a gas.



3) Il Mercato Europeo

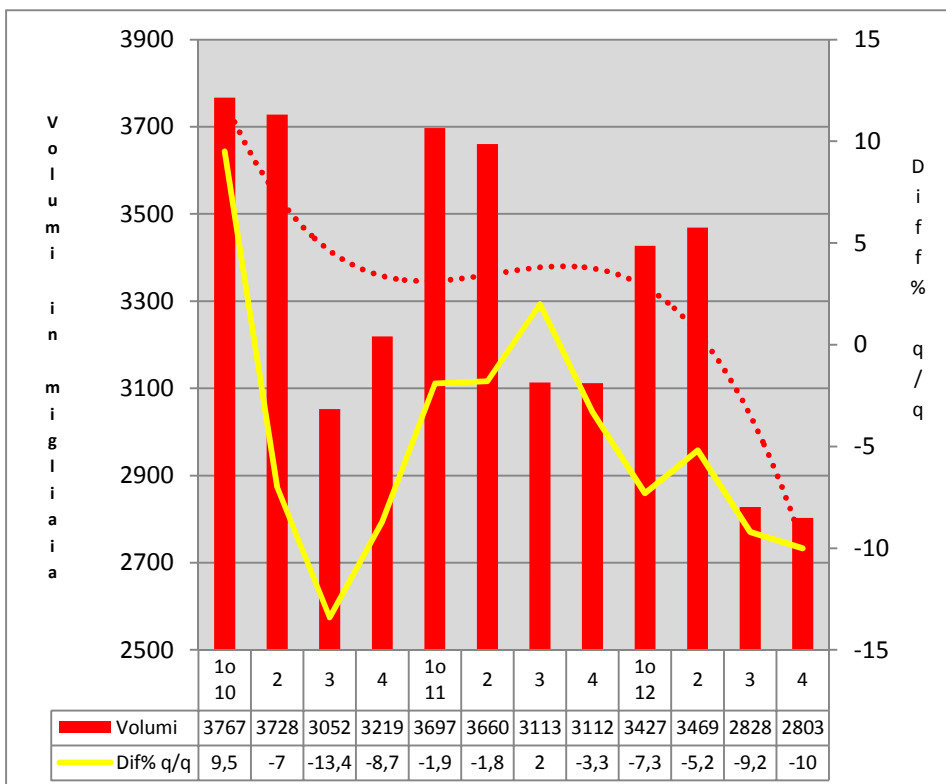
In Europa (EU+Efta) la crisi che ha colpito il settore si è ulteriormente aggravata lo scorso anno, con un calo del 7,8%, dopo la discesa dell'1,4% nel 2011. In totale si sono immatricolate 12.527.912 unità.

Figura 10- UE27+Efta - Andamento mensile immatricolazioni 2010-2012 – migliaia unità Fonte: ACEA



Come si può notare dalla figura 11 la crisi è ripresa col secondo trimestre 2010, con la fine della stagione degli incentivi del 2009, i cui benefici influssi si erano prolungati al primo trimestre dell'anno successivo: Nella prima parte del 2011 si è assistito ad una momentanea leggera ripresa, ma il trend discendente era già ripartito con l'ultimo trimestre dell'anno, quando si affacciavano le prospettive di una nuova mini-recessione, soprattutto legata alle difficoltà finanziarie dell'area dell'Euro.

