

Mercato Europeo dei Veicoli Commerciali, degli Autocarri e del Trasporto Merci. Osservatorio congiunturale: analisi statistico-economica degli andamenti nel 2013

Executive Summary

Dopo la caduta del 2012 l'anno scorso il mercato Europeo dei Veicoli Commerciali (<3,5t) si è andato progressivamente riprendendo, soprattutto nella seconda parte dell'anno chiudendo con una perdita di solo lo 0,4% sul 2012, a 1.435.203 unità, ma soprattutto per i risultati positivi della Gran Bretagna.

Buona ripresa del mercato degli autocarri > 3,5t dopo la caduta del 2012. Il totale mercato Europeo è cresciuto del 6,2%, chiudendo a 313.766 unità immatricolate, sia per il miglioramento del clima economico che per l'anticipazione degli acquisti dell'ultima parte dell'anno. Le prospettive per l'anno in corso sono di un ulteriore miglioramento del trend data la prevista ripresa dell'intera area economica europea, secondo le ultime indicazioni del Fondo monetario internazionale (IMF).

In particolare per i **Veicoli Commerciali (<=3,5 t) in Italia (Figure 1-3)** i dati segnalano un ulteriore discesa delle immatricolazioni con un calo del 12,6% sul 2012, a 100.819 unità immatricolate, aggravando sensibilmente la fase riflessiva, iniziata già nel secondo semestre del 2008. Mentre comunque dal 2009 al 2011 tale discesa si era mantenuta su valori abbastanza contenuti, l'effetto della manovra recessiva del Governo Monti e poi del Governo Letta hanno causato un vero crollo del mercato, sceso di oltre il 58% rispetto al 2007, anno che ha preceduto la crisi globale.

In Europa (UE+Efta - Figure 4-8) il settore dei commerciali, che era andato progressivamente riprendendosi nel 2010 e prima metà del 2011, dopo la grave crisi che l'aveva colpito già a partire dalla seconda parte del 2008 e per quasi tutto il 2009, ha avuto una brusca inversione di tendenza a partire dalla seconda metà del 2011, ma soprattutto nel 2012, a seguito della nuova fase riflessiva dell'economia che ha colpito prima l'area dell'Euro, e poi progressivamente tutta l'area della UE27, finendo l'anno su valori addirittura inferiori all'ultimo trimestre del 2009.

Migliore la situazione degli Autocarri (>3.5 t) (figure 9 - 17), che comunque dal 3° trimestre del 2011 avevano visto invertire la tendenza positiva iniziata alla fine del 2009. Sempre pesante la situazione italiana il cui mercato è sceso nel 2013 su valori che non si vedevano dagli anni '80 del secolo scorso, come sottolineato anche dalle immatricolazioni di Rimorchi e Semirimorchi (Figura 11) che nel 2013 sono andati comunque riprendendosi nella seconda parte dell'anno, risalendo dell'1,9%.

I grafici 21 e 22 a pag. 10 mostrano la divaricazione che si è creata tra il mercato Italiano e la UE+Efta.

Anche per i veicoli sopra le 16 tonnellate (figure 18 - 22) nel 2013 si sono recuperate le perdite del 2012 chiudendo con un progresso dell'8,3%, soprattutto grazie alla straordinaria performance della Gran Bretagna, ma con la tenuta dei maggiori mercati, esclusa l'Italia che perde un altro 3%.

I livelli produttivi (Figure 23 - 25). Secondo i dati forniti dall'Oica la produzione di veicoli Commerciali (<3,5t) in Europa si era ripresa bene dopo la caduta del 2009, aumentando del 58% tra il 2009 e il 2011. La discesa della domanda ha prodotto la riduzione della produzione del 9,4% nel 2012. Anche in Italia nel 2012 il trend positivo nel settore dei commerciali leggeri si era bruscamente interrotto (-10,8%), dato il crollo del mercato italiano, per riprendersi leggermente l'anno scorso. La quota dell'export, salita all'84%, ha impedito discese più ampie.

La produzione di autocarri è aumentata l'anno scorso, soprattutto grazie all'export, salito all'89% del totale prodotto data la pesante discesa del mercato italiano. Rimane comunque notevole per entrambi i settori la distanza con i volumi produttivi del 2007 (- 24% per i commerciali e - 30% per gli autocarri).

Il trasporto merci su strada (Figura 26 -27) I dati sul volume delle merci trasportate nella UE indicano un deciso rallentamento a livello macroeconomico, che non poteva non risentire della nuova crisi, appena rientrata, e della relativa minore attività industriale e commerciale, dei consumi e della bilancia commerciale. Sempre critico l'andamento del trasporto domestico, il che sottolinea la debolezza della domanda interna.

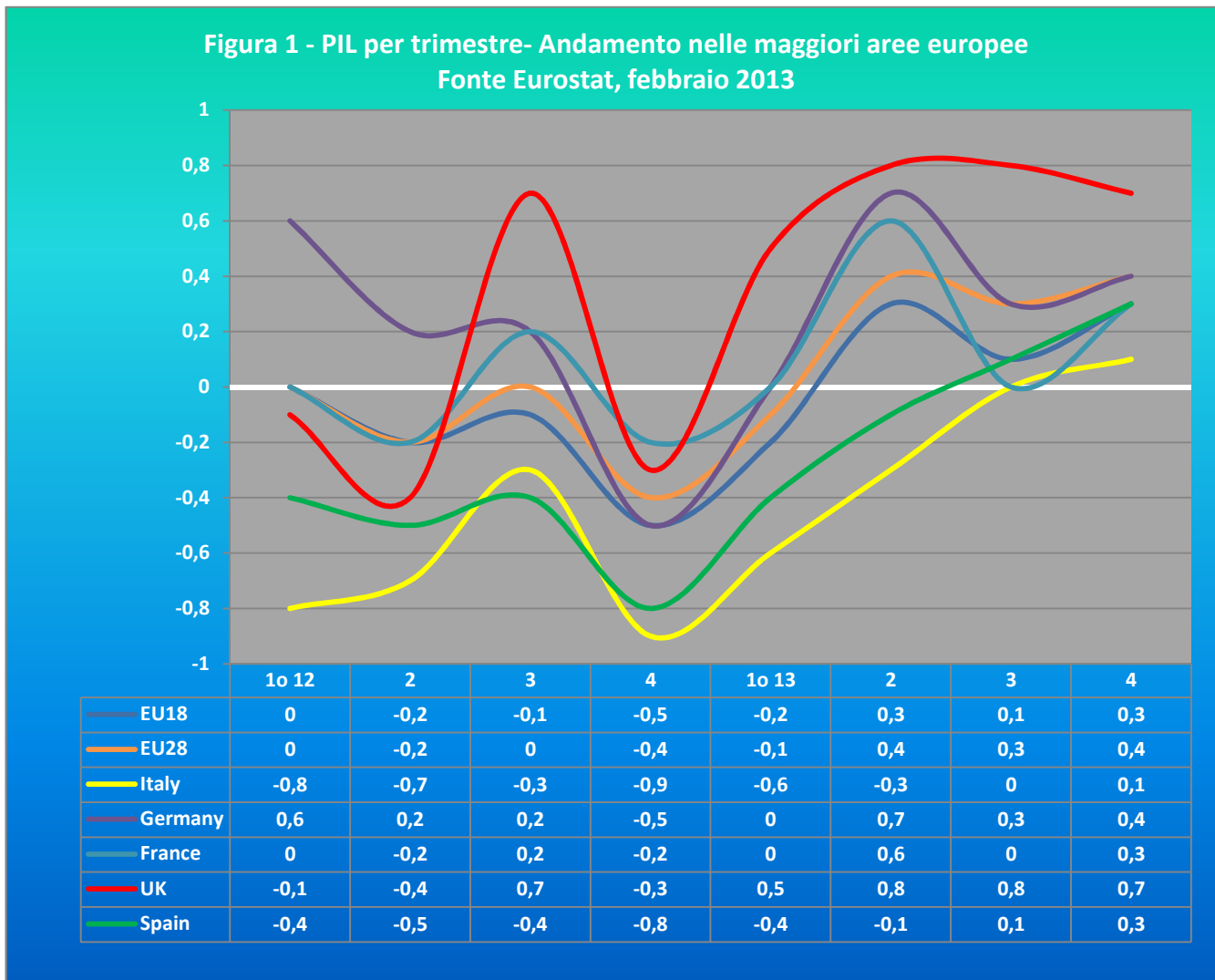
Mercati Autocarri Pesanti: Confronto tra UE e USA (Figure 28-29)

Nel 2013 Flette il mercato Statunitense e si riprende quello Europeo.

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

Ulteriore crollo nell'anno della domanda di veicoli < 3,5 t

Il settore dei veicoli commerciali in Italia sta vivendo da sette anni una drammatica crisi, legata non solo e non tanto alla crisi globale del 2008/9, ma soprattutto a quella successiva del 2012 e 2013 che ha colpito soprattutto il nostro paese. Tra l'altro, se tutta l'area dell'Euro ne ha sofferto ma ne è

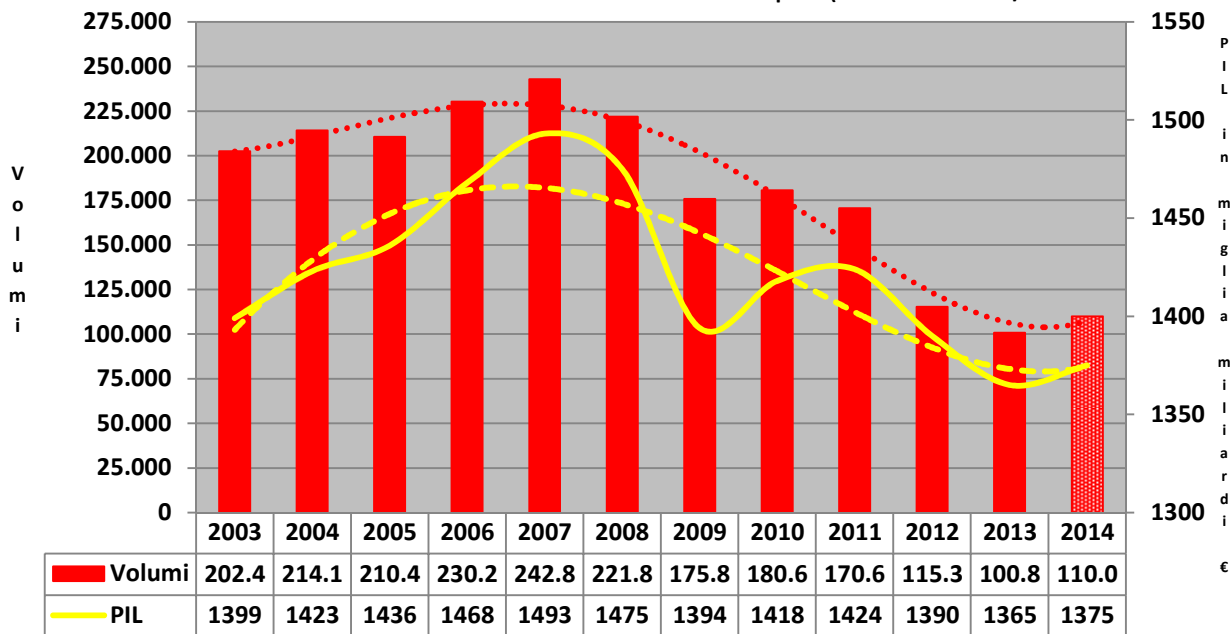


uscita col 2* trimestre dell'anno scorso l'Italia, anche secondo le previsioni del Governo, ne è uscita solo nell'ultimo trimestre dello scorso anno, con un misero 0,1, il valore più basso tra i maggiori paesi dell'area dell'Euro.(vedi grafico sopra riportato – Figura 1)).

Il grafico che segue mostra 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 0,87, 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.

Figura 2 - Mercato Italiano Veicoli Commerciali < 3,5 t

Elaborazioni CSS su dati Anfia - Min. Infrastrutture e Trasporti (aut. Min. DO7161/H4)



Tale dinamica è confermata anche dalla storia di questo comparto negli ultimi vent'anni (Figura 2). 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 '98 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.

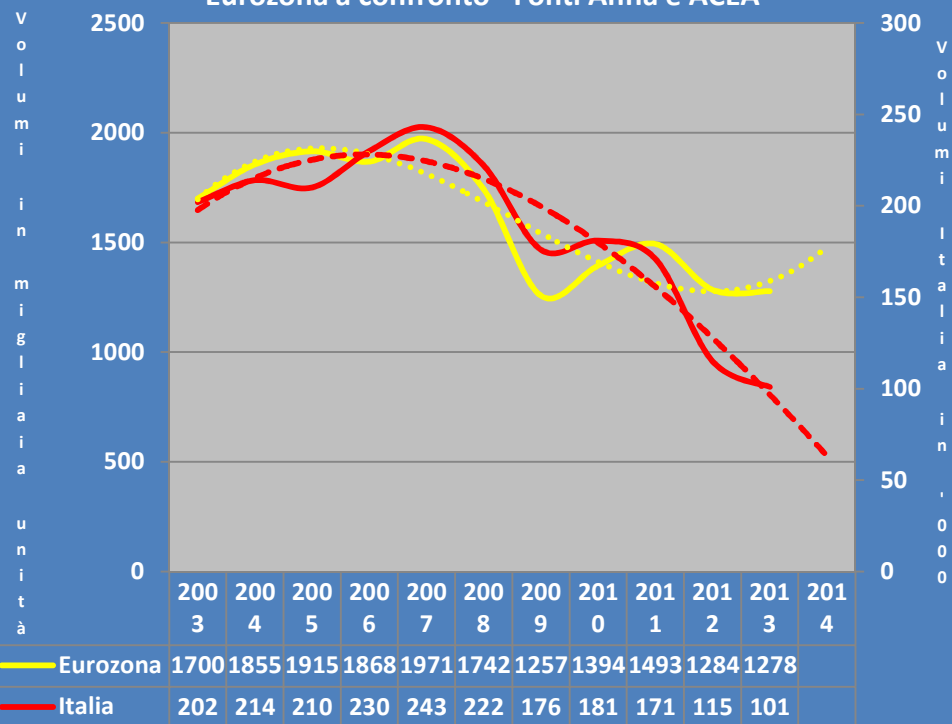
I fattori che hanno influito in quegli anni sul rapido sviluppo di questo segmento sono molteplici, fra cui la progressiva espansione delle attività terziarie, la capillarità e il forte aumento della rete di distribuzione delle merci di largo consumo, la chiusura delle aree urbane ai mezzi pesanti. Ha 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 271.000 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 un possibile rimbalzo è quindi previsto solo nell'anno in corso dato che si è appena esaurita la fase recessiva in atto da oltre due anni. Le previsioni per quest'anno parlano di un recupero del 10% nella migliore delle ipotesi.

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.

Figura 2 bis - Mercato Veicoli Commerciali < 3,5t: Italia e Eurozona a confronto - Fonti Anfia e ACEA



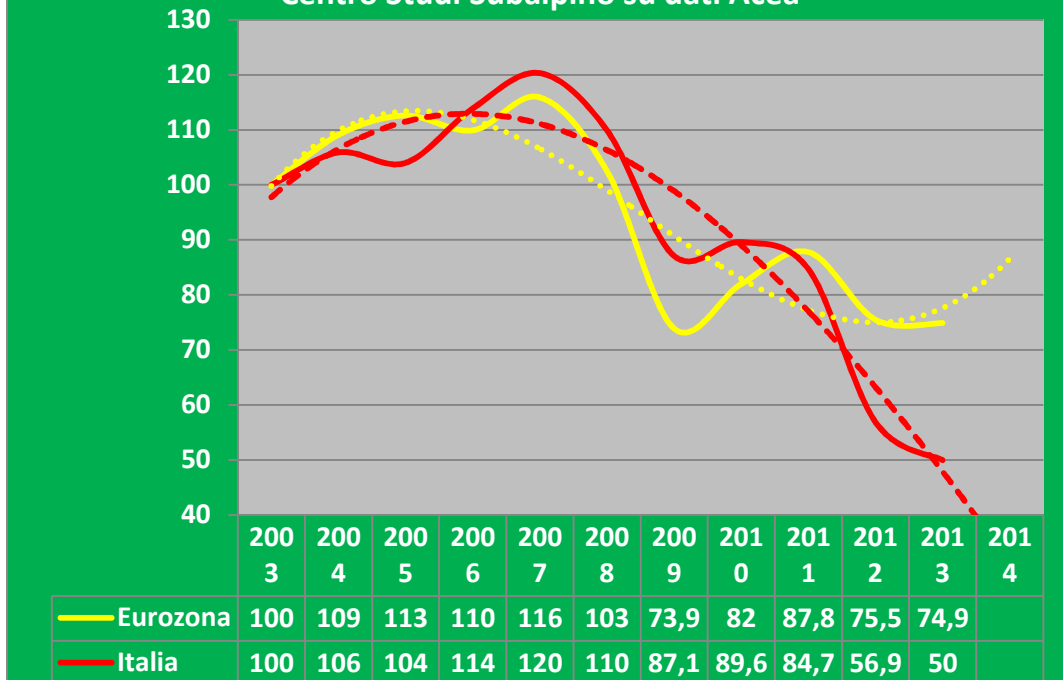
Per sottolineare la drammaticità della situazione italiana rispetto al resto dell'Eurozona la tabella a fianco mostra gli andamenti delle immatricolazioni nelle due aree (Figura 2 bis): si nota subito che fino al 2011 l'Italia si comportava addirittura meglio dell'eurozona nel suo complesso.

La stessa cosa si osserva se invece

dei valori assoluti si usano dei numeri indice, con il 2003 = 100 (Figura 2 ter)

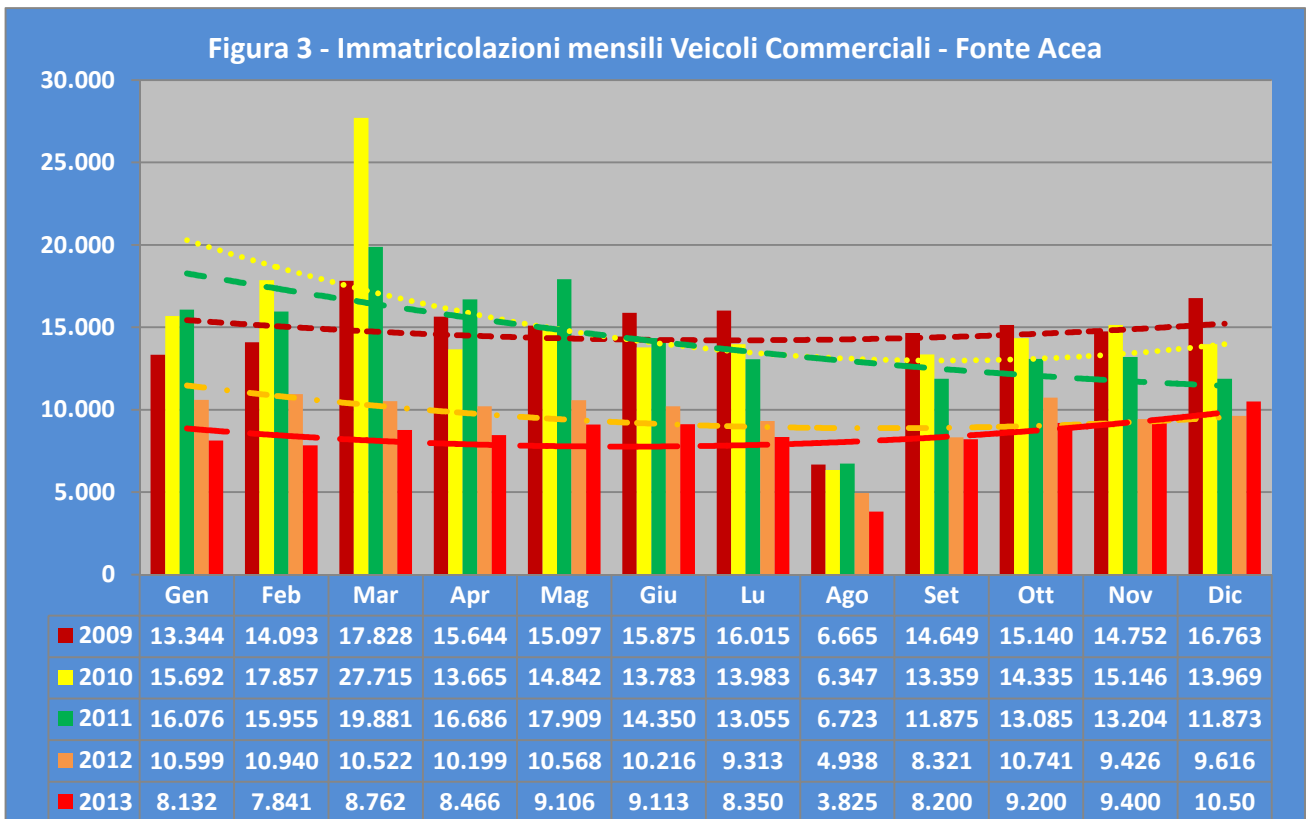
Si può osservare che la perdita dell'Italia rispetto al 2003 è oggi del 50%, contro una perdita del 25% dell'eurozona nel suo complesso.

Figura 2 ter - Italia e Eurozona a confronto Centro Studi Subalpino su dati Acea



In questa situazione è difficilissimo fare previsioni per il futuro.

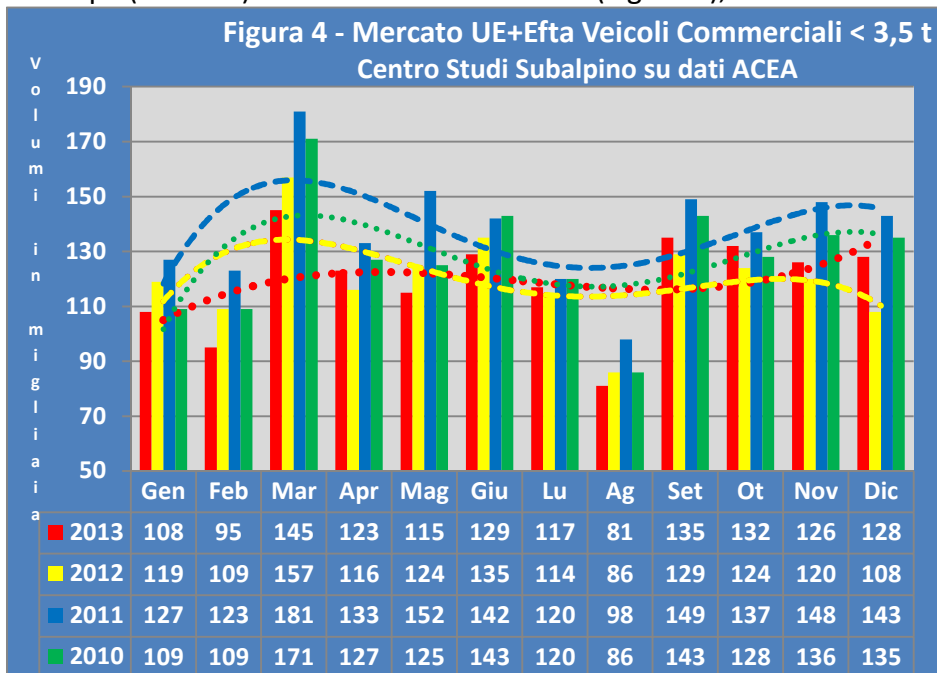
Per interesse statistico riportiamo più sotto la tabella (Figura 3) con l'andamento mensile delle immatricolazioni di veicoli commerciali dal 2009. La fonte è "Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero



delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min.D07161/H4)" - dati provvisori

Mercato Europeo Veicoli Comm. <= 3,5

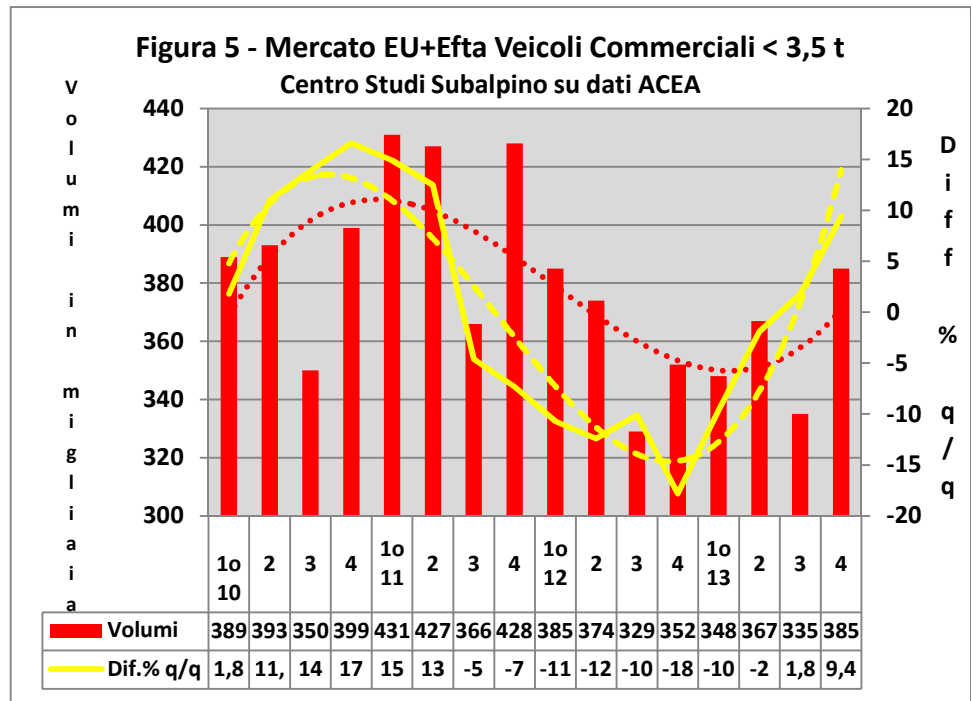
In Europa (UE+Efta) il settore dei commerciali (Figura 4), che era andato progressivamente



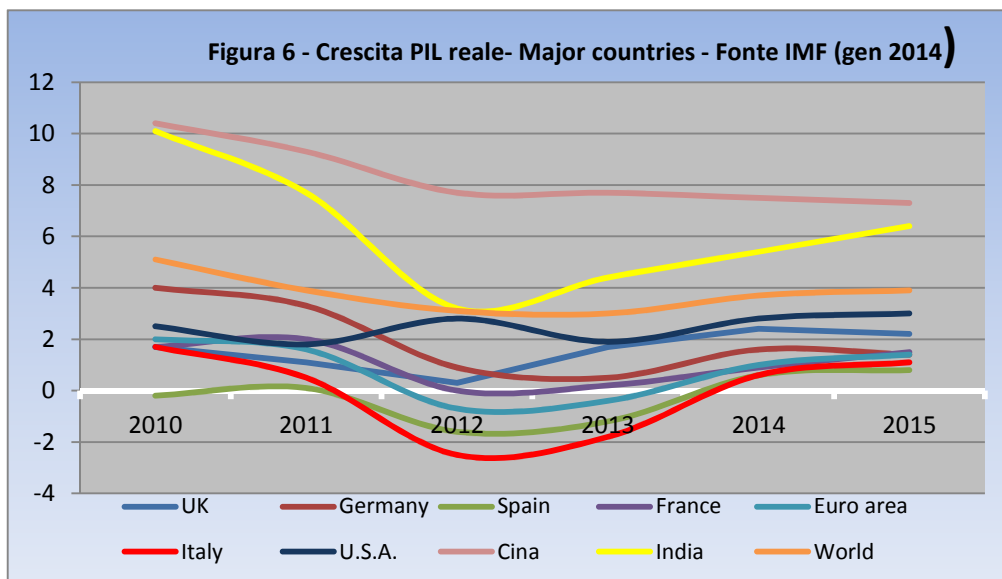
riprendendosi nel 2010 e prima metà del 2011, dopo la grave crisi che l'aveva colpito già a partire dalla seconda parte del 2008 e per quasi tutto il 2009, ha avuto una brusca inversione di tendenza a partire dalla seconda metà del 2011, ma soprattutto nel 2012, a seguito della nuova fase riflessiva dell'economia che ha colpito prima l'area dell'Euro, e poi progressivamente tutta l'area della UE28, finendo l'anno su valori addirittura

inferiori all'ultimo trimestre del 2009.

L'andamento per trimestri (Figura 5) è molto chiaro al riguardo, e sottolinea l'accelerazione della caduta del mercato nell'ultimo trimestre del 2012. L'anno scorso il mercato si è andato progressivamente riprendendo, soprattutto nella seconda parte dell'anno e l'anno si è chiuso con una perdita di solo un -0,4% sul 2012, ma



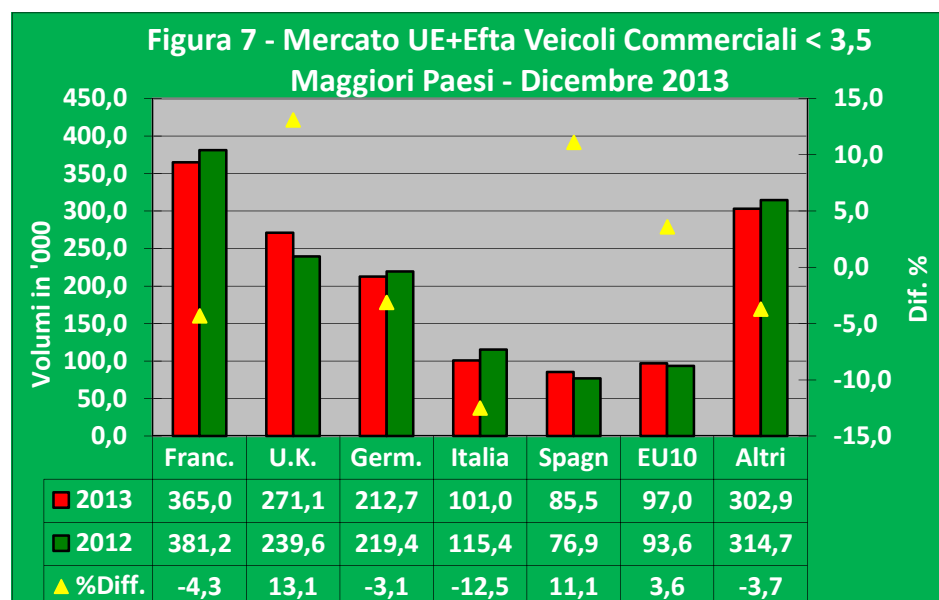
soprattutto per i risultati positivi di Gran Bretagna (dove al ripresa economica si era già consolidata all'inizio dell'anno e della Spagna per l'importante programma di incentivi promossa dal suo Governo nella seconda parte dell'anno. Le prospettive per l'anno in corso sono di un ulteriore miglioramento del trend data la prevista ripresa dell'intera area economica europea, secondo le ultime indicazioni

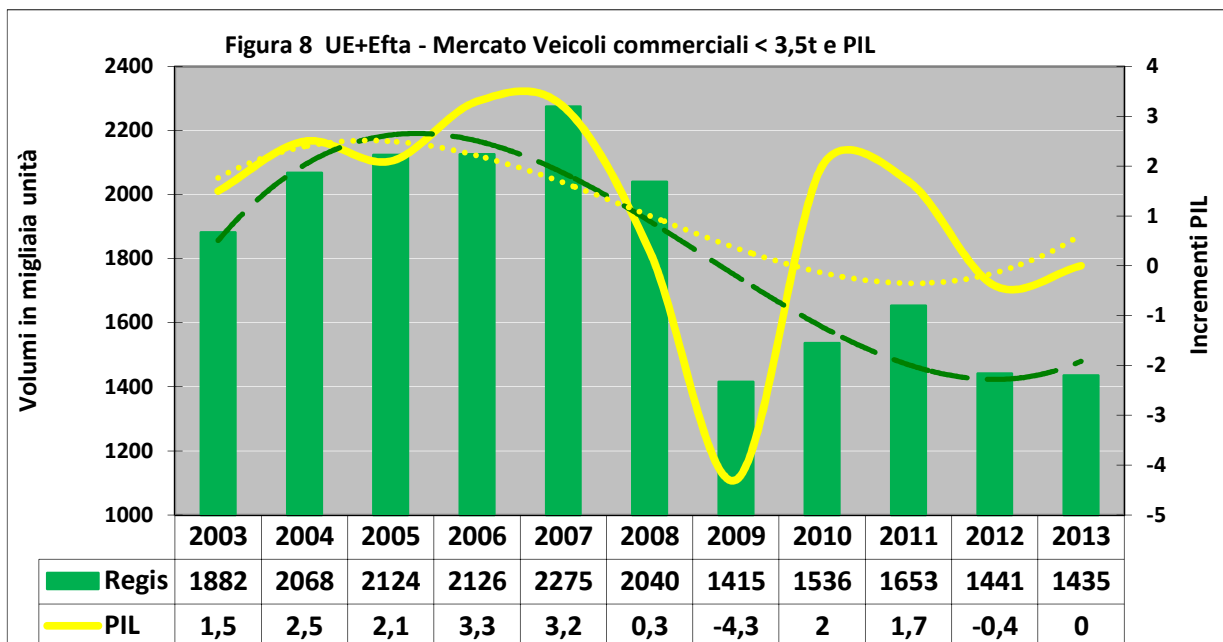


del Fondo monetario internazionale (IMF) (vedi Figura 6). Le maggiori perdite si sono avute in Italia, che più ha sofferto della nuova fase recessiva, ma anche Francia e Germania hanno accusato perdite fino al 3° trimestre (Figura 7).

Rispetto al 2012 la perdita è stata quindi

solo del -0,4%, ma rispetto ai massimi storici raggiunti nel 2007 il calo del mercato dei commerciali è stato addirittura del 37%. Per l'anno in corso la più consistente ripresa economica prevista dovrebbe permettere un più deciso aumento delle vendite.

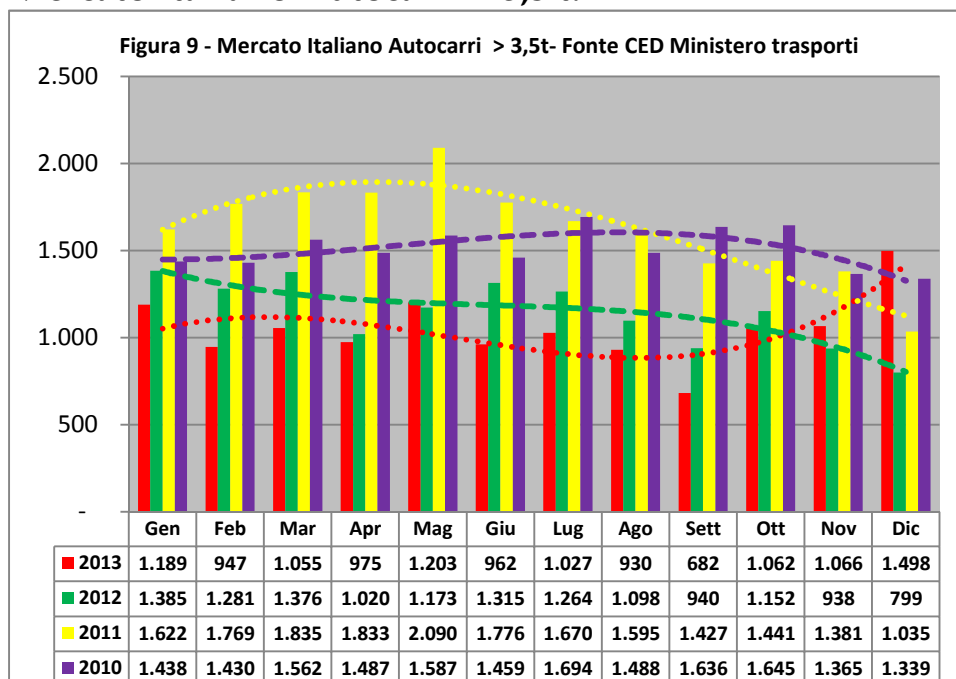




2) Il Mercato Autocarri

2013: anno a due velocità in Europa, drammatica flessione in Italia.

Mercato Italiano Autocarri > 3,5 t.

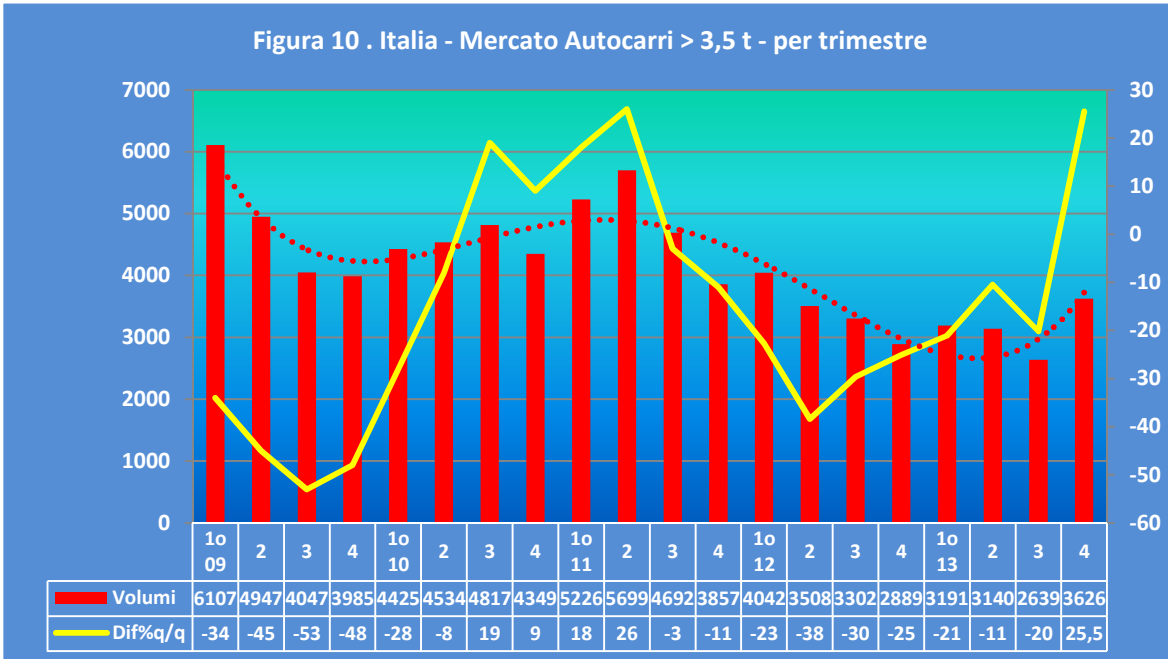


Come mostrano i grafici che seguono (Figure 9,10 e 11) dopo la pesante perdita del 2009 (-44,6%), nel 2010 il mercato ha stentato a mantenersi sui già bassi valori dell'anno precedente, chiudendo l'anno a 18.130 unità con un - 5% sul 2009. Nel 2011 la ripresa è stata più

consistente, soprattutto nel primo semestre. Già dal 3° trimestre però il mercato è rientrato in stagnazione e l'anno ha chiuso a 19.474 unità (+7,4% sul 2010), molto distante comunque dai valori abituali prima della crisi globale.

Nel 2012 si è verificato un autentico tracollo che ha portato a consuntivare solo 13.741 unità, pari al -29,4% sul già basso valore del 2011.

Figura 10 . Italia - Mercato Autocarri > 3,5 t - per trimestre

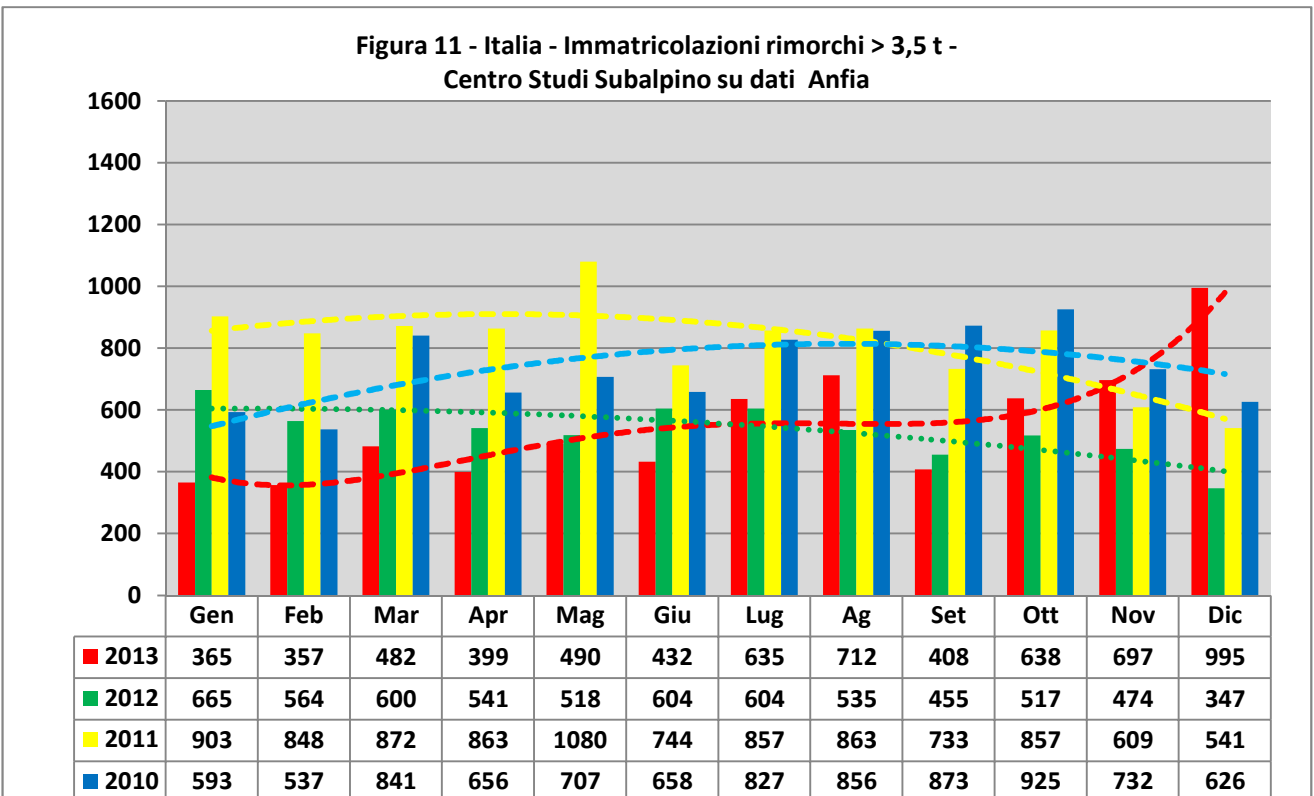


L'anno scorso poi è proseguita la discesa con una ulteriore flessione delle immatricolazioni dell'8,3% a 12.596 unità. Solo negli due mesi dell'anno si sono registrati valori positivi, dovuti all'anticipazione degli acquisti legata all'introduzione degli standards Euro Vi dal 1° gennaio di quest'anno.

In pratica il mercato è tornato a valori degli anni ottanta del secolo scorso.

L'andamento del mercato dei rimorchi (Figure 11 e 11bis) conferma con estrema evidenza le difficoltà del mercato italiano degli autocarri. Dopo la pesante caduta iniziata nel 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

Figura 11 - Italia - Immatricolazioni rimorchi > 3,5 t -
Centro Studi Subalpino su dati Anfia

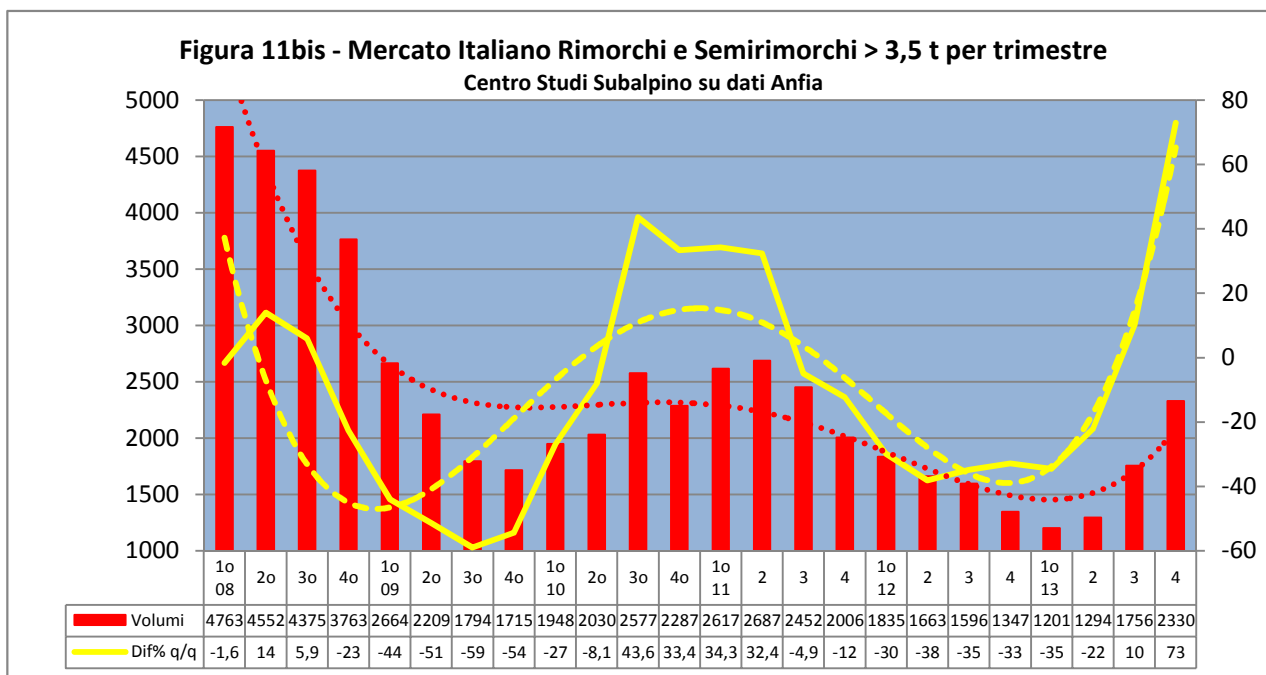


comunque poco. A partire dalla fine del 2011 la discesa è stata continua fino al primo trimestre dello scorso anno per poi riprendersi progressivamente nei successivi trimestri, anche per effetto di una nuovo programma di incentivi alla rottamazione di autocarri e

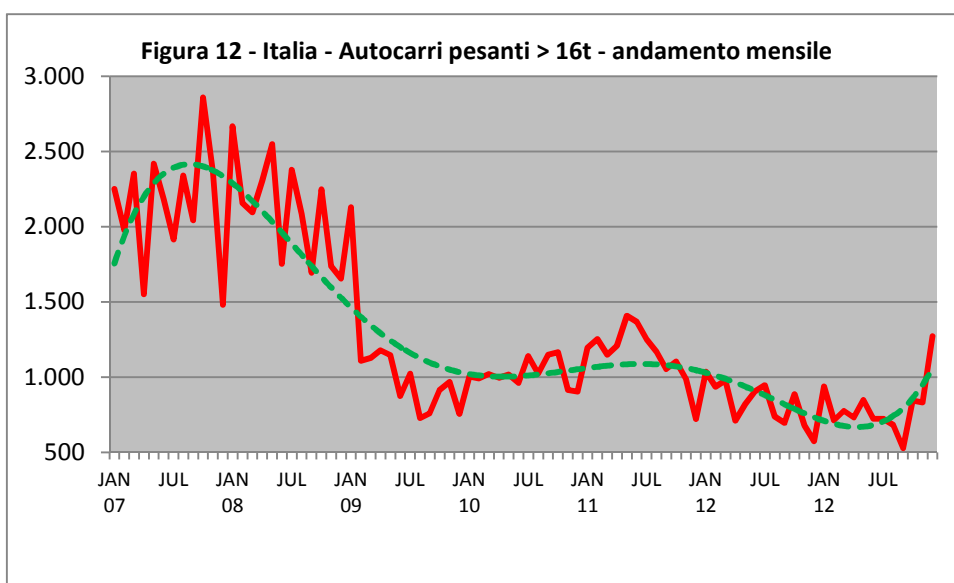
rimorchi. Cumulativamente nel 2012 le immatricolazioni sono diminuite del 34% a 6.439 unità e a 6536 unità nel 2013, con un recupero dell'1,9% sul 2012. Del totale dello scorso anno 2837 unità sono state di marca estera, il 25,3% in più del 2012, e 3699 di marca italiana, il 10,8% in meno. Sempre più significativo quindi l'incremento delle marche estere che nel cumulativo del 2013 rappresentavano il 43,4% del totale, contro il 35,3% dello stesso periodo del 2012

Val la pena di sottolineare che nel 2001 le marche estere rappresentavano il 18,1% del totale, quota salita al 27,5% nel 2008.

La ripresa del mercato dei rimorchi è resa ancora più evidente dall'analisi per trimestre che mostra un trend positivo partito con il 3° trimestre e consolidatosi significativamente nel quarto. L'uscita della curva fa ben sperare per l'anno prossimo. Val la pena comunque di sottolineare che i buoni risultati del 4° trimestre ci riportano alla situazione di tre anni fa, e che siamo ancora lontanissimi dalle cifre



ante crisi del 2008.

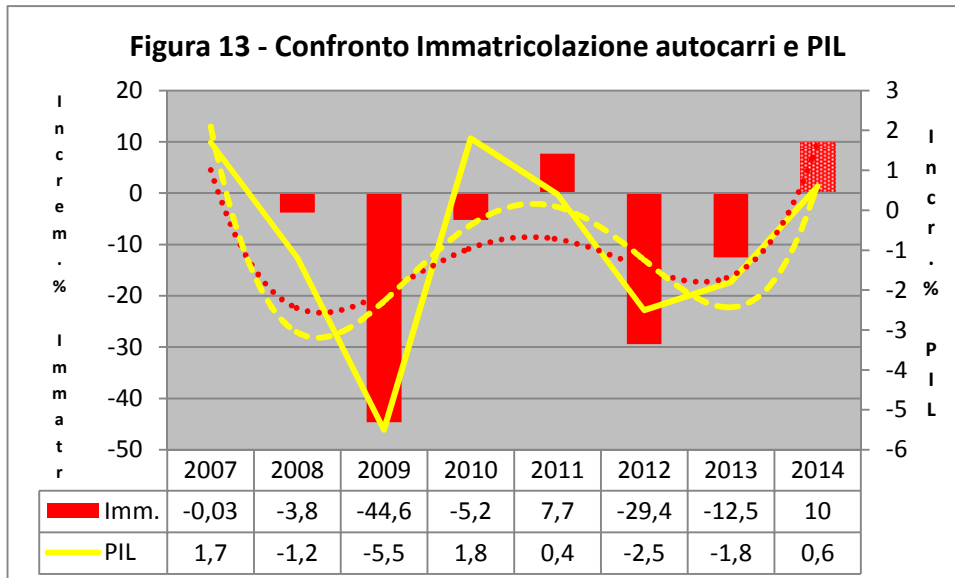


Nel 2013 il mercato è stato comunque inferiore del 63% rispetto al 2007.

Parallelamente alla discesa del mercato degli autocarri > 3,5 è sceso anche il mercato degli autocarri pesanti, oltre le 16 tonnellate: dopo una breve ripresa delle vendite nel 2011 (+ 12,8% sul 2010), che ha fatto seguito alla drammatica caduta della domanda a partire dal

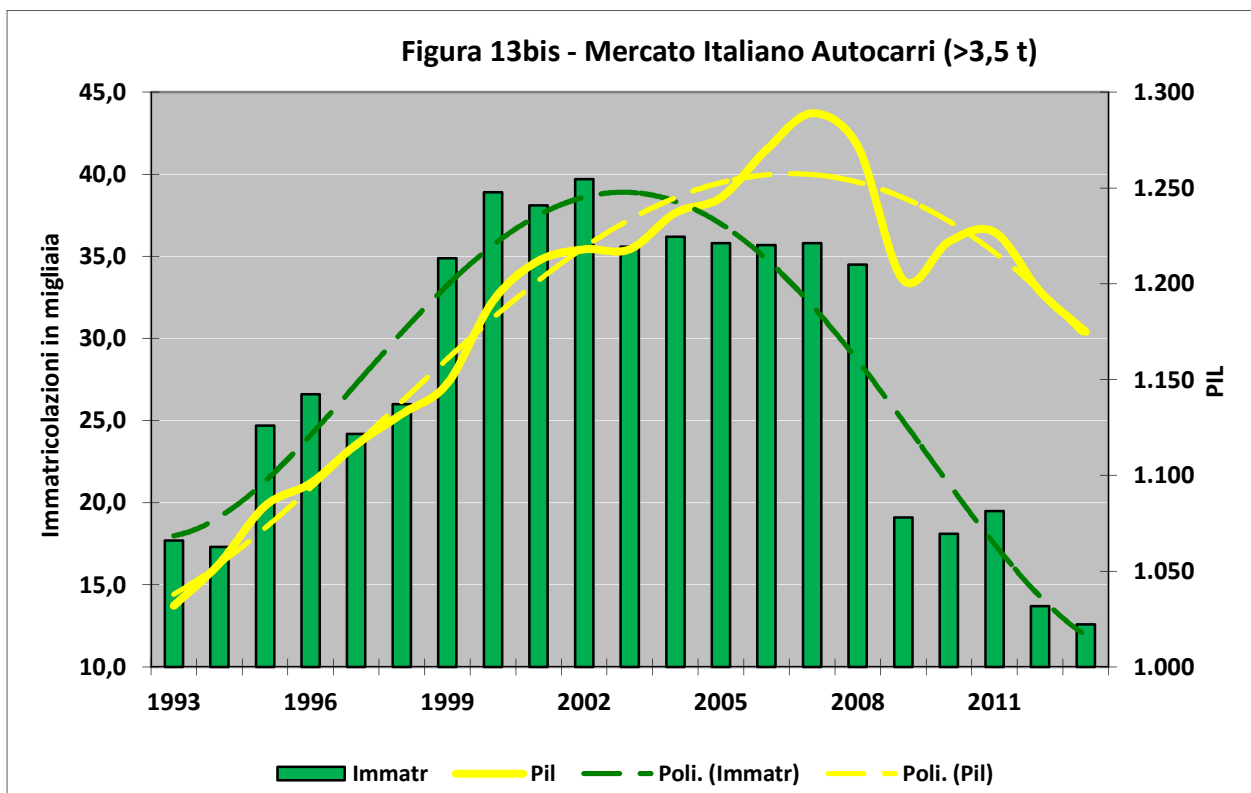
2008, le immatricolazioni hanno ripreso a contrarsi e hanno consuntivato nel 2012 solo 9919 unità, pari ad un calo del 28,5% sul 2011. L'anno scorso si è registrata un'ulteriore flessione del 3% a 9.626

unità. La distanza col 2007 si è così ulteriormente incrementata al 62,6%, valore praticamente identico alla flessione del mercato rimorchi nello stesso periodo. Le prospettive per l'anno in corso sono di un leggero progressivo recupero legato però all'effettiva ripresa dell'economia. (figura 13). 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 (0,88) e quindi decisamente significativa. La ripresa delle vendite è comunque anche condizionata dal parziale spostamento all'estero degli acquisti, realizzati da filiali di aziende di trasporto italiane in altri paesi dell'area della Comunità Europea, cui abbiamo assistito negli ultimi 6/7 anni.

Prima di chiudere val la pena di riassumere la situazione del settore degli autocarri > 3,5t come è andata evolvendosi negli ultimi 20 anni. In costante ascesa dopo la precedente crisi globale de 92/93, dal 2003 il mercato si è stabilizzato sulle 35.000 unità annue, indirettamente sottolineando una pura sostituzione nell'ambito delle Grandi Flotte. I padroncini, che rappresentano la maggioranza dell'autotrasporto, mantengono invece a lungo i loro veicoli e il parco tende ad invecchiare

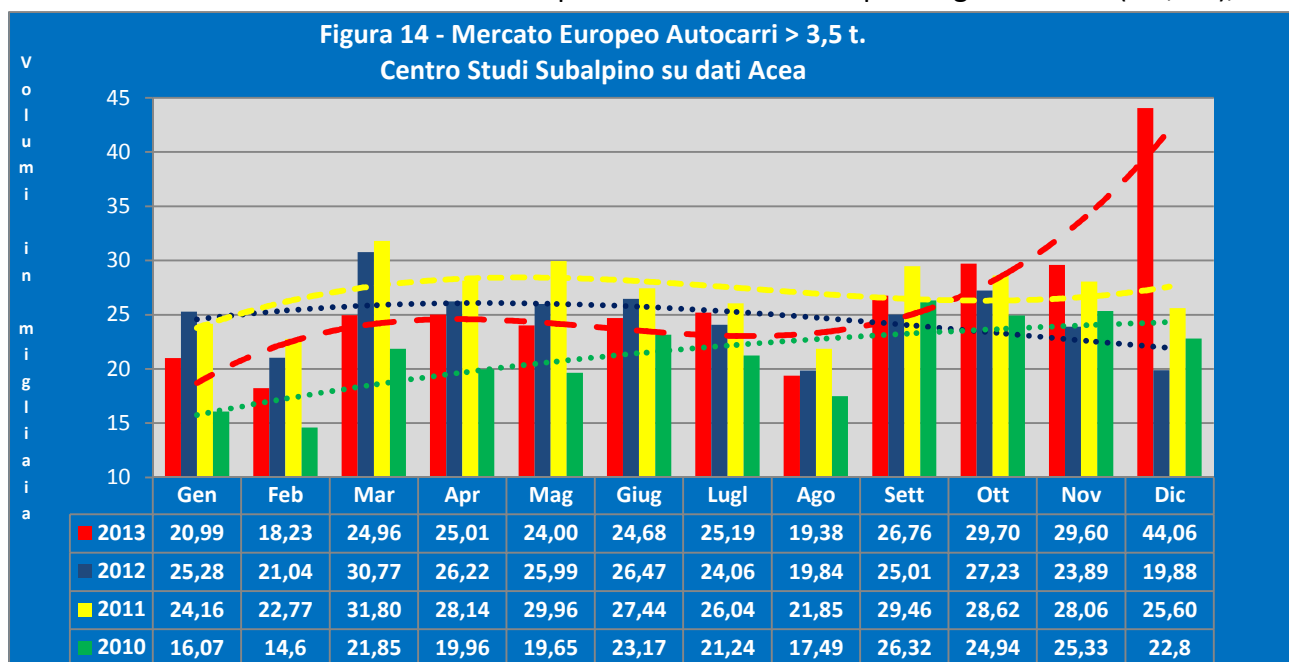


progressivamente. Nel 2009 la domanda di mercato si è riportata sui valori di quindici anni prima, epoca della precedente crisi che colpì l'Europa intera in quegli anni e si è poi mantenuta attorno a quei valori anche nel 2010 e 2011, per poi crollare letteralmente nel 2012 e 2013.

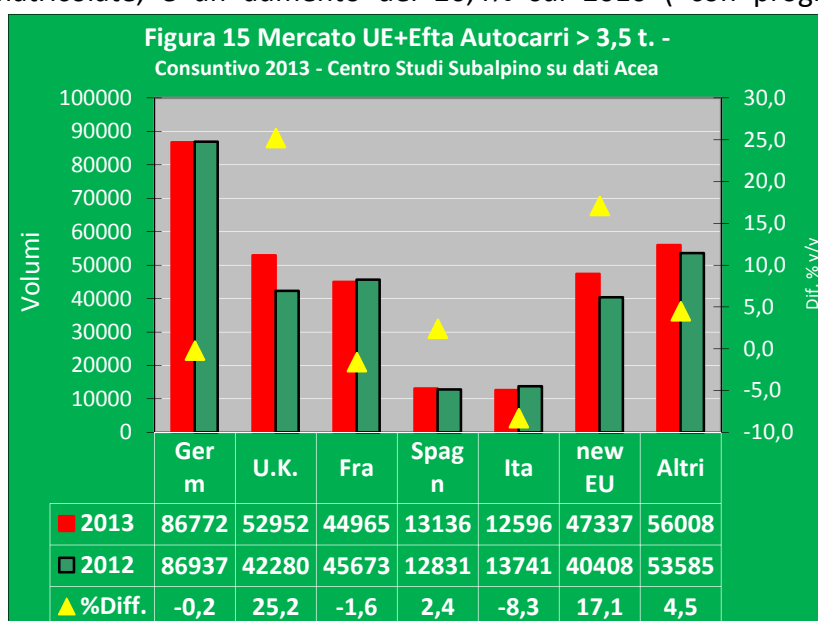
La scarsa correlazione con la serie del Pil di tutto il periodo (0,33) indica probabilmente che le immatricolazioni in Italia sono state comunque condizionate dalla disponibilità di prodotto sul mercato italiano, più che da fattori economici direttamente influenti sulla domanda. A riprova di ciò, misurando invece la correlazione tra immatricolazioni e PIL tra il 1993 e il 2002 il valore è molto elevato (0,96) come per il settore dei commerciali, a riprova che in quel periodo la domanda di autocarri (> 3,5 t) era direttamente influenzata da fattori quasi esclusivamente economici. Lo stesso si può dire per il periodo 2007-2013, quando la correlazione si stabilizza su un valore significativo (0,91).

Mercato Europeo Autocarri > 3,5 t.

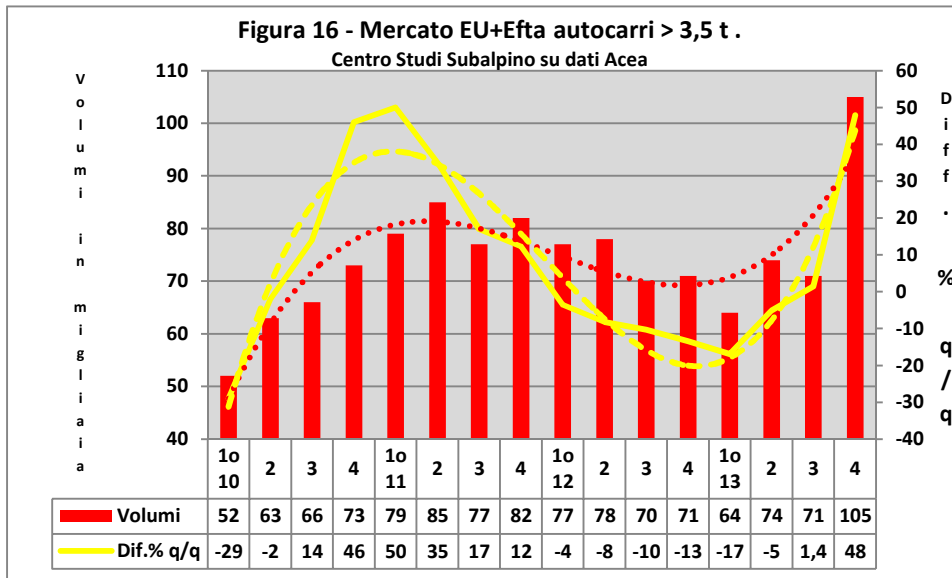
Mentre nel 2011 si era avuta un'ottima ripresa del mercato Europeo degli autocarri (> 3,5 t.), con un



consuntivo di 323.873 unità immatricolate, e un aumento del 26,4% sul 2010 (con progressi particolarmente significativi in volume di vendite e tassi di crescita della Germania (+19,8%), Francia (+37,7%), UK (+31,3%) e Spagna (+19,9%), nel 2012 il mercato era tornato a scendere 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 ripresa 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 .



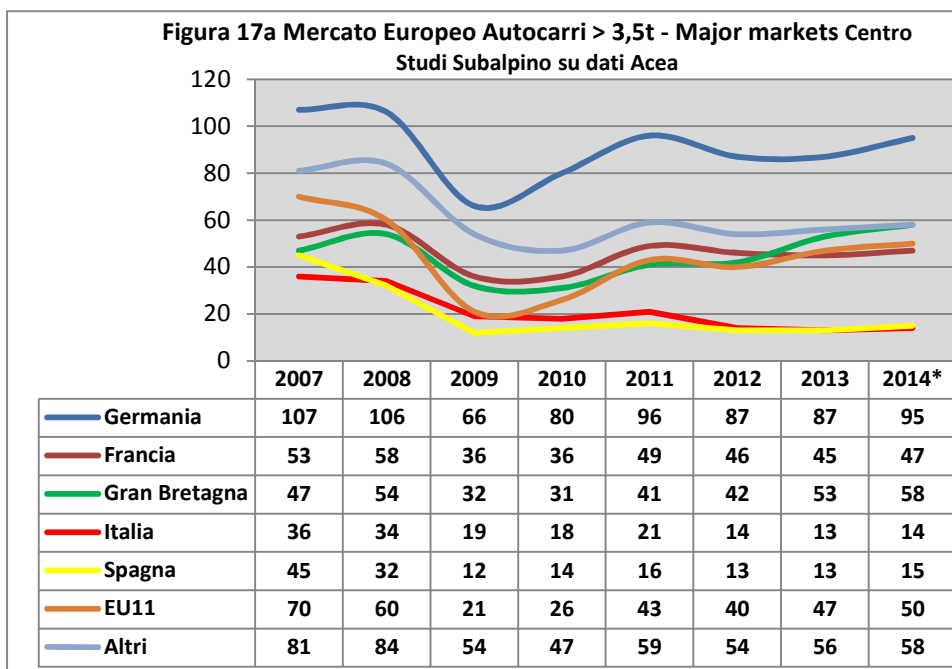
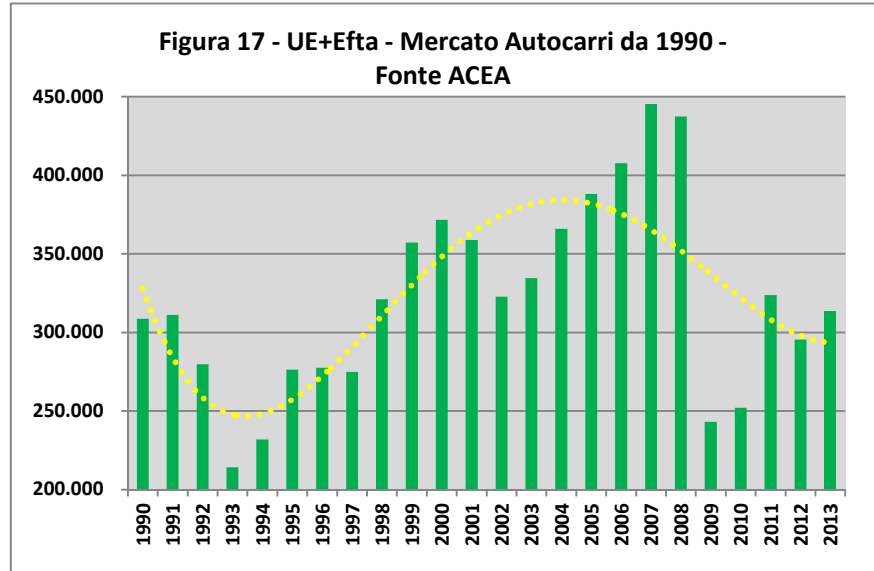
Come si può notare dalla figura 15 quasi tutti i mercati hanno chiuso positivamente o in pareggio, esclusa fatta per Francia (-1,6%) e Italia (-8,3%). Del tutto particolare l'exploit della Gran Bretagna che ha chiuso l'anno addirittura con un +25,2%..



L'andamento per trimestri mostra anche visivamente quanto sopra descritto, con l'inizio della fase discendente già all'inizio del 2012 proseguita fino a tutto il 2° trimestre e la successiva ripresa a partire da 3. Dato che la fase recessiva ha lasciato il posto ad una ripresa del PIL in tutta Europa per il 2014 prevediamo una ulteriore ripresa delle vendite,

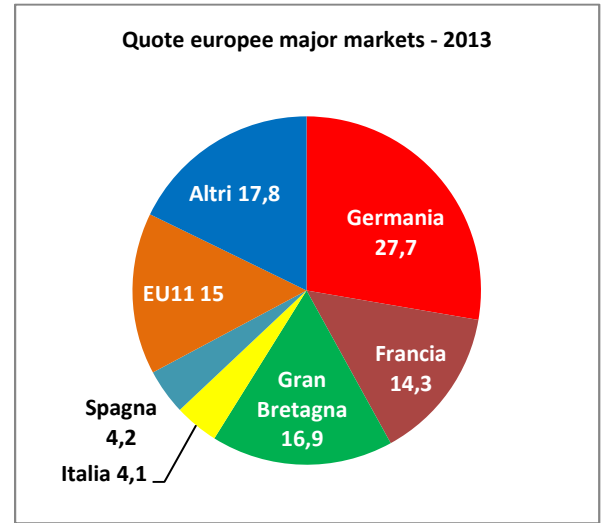
anche se i primi mesi risentiranno probabilmente dell'anticipazione degli acquisti avvenuta alla fine dell'anno scorso..

Dalla figura si evidenzia graficamente che senza la ripresa dello scorso anno il mercato autocarri in Europa stava tornando ai valori degli anni '90 del secolo scorso. Rimane quindi largo spazio per ulteriori aumenti nei prossimi due anni, parallelamente alla ripresa generalizzata del ciclo economico.



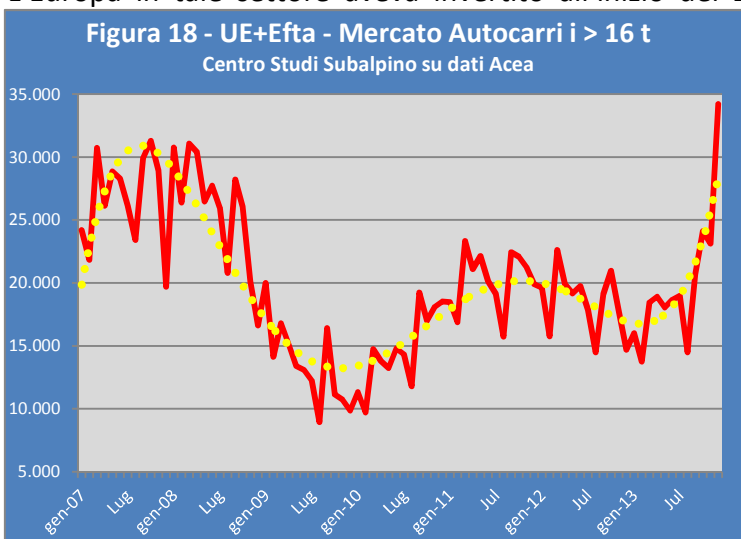
Come mostra la Figura 17/a, la distanza dai valori del 2007 varia molto da paese a paese e la tendenza per l'anno in corso dovrebbe riportare i vari mercati su valori più in linea con la necessità del rinnovo dei parchi sospeso in parte nel 2012. Interessante anche notare che la crisi globale del 2008/9 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 più dell'8% delle vendite di autocarri > 3,5 t, mentre aumentano la loro quota Germania, Francia e soprattutto Gran Bretagna che rappresentano assieme oggi poco meno del 59% del totale EU+Efta, contro il 48% di 7 anni fa.



Mercato 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.

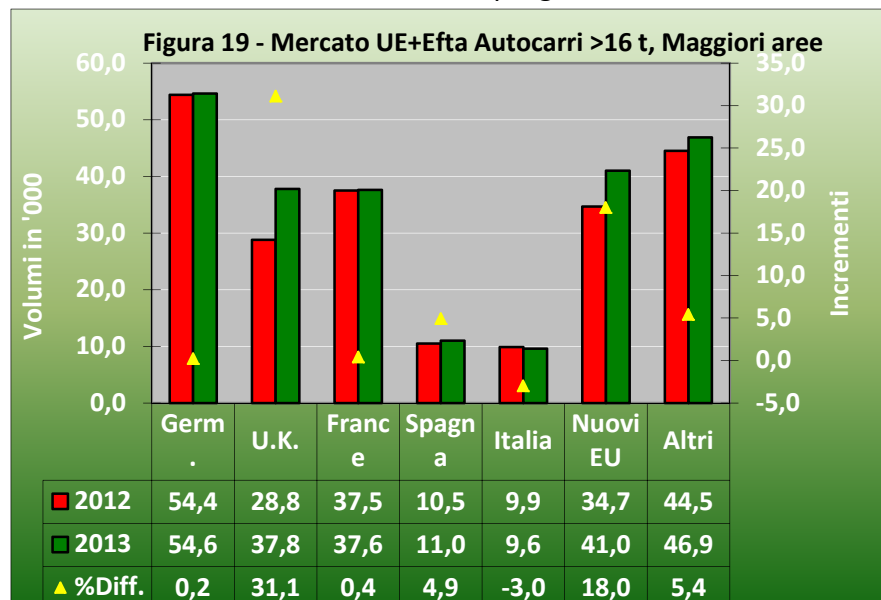


Nel 2011 la ripresa si era mantenuta su livelli più che buoni per tutto l'anno: nel cumulativo aveva consuntivato un totale di 242.942 unità immatricolate, con un recupero di oltre il 35% sul 2010 e con dati particolarmente significativi nel Regno Unito, Francia, Germania e Spagna, oltre che nell'area 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 9% a 221.056 unità.

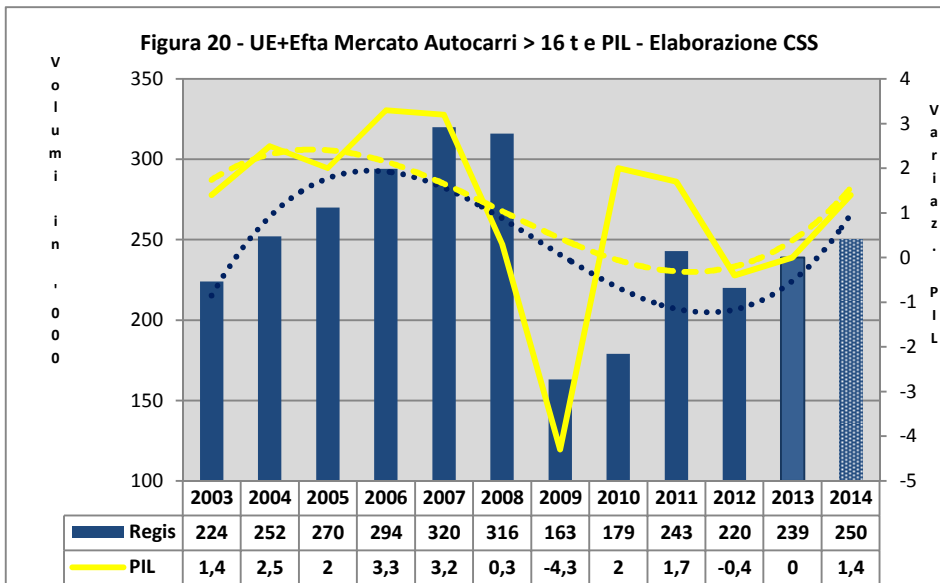
Rimanevano ancora sostanzialmente positivi i dati del mercato inglese (-0,4%), grazie alle buone vendite del primo semestre, ma avevano subito pesanti flessioni i mercati francese (-8,5%) e tedesco (-9,6%). In Italia il calo era stato del 28,5% e del 20,4% in Spagna. Più contenute nel



cumulativo dell'anno le perdite dei mercati della UE10 (-6,7%).

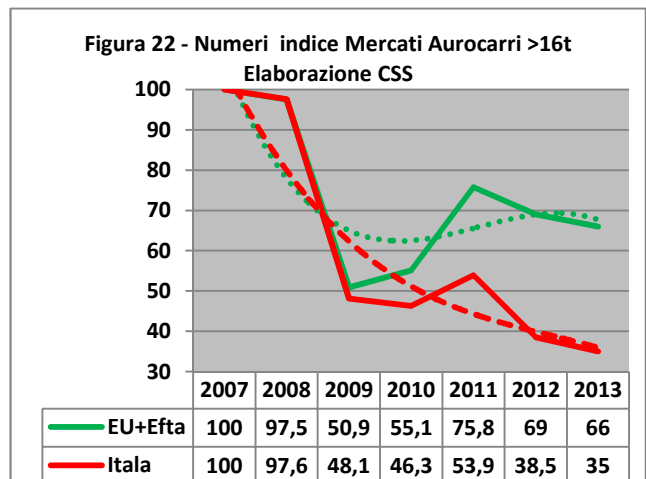
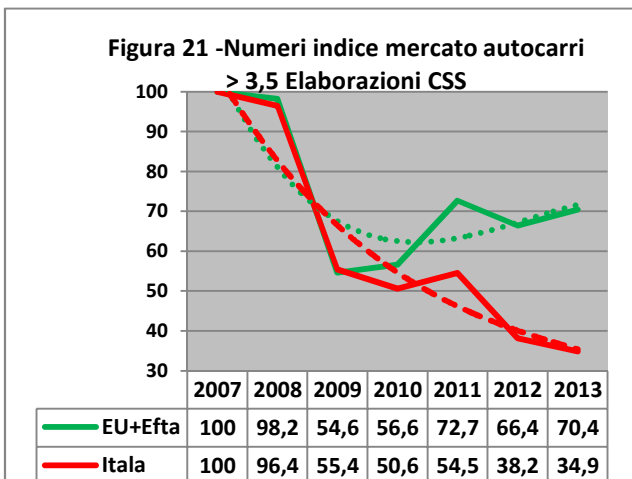
L'anno scorso il mercato si è ripreso in maniera consistente nella seconda parte, favorito dalla ripresa economica e dall'anticipazione degli acquisti, chiudendo positivamente in tutte le maggiori aree, esclusa l'Italia.

Una ulteriore accelerazione è prevista per quest'anno..



Confronti Italia-UE

Nelle tabelle che seguono 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,



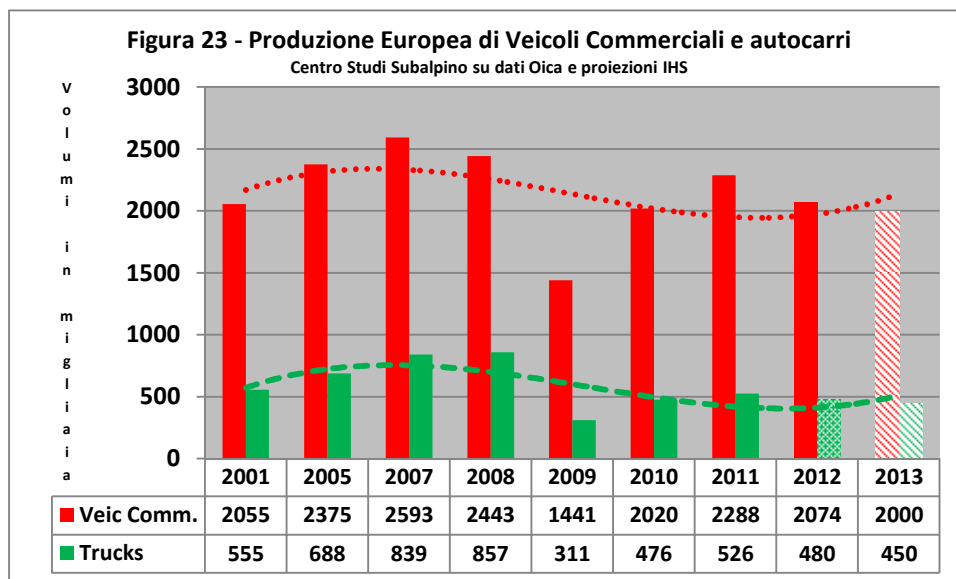
negli anni della crisi globale, è stata sostanzialmente analoga sia nella UE+Efta che in Italia. Il recupero invece è stato profondamente diverso, dato che in Italia la ripresa è stata e sarà molto più faticosa, visto il basso recupero del PIL nel 2010 e la nuova fase recessiva iniziata nel 2011 e da cui sta uscendo solo ora con gran difficoltà: si è creata una profonda divaricazione con gli andamenti del resto d'Europa, già a partire dal 2010 e ancora ampliata nel 2012 e l'anno scorso.

3) Produzione Veicoli Commerciali e Industriali

Volumi Produttivi Europa

A partire dal 2012 non sono stati comunicati dall'Acea i dati della produzione, in seguito alla inchiesta dell'antitrust della Commissione Europea sull'attività dei produttori di Autocarri.

Abbiamo quindi utilizzato i dati di provenienza OICA che però considerano autocarri i veicoli sopra le 7 ton.



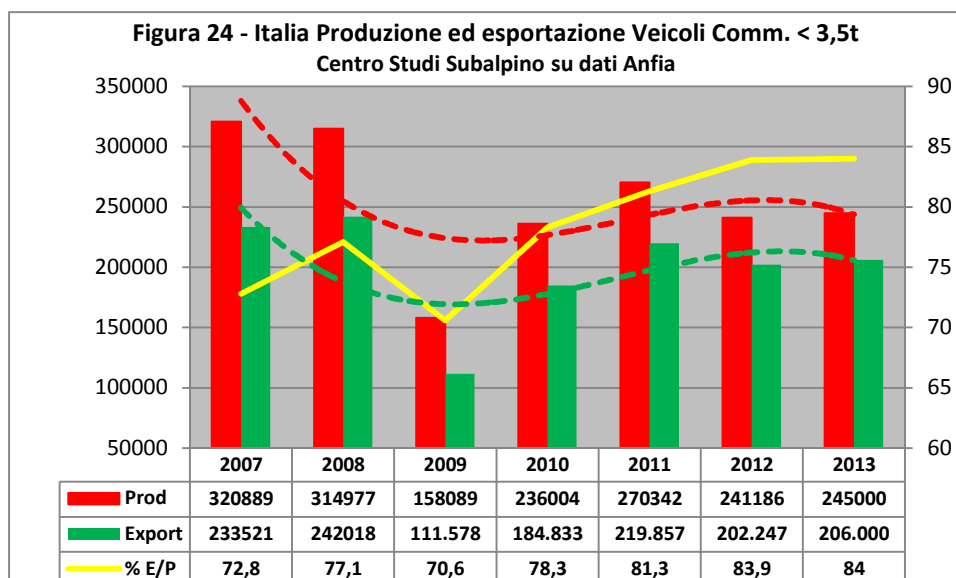
Da quei dati si può notare come la produzione di veicoli Commerciali (<3,5t) si sia ripresa bene subito dopo la caduta del 2009, aumentando del 58% tra il 2009 e il 2011 per scendere poi nuovamente nel 2012 e probabilmente anche l'anno scorso, in linea con la caduta della domanda.

Dovrebbe però

riprendersi nell'anno in corso. La produzione di autocarri nella UE27 (381.520 unità) nel 2011 è rimasta sostanzialmente allineata a quella dell'anno precedente.

Nel settore degli autocarri la ripresa nel continente europeo era stata anche più marcata, con un guadagno del 68% nei due anni dal 2009 al 2011. Dato il calo complessivo della domanda nel 2012 e in parte l'anno scorso l'anno scorso è prevedibile che anche la produzione sia scesa nei due anni in questione, per riprendersi quest'anno..

Volumi Produttivi Italia

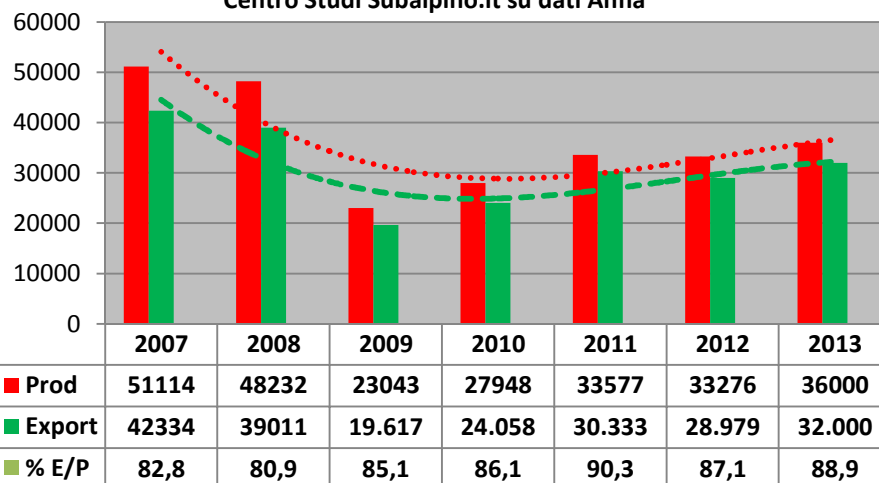


Per l'Italia i volumi produttivi, che si erano pure pesantemente contratti a partire dalla metà del 2008, con percentuali che a fine anno si erano attestate al -49,8% per i leggeri e -52,2% per i pesanti, si sono mantenuti più o meno in linea con gli andamenti europei per i commerciali, e un po' meglio per i pesanti. Dalla seconda parte del

2009 e nel 2010 si è 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.

Figura 25 - Italia - Produzione e esportazione Autocarri > 3,5t

Centro Studi Subalpino.it su dati Anfia



Nel 2012 il trend positivo nel settore dei commerciali leggeri si è bruscamente interrotto (-10,8%), dato il crollo del mercato italiano, ma si è ripreso leggermente l'anno scorso, soprattutto per merito delle esportazioni, salite a quasi l'89% del totale prodotto.. La produzione di autocarri si è sostanzialmente mantenuta nel 2012 ai

livelli del 2011 e, grazie soprattutto all'export, è aumentata l'anno scorso..

Rimane comunque notevole per entrambi i settori la distanza con i volumi produttivi del 2007 (- 24% per i commerciali e - 30% per gli autocarri).

5) Il Trasporto merci nel mondo

Le ultime cifre sul Trasporto Globale fornite nella rilevazione a fine settembre scorso dall'International Transport Forum indicano uno spostamento del peso economico complessivo verso le economie emergenti:

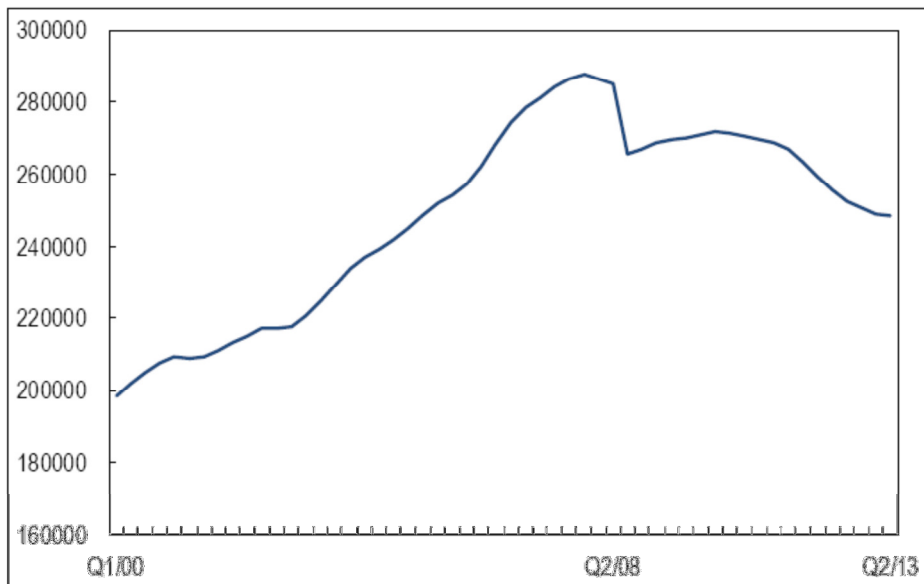
- ▶ Le esportazioni di USA e UE27 aumentano notevolmente e si riducono invece marcatamente le importazioni, riflettendo l'indebolimento della domanda interna e le migliori performances delle economie emergenti.
- ▶ Il commercio estero della UE su aereo, considerato un importante indicatore, ritorna sui livelli ante crisi, sottolineando un potenziale miglioramento delle economie.
- ▶ I dati sul trasporto merci su strada e ferrovia continuano a sottolineare la debole domanda interna, specialmente nell'area della UE.

Più in dettaglio:

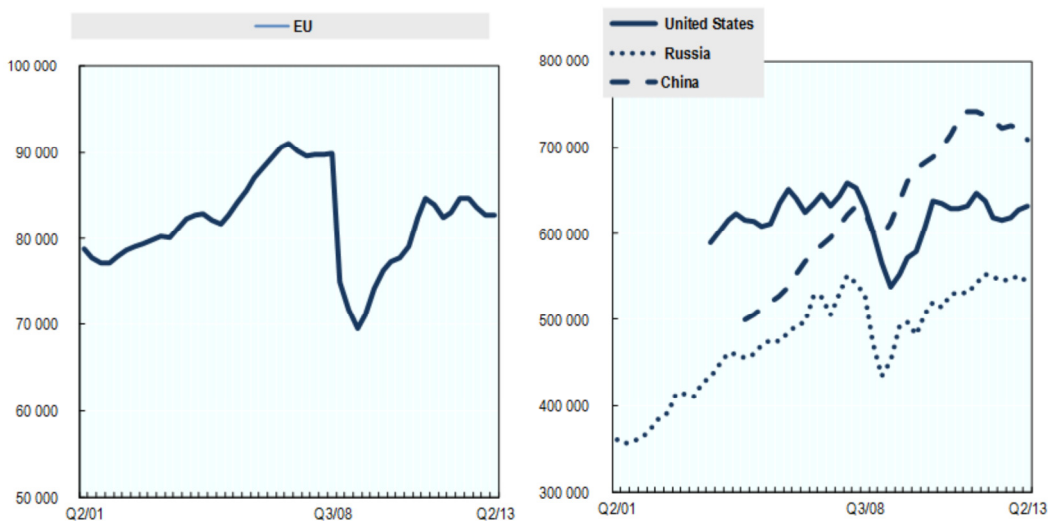
1. Il Commercio estero per mare rimane stagnante e al di sotto dei livelli pre crisi negli USA (-8%) e nella UE (-3%) e con andamenti nettamente divergenti tra import e export: mentre le esportazioni rimangono al di sopra dei livelli pre crisi (UE27 28%; USA 19%) le importazioni diminuiscono ulteriormente (UE27 -15%; USA -24%). Questo rafforza ulteriormente l'osservazione di un ribilanciamento dei flussi commerciali e del trasporto dovuto soprattutto all'andamento debole delle economie avanzate.

2. I dati sul trasporto aereo confermano una situazione di incertezza: il commercio estero per aereo degli Stati Uniti ristagna su valori pre crisi. Invece il commercio estero della UE rimbalza sopra i livelli antecrisi (+3%).
3. Le Esportazioni ai Paesi del BRICS, e più specificatamente Cina e India, sono state la locomotiva della crescita di UE e USA dalla crisi del 2008. Comunque il commercio mostra segni di discesa. Quello per mare dall'India verso UE e USA è diminuito negli ultimi due trimestri mentre quello aereo ristagna sia in India che in Cina.
4. Il trasporto merci su strada e ferrovia ristagna su valori inferiori rispettivamente del -13% e -8% ai valori ante crisi, come riflesso della già sottolineata debolezza della domanda interna. Il trasporto merci per ferrovia in Russia e negli Stati Uniti aveva raggiunto i livelli ante crisi ma sta nuovamente diminuendo. In Cina sta pure contraendosi dopo un periodo di forte crescita.

Trasporto nazionale ed internazionale su strada nella UE – Ton/km

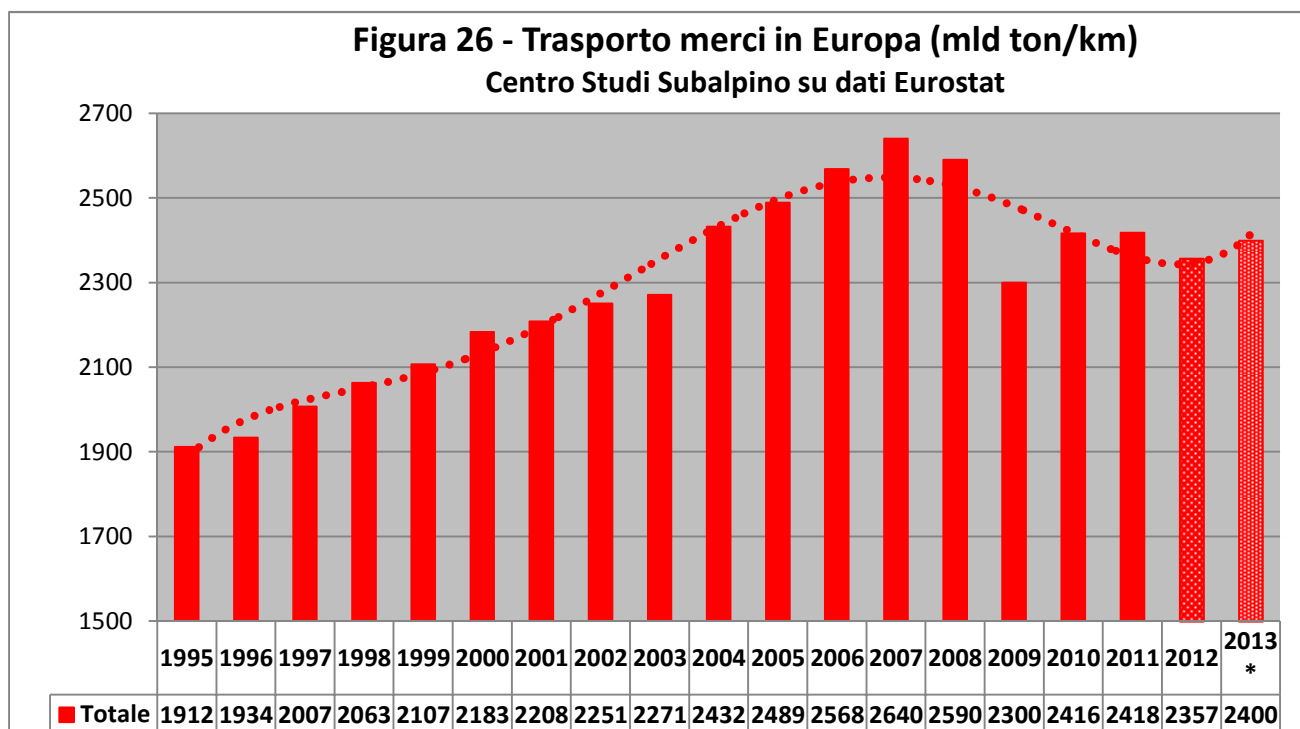


Trasporto nazionale e internazionale su ferrovia – Ton/km



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 2011 una sostanziale stabilità rispetto al 2010, soprattutto a causa della discesa dell'1,3% dei trasporti su strada, compensati dall'aumento del traffico su ferrovia che sono saliti del 7,4%. Di conseguenza anche la quota della strada è scesa di un punto a favore della ferrovia.



(Figura 26bis).

Secondo le prime stime per il 2012 invece il totale delle merci trasportate sarebbe sceso di un 2,6%, ancora una volta a causa del minor volume di trasporto su strada, sceso di circa il 3,2%

Anni	Strada	Ferrovia	Nav. Interna	Oleodotti	Totale
2007	1914	448	145	130	2637
2008	1881	440	145	125	2591
2009	1690	361	130	119	2300
2010	1756	391	148	121	2416
2011	1734	423	142	119	2418
2012	1680	408	149	120	2357

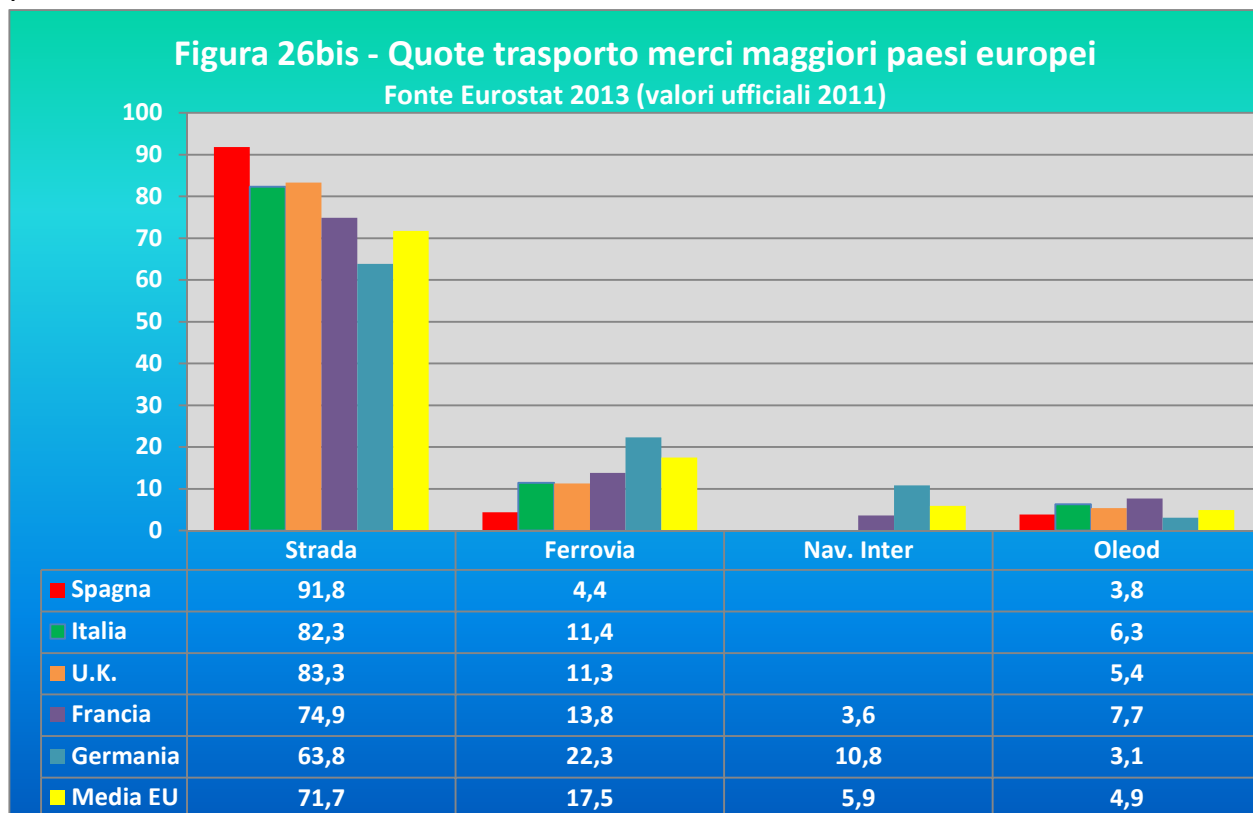
La tabella sopra riportata mostra che secondo le prime stime col 2012 la strada sarebbe ritornata ai bassi valori consuntivati nell'anno della grande crisi globale, quasi il 13% in meno dei valori pre-crisi, a conferma di quanto rilevato anche dallo ITF, come più sopra riportato.

Con la ripresa economica anticipata per l'anno in corso la strada dovrebbe riprendere a crescere. Meglio si è comportata la ferrovia, che comunque nel 2012 si posizionerebbe ad un -9% rispetto ai livelli antecrisi, aumentando comunque la sua quota tra le varie modalità.

Unica a mantenersi sopra il livello del 2007 la navigazione interna la cui quota salirebbe nel 2012 al 6,3%, con un aumento del 2,8% rispetto ai livelli ante crisi.

Comunque la strada rimane di gran lunga la modalità più usata in Europa, con una media del 71,7% secondo le rilevazioni ufficiali che si riferiscono al 2011 (71,3% secondo le stime 2012). 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.

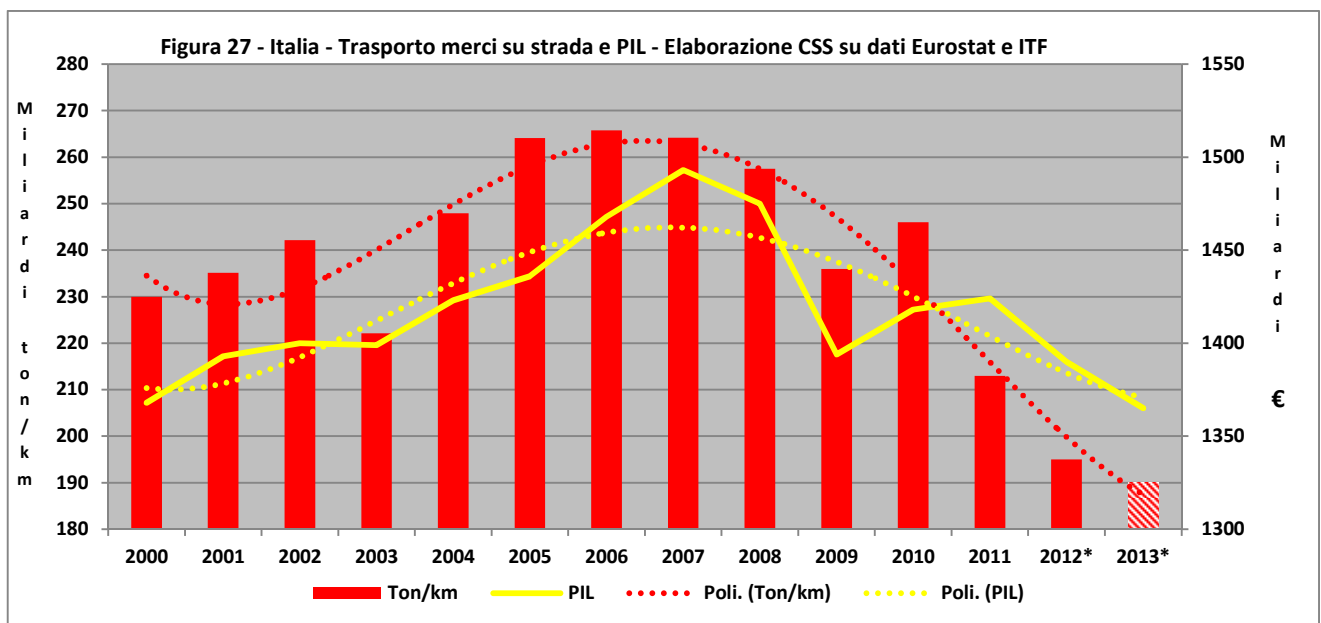
Leader in questa classifica è la Spagna, con uno share della strada di quasi il 92%, ma importanti anche le quote della Gran Bretagna e dell'Italia.



Il trasporto merci su strada in Italia.

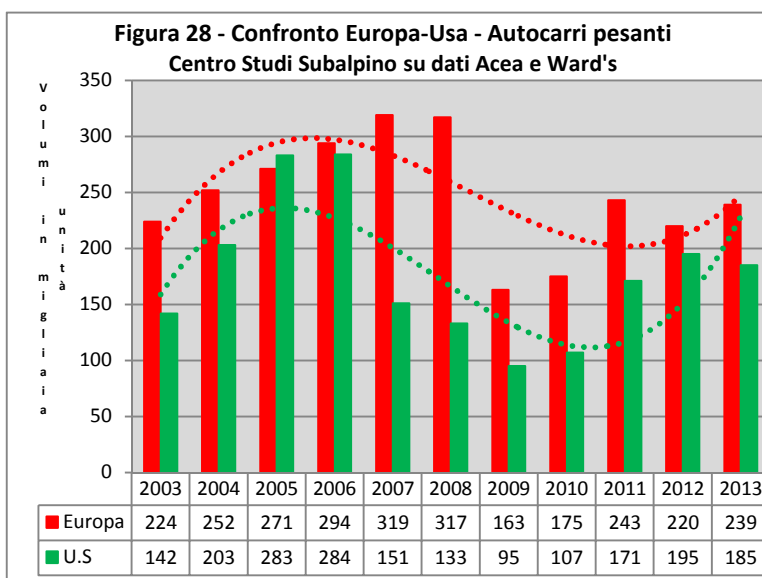
Chiaramente i volumi d'immatricolazione degli autocarri sono direttamente correlati con l'andamento dell'economia e quindi dei volumi di trasporto merci.

I dati in tabella sono tratti dalle analisi di Eurostat (dati storici sul trasporto merci fino al 2012), integrati con l'aggiunto 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 (-26%) a conferma della gravità assoluta degli andamenti depressi dell'economia Italiana. Dato che il PIL è previsto aumentare nuovamente solo nel 2014, si potrà forse assistere ad una piccola inversione di tendenza nell'anno in corso.



Indice di correlazione fra le serie 0,84 * 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.

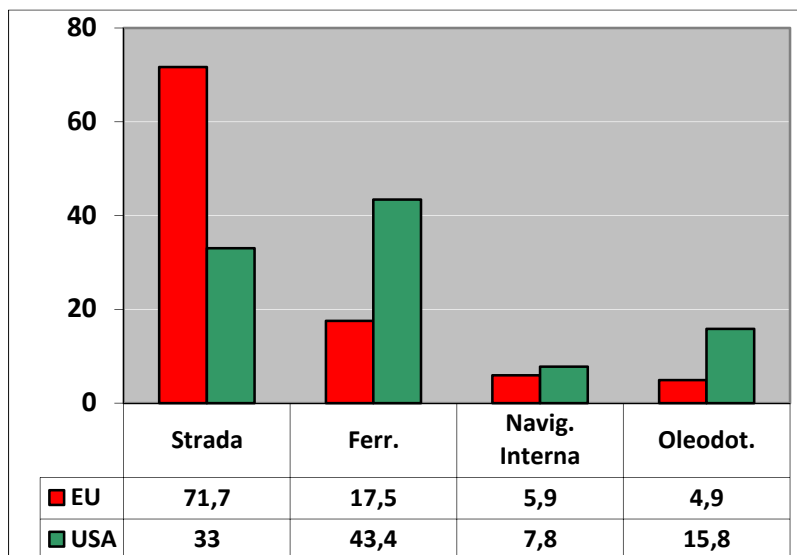
Si nota subito come **negli Usa la crisi si sia manifestata un anno prima che in Europa**, con un calo delle vendite che nel 2009 fu del 66,5% rispetto al 2006, anno di massima espansione del settore.

La ripresa inizia nel 2010 un aumento del 13% sul 2009; il trend positivo è poi continuato nel 2011 con un sostanzioso progresso del 60% sul 2010; 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. 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 una fase recessiva, perdendo il 9% sul 2011. L'anno scorso 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 di quest'anno, e il totale mercato ha chiuso con un aumento dell'8,3%...

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

Fonti: Eurostat (dati 2009 per UE e 2007 per USA)



Il confronto proposto è significativo anche perché i volumi di merci trasportate su strada, in termini di Ton/km, sono molto simili.

Resta però il fatto che il volume totale di merci trasportate negli USA è 2,4 volte quello dell'Europa, e che la classifica per modalità vede **negli USA l'assoluta prevalenza della ferrovia, (43,4 % contro il 17,54% dell'Europa)**. La strada invece rappresenta negli Usa solo il 33% contro il 71,7%.

Se però, invece delle tonnellate Km, si usano i valori delle merci trasportate o il loro peso, i dati disponibili

mostrano un ruolo molto maggiore della strada. Date le grandi distanze "coast to coast", è evidente che la ferrovia è soprattutto usata sulle lunghe percorrenze, dove la distanza pesa enormemente sui calcoli in Ton/km.

Secondo le rilevazioni **dell'American Trucking Association per il 2011**, risultano le seguenti cifre, che sottolineano il ruolo del trasporto merci su gomma negli USA:

- Nel 2011 gli autocarri hanno trasportato 603,9 miliardi di dollari di merci (più dell' 80% di tutto il valore delle merci trasportate). Il peso delle merci trasportate su strada è stato di 9,2 miliardi di tons (67% del peso totale di tutte le merci trasportate).
- I veicoli delle classi 6-8 (da 9 a 15 Ton) hanno percorso 131,2 miliardi di miglia nel 2010, e tutti i camion, a prescindere dalla massa totale a terra, hanno percorso 397,8 miliardi di miglia.
- Nel 2011, gli autocarri hanno consumato 37,2 miliardi di galloni di Gasolio.