

## **Mercato Europeo dei Veicoli Commerciali, degli Autocarri e del Trasporto Merci.**

### **Osservatorio congiunturale: analisi statistico-economica degli andamenti nel 2016\***

#### **Executive Summary**

Altra straordinaria annata per il settore dei Veicoli Industriali: dopo l'ottimo risultato del 2015, nel 2016 si è ulteriormente rafforzata la ripresa del mercato dei Veicoli Commerciali (<3,5) che ha chiuso con 1.986.745 unità immatricolate nella UE+Efta con un aumento dell'11,6%, crescita che ripete il risultato dell'anno precedente, soprattutto per i risultati molto positivi dell'Italia, della UEa12 e della Spagna.

Risultato simile ha ottenuto anche il mercato degli autocarri (>3,5), cresciuto dell'11% a 375.394 unità immatricolate dopo il già eccezionale aumento dell'anno precedente, chiuso con una ripresa del 15,5%. . Le prospettive per l'anno in corso sono invece più incerte dato il clima economico, visto dalla UE e dal Fondo Monetario(IMF) con moderata discesa del tasso di incremento del PIL, anche se come vedremo la spinta sulle vendite viene soprattutto dalla necessità di rinnovo del parco.

In particolare per i **Veicoli Commerciali (<=3,5 t) in Italia (Figure 1-3)** i dati segnalano un vero boom con una crescita decisa delle immatricolazioni salite del 49,7% sul 2015, con un totale di immatricolazioni (ancora provvisorio) di 200.348 unità. Il modesto miglioramento del clima economico ma soprattutto la necessità di rinnovo di un parco circolante obsoleto, oltre alle norme sugli ammortamenti, fanno prevedere che la ripresa dovrebbe continuare anche nell'anno in corso. Nonostante la ripresa il mercato rimane di circa il 20% inferiore rispetto al 2007, anno che ha preceduto la crisi globale.

**Anche in Europa (UE+Efta - Figure 4-7)** dove una timida inversione di tendenza era già visibile a fine **2012** il settore dei commerciali ha avuto nel 2016 una nuova decisa impennata consuntivando un aumento dell'11,6% sul 2015. Anche in Europa comunque, nonostante la ripresa, il mercato è ancora inferiore del 10% al 2007, l'anno che ha preceduto la crisi globale.

**Più complicata l'evoluzione del mercato degli Autocarri (>3.5 t) (figure 8 - 18):** dopo un andamento altalenante nell'ultimo quinquennio anche l'anno scorso, dopo il già positivo 2015, il mercato autocarri ha mostrato una gran capacità di ripresa aumentando dell'11% dopo il +15,8% dell'anno prima. In netto miglioramento la situazione italiana il cui mercato è aumentato l'anno scorso del 54,7% a 23.541 unità (ultimo trimestre stimato), accompagnato da un parallelo aumento delle immatricolazioni dei rimorchi e Semirimorchi (Figura 11ter), cresciuti l'anno scorso, secondo la stima di Unrae, di ben il 37,8%, a 14.600 unità.

**Anche per i veicoli sopra le 16 tonnellate (figure 19 – 22)** si è avuta lo scorso anno una più che significativa ripresa, dopo quella del 17,1% del 2015. L'anno si è chiuso infatti a 299.799 unità immatricolate pari ad un aumento del 12,2%. In straordinario miglioramento la situazione italiana che nell'anno guadagna il 53,4% a 18.226 unità.

**I grafici 21 e 22** mostrano la divaricazione tra il mercato Italiano e la UE+Efta.

**I livelli produttivi (Figure 23 – 25).** Secondo i dati forniti dall'Acea la produzione di veicoli Commerciali (<3,5t) nella UE, dopo le alterne vicende che avevano fatto seguito alla crisi globale, si è ripresa significativamente nel 2014 e nel 2015 a seguito dell'aumento della domanda in tutta Europa. E' stimata in aumento anche la produzione dello scorso anno. Anche in Italia nel 2012 il trend positivo nel settore dei commerciali leggeri si era bruscamente interrotto, dato il crollo del mercato italiano, per riprendersi decisamente nel 2014 e 2015. Ulteriore aumento l'anno scorso dell'8,5%. La quota dell'export si è mantenuta attorno all'82% anche lo scorso anno. La produzione di autocarri nella UE, dopo la ripresa del 2011, e la nuova discesa nel 2012, è rimasta sostanzialmente stabile fino al 2014, per riprendersi solo nel 2015. L'anno scorso ulteriore aumento secondo le nostre stime. In Italia l'anno scorso si è avuto un vero boom con un aumento della produzione del 37,6%. Export attorno all'80% .

**Il trasporto merci su strada (Figura 26 -27):** aumento dell'1,8% nel 2015, per merito del trasporto su strada. Stabile il trasporto ferroviario. I valori rimangono decisamente inferiori ai livelli antecrisi. Sempre critico l'andamento del trasporto italiano, il che sottolinea la debolezza della domanda interna. Anche negli USA la strada prevale sulla ferrovia come modalità di trasporto.

#### **Mercati Autocarri Pesanti: Confronto tra UE e USA (Figure 28-29)**

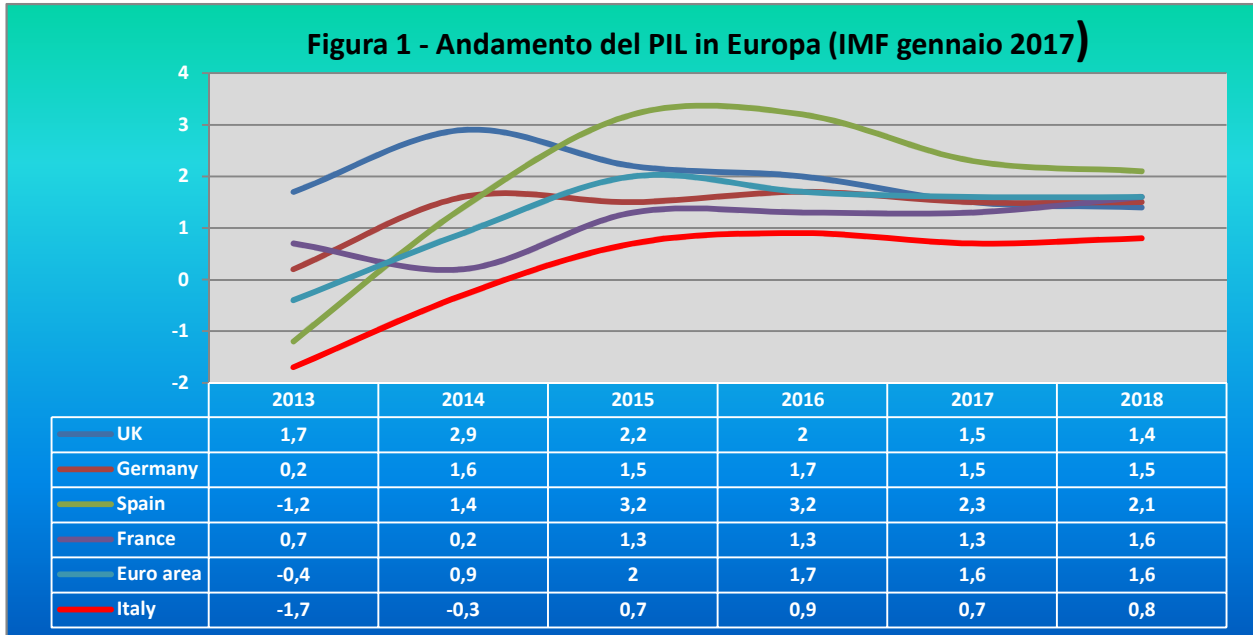
Nel 2015 aumenta sensibilmente il Mercato Europeo: cala invece decisamente quello Statunitense.

\* Per l'Italia sono stati utilizzati i dati forniti da Unrae

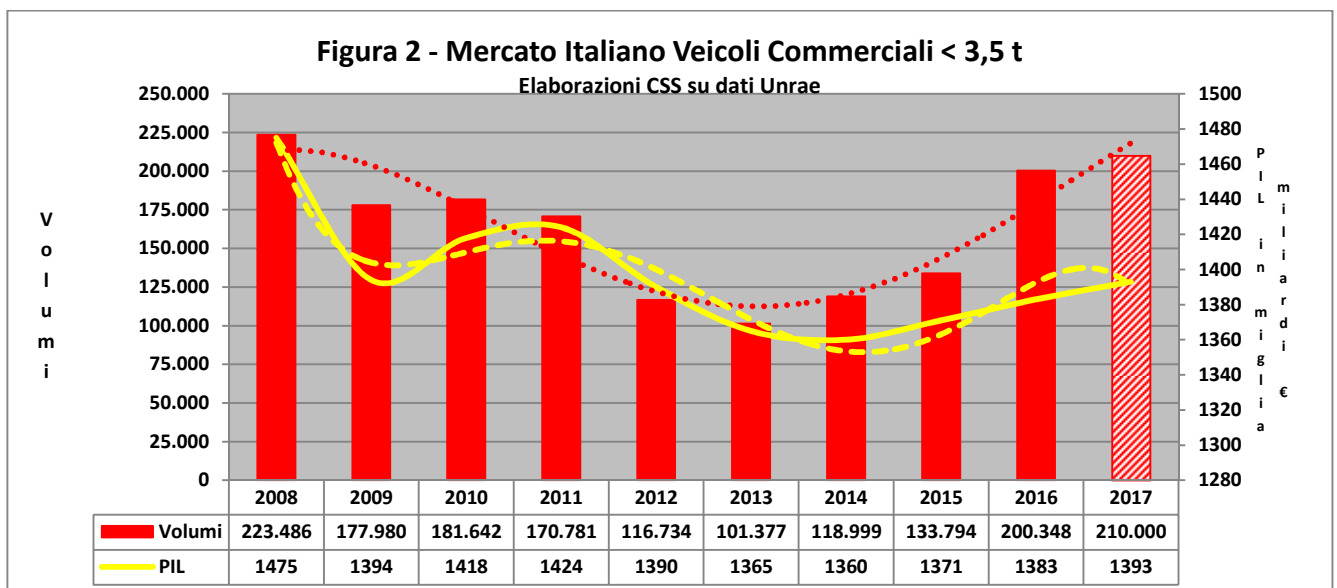
# 1) Il Mercato Italiano dei Veicoli Commerciali (< 3,5 t)

Si rafforza nel 2016 la forte ripresa della domanda di veicoli < 3,5 t.

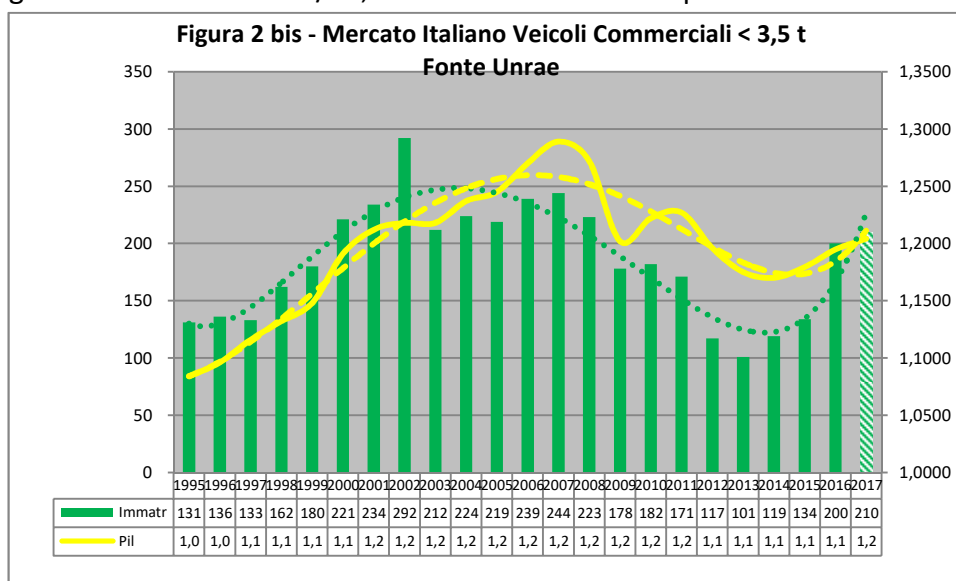
**Premessa.** Da una analisi frettolosa della situazione economica come appare dal grafico si sarebbe portati a concludere che non vi era gran spazio l'anno scorso per una ulteriore crescita del settore dei veicoli industriali sia in Europa che in Italia data la discesa del PIL. E invece l'anno scorso è stato uno dei più brillanti degli ultimi anni, con una crescita in Europa dell'11,6% contro una discesa del PIL nell'anno dello 0,3%. In Italia il modesto aumento del PIL non ha comunque impedito ad un mercato diventato eccessivamente obsoleto di riprendersi, non tanto per la ripresa del trend



economico quanto per la necessità di rinnovo di un parco sempre meno efficiente come mostra il grafico che segue. Il grafico sottolinea l'andamento delle immatricolazioni di veicoli commerciali negli ultimi dieci anni, con l'indicazione della progressione del PIL negli stessi anni, da cui emerge con chiarezza che le due curve sono praticamente parallele, con un indice di correlazione di 0,95 tra il 2008 e il 2015, a conferma che le vendite di questi veicoli, strettamente legate alla distribuzione, sono state bloccate dalla drammatica riduzione di redditi e consumi degli ultimi anni (2012 e 2013), finché la logica dell'efficienza non ha comunque preso il sopravvento, come evidente nel 2016. (vedi Figura 2).



