

Osservatorio congiunturale del Mercato Italiano ed Europeo dell'Auto.

Analisi degli andamenti nel 2013.

Per il sesto anno consecutivo il mercato Europeo dell'auto ha chiuso in perdita: 12.308.215 unità immatricolate nell'area UE+Efta, l'1,8% in meno del 2012. Da sottolineare che nel 2012, dopo un 2011 fiacco, la discesa del mercato si era fatta più consistente, riportandoci sempre più vicini ai livelli di vent'anni fa, valori che probabilmente rappresentano la domanda fisiologica del mercato europeo, in assenza di adeguati supporti alle vendite e in presenza di una grave riduzione dei consumi che stentano a riprendersi a fronte di continue manovre di bilancio all'insegna dell'austerità.

In particolare in Italia (Figure 1-6) l'anno si è chiuso con un'ulteriore caduta delle immatricolazioni del 7,1% a 1.303.534 unità, ben il 47,7% in meno, pari a quasi 1.200.000 unità, rispetto al 2007, l'anno migliore del mercato italiano. Senza particolari iniziative da parte del Governo per l'anno in corso si prevede un aumento di non più del 2/3%. Nell'anno la quota delle marche italiane è scesa al 28,71% contro il 29,61% di un anno fa. La crisi del mercato dell'auto è paradigmatica della crisi in cui l'economia italiana è sprofondata con un anno di cura Monti e 8 mesi di cura Letta, crisi resa evidente da alcune cifre: PIL in discesa di un ulteriore 1,8%, disoccupazione salita al 12,7% (oltre 41% quella giovanile), potere d'acquisto delle famiglie sceso di un altro 5% dopo il -4,8% del 2012, arretrato, secondo Nomisma, al livello di 25 anni fa, produzione industriale scesa nei primi 11 mesi di un altro 3,1%, 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, costi crescenti per assicurazioni e pedaggi e IVA cresciuta al 22%.

Unica nota positiva dell'anno la conquista da parte del Gruppo Fiat del completo controllo della Chrysler, rendendolo quindi un vero costruttore globale.

Il Mercato dei veicoli ecologici (Figure 7-9). L'elevato prezzo dei carburanti tradizionali alla pompa ne ha favorito un ulteriore leggero aumento, in particolare di quelli a gas, cresciuti infatti al 14,05% del mercato a fine 2013. Tra gli altri veicoli a trazione alternativa al petrolio in crescita anche gli elettrici e ibridi (passati all'1,21% dallo 0,52% del 2012) e che rappresentano oggi circa l'8% dei veicoli "ecologici".

Si è ripreso anche il diesel che ha chiuso il 2013 con una quota del 54,1%. Le vetture a benzina, che si erano riprese come quota nel 2011, hanno chiuso l'anno sotto il 31%.

In Europa (EU+Efta) (Figure 10-13) la crisi che ha colpito il settore ormai da 6 anni si è ulteriormente aggravata lo scorso anno, con un calo dell'1,8% dopo la discesa del 7,8% nel 2012 e dell'1,4% nel 2011. La crisi è andata peggiorando in tutto il Continente con la sola eccezione della Gran Bretagna, il cui mercato è aumentato di un ulteriore 10,8%, e che ormai da più di un anno è diventato il secondo mercato europeo superando la Francia e dopo la Germania. Nel totale dell'anno è migliorata anche la posizione della Spagna, le cui immatricolazioni sono aumentate del +3,3%, grazie agli incentivi governativi. 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 anche la Francia (-5,7%). Anche molti mercati del Nord Europa comunque ha visto diminuire le immatricolazioni, inclusa la Germania che ha chiuso l'anno con un -4,2%. Secondo molti analisti le economie europee dovrebbero continuare a riprendersi nell'anno in corso, dopo l'inversione in positivo della curva del PIL guidata dal Regno Unito, registratasi a partire dal 2° trimestre dello scorso anno.

Per quanto riguarda il settore dell'automotive 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 scorsi due anni.

Nota dolente per la Fiat la ulteriore riduzione della sua quota al 6,0%, contro il 6,4% del 2012 e il 7% del 2011.

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. Nessun dato ufficiale è disponibile per lo scorso anno, ma la stima parla di una riduzione della produzione di autovetture di un altro 8-9%. In Italia la produzione di autovetture si è ridotta a fine luglio del 7,5% rispetto allo stesso periodo del 2012.

