

Osservatorio congiunturale sul Mercato Europeo dei Veicoli Commerciali e Industriali e del Trasporto Merci. Consuntivi 2011

Se il 2010 è stato l'anno dell'inversione della tendenza negativa causata nel 2009 dalla crisi globale, il 2011 è stato l'anno della vera ripresa, particolarmente sostenuta nel settore degli autocarri (>3,5 t). L'Europa chiude, infatti, il 2011 con un progresso del 7,5% fra i commerciali (<3,5t), con 1.650.978 immatricolazioni nella UE+Efta e con 324.886 autocarri (>3,5t,) e un progresso del 28,9% sul 2010, di cui 243.043 pesanti (>16t) pari al +35,8% sull'anno precedente.

Rimane comunque notevole la differenza con il 2007 (-26,52% per i Commerciali <3,5. e -24,2% per gli autocarri > 3,5t), ma il mercato ha indubbiamente messo a segno degli ottimi recuperi: purtroppo il ritorno di una fase recessiva non da grandi speranze per il prosieguo di questo trend anche nel 2012.

In particolare per i **Veicoli Commerciali (<=3,5 t) in Italia (Figure 1-3)** i dati mostrano che il mercato ha continuato la fase riflessiva, iniziata già nel secondo semestre del 2008 e solo momentaneamente rallentata nella prima parte del 2010 per effetto degli incentivi 2009, con una ulteriore perdita del 6,1% sul 2010. Per l'anno in corso, anche alla luce della nuova fase recessiva cui l'Italia va incontro, è previsto un ulteriore calo di circa il 10%, scendendo a 160.000 unità.

In Europa (Figure 4-7) le cose sono andate decisamente meglio: le immatricolazioni di Veicoli Commerciali sono aumentate dell'7,5% nell'anno, ma con segni di indebolimento del trend negli ultimi mesi. Le difficoltà economiche in molti paesi europei, inclusa la Germania, fanno prevedere un mercato in leggera contrazione o al più stabile.

Ancora migliore la situazione degli Autocarri (>3.5 t) (figure 8 - 14), con un aumento nell'anno del 28,9%. Il trend, particolarmente brillante nei primi tre trimestri, tende però a rallentare, anche perché il confronto avviene con un periodo nel quale gli incrementi mensili erano già stati elevati. **Ancora pesante la situazione italiana** con una ripresa che appare molto più lenta, come sottolineato anche dalle immatricolazioni di **Rimorchi e Semirimorchi, (Figura 9)** che nel 2011 sono aumentate solo del **10,9%**, **ma che nel secondo semestre sono scese di ben il 7,8%**, mantenendo una distanza con il 2007 ancora abissale: -44,1% e offrendo prospettive preoccupanti per il probabile sviluppo del mercato degli autocarri nell'anno in corso.

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

Per i veicoli sopra le 16 tonnellate (figure 15 – 17) si sono avuti in Europa recuperi ancora più sostenuti, soprattutto per merito della Gran Bretagna e della Francia, oltre che della Germania e della zona dei nuovi paesi UE e del Nord Europa, con un aumento complessivo del 35,8%.

I livelli produttivi (Figure 18 – 21) Nel 2010 la produzione di veicoli commerciali è aumentata in Europa del 40,5%, e del 50,2% negli autocarri. Ciò nonostante la produzione rimane inferiore al 2008 del 44,1% per gli autocarri (>3,5t) e del 19,1% per i commerciali(<3,5). Nessun dato è stato pubblicato per il 2011. In Italia nel 2011 la produzione dei commerciali è stata superiore al 2010 del 14,5% e del 20,1% per gli autocarri. Rimane comunque una distanza del 14,2% dai livelli produttivi del 2008 per i commerciali e del 30,4% per gli autocarri.

Il trasporto merci su strada (Figura 22) Il volume delle merci trasportate nella UE indica un deciso rallentamento a livello macroeconomico, che non poteva non risentire della nuova crisi, e della relativa minore attività industriale e commerciale, dei consumi e della bilancia commerciale. Sempre debole la crescita del trasporto interno, il che sottolinea la debolezza della ripresa della domanda interna.