La dinamica degli ultimi anni è confermata anche dalla storia di questo comparto negli ultimi vent'anni (Figura 2bis). Il settore aveva infatti già molto sofferto a causa della precedente crisi generalizzata del 1992/93; aveva cominciato a riprendersi nel 1994 con la prima Tremonti, ma



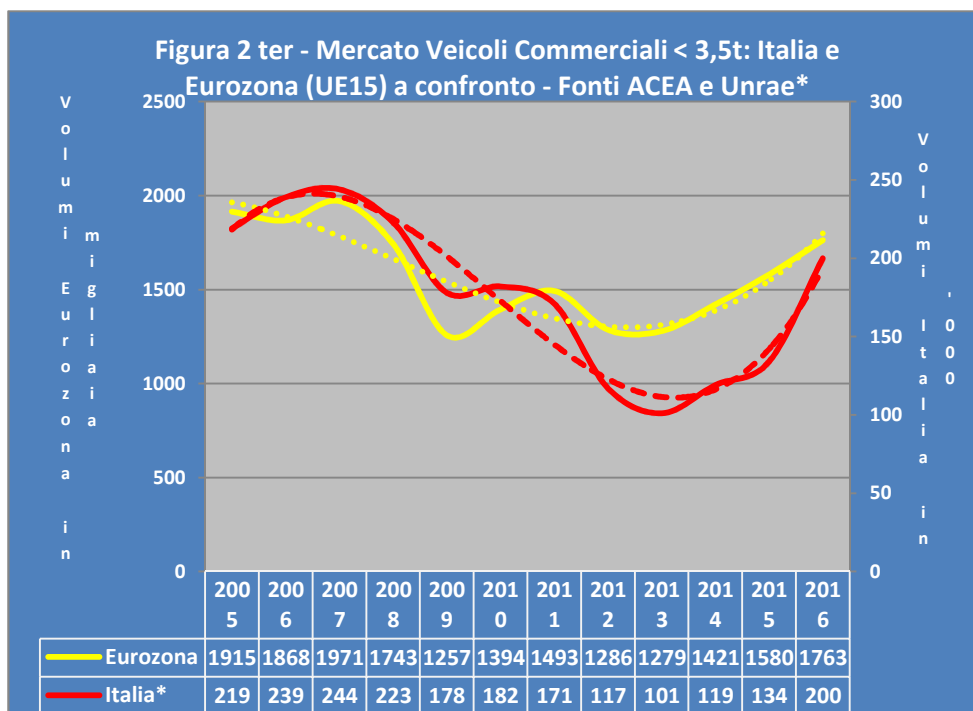
soprattutto nel 1997/8, anni degli incentivi alla rottamazione di cui beneficiarono anche i veicoli promiscui, e dal 1998 al 2000 con la decisa ripresa dell'attività economica, e relativo aumento dei consumi e una dinamica sostenuta degli investimenti (macchine, attrezzature e mezzi di trasporto) che

hanno contribuito alla crescita della domanda, che si è espressa con un significativo ritmo di sviluppo.

I fattori che hanno influito in quegli anni sul rapido sviluppo di questo segmento sono molteplici, fra cui la progressiva espansione delle attività terziarie, la capillarità e il forte aumento della rete di distribuzione delle merci di largo consumo, la chiusura delle aree urbane ai mezzi pesanti. Ha inciso anche il ritmo degli investimenti per la preparazione del Giubileo 2000.

Già nel 2001, comunque, questa spinta si era affievolita notevolmente, e solo la reintroduzione nel 2002 della Tremonti (bis), faceva raggiungere al settore il record assoluto di vendite, con oltre 292.000 unità immatricolate.

La crisi globale del 2008/9 ha poi profondamente colpito questo settore che non si è ripreso nemmeno con il pur limitato recupero dalla recessione, legato nuovamente ad un programma di incentivi alla rottamazione tra la fine del 2009 e l'inizio del 2010, ed anzi è drammaticamente crollato nel 2012 e 2013 con il ritorno ad una seconda fase recessiva, ed l'auspicato rimbalzo si è verificato solo tra il 2014 e l'anno scorso. Anche per quest'anno si prevede un possibile ulteriore rialzo con i benefici effetti del Super-ammortamento e della Legge Sabatini. Come già sottolineato la correlazione tra immatricolazioni e PIL è sempre stata significativa, com'è naturale dato che la vendita di veicoli commerciali è chiaramente influenzata dal ciclo economico. Tra il 1993 e il 2002 l'indice di correlazione era addirittura di 0,96.

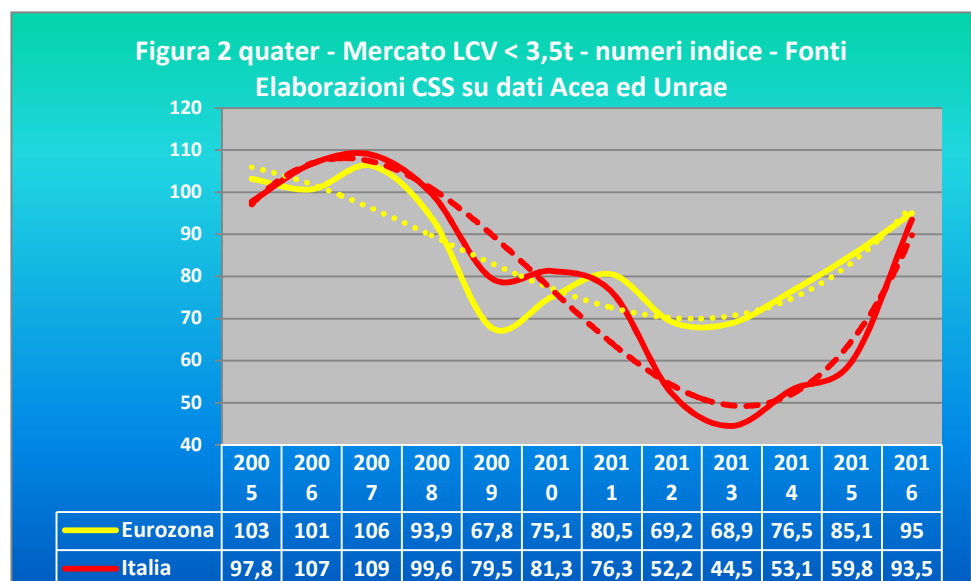


Per sottolineare la drammaticità della situazione italiana rispetto al resto dell'Eurozona e la dinamica estremamente positiva della ripresa dell'anno scorso, la tabella a fianco mostra gli andamenti delle immatricolazioni nelle due aree (Figura 2 ter): si nota subito che fino al 2011 l'Italia si comportava addirittura meglio dell'eurozona nel suo complesso, per poi

peggiore gravemente. Miglioramento solo nel 2014, nel 2015 e soprattutto l'anno scorso. La stessa cosa si osserva se invece dei valori assoluti si usano dei numeri indice, con il 2004 = 100 (Figura 2 ter)

Si può osservare che la perdita dell'Italia rispetto al 2004 che era del 40% fino al 2015 è oggi di circa il 7%, contro una perdita del 5% dell'eurozona nel suo complesso, confermando il progresso degli ultimi tre anni anche a seguito della ripresa del mercato italiano.

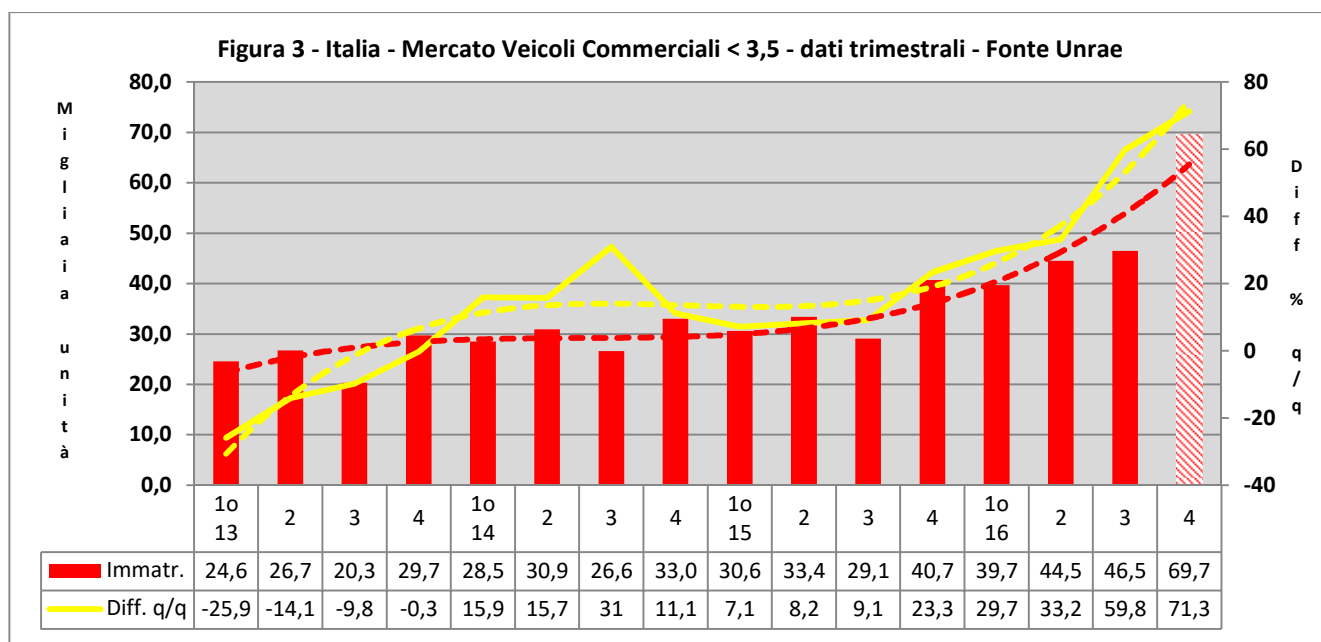
Per il 2017 le Associazioni di categoria prevedono un ulteriore progresso del mercato italiano anche alla luce della conferma dei benefici fiscali quali Superammortamento e Legge Sabatini .



Per interesse statistico riportiamo più sotto la tabella (Figura 3) con l'andamento trimestrale delle immatricolazioni di veicoli commerciali dal 2013, secondo le rilevazioni dell'Unrae, leggermente diverse da quelle Acea. Risulta evidente l'inversione della tendenza a partire dall'ultimo trimestre del 2013, per proseguire poi con ottimi incrementi per tutto il 2014, un certo appiattimento del trend nella prima parte dell'anno scorso e una accentuazione degli incrementi soprattutto nell'ultimo trimestre, per merito delle agevolazioni fiscali che dal 15 ottobre del 2015 consentono di portare in ammortamento il 140% del costo di acquisto dei beni strumentali (quindi anche veicoli da lavoro). Nel totale dell'anno 2016 l'aumento del 49% è stato possibile grazie agli oltre 65.000 veicoli venduti in

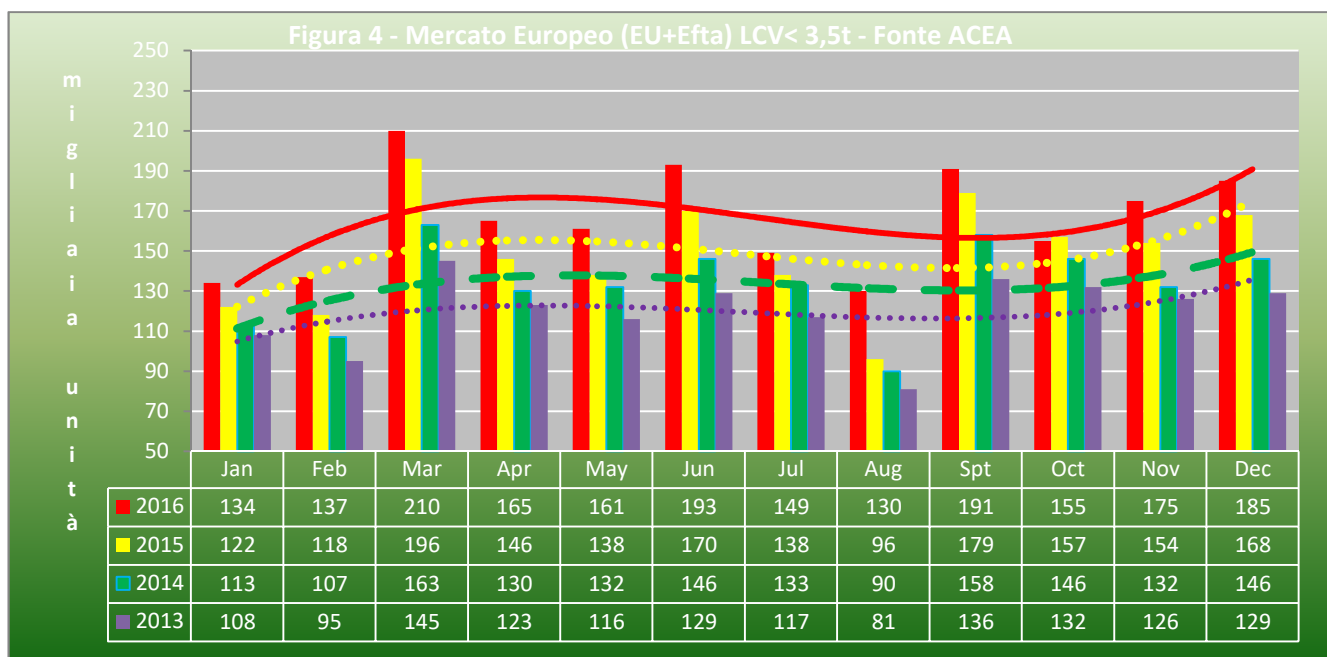
più (200.000 complessivamente venduti rispetto ai 133.794 del gennaio-dicembre 2015, secondo i dati Unrae).