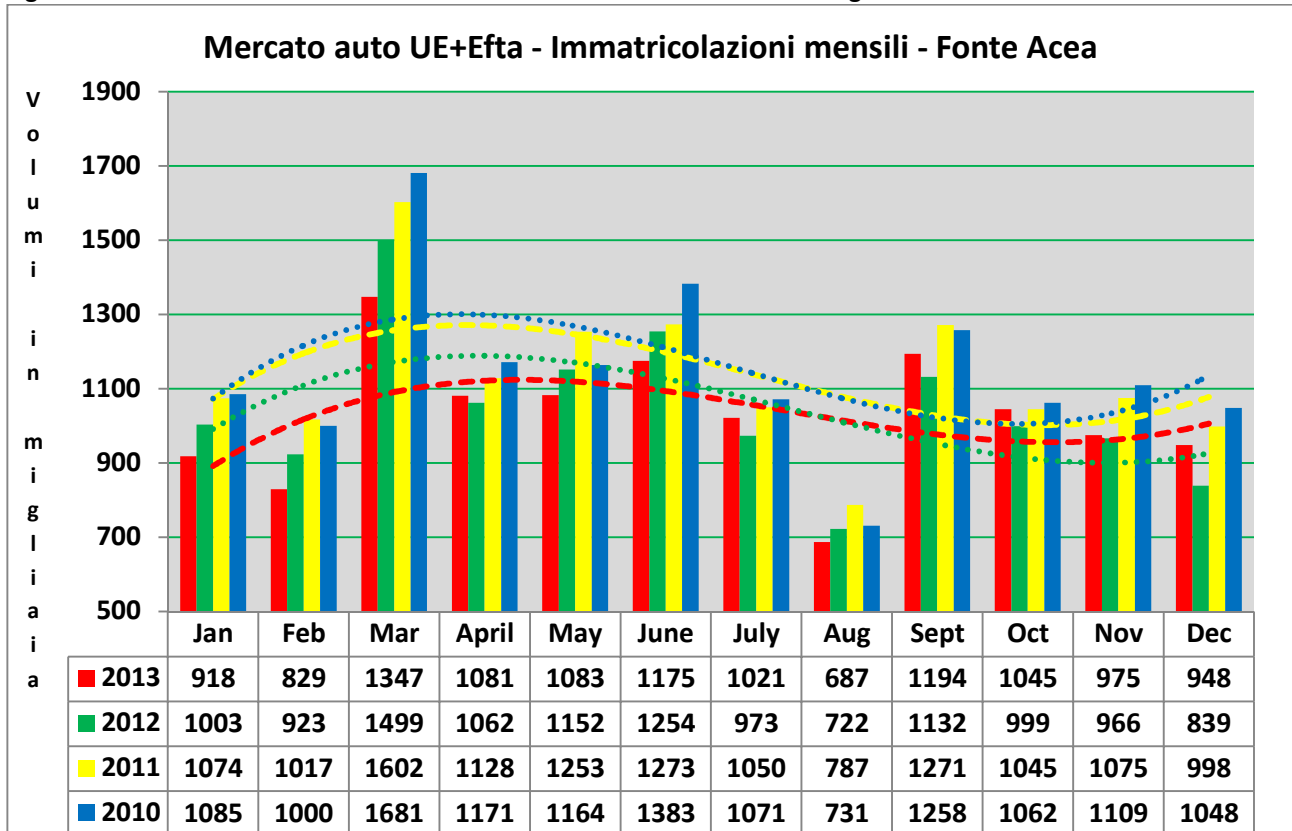
La mobilità delle persone (Figure 17 e 18) Gli ultimi dati pubblicati dall'ITF (International Transport Forum) e dall'Eurostat mostrano andamenti analoghi in Europa e in Italia. In entrambe le aree l'auto privata domina in assoluto, garantendo oltre l'80% della mobilità delle persone; rimane stabile la ferrovia in Europa mentre continua a scendere in Italia. L'utilizzo degli autobus diminuisce in Europa ma aumenta invece significativamente in Italia nel 2011, riportandosi sui valori degli anni '90.