Nella UE i volumi del trasporto merci in ton/km su strada e ferrovia sono ancora inferiori rispettivamente del 9% e del 7% ai livelli pre-crisi (seasonally adjusted). Negli Usa il trasporto ferroviario, in ripresa negli ultimi tempi, è ora al -4% rispetto ai valori precisi.

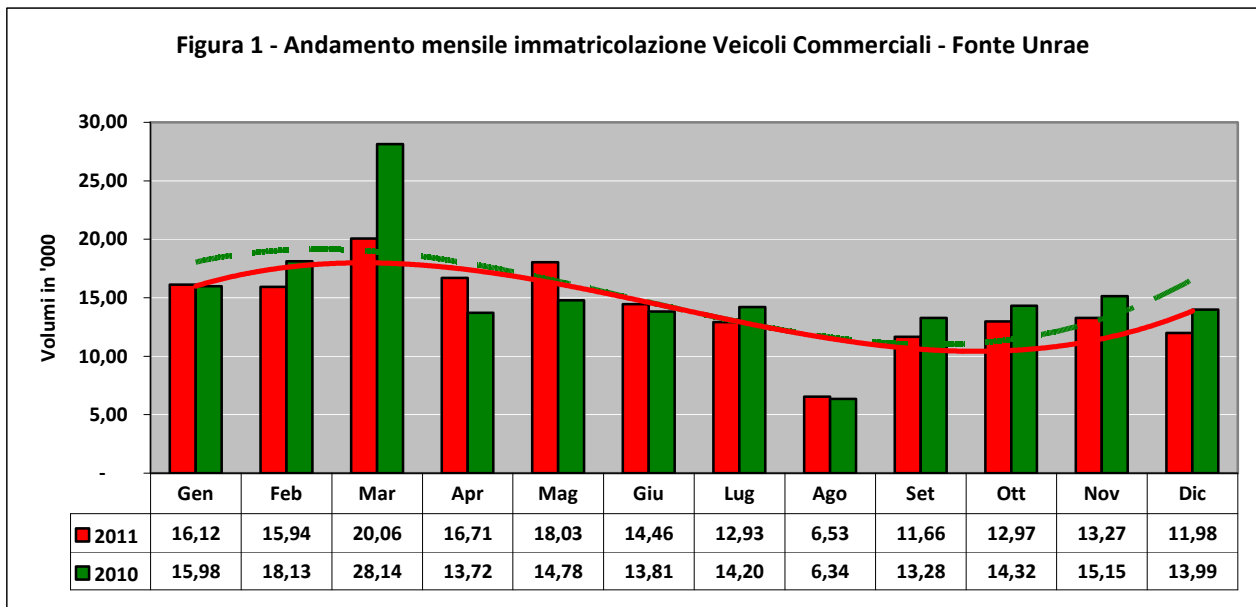
Mercati Autocarri Pesanti: Confronto tra UE e USA (Figure 23-24)

In allegato: Breve storia dell'evoluzione del Mercato Italiano dei Veicoli Commerciali e Industriali dal 1993 al 2011 e previsioni a breve.

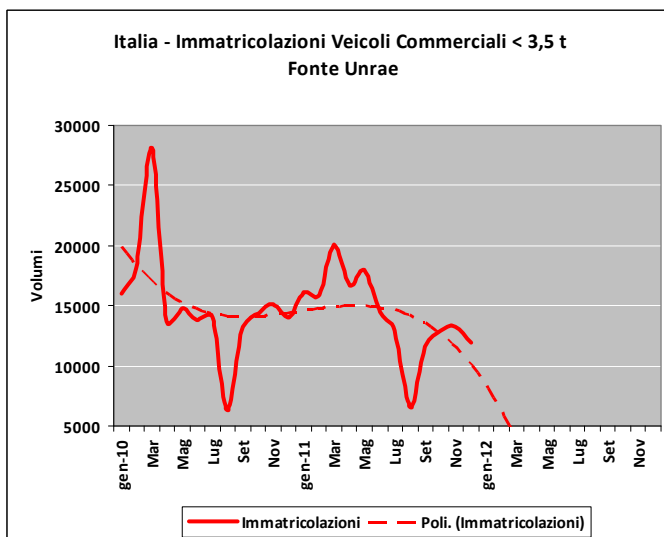
Emilio di Camillo - Centro Studi Subalpino - febbraio 2012

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

In discesa nell'anno la domanda di veicoli < 3,5 t

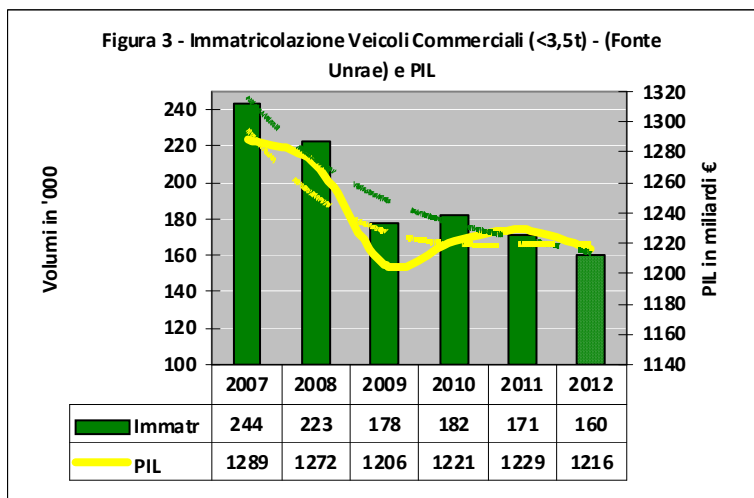


Il grafico (Figura 1) che mostra l'andamento mensile delle immatricolazioni nel 2010 e 2011 e

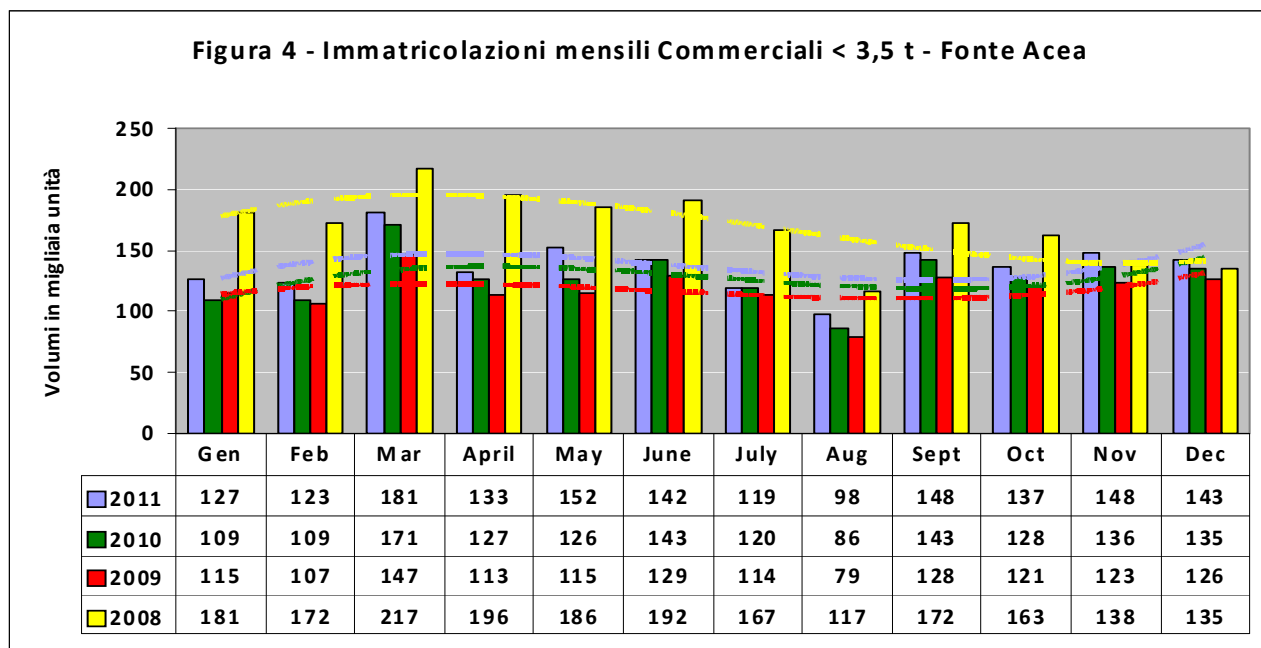


quello più sotto riportato, che ne da una rappresentazione grafica tendenziale, sottolineano come a parte l'andamento anomalo soprattutto del 1° trimestre del 2010, legato all'effetto incentivi, il mercato ha continuato a scendere come ormai va facendo dal 2008 (Figura 3). Senza la punta del primo trimestre del 2010, legata all'inevaso del programma d'incentivi 2009, non ci sarebbe stata soluzione di continuità con la precedente tendenza negativa del mercato. Del resto ciò è

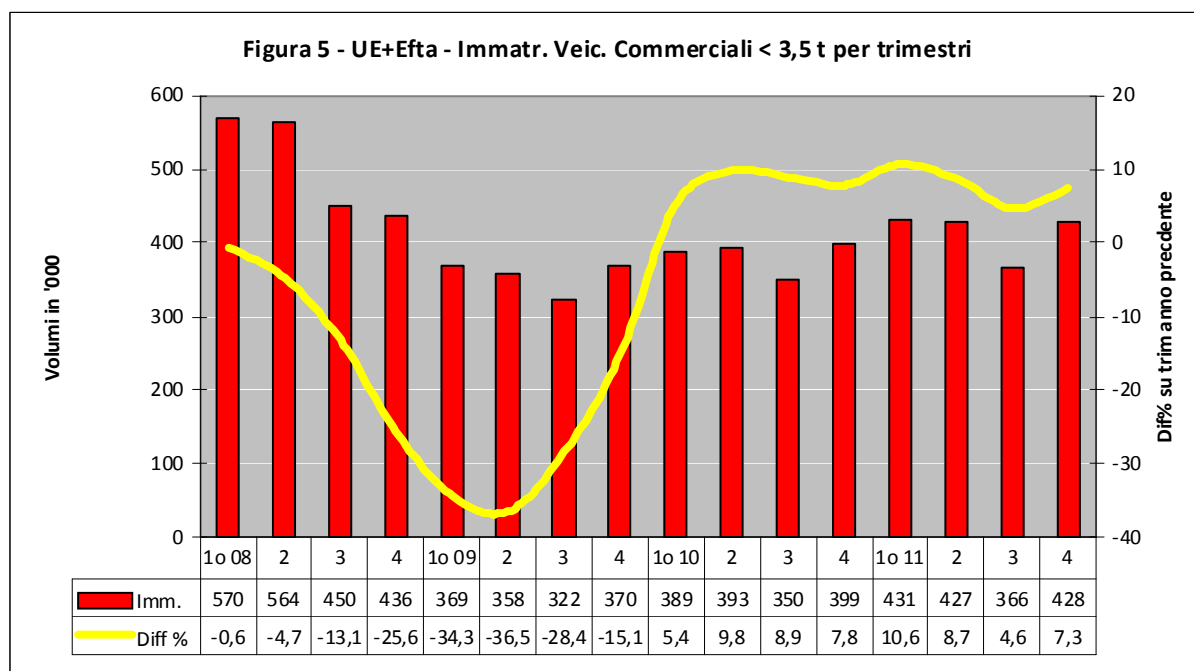
ampiamente giustificato dall'andamento decrescente del PIL negli ultimi quattro anni. Dato che le serie del PIL e delle Immatricolazioni sono strettamente correlate (indice di correlazione 0,94) è da prevedere che la caduta del mercato proseguirà anche quest'anno, come mostra la nostra previsione, a fronte della nuova fase recessiva cui la manovra del Governo Monti, varata l'anno scorso, ha dato una decisa accelerazione. Solo una forte azione di sostegno al settore potrà interrompere questa preoccupante fase di recessione.