Con i benefici risultanti dal Super-ammortamento e dalla Legge Sabatini l'Unrae stima che nel 2017 potrà determinarsi un'ulteriore crescita del mercato dei veicoli commerciali, pari al 5%.

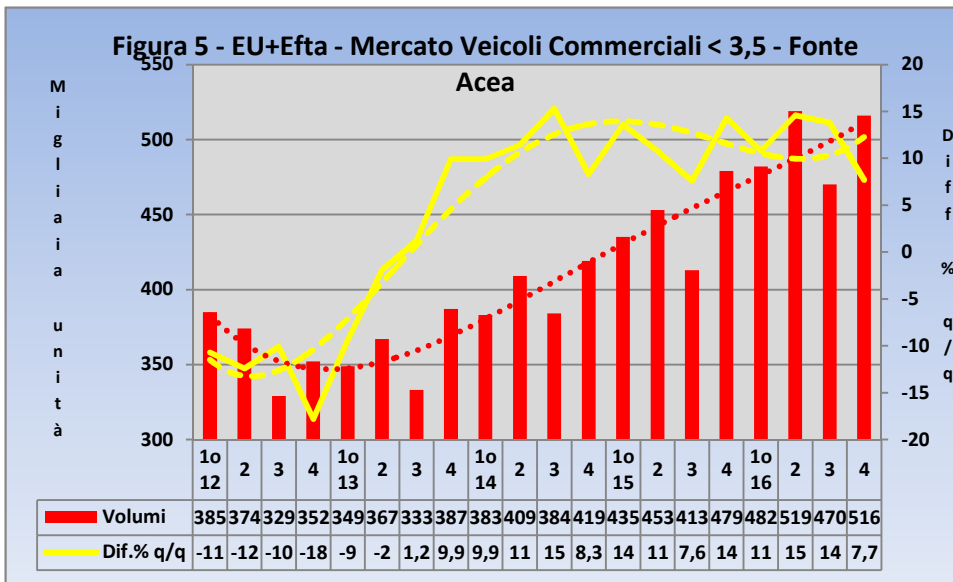


4° trimestre stimato

## 2) Mercato Europeo Veicoli Comm. <= 3,5 Sostanziale ulteriore ripresa nel 2016

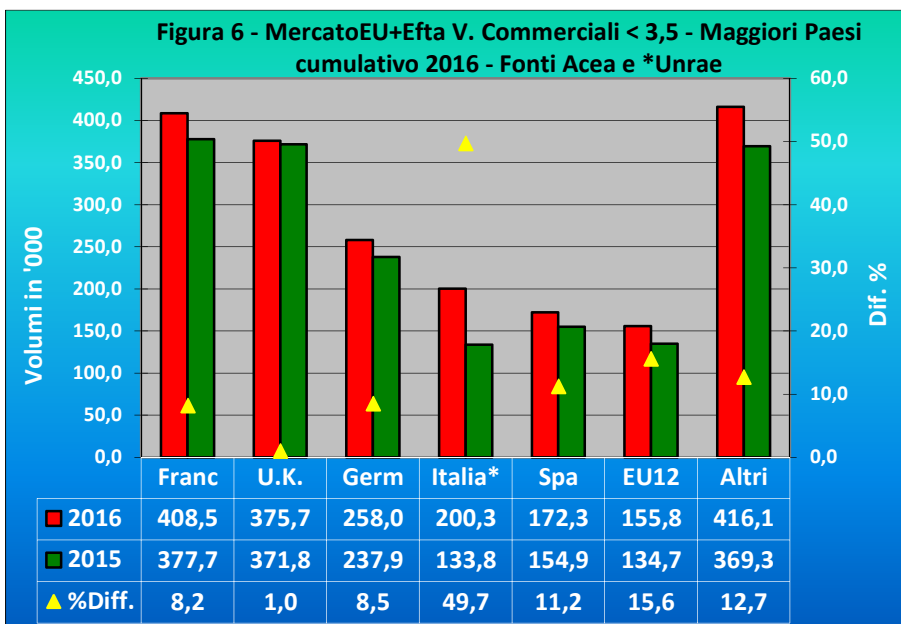


In Europa (UE+Efta) il settore dei commerciali (Figura 4), dopo la svolta in positivo a partire dal 2° trimestre del 2013 e rafforzatosi nel 2014 e nel 2015, ha chiuso anche il 2016 con un aumento dell'11,6% a 1.986745 unità.



L'andamento per trimestri (Figura 5), molto chiaro al riguardo, sottolinea sia l'accelerazione della caduta del mercato nel terzo trimestre del 2012. che la ripresa a partire dal 2014 e proseguita per tutto il 2015 e l'anno scorso. Particolarmente significativi i buoni risultati nel 2016 soprattutto dell'Italia (+49,7%), che supera

nuovamente la Spagna nella classifica europea, e della UE12 (+15,6%). La Germania segnala un progresso nell'anno all'8,5% e la Francia segna un +8,2%.

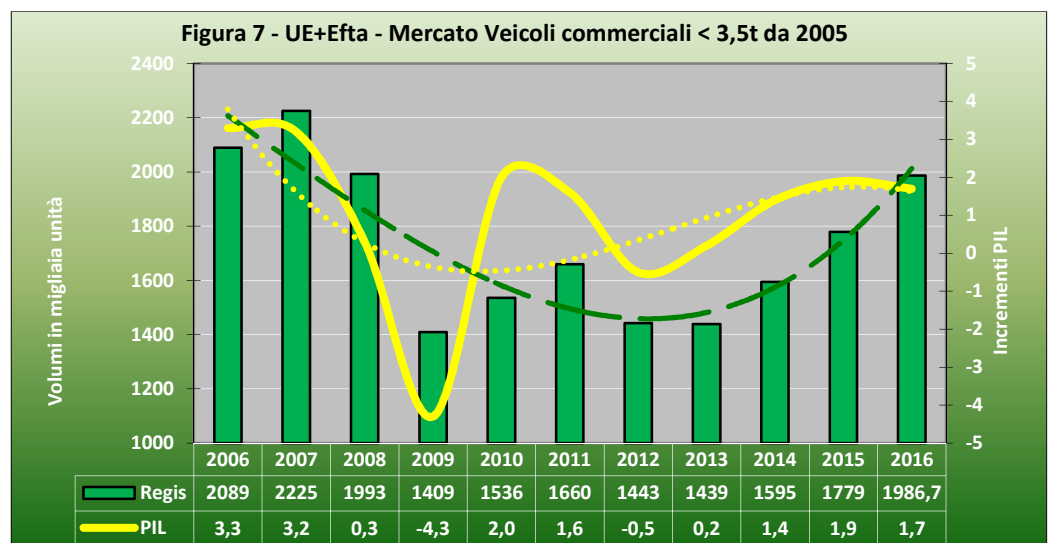


Sempre molto buone le performances nel periodo dei paesi del Nord Europa. Rispetto al 2015 il guadagno è stato dell'11,6%, ma rispetto ai massimi storici raggiunti nel 2007 il calo del mercato dei commerciali è stato comunque di circa il 10%, con valore assoluto simile al 2008.

Nella figura 7 un riassunto delle immatricolazioni di Veicoli Commerciali e degli incrementi del PIL negli ultimi 10 anni, da cui si evince quanta strada è stata fatta

per tornare ai livelli di immatricolazioni pre-crisi globale.

Le prospettive per l'anno in corso sono comunque di un ulteriore miglioramento del trend, non tanto per aumenti di reddito quanto per la continuazione del processo di rinnovo del parco in molte aree dove maggiore è la sua obsolescenza.

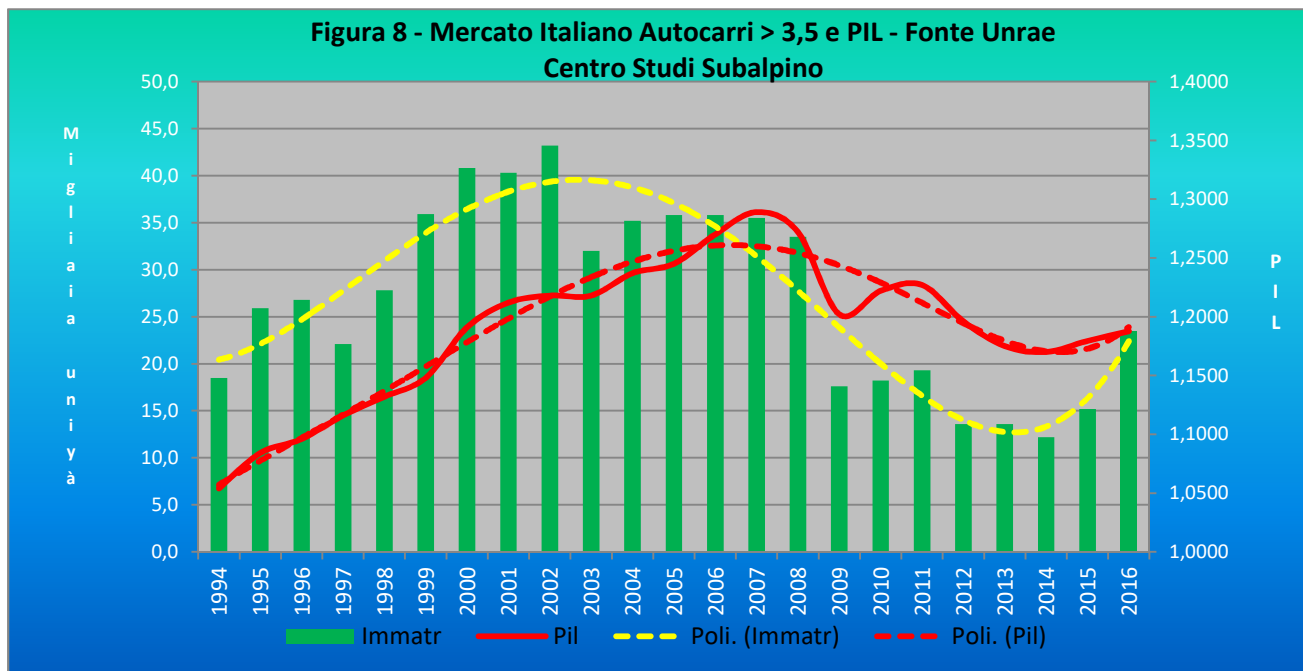


## 2) Il Mercato Autocarri

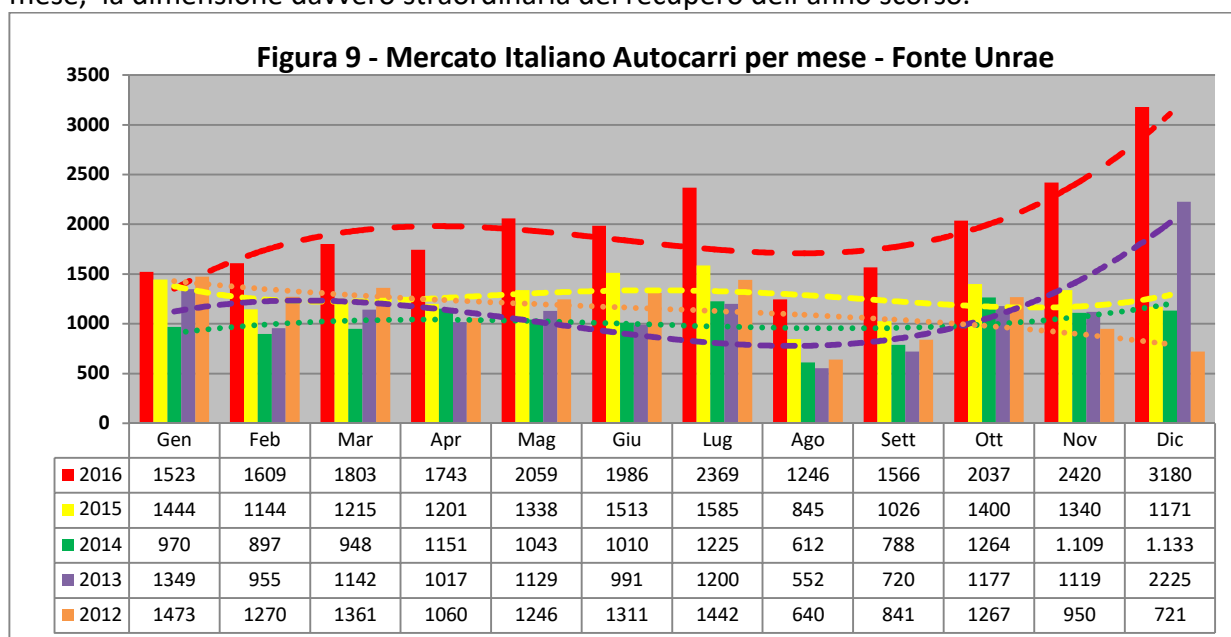
2016 anno di ulteriore decisa ripresa della domanda in Europa e in Italia.