Emilio di Camillo - Gennaio 2014 - <http://www.centrostudisubalpino.it>

3) Il Mercato Europeo

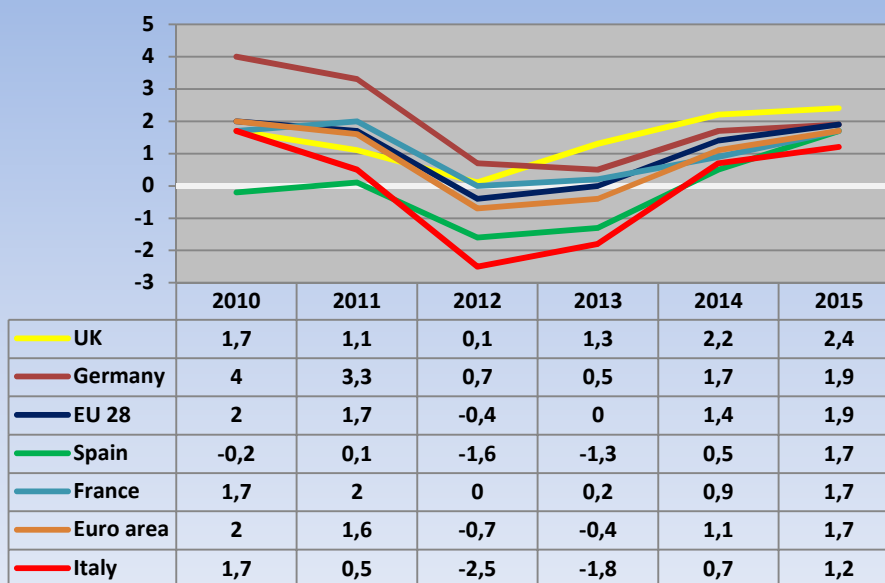
In Europa (EU+Efta) la crisi che ha colpito il settore ormai da 6 anni si è ulteriormente aggravata lo scorso anno, con un calo dell'1,8%, dopo la discesa del 7,8% nel 2012 e dell'1,4% nel 2011. In totale nel 2013 si sono immatricolate 12.308.215 unità.

Figura 10- UE27+Efta - Andamento mensile immatricolazioni 2010-2013 – 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. Crisi che si è poi sviluppata nel 2012 e nella prima parte del 2013 come mostra la tabella a fianco (Figura 10bis)

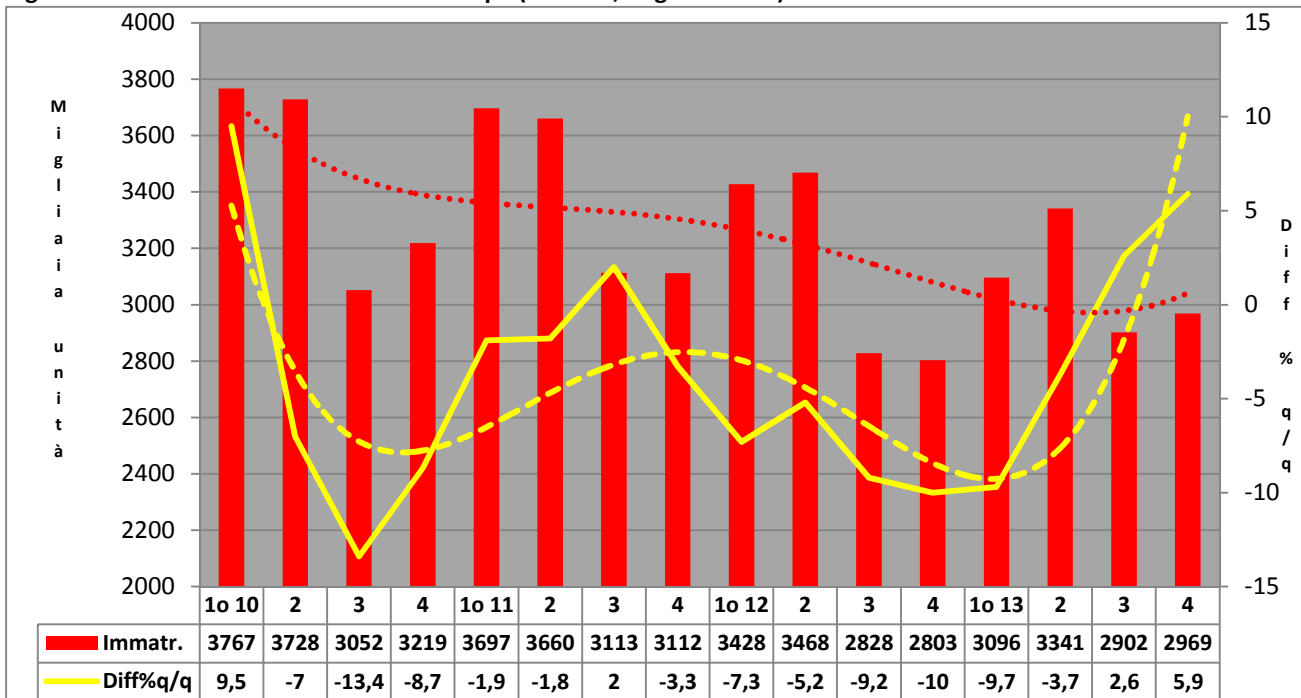
Figura 10bis - PIL in Europa: Dati e Previsioni - Fonte: Eurostat



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.

trend delle vendite ha ripreso a salire, con particolare evidenza in Gran Bretagna.