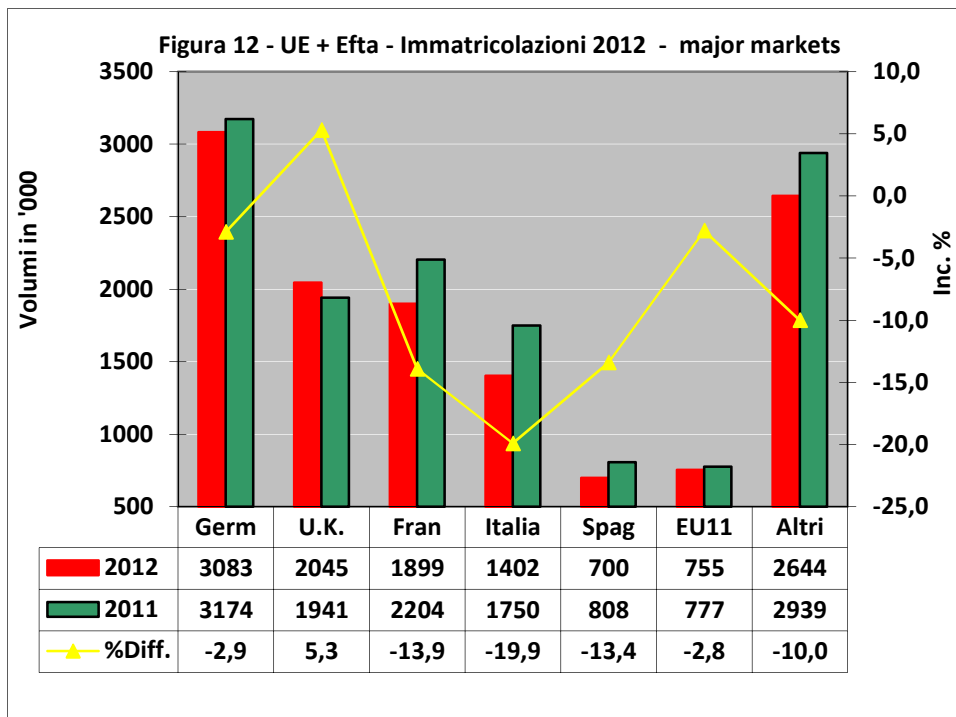
Figura 11 Immatricolazioni Trimestrali Europa (UE+Efta, migliaia unità) Fonte: Acea



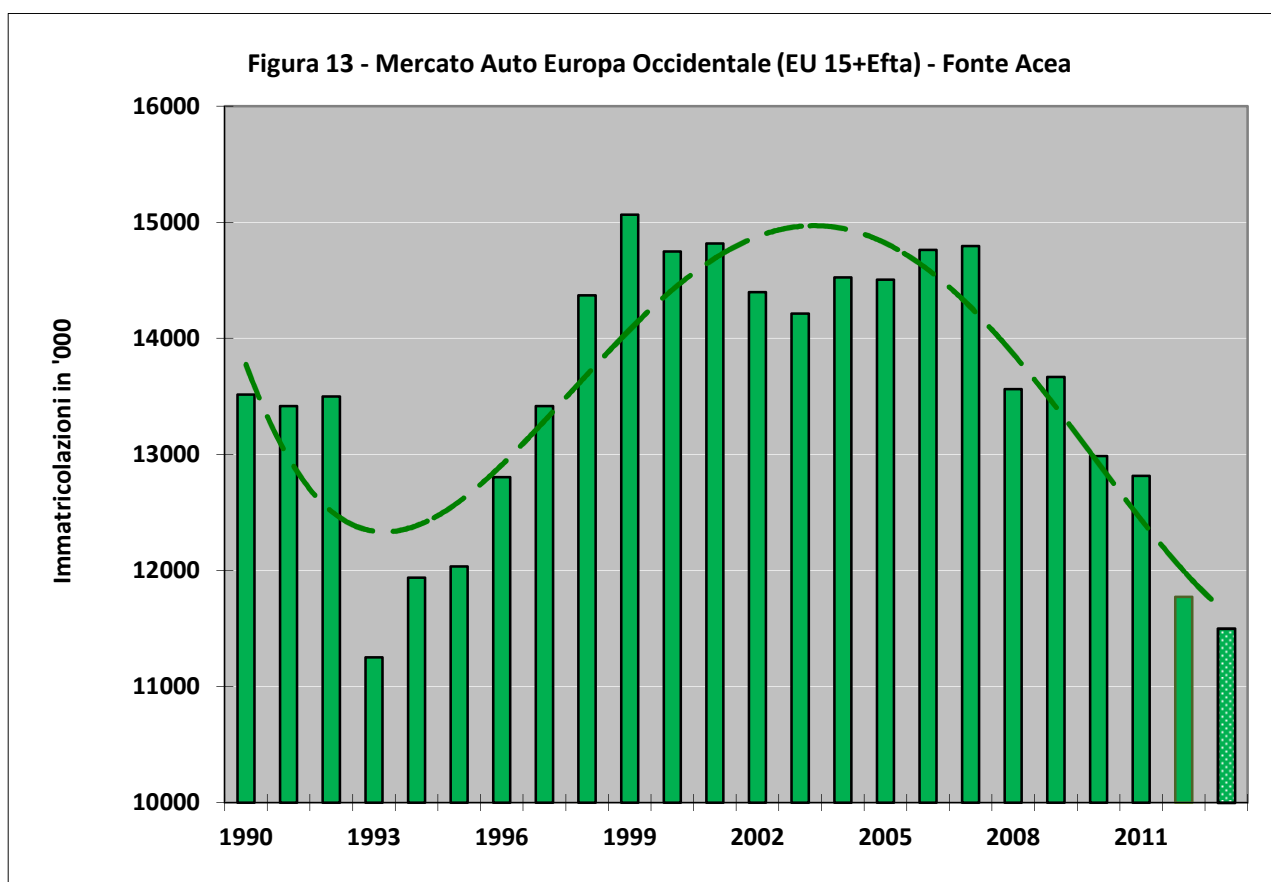
Va sottolineato, infatti, che senza i buoni risultati in Germania, la perdita complessiva del 2011 si sarebbe già attestata al -4,2%.