### Mercato Italiano Autocarri > 3,5 t.

Il mercato italiano è andato progressivamente contraendosi dal 2008 in poi. Come mostra il grafico (figura 8), dopo aver toccato il suo massimo nel 2002 ed essersi poi mantenuto fino alla crisi globale su valori attorno alle 35.000/36.000 unità annue, dal 2009 è entrato in crisi profonda che si è accentuata dal 2012 al 2014, e da cui si è parzialmente ripreso solo l'anno scorso e nel 2015, anche se



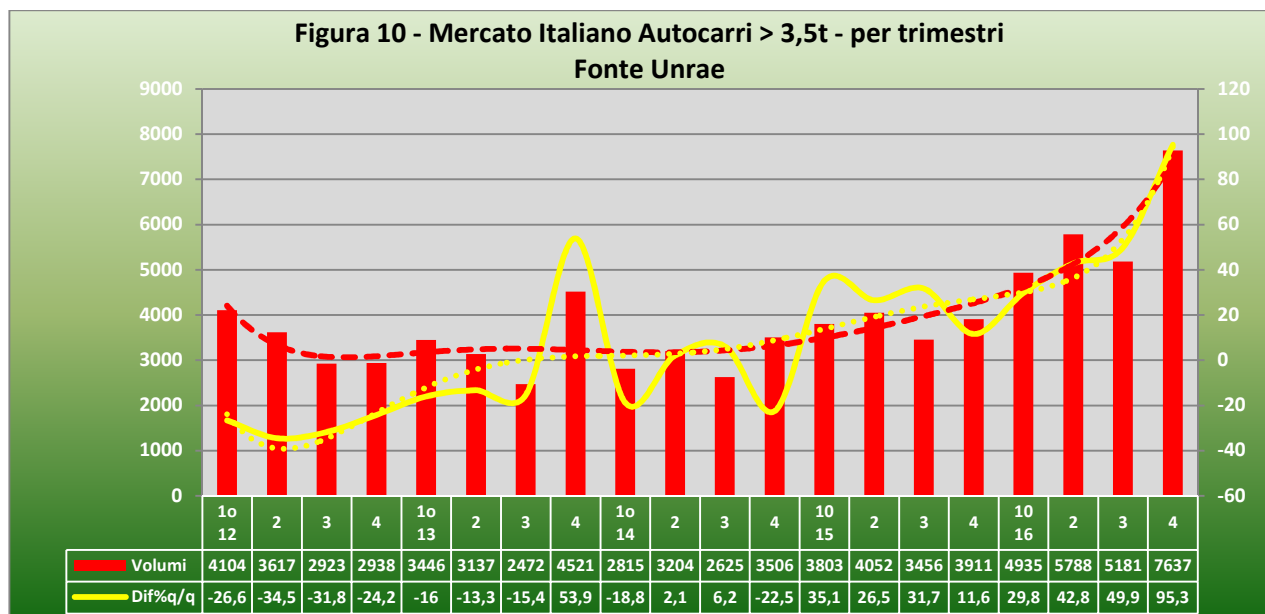
siamo ancor ben al di sotto dei valori del 2011 nonostante, come la figura 10 sottolinea mese dopo mese, la dimensione davvero straordinaria del recupero dell'anno scorso.



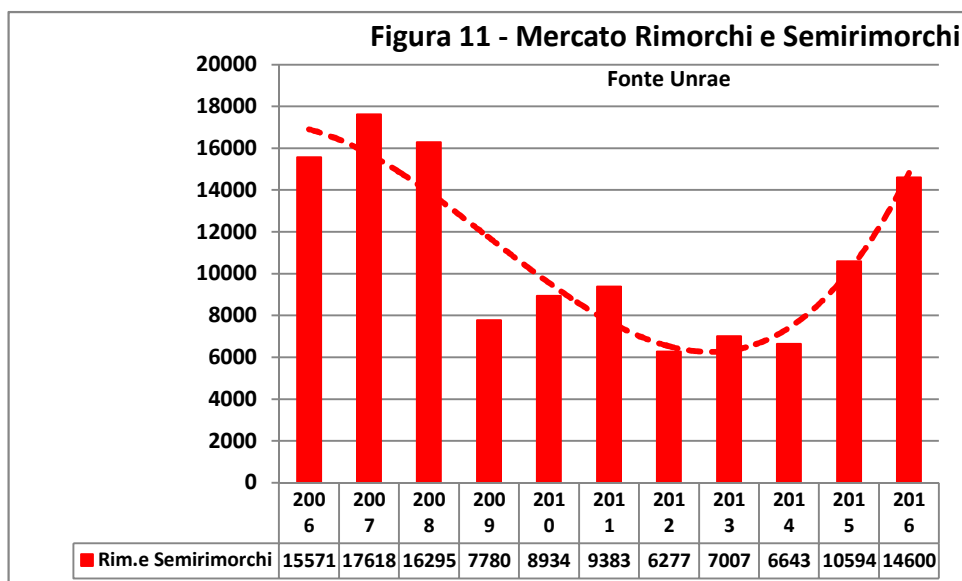
La figura 10 mostra l'andamento per trimestri, mostrando anche graficamente la costante discesa dal 2° trimestre del 2011 fino al 4° trimestre del 2013, quando le vendite si sono riprese



temporaneamente per l'anticipazione degli acquisti in vista dell'introduzione dell'Euro VI dal gennaio 2014 e per contrarsi nuovamente nel corso del 2014. Solo dal 1° trimestre del 2015 le vendite hanno ripreso a salire a buon ritmo, ritmo che è andato accentuandosi l'anno scorso per finire in bellezza nel quarto trimestre con una stima di oltre 7500 unità immatricolate ed un aumento di oltre il 95% sul 4° trimestre del 2015. Il totale anno ha raggiunto le 23.540 unità, con un aumento del 54,7% sul 2015, riportando comunque il mercato sui valori della seconda parte degli anni 90.



L'andamento del mercato dei rimorchi e semirimorchi (Figura 11) conferma con estrema

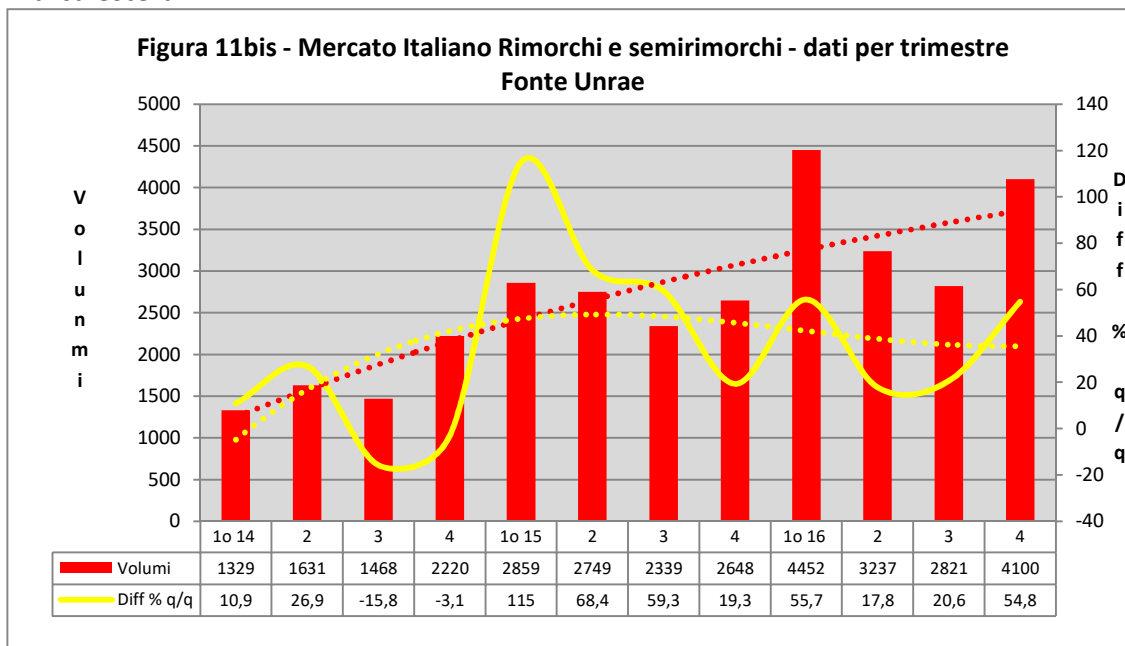


evidenza le difficoltà attraversate dal mercato italiano degli autocarri. Dopo la pesante caduta iniziata alla fine del 2008 e proseguita nell'anno della crisi globale, il mercato era andato riprendendosi nel primo semestre del 2010 anche

con l'aiuto degli incentivi alla rottamazione. Effetto durato comunque poco. A partire dalla fine del 2011 la discesa è stata continua fino al secondo trimestre del 2013 per poi riprendersi progressivamente nei successivi trimestri, ma soprattutto a partire dal primo trimestre del 2015, in parallelo con la ripresa del mercato autocarri. Ulteriore accelerazione della ripresa partire da ottobre 2015 con l'agevolazione fiscale che dal 15 ottobre consentiva di portare in ammortamento il 140% del costo di acquisto dei beni strumentali (quindi anche veicoli da lavoro), ripresa che è continuata per tutto l'anno scorso con ulteriore accelerazione di fine anno sempre addebitata sostanzialmente alle misure che il Governo ha adottato in materia fiscale e finanziaria, e che sembravano non confermate per l'anno in corso, destinando fondi mirati agli investimenti delle imprese di autotrasporto per l'acquisto di veicoli nuovi, dotati



degli impianti di sicurezza più avanzati. Del totale dello scorso anno oltre il 60% sono state di marca estera.



**Val la pena di sottolineare che nel 2001 le marche estere rappresentavano il 18% del totale, quota salita al 28 nel 2008.**

I buoni risultati degli ultimi trimestri ci riportano vicini ai risultati del 2008.

Nel 2016 il mercato è stato comunque inferiore del 17% rispetto al 2007 .

**Parallelamente all'aumento del mercato degli autocarri > 3,5 è cresciuto anche il mercato degli**

**autocarri pesanti,**

**oltre le 16**

**tonnellate:**

dopo una

breve

ripresa delle

vendite nel

2011 che ha

fatto seguito

alla

drammatica

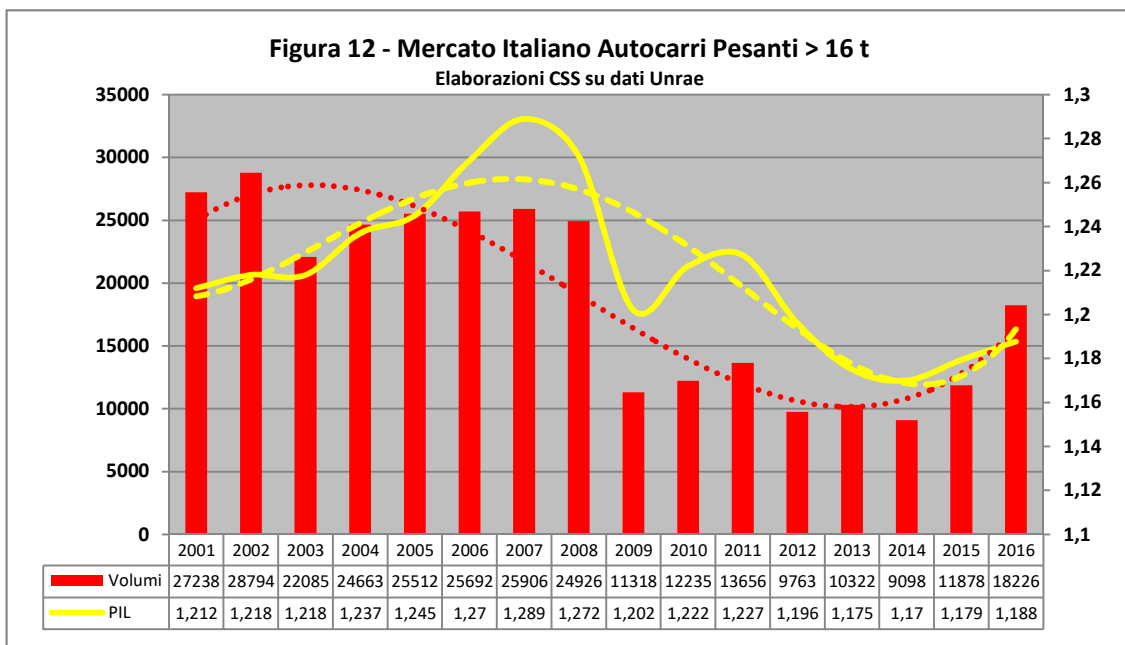
caduta della

domanda a

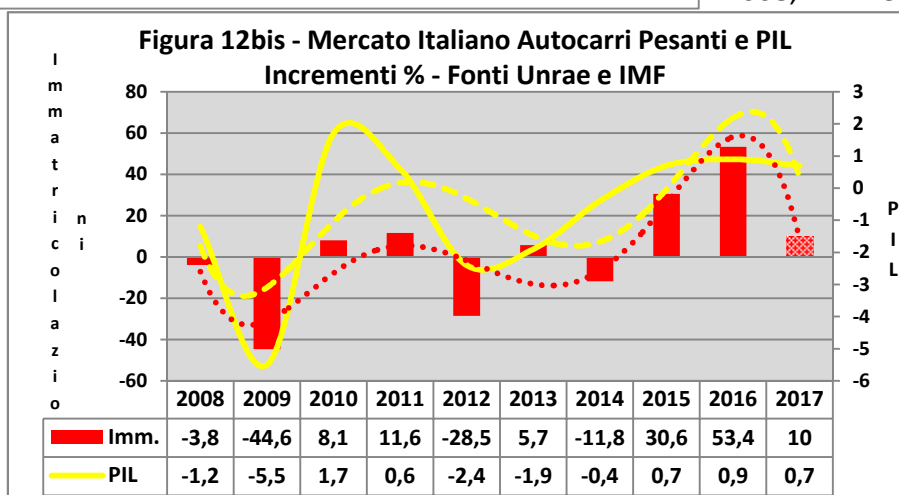
partire dalla

fine del

2008, le



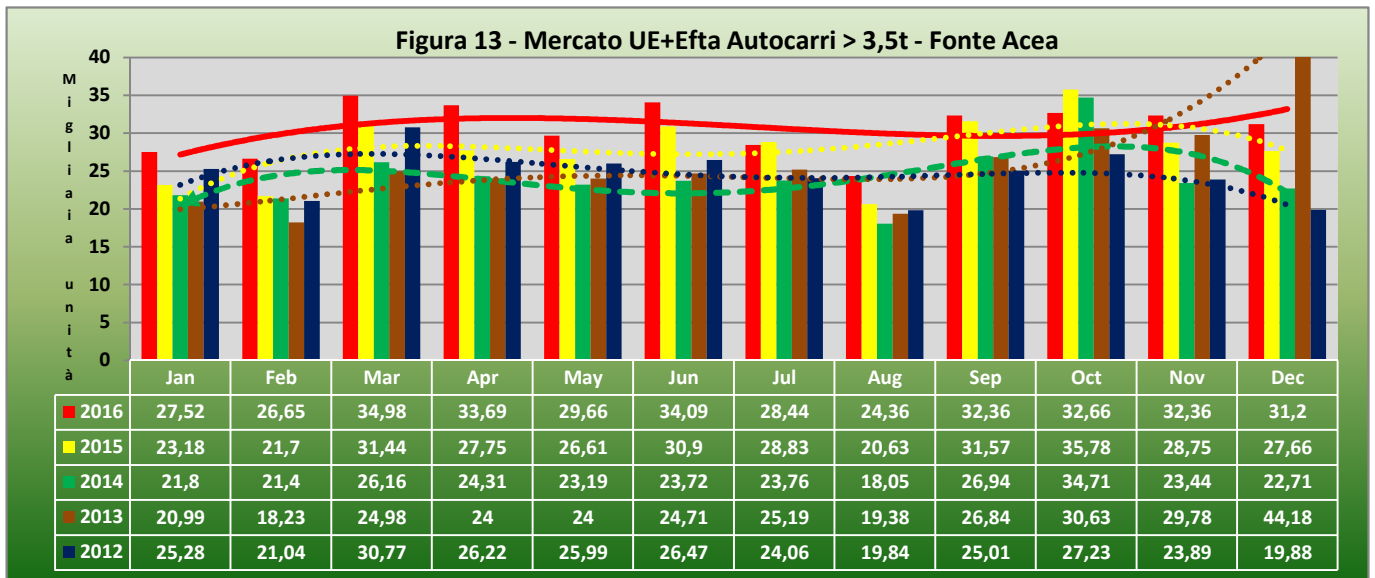
immatricolazioni si sono attestate per due anni sulle 10.000 unità, per crollare ulteriormente nel 2014. Nel 2015 si è avuta una netta inversione di tendenza e il mercato ha chiuso a 11878 unità, con un aumento del 30% circa, anche a seguito della ripresa del PIL. Ma il vero



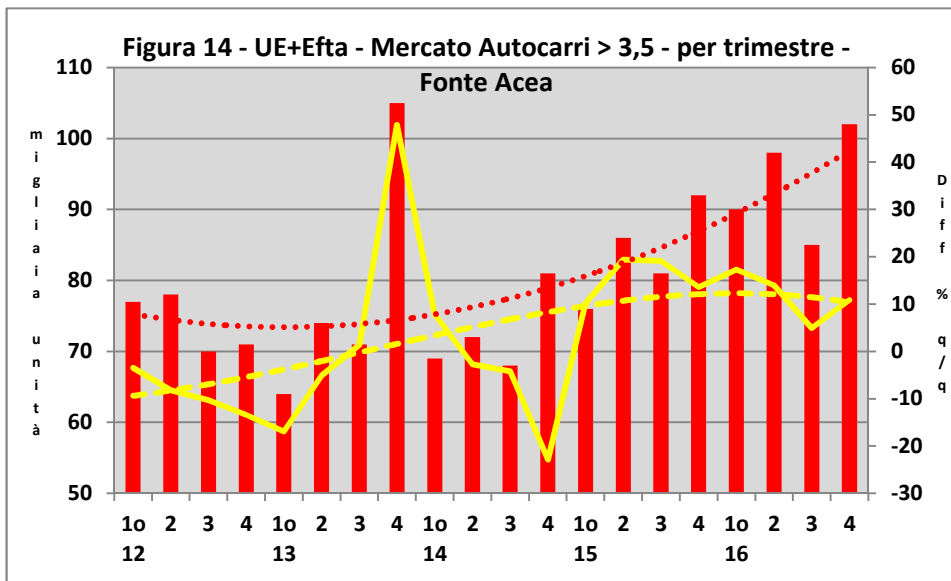
boom di immatricolazioni si è avuto lo scorso anno con un aumento del 53,4% a 18.226 unità.

Le prospettive per l'anno in corso sono di un ulteriore progresso, recupero legato però alle necessità di rinnovo del parco obsoleto e non alla effettiva ripresa dell'economia (figura 1). Come si può notare le linee tendenziali sono praticamente parallele come indica anche l'indice di correlazione tra le due serie di dati che è infatti molto alta (0,80) e quindi decisamente significativa.

### Mercato Europeo Autocarri > 3,5 t.



Il 2016 ha confermato il tasso di crescita del mercato autocarri, già consuntivato anche nel 215, con un aumento delle immatricolazioni dell'11% con 375.394 unità.

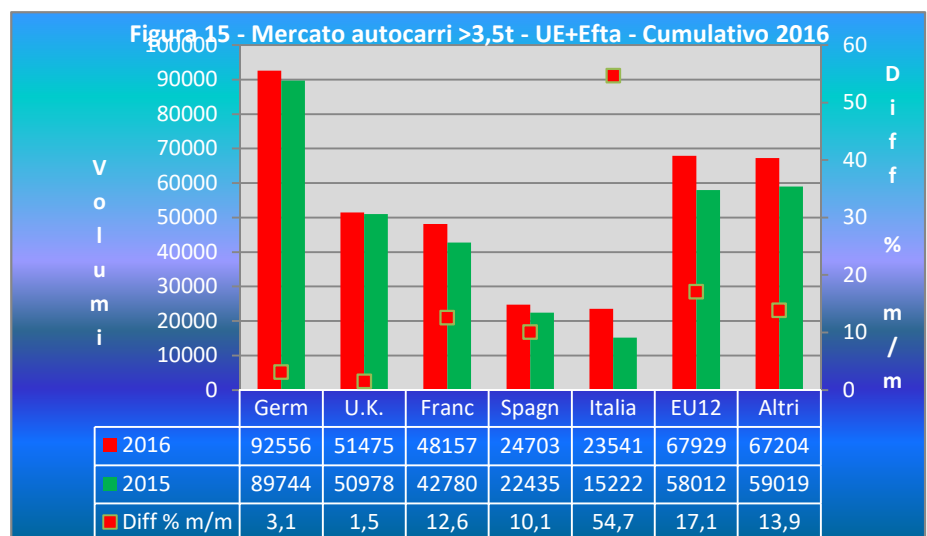


un aumento delle immatricolazioni dell'11% con 375.394 unità.

Cumulativamente nell'anno (Figura 15) i migliori risultati sono stati ottenuti dall'Italia (+54,4%), seguita dalla UE12 (+17,1%) [con risultati sopra la media in Lituania (+66,7%), Romania (+31,6%), Slovenia (+225,4%) e Polonia (+18,7%)], dalla Francia (+12,6%), dall'area Efta (+11,3%),

dalla Spagna (+10,1%), dalla Germania (+3,1%) e dalla Gran Bretagna +1,5%. Buoni risultati nella quasi totalità dei paesi del Nord Europa.

Guardando un attimo al passato, nel 2012 il mercato era tornato a



scendere dopo gli aumenti del 2011 chiudendo l'anno con una contrazione dell' 8,7% a 295.610 unità. Positivo nell'anno solo il volume della Gran Bretagna (+3,5%), nonostante la discesa della domanda si fosse andata aggravando, mese dopo mese, anche in quel mercato.

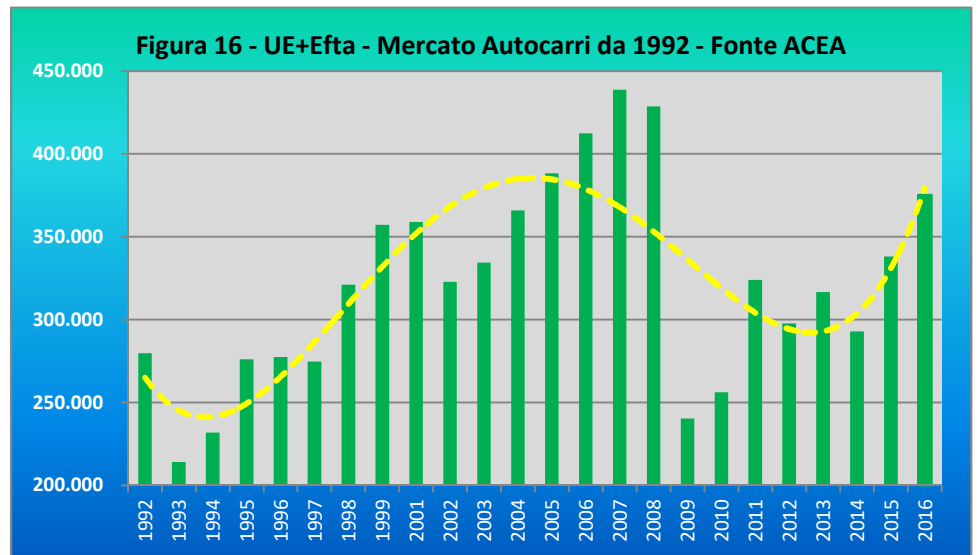
Il 2013 è stato un anno a due velocità: una prima parte in cui il mercato ha proseguito nel trend negativo del 2012. Nella seconda parte dell'anno le vendite si sono progressivamente riprese in tutta Europa, ad iniziare dalla Gran Bretagna, sia per il progressivo rientro della fase recessiva in cui l'Europa era ricaduta nel 2012 che per l'anticipazione degli acquisti in vista dei nuovi standards Euro VI.

Quasi tutti i mercati avevano chiuso l'anno positivamente o in pareggio, esclusa fatta per Francia (-1,6%) e Italia (-10,5%). Del tutto particolare l'exploit della Gran Bretagna che ha chiuso l'anno addirittura con un +25,2%.

Nuova flessione nel 2014. Decisa ripresa del mercato nel 2015 e l'anno scorso.

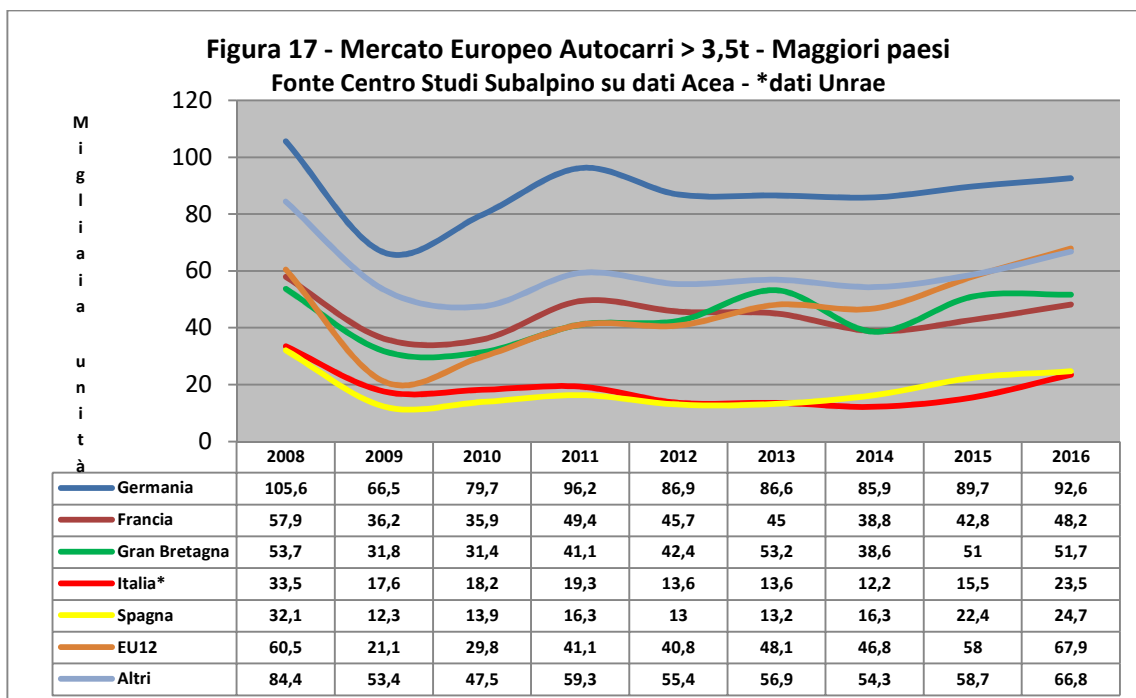
L'andamento per trimestri (Figura 14) mostra anche visivamente quanto sopra descritto.

Dalla figura a fianco (Figura 16) si evidenzia graficamente che senza la ripresa del 2015 il mercato autocarri in Europa stava tornando ai valori degli anni '90 del secolo scorso. Anche dopo gli aumenti dello scorso anno rimane quindi spazio per ulteriori aumenti nei prossimi anni, soprattutto nel settore dei medi.



Come mostra la Figura 17 la distanza dai valori del

2007/2008 varia molto da paese a paese e la tendenza per l'anno in corso dovrebbe



riportare i vari mercati su valori più in linea con la necessità del rinnovo dei parchi sospeso in parte nel 2012. Interessante anche notare che la crisi globale del 2008/9 e la successiva fase recessiva che ha colpito soprattutto i paesi dell'area mediterranea, hanno profondamente alterato l'importanza relativa dei vari mercati europei nel settore in questione: Italia e Spagna assieme rappresentano oggi poco meno del 13% delle vendite di autocarri > 3,5 t contro il 18% del 2007, mentre aumentano la loro quota Francia e soprattutto Gran Bretagna che rappresentano assieme oggi quasi il 27% del totale EU+Efta, contro il 23% di 7 anni fa.

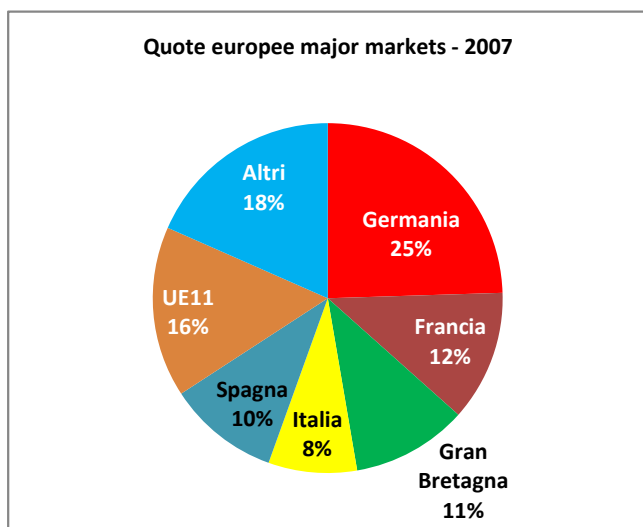
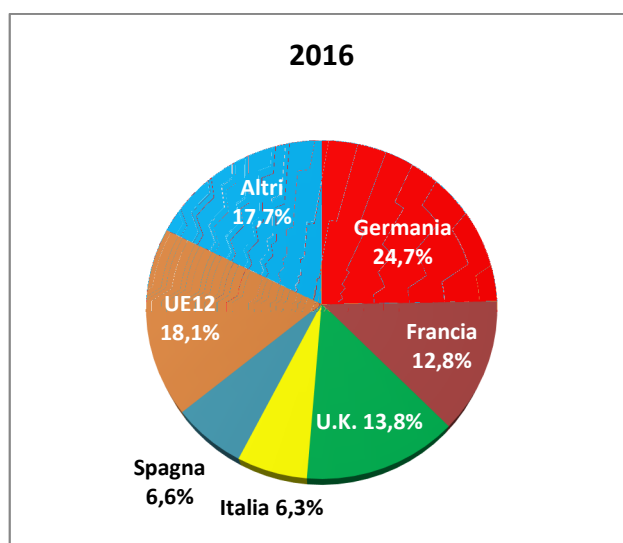


Figura 18

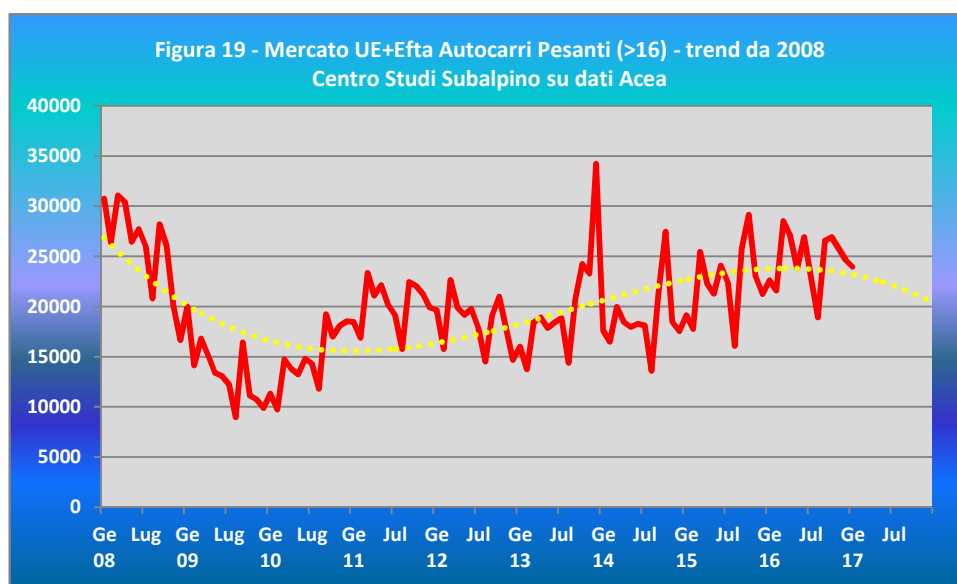


Aumenta pure la UE12, mentre scende la quota relativa della Germania.

### Mercato Europeo Autocarri > 16 t

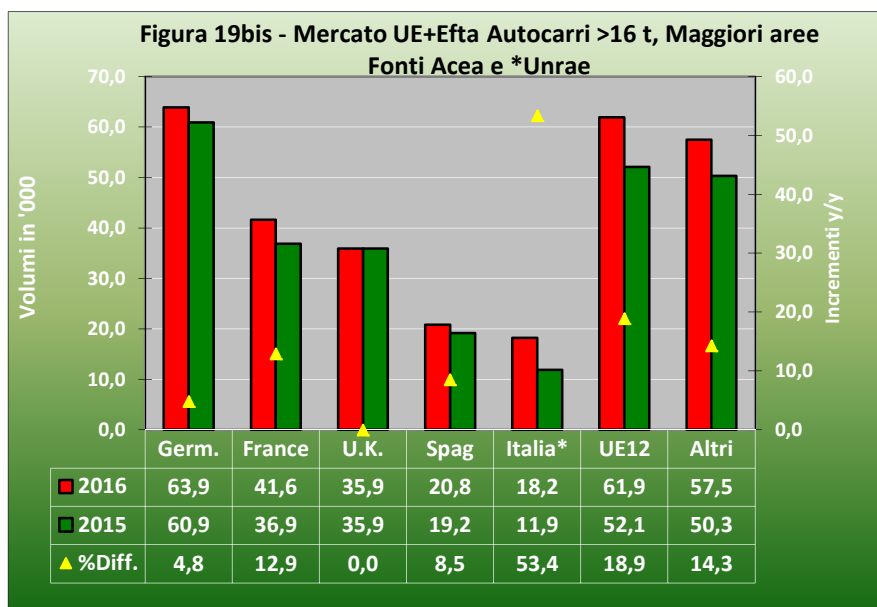
L'Europa in tale settore aveva invertito all'inizio del 2010 il trend negativo che durava dal 3° trimestre del 2008, consolidando i guadagni soprattutto nel secondo semestre di quell'anno.

Nel 2011 la ripresa si era mantenuta su livelli più che buoni per tutto l'anno: nel cumulativo aveva consuntivato un totale di 237.892 unità immatricolate, con un recupero di circa il 35% sul 2010 e con

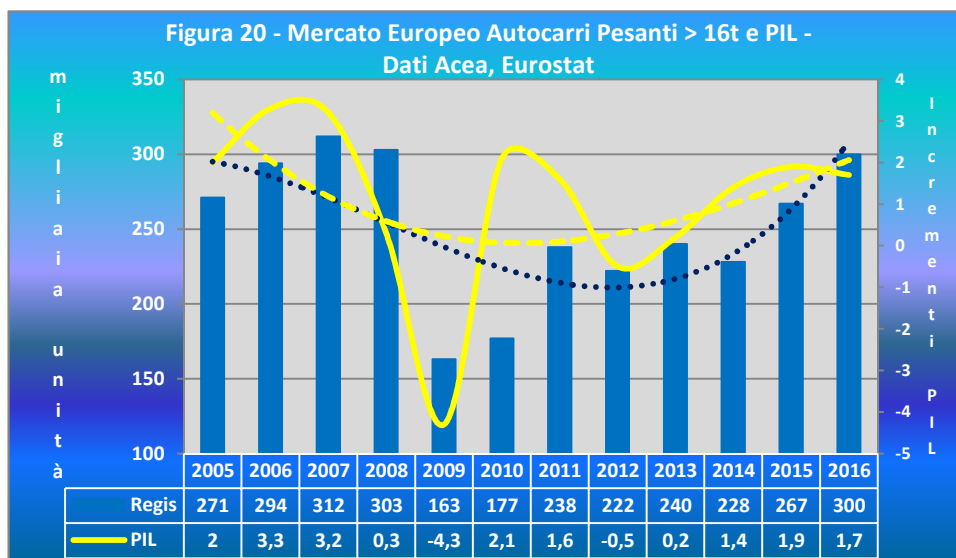


dati particolarmente significativi nel Regno Unito, Francia, Germania e Spagna, oltre che nell'area dei nuovi membri della UE. Ma, a partire dall'inizio del 2012, il trend è andato progressivamente indebolendosi e l'anno si è chiuso con una perdita del 6,6% a 222.178 unità.

Rimanevano ancora sostanzialmente positivi i dati del mercato inglese (-0,4%), grazie alle buone vendite del primo semestre, ma avevano subito pesanti flessioni i mercati francese (-8,5%) e tedesco (-9,6%). In Italia il calo era stato del 28,5% e del 20,4% in Spagna. Più contenute nel cumulativo dell'anno le perdite dei mercati della UE10 (-6,7%). Nel 2013 il mercato si è ripreso in maniera consistente nella seconda

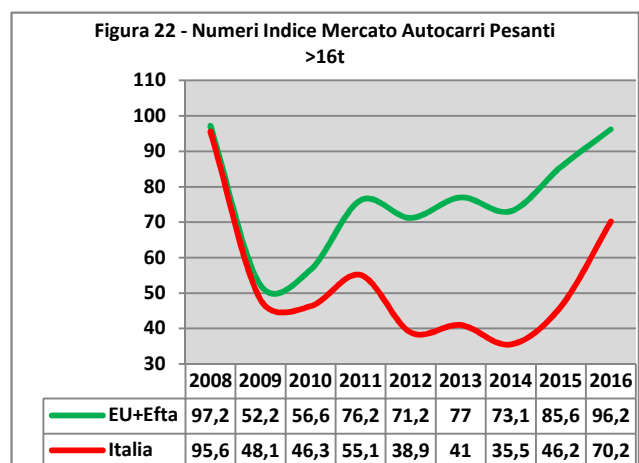
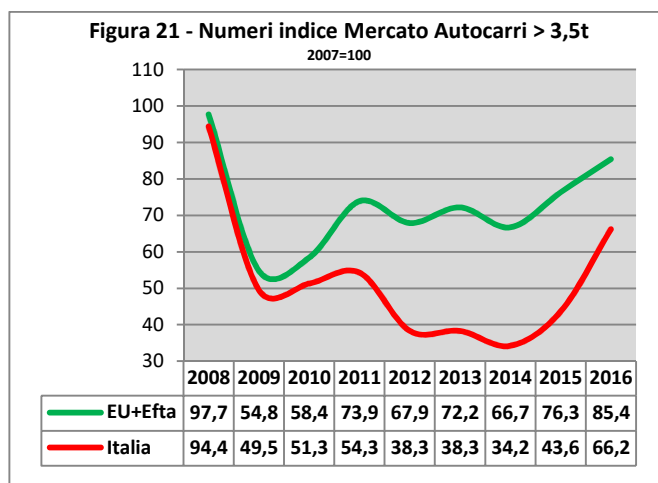


parte, favorito dalla ripresa economica ma soprattutto dall'anticipazione degli acquisti, chiudendo positivamente in tutte le maggiori aree, esclusa fatta per l'Italia. Nel 2014 però il mercato è tornato a chiudere in negativo, scontando gli acquisti della fine del 2013, scendendo del 5,1% sul 2013. Forte ripresa nel 2015 e l'anno scorso, con aumenti rispettivamente del 17,1% e del 12,2%. In Italia l'aumento, secondo i dati \*Unrae, è stato rispettivamente del 30,6% e del 53,4%.



Dal grafico a fianco si può notare come settore dei pesanti si sia praticamente chiuso il gap con gli anni ante crisi globale, per cui è difficile prevedere l'andamento delle vendite per l'anno in corso e il prossimo.

## Confronti Italia-UE



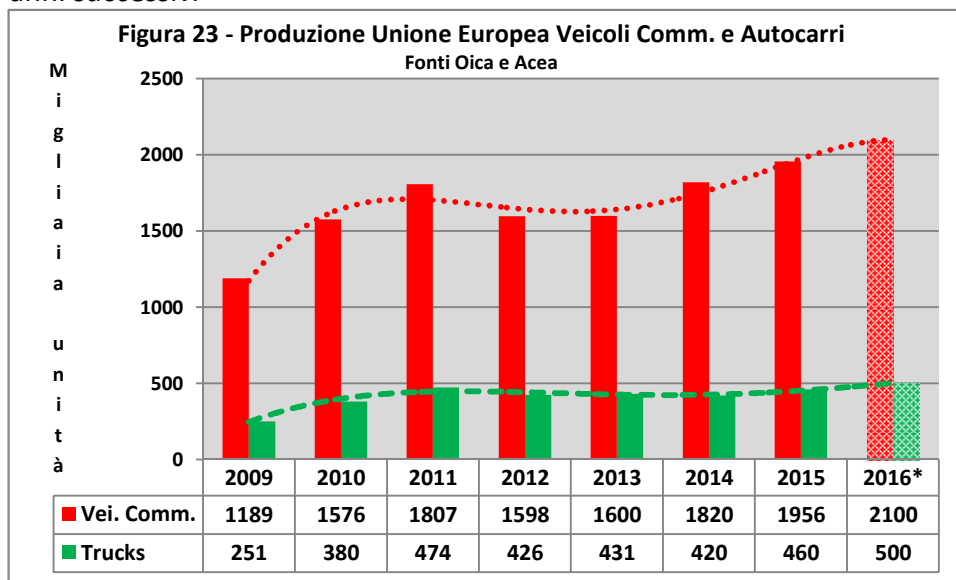
Nelle tabelle qui sopra si è cercato di illustrare come Europa ed Italia siano uscite dalla crisi del 2009, usando i valori del 2007 come base per l'indice: appare evidente che la discesa del mercato, negli anni della crisi globale, è stata sostanzialmente analoga sia nella UE+Efta che in Italia. Il recupero invece è stato profondamente diverso, dato che in Italia la ripresa è stata e sarà molto più faticosa, e si è creata una profonda divaricazione con gli andamenti del resto d'Europa, già a partire dal 2010, e ancora ampliata nel 2012, 2013 e 2014. Leggera ripresa dell'indice nel 2015, più decisa l'anno scorso.

### 3) Produzione Veicoli Commerciali e Industriali

#### Volumi Produttivi Unione Europea

A partire dal 2011 non sono stati comunicati dall'Oica i dati della produzione in certi paesi (quali Germania, Francia, Svezia), in seguito alla inchiesta dell'antitrust della Commissione Europea sull'attività dei produttori di Autocarri.

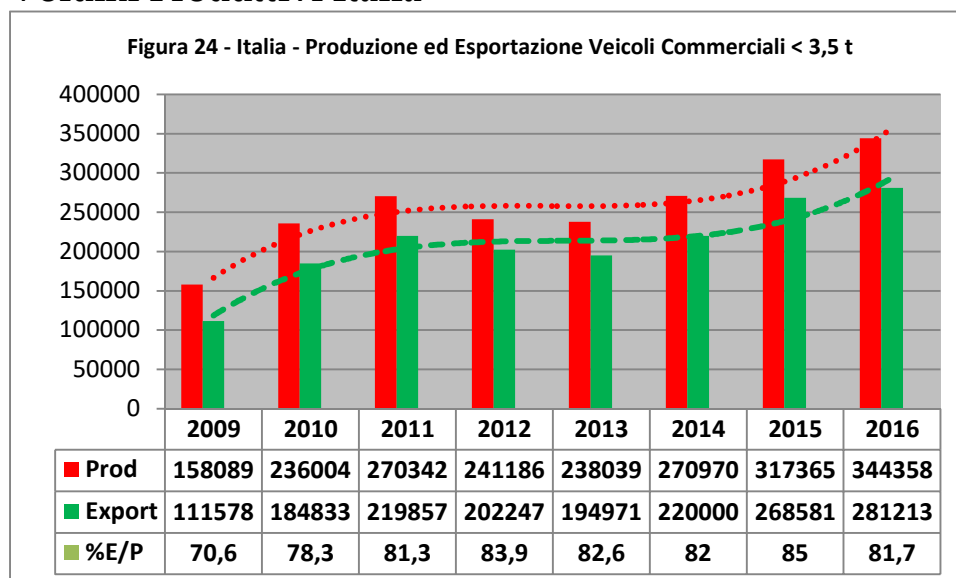
Abbiamo quindi utilizzato i dati di provenienza OICA fino al 2010 e quelli stimati da Acea per gli anni successivi



Da quei dati si può notare come la produzione di veicoli Commerciali (<3,5t) si sia ripresa bene subito dopo la caduta del 2009, aumentando del 49% tra il 2009 e il 2011 per scendere poi nuovamente nel 2012 e 2013, in linea con la caduta della domanda, per poi riprendersi nel 2014, nel 2015 e l'anno scorso.

Nel settore degli autocarri la ripresa nella UE era stata anche più marcata, con un guadagno dell'89% nei due anni dal 2009 al 2011. Dato il calo complessivo della domanda, nel periodo 2012-2013 la produzione è scesa nuovamente, per riprendersi solo nel 2015 e l'anno scorso, secondo le nostre stime.

#### Volumi Produttivi Italia

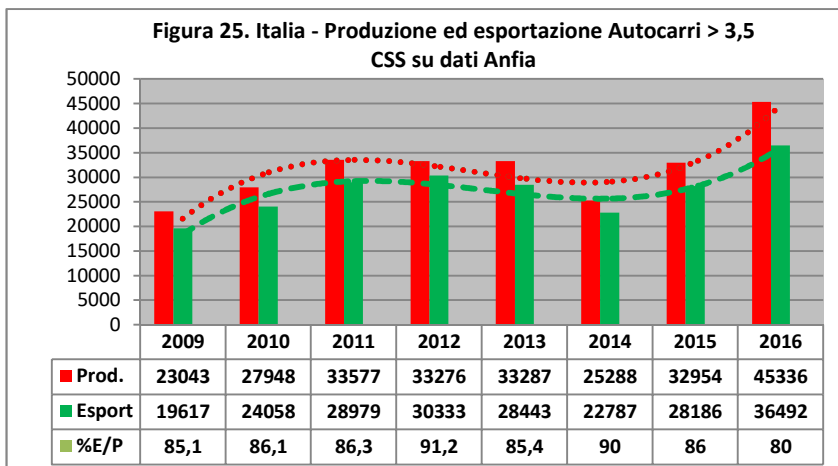


Per l'Italia i volumi produttivi, che si erano pure pesantemente contratti a partire dalla metà del 2008, si sono mantenuti più o meno in linea con gli andamenti europei per i commerciali, e un po' meglio per i pesanti. Dalla seconda parte del 2009 e nel 2010 si era verificata comunque una certa inversione dei trends, soprattutto per i

commerciali, anche in concomitanza con la progressiva riduzione degli stocks e l'aumento degli ordini.

Nel 2014 il trend positivo nel settore dei commerciali leggeri si era bruscamente interrotto dato il crollo del mercato italiano, ma si è ripreso considerevolmente nel 2015 e l'anno scorso, sia per la ripresa delle immatricolazioni che dell'export. La produzione di autocarri si è sostanzialmente mantenuta fino al 2013 ai livelli del 2011, precipitando però nel 2014, anche a seguito della discesa della

domanda europea. Ritorno ai livelli 2011 nel 2015 e specialmente l'anno scorso, grazie soprattutto alla ripresa del mercato italiano.

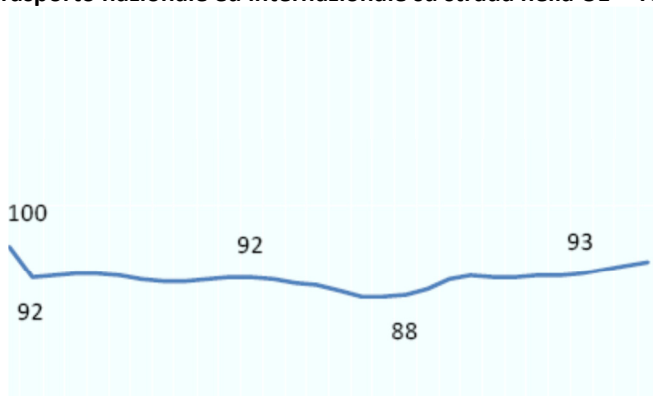


## 5) Il Trasporto merci nel mondo

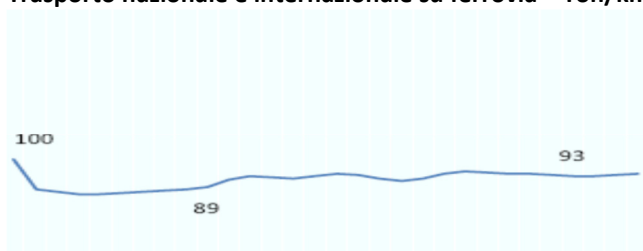
Gli ultimi aggiornamenti dei dati globali del trasporto raccolti a tutto luglio 2016 dall'International Transport Forum mostrano:

- ✓ I traffici internazionali via aerea in tonnellate, considerati un leading indicator, rimangono sotto il livello precrisi sia nell'area EU che negli Stati Uniti.
- ✓ Le esportazioni verso i BRICS e l'Asia sono rimasti trainanti della crescita.
- ✓ I Trasporti merce di superficie, misurati in t/km, mostrano segnali di discesa in Cina e Russia.
- ✓ In Europa i trasporti merci di superficie rimangono stagnanti, come riflesso di una debole domanda interna. Discesa del trasporto anche in Cina e Russia, come riflesso della discesa della crescita economica.

**Trasporto nazionale ed internazionale su strada nella UE – Ton/km (Q3 2008 = 100)**



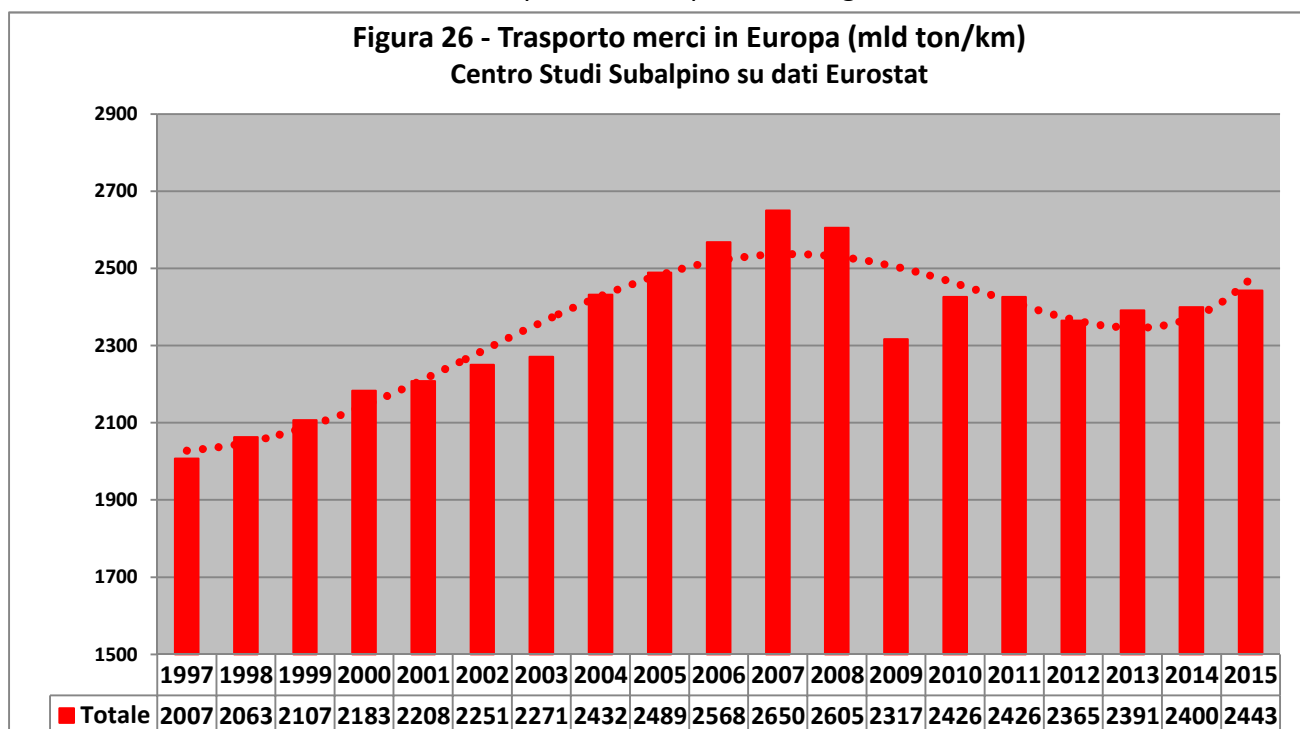
**Trasporto nazionale e internazionale su ferrovia – Ton/km**





## Il Trasporto merci in Europa

A conferma delle indicazioni dello ITF, per la UE in particolare gli ultimi dati forniti da Eurostat



indicano per il 2015 un modesto aumento rispetto al 2014, soprattutto per merito di un leggero aumento dello 2,6% dei trasporti su strada, e stabilità della ferrovia. In totale il volume di traffico merci è salito dell'1,8% rispetto al basso volume del 2014. Scende marginalmente la navigazione interna. Di conseguenza sale la quota della strada e diminuisce quella della ferrovia. (Figura 26bis). I dati sono ufficiali per tutta Europa con l'eccezione della Germania il cui valore è stimato, in linea col tasso di aumento del resto d'Europa, in leggero aumento sul dato del 2014.

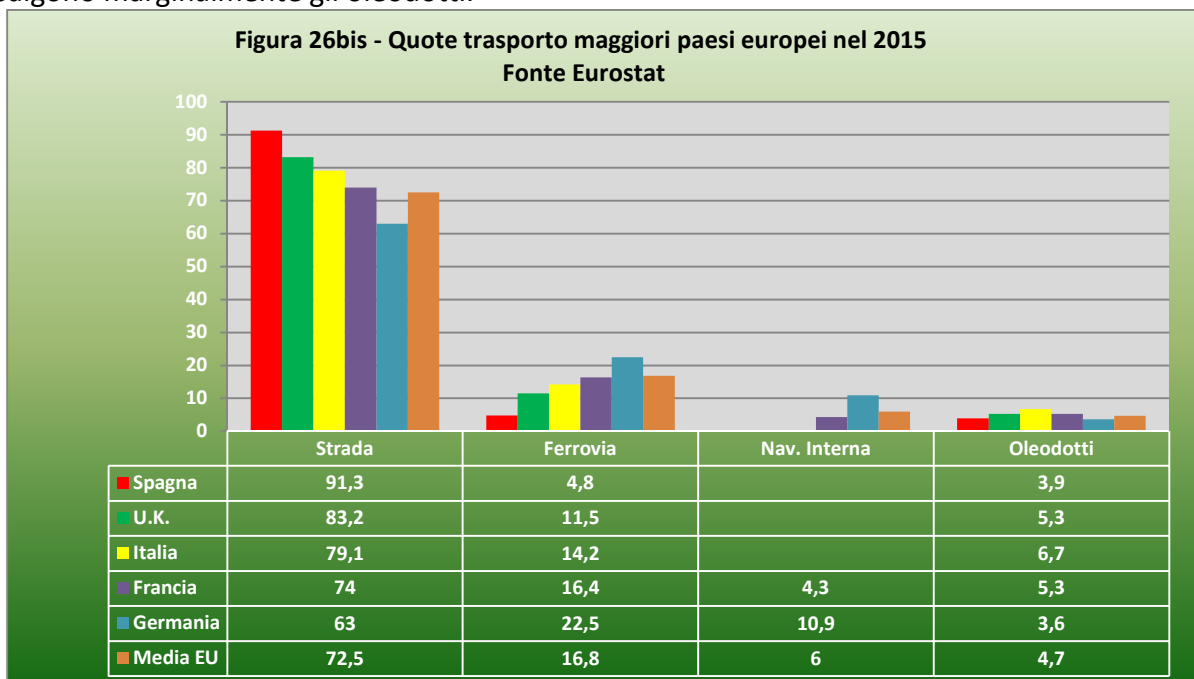
Anni	Strada	Ferrovia	Nav. Interna	Oleodotti	Totale
2007	1925	452	145	128	2650
2008	1891	443	146	125	2605
2009	1700	364	131	122	2317
2010	1755	394	156	121	2426
2011	1744	422	142	118	2426
2012	1693	407	150	115	2365
2013	1719	407	153	112	2391
2014	1725	411	151	113	2400
2015	1770	411	147	115	2443

La tabella sopra riportata mostra che secondo i dati ufficiali del 2015 la strada sarebbe ritornata a recuperare sui bassi valori degli ultimi anni, sistemandosi all'8% sotto i valori pre-crisi. Con la ripresa economica del 2016 la strada dovrebbe essere cresciuta ulteriormente. Peggio si è comportata la ferrovia, rimanendo nel 2015 ad un -9% sul 2007. Unica a mantenersi sopra il

livello del 2007 la navigazione interna la cui quota è scesa nel 2015 al 6,0%, con un aumento comunque del 1,4% rispetto ai livelli ante crisi.

Comunque la strada rimane di gran lunga la modalità più usata in Europa, e in lieve crescita nel 2015, con una media del 72,5% secondo le ultime rilevazioni ufficiali che si riferiscono al 2015 (72% secondo i dati 2014). Solo la Germania, tra le maggiori economie europee, è sotto quella media, dato il ruolo che in quel paese è mantenuto dalla ferrovia e dalla navigazione interna.

Leader in questa classifica è la Spagna, con uno share della strada del 91,3%, ma importanti anche le quote della Gran Bretagna (in crescita nel 2015) e dell'Italia che invece scende dal 79,7% al 79,1%. Scende marginalmente la ferrovia, sia nel totale europeo che nei maggiori paesi. Salgono marginalmente gli oleodotti.

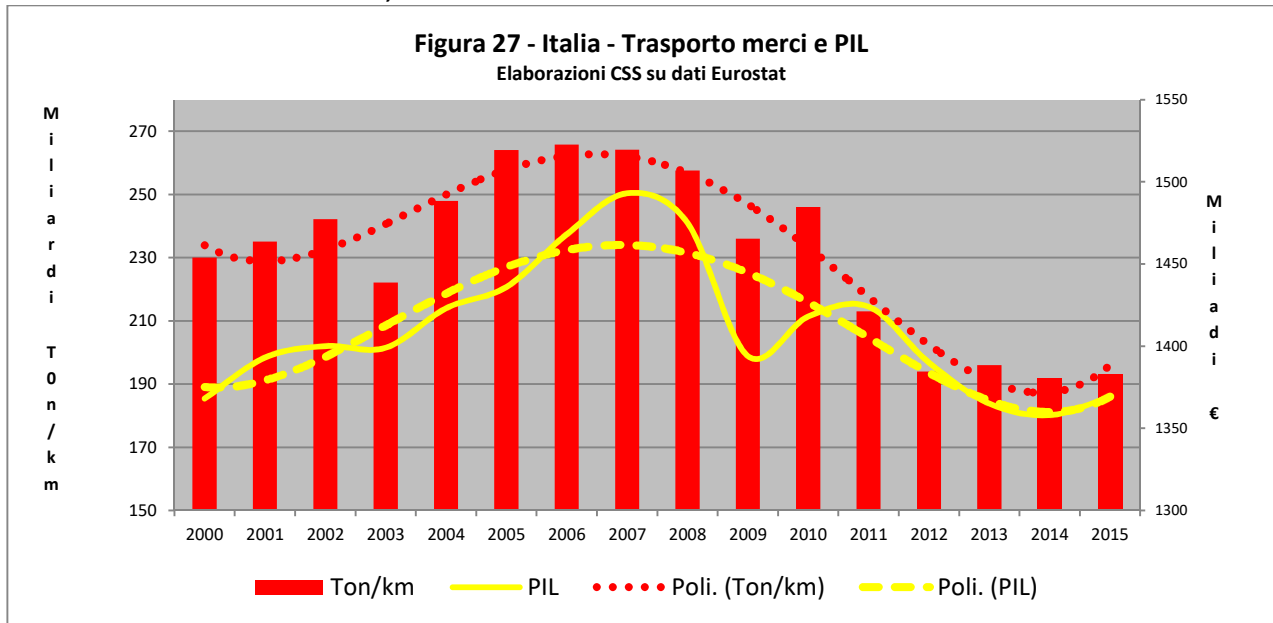


## Il trasporto merci su strada in Italia.

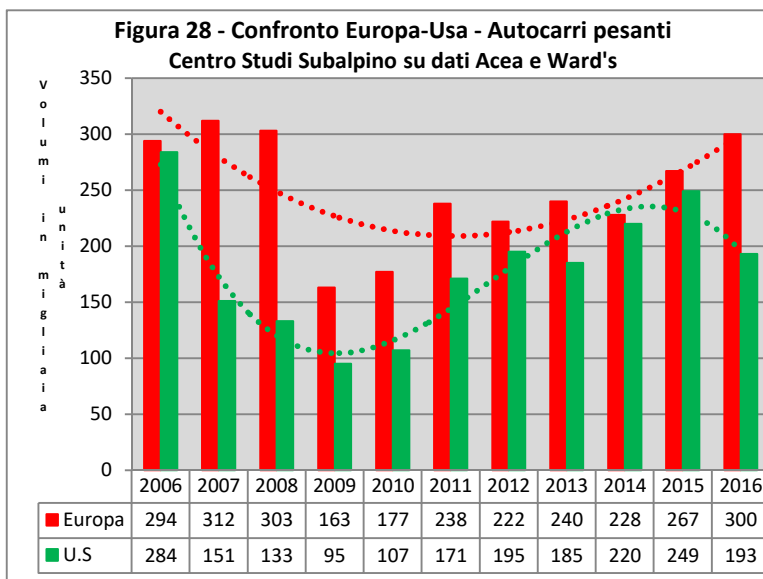
Chiaramente i volumi d'immatricolazione degli autocarri sono direttamente correlati con l'andamento dell'economia e quindi dei volumi di trasporto merci.

I dati in tabella sono tratti dalle analisi di Eurostat (dati storici sul trasporto merci fino al 2015), integrati con l'aggiunta dei volumi di trasporto con veicoli inferiori a 3,5 t, non inclusi nelle statistiche UE e ad una valutazione del cabotaggio interno. (seguendo il suggerimento del Prof Rocco Giordano, come risulta da un suo articolo sulla rivista Sistemi di Logistica del giugno 2010, (anno III- n. 2). Guardando agli ultimi anni i volumi di traffico hanno guadagnato un buon ritmo di crescita a partire dal 2004, in parallelo alla crescita del PIL. Data quindi la successiva sensibile contrazione del PIL, iniziata già nel 2008, ma concretizzatasi soprattutto nel 2009, e poi anche nel 2012 e 2013, non stupisce la forte contrazione nei volumi del trasporto merci nel 2009, la leggera ripresa di quello stradale nel 2010 e l'inizio di una nuova fase discendente nella seconda parte del 2011 a seguito della progressiva caduta del PIL. La distanza dal 2007 è doppia rispetto alla media europea a conferma della gravità assoluta degli andamenti depressi dell'economia Italiana.

Indice di correlazione fra le serie 0,82 \*stime CSS



## Confronto Europa - Usa sui Veicoli Pesanti



Anche quest'anno, per concludere questa panoramica e sottolineare non solo come la crisi abbia colpito ovunque nel mondo nel 2009, ma come la ripresa si sia manifestata in modo diverso nelle varie aree economiche, è interessante un confronto tra le vendite di veicoli pesanti (sopra le 16 t in Europa, e della classe 8 negli USA), unico confronto significativo date le disparità di rilevazione statistica per gli altri settori. Si nota subito come **negli Usa la crisi si sia manifestata un anno prima che in Europa**, con un calo delle vendite che nel 2009 fu del 66,5% rispetto al 2006,

anno di massima espansione del settore.

La ripresa inizia nel 2010 un aumento dell'12,6% sul 2009; il trend positivo è poi continuato nel 2011 con un sostanzioso progresso del 60% sul 2009; nel 2012 la ripresa si è consolidata con un aumento del 14% sul 2011. Nella seconda parte dell'anno la ripresa si è però raffreddata a causa delle incertezze economiche e dei ritardi nella soluzione del problema del "fiscal cliff" su cui si è arrivati ad un primo accordo solo l'ultimo giorno di quell'anno. Il mercato ha continuato a scendere anche nel primo semestre del 2013 e nonostante i buoni risultati dell'ultimo trimestre le vendite si sono ridotte del 5,1% sul 2012. Ottima ripresa nei tre anni successivi. Brusca caduta delle vendite l'anno scorso, con una contrazione del 23%.

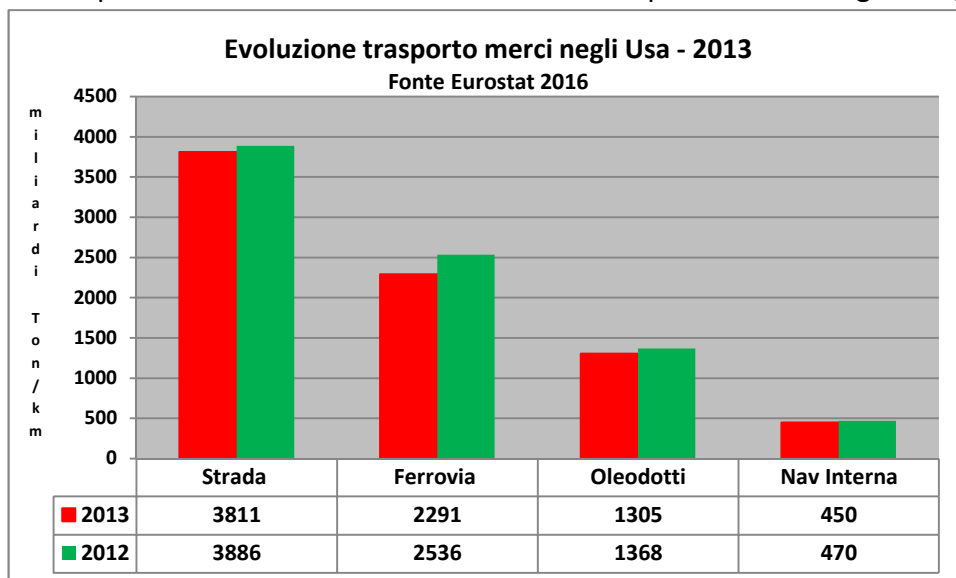
In Europa il 2010, pur in lieve progresso, si è chiuso con una perdita di circa il 45% sul picco del 2007. Nel 2011 il progresso è stato molto buono (+35%). Nel 2012 il mercato è rientrato in fase recessiva,

perdendo il 6,8% sul 2011. Nel 2013 il mercato si è ripreso nella seconda parte dell'anno, soprattutto per una grande anticipazione degli acquisti data l'introduzione degli standard Euro VI dal 1° gennaio dello scorso anno, e il totale mercato ha chiuso con un aumento dell'8,1%. Nuova discesa nel 2014 anche per il riacutizzarsi della crisi economica nella prima parte dell'anno. Ottima ripresa invece nel 2015 e l'anno scorso, con un progresso, rispettivamente, del 17,1% e del 12,2%.

Figura 29 - Trasporto Merci in Europa e in USA – mode share.

Fonti: Eurostat (dati 2015 per UE e 2013 per USA)

I dati pubblicati nel 2016 da Eurostat sul trasporto merci negli USA, relativi al 2013, mostrano



nuovamente una seppur lieve discesa del trasporto con un -4,9% soprattutto a causa della contrazione del trasporto ferroviario, sceso di circa il 10%. Si difende il trasporto su strada, sceso del 2%. Il dato sulla navigazione interna è stimato. Indubbiamente l'economia statunitense che si era ripresa molto bene nel 2012, come anche la vendita di

autocarri pesanti cresciuta del 14%, ha avuto un momento di pausa nella crescita, come sottolineato anche dalla contrazione delle vendite di autocarri pesanti.

A conti fatti il volume totale di merci trasportate negli USA è oltre 3 volte quello dell'Europa, e che la classifica per modalità vede ora completamente rovesciato il "mode share" tradizionale fino al 2011, dato che anche **negli USA la strada garantisce una assoluta prevalenza nelle modalità di trasporto, anche se con valori inferiori all'Europa(48,6% contro il 72,5% dell'Europa)**. La ferrovia scende al 29% contro il 16,8% in Europa.

Figura 29bis - Trasporto Merci in Europa e in USA – mode share

Fonte: Eurostat (dati 2015 per UE e 2013 per USA)