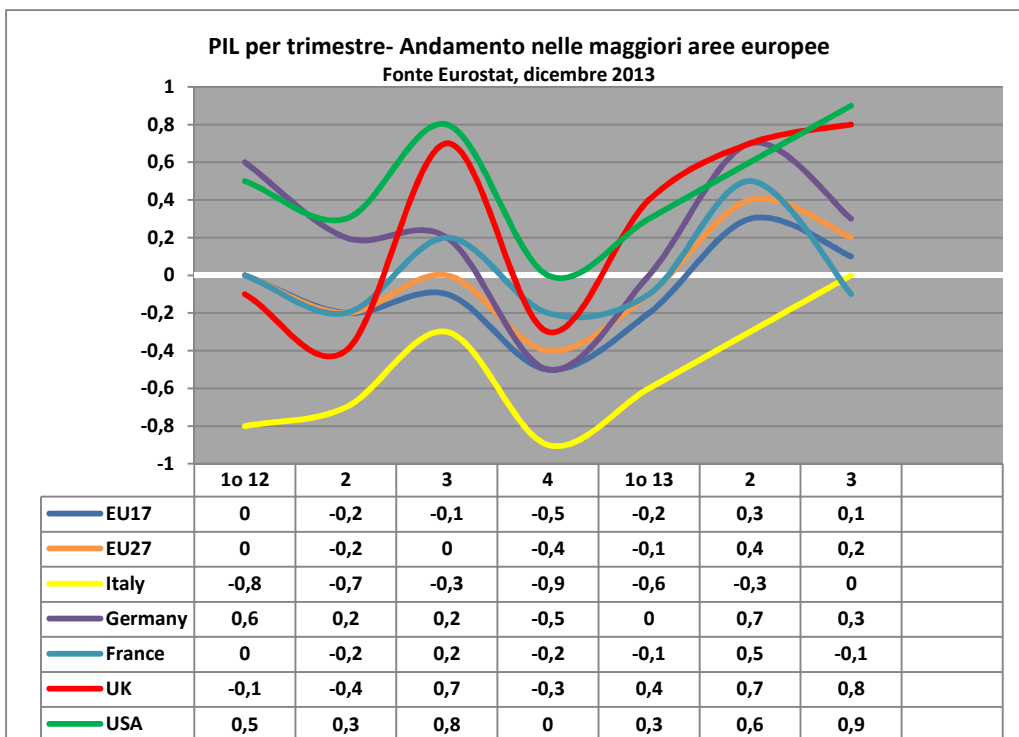
Figura 11 Immatricolazioni Trimestrali Europa (UE+Efta, migliaia unità) Fonte: Acea



Va sottolineato, infatti, che senza i buoni risultati in quel paese la perdita complessiva del 2013 si

sarebbe attestata al -4,2%.

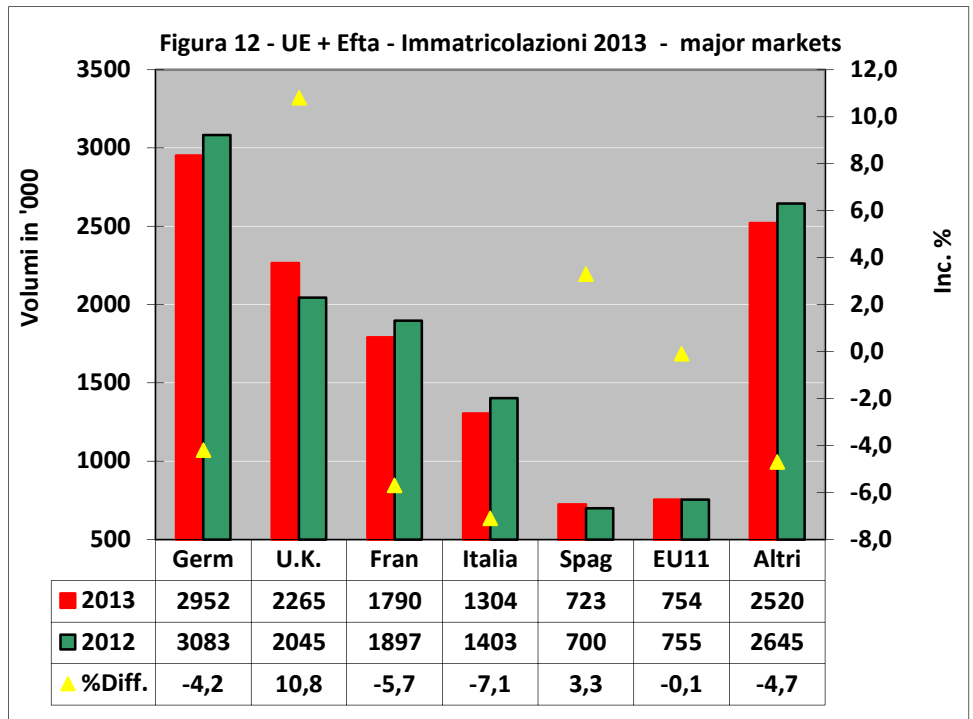
Nel totale dell'anno è migliorata anche la posizione della Spagna, le cui immatricolazioni sono aumentate del +3,3%. Sono invece risultate negative le performances dell'Italia (-7,1% - la peggiore tra i major markets), della Francia (-5,7%), e della Germania (-4,2%). L'area dell'UE11 (nuovi membri UE) ha azzerato



praticamente le perdite rispetto al 2012 con un -0,1%, soprattutto per merito di Polonia (+6,3%), Ungheria (+5,8%), e Slovenia (+4,6%). Ha continuato a migliorare nell'anno anche il Portogallo (+11,1% nel cumulato di fine anno). E' rimasta negativa nel totale dell'anno buona parte dei mercati del Nord Europa.