In complesso il consuntivo dell'anno scorso conferma che la crisi del mercato dell'auto è andata peggiorando in tutta Europa, con la sola eccezione della Gran Bretagna che rimane il miglior mercato del continente, e che resta stabilmente il secondo mercato europeo. Da sottolineare una volta di

più la crisi del tutto particolare delle aree sotto pressione da parte dei mercati finanziari e sotto costante monitoraggio da parte delle autorità monetarie mondiali ed europee, sempre più preoccupate dalla mancanza di ripresa nelle attività economiche e quindi nei consumi. Secondo la IHS "l'anno in corso, con una crescita del PIL del 2,6% vedrà l'economia mondiale mantenere sostanzialmente i ritmi di sviluppo dello scorso anno, sceso pesantemente al 2,5% dal 4,2% del 2010 e dal 3% del 2011. Da tener presente che nel 2012 sono rientrate in recessione Giappone e Eurozona. Una modesta accelerazione mondiale del PIL si avrà solo nel 2014.



Il grafico sotto riportato mostra come il mercato dell'Europa Occidentale (solo l'area della UEa15 più

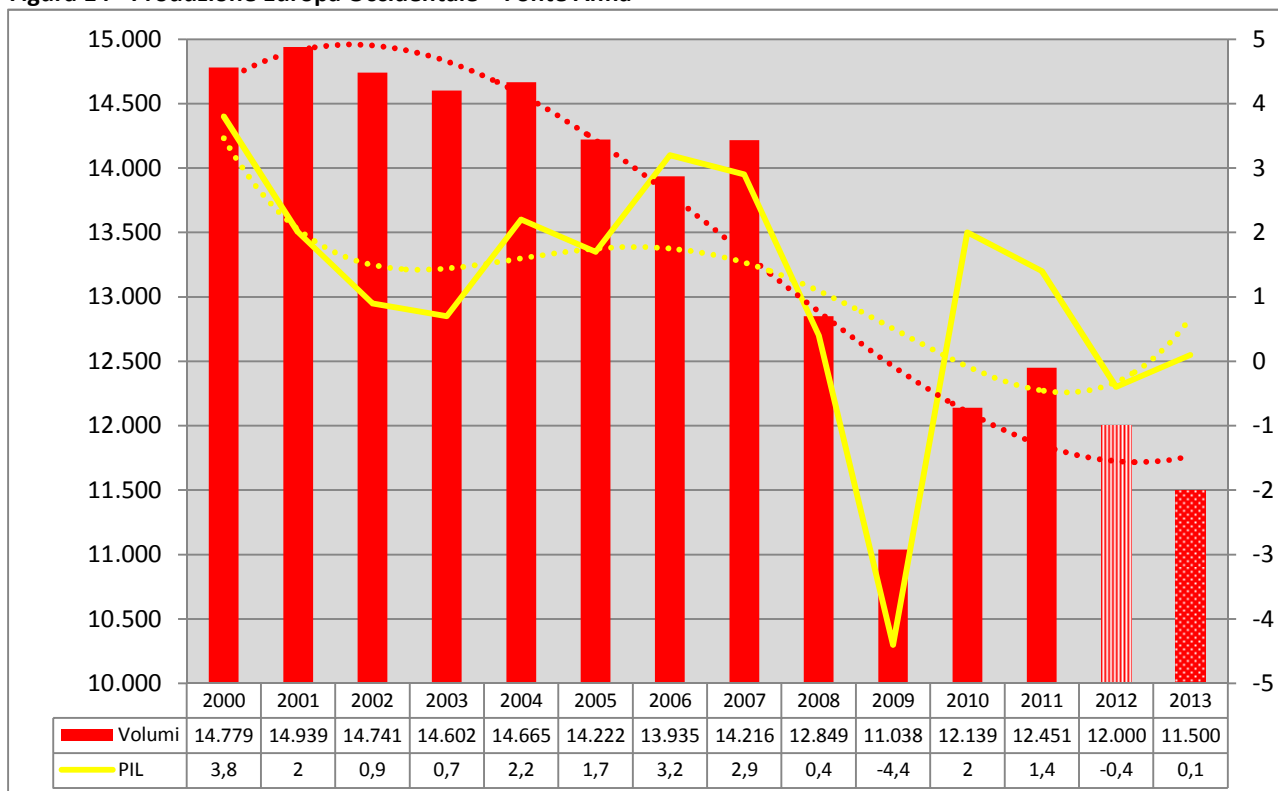


Efta permette confronti sin dal 1990) si sta strutturalmente posizionato su volumi che riportano ai valori di 20 anni fa'.

4) Produzione Autovetture

Volumi Produttivi Europa

Figura 14 - Produzione Europea Occidentale – Fonte Anfia



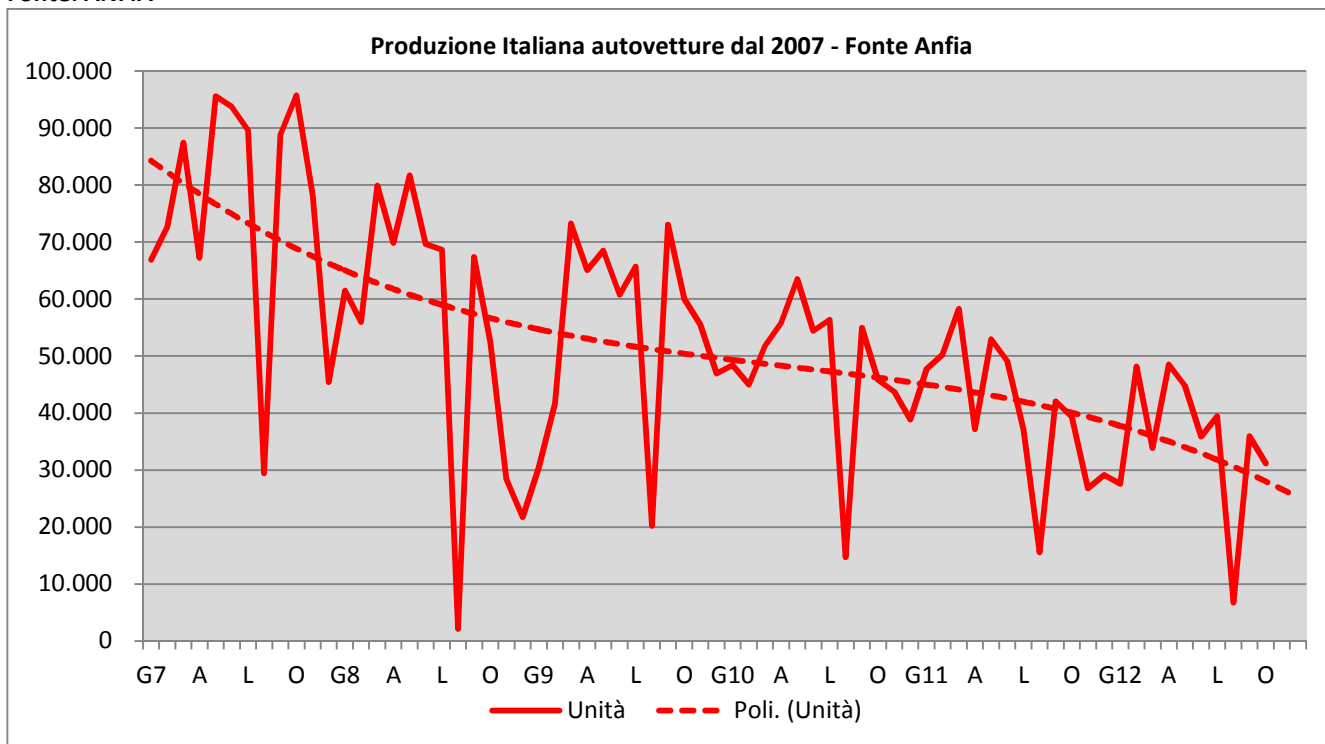
Strettamente correlati alla domanda di mercato, i livelli di produzione delle autovetture si sono fortemente contratti a partire dalla seconda metà del 2008, per poi cominciare a riprendersi nella seconda metà del 2009, in presenza di varie iniziative di supporto nei diversi paesi europei. In totale 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. Infatti nel 2011 la produzione di autovetture è aumentata solo del 2,6%.