6,0% la quota del Gruppo Fiat nell'anno appena trascorso, scesa dal 6,4% del totale del 2012).

In complesso quindi il consuntivo dell'anno scorso conferma che la crisi del mercato dell'auto è andata aggravandosi in tutta Europa, con la sola eccezione della Gran Bretagna che rimane il miglior mercato del continente, e che resta ora stabilmente il secondo mercato europeo, e della Spagna, grazie agli incentivi promossi dal Governo. Da sottolineare una volta di più la crisi del tutto particolare delle aree sotto pressione da parte dei mercati

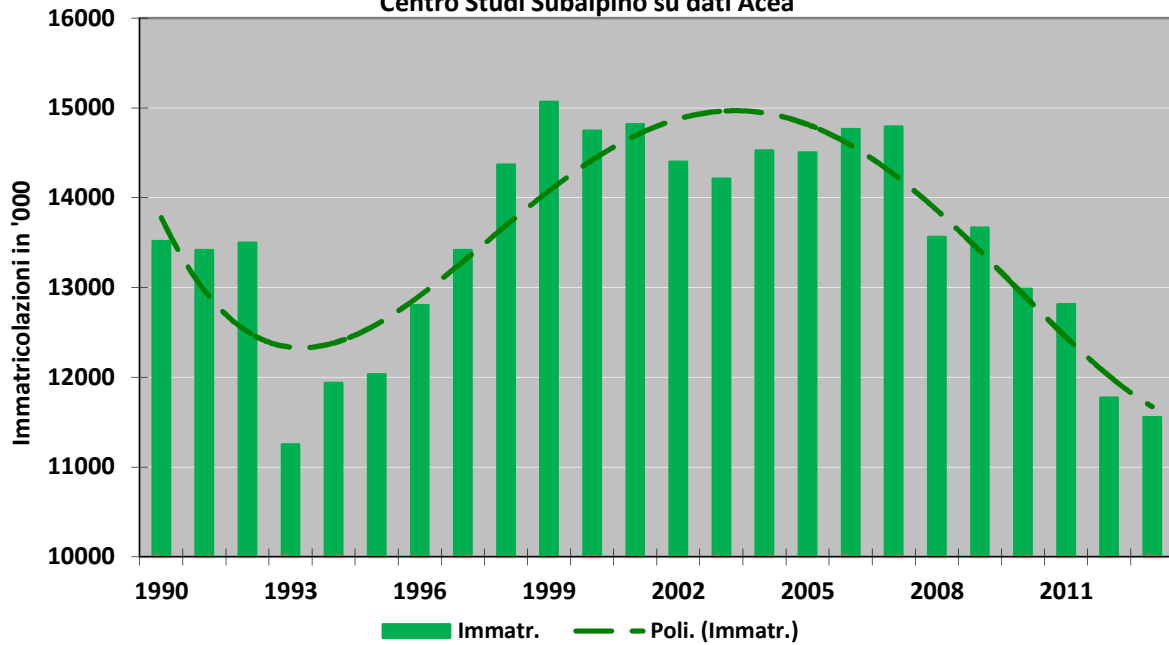


finanziari e sotto costante monitoraggio da parte delle autorità monetarie mondiali ed europee, sempre più preoccupate dalla mancanza di ripresa nelle attività economiche e quindi nei consumi.

Uno sguardo all'economia mondiale: secondo il FMI l'anno in corso, con una crescita del PIL del 2,9%, vedrà l'economia mondiale flettere ancora rispetto al 2012, con il PIL sceso pesantemente al 3,2% dal 4,2% del 2010 e dal 3,9% del 2011. Da tener presente che nel 2012 erano rientrate in recessione Giappone e Eurozona che ne sembrano però entrambe uscite alla fine dello scorso anno. Anche Cina e India hanno risentito della crisi mondiale ma mostrano buone prospettive di crescita per il 2014, con il ritorno per la Cina a incrementi attorno all'8%. Gli Stati Uniti si sono mantenuti su buoni ritmi di sviluppo e puntano ad un incremento del PIL quest'anno attorno a 3%.

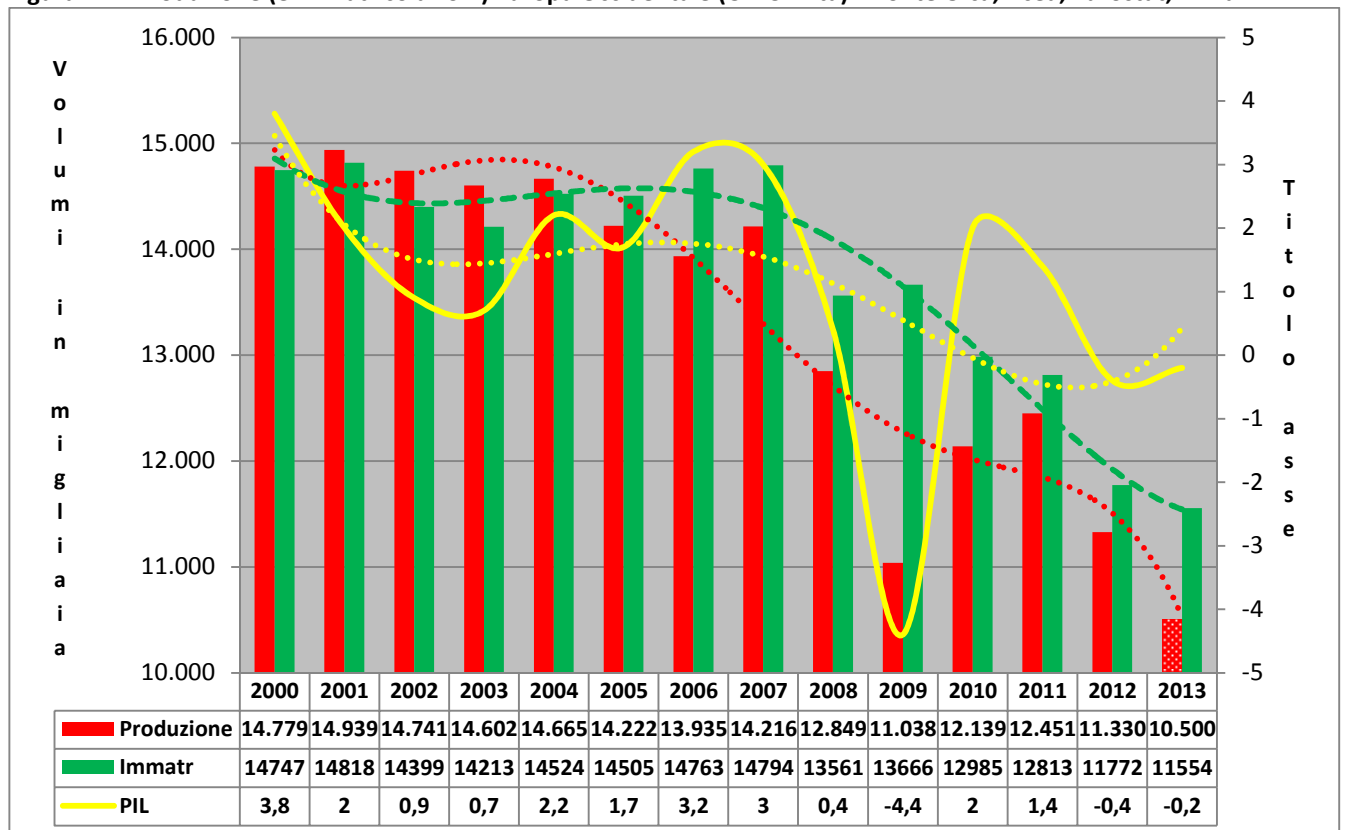
Il grafico sotto riportato mostra come il mercato dell'Europa Occidentale (solo l'area della UEa15 più Efta permette confronti sin dal 1990) si stia strutturalmente posizionando su volumi che riportano ai valori di 20 anni fa', all'epoca della precedente crisi globale.

**Figura 13 - Mercato Auto Europa Occidentale (EU15+Efta) -
Centro Studi Subalpino su dati Acea**



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 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%.

Dal 2012 la produzione è nuovamente diminuita (-9%) e così nel 2013, 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 oltre il 30% 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 per un paio d'anni, 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.

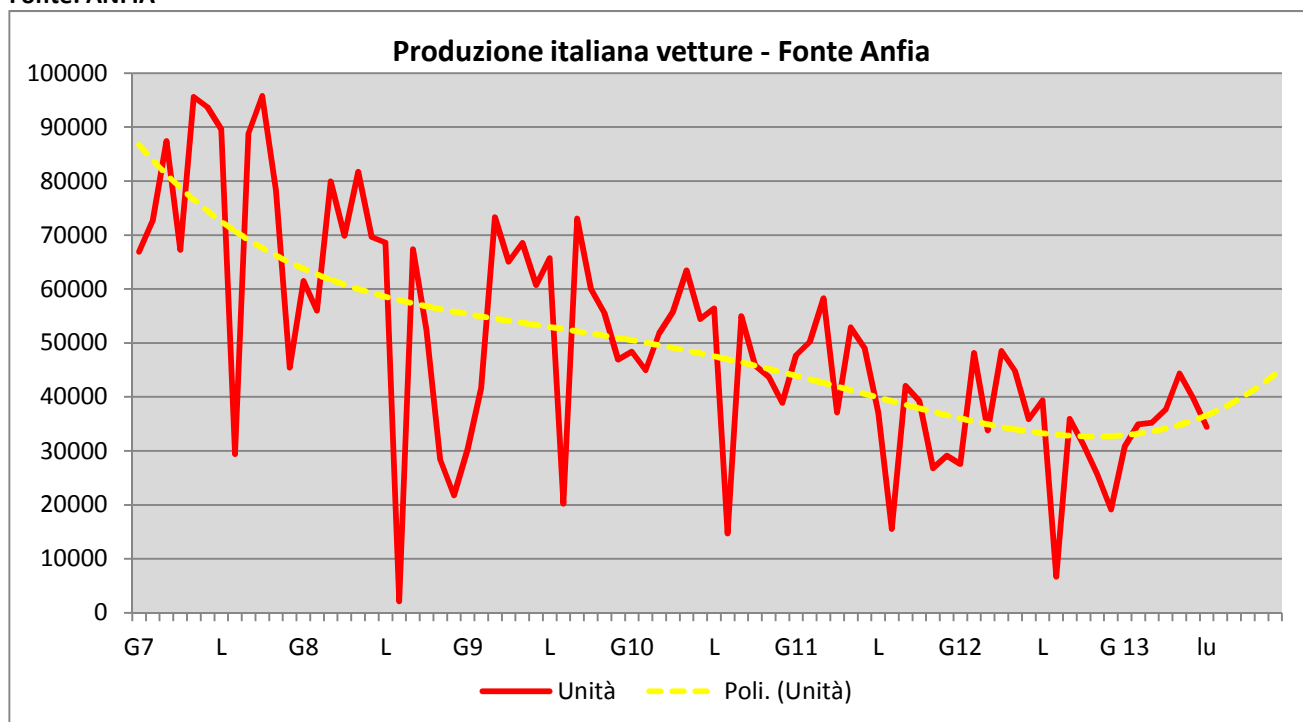
Nel 2010 la produzione di autovetture è calata a 573.169 unità (-13,3%) a seguito della costante contrazione della domanda, contrazione che è proseguita nel 2011 e 2012 facendo scendere il volume della produzione rispettivamente a 485.606 unità, pari ad una diminuzione del 15,3% rispetto al 2010, e a 396.817 unità nel 2012, pari ad una ulteriore flessione del 18,3%.

Per il 2013 sono disponibili solo i dati a tutto luglio che mostrano un'ulteriore flessione del 7,5%

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.

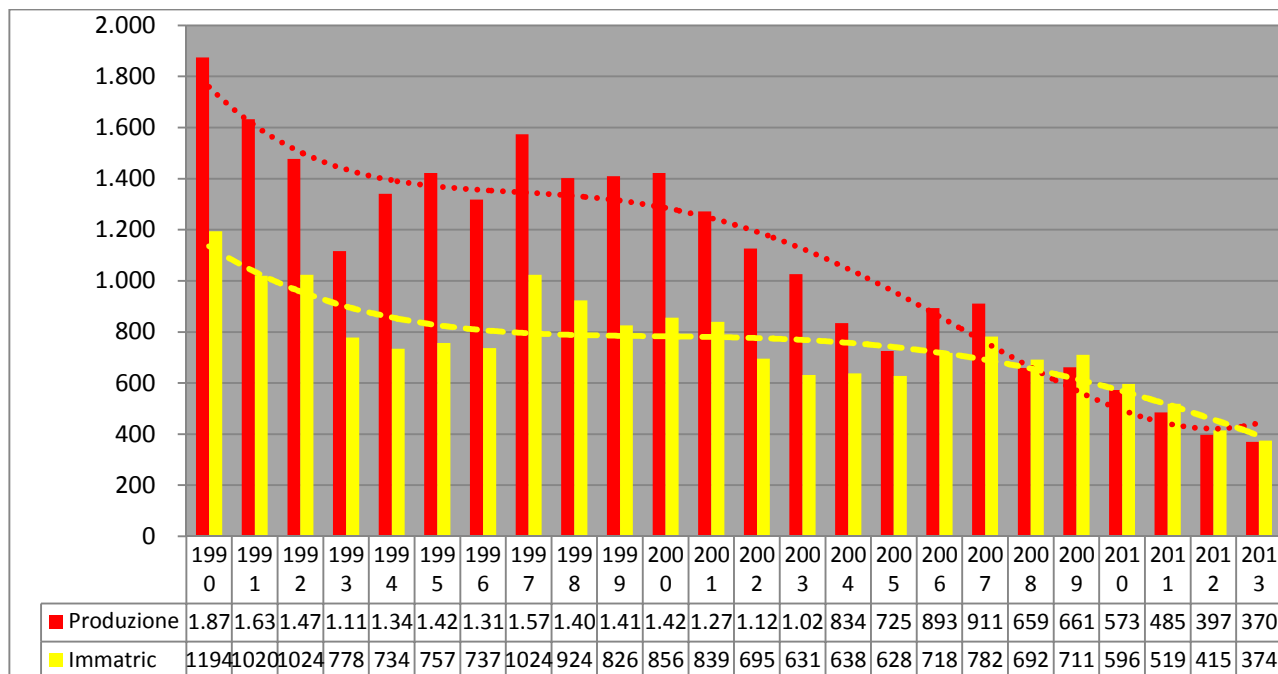
Figura 15 - Produzione Mensile autovetture in Italia da 2007

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.

Figura 16- Italia - Produzione e Immatricolazioni autovetture nazionali.



5) 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 in Europa mentre continua a scendere in Italia. Diminuisce l'utilizzo degli autobus in Europa, ma aumenta invece significativamente in Italia nel 2011, riportandosi sui valori degli anni '90.

Figura 17- Europa – Quote Modalità
Source ITF- Eurostat

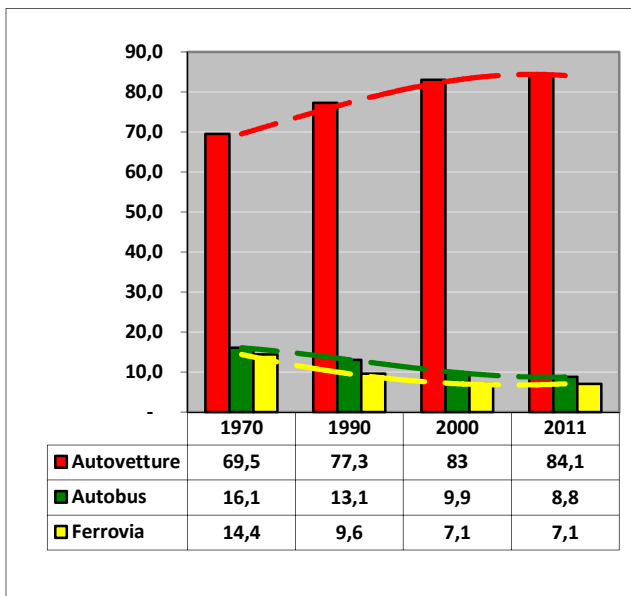
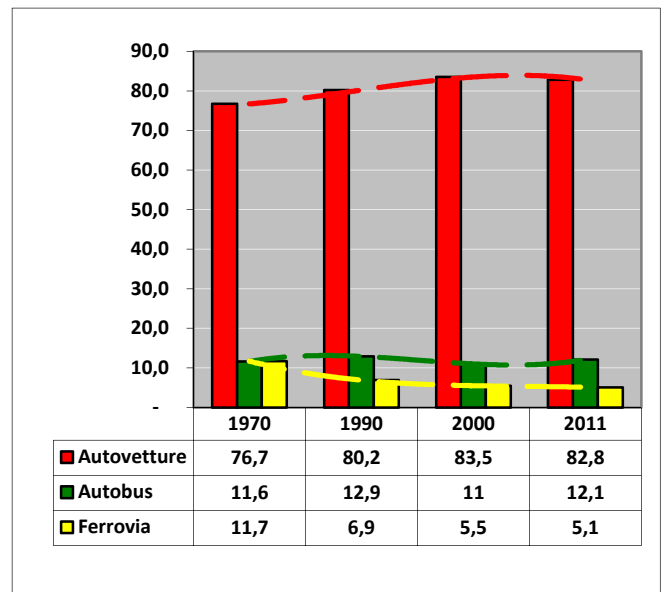


Figura 18- Italia – Quote Modalità – Source Eurostat



In totale in Europa nel 2010 sono stati percorsi 5150 miliardi di Passeggeri/km, 851 miliardi in Italia; per il 2011 non sono disponibili dati totali in volume per l'Europa. Per l'Italia il totale dei passeggeri Km nel 2011 è sceso a 770 miliardi di passeggeri/km, con una diminuzione del 9%. Nel 1970 ne erano stati percorsi 2100 in Europa e 275 in Italia.