Purtroppo ad oggi non sono ancora disponibili i dati per il 2012 che abbiamo provveduto a stimare sulla base dell'immatricolato in netta diminuzione nel 2012 e che dovrebbe contrarsi ulteriormente nell'anno in corso.

Volumi Produttivi Italia

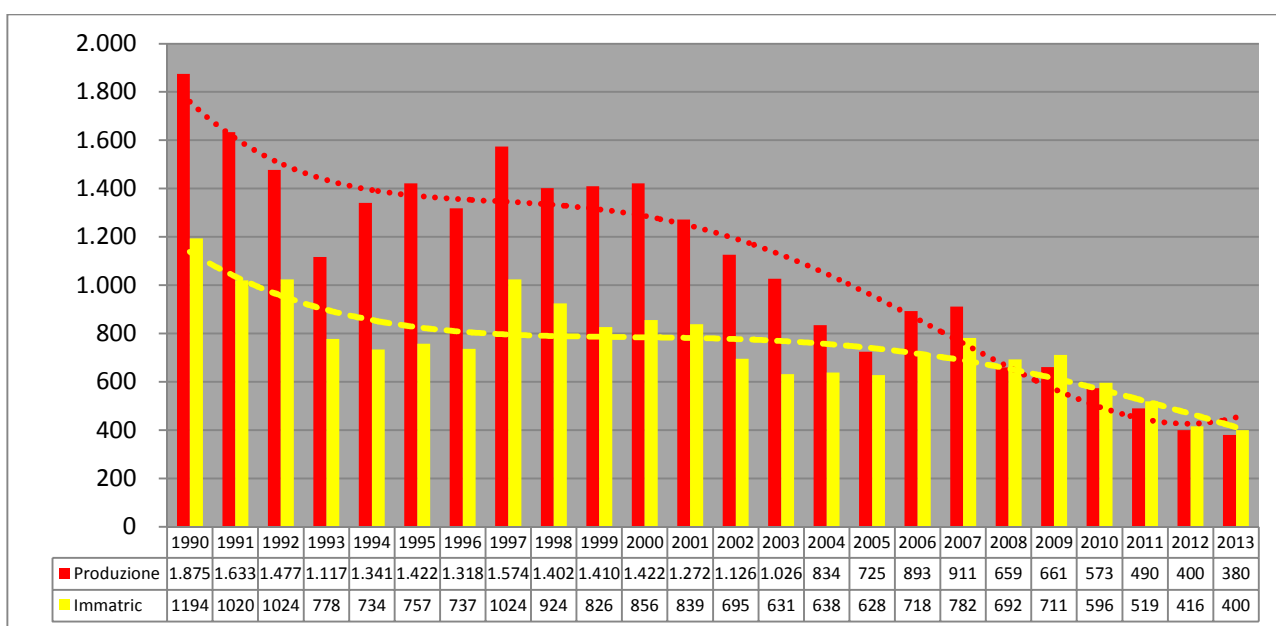
Per l'Italia i volumi produttivi si sono pure pesantemente contratti a partire dal 2° trimestre del 2008, come ben evidenziato dal grafico qui sotto, per riprendersi solo nel secondo semestre del 2009, con una perdita complessiva nei due anni 2008/2009 di oltre 500.000 veicoli e mantenendo nel 2009 sostanzialmente 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 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 una previsione per il 2012 di 400.000 unità, pari ad una ulteriore flessione di circa il 18% . Dal 2007 si sono perse quindi quasi 1.800.000 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



Anche per l'anno in corso si prevede un'ulteriore diminuzione della produzione di autovetture, come il Trend che appare nel grafico (Figura 15) 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 0,89.) In pratica le marche nazionali producono in Italia una quantità di vetture sostanzialmente identico alle immatricolazioni, anche se parte dell'immatricolato viene da altri paesi.

Figura 16- Italia - Produzione e Immatricolazioni autovetture nazionali



Mobilità delle persone

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 oltre l'80% della mobilità delle persone; rimane stabile la ferrovia, sia in Europa che in Italia, dopo la forte contrazione del secolo scorso. Diminuisce l'utilizzo degli autobus in Europa che aumenta invece significativamente in Italia nel 2010, riportandosi sui valori degli anni '90.

Figura 17- Europa – Quote Modalità
Source ITF- Eurostat

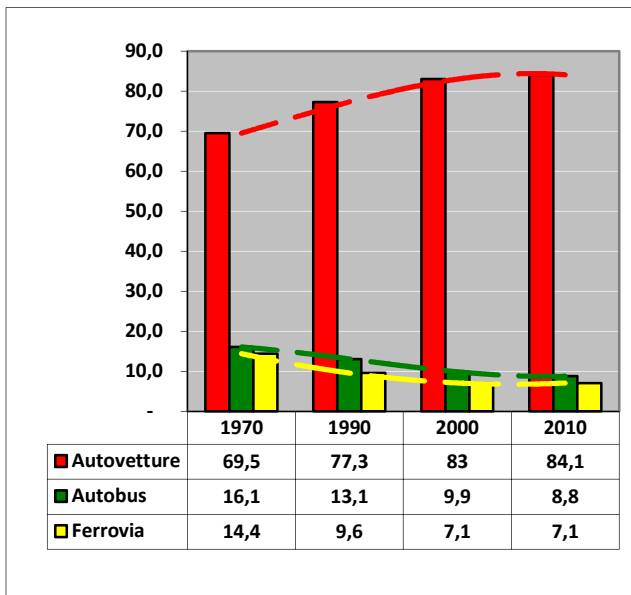
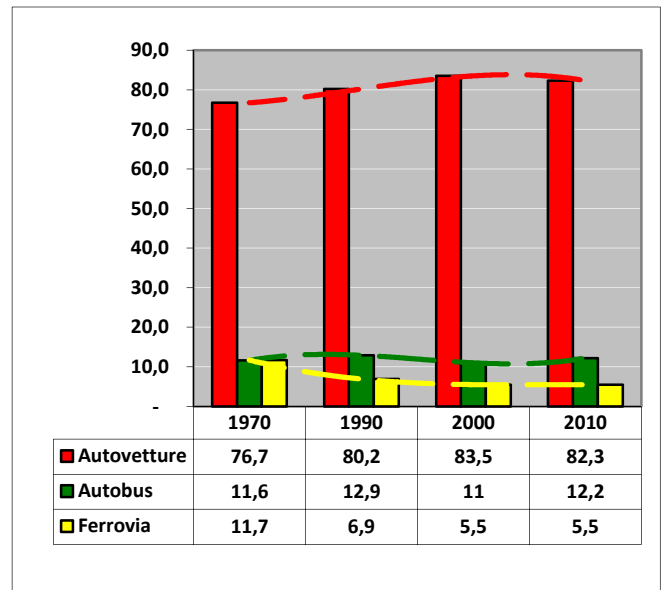


Figura 18- Italia – Quote Modalità – Source ITF



In totale in Europa nel 2010 sono stati percorsi 5150 miliardi di Passeggeri/km, 851 miliardi in Italia; nel 1970 ne erano stati percorsi 2100 in Europa e 275 in Italia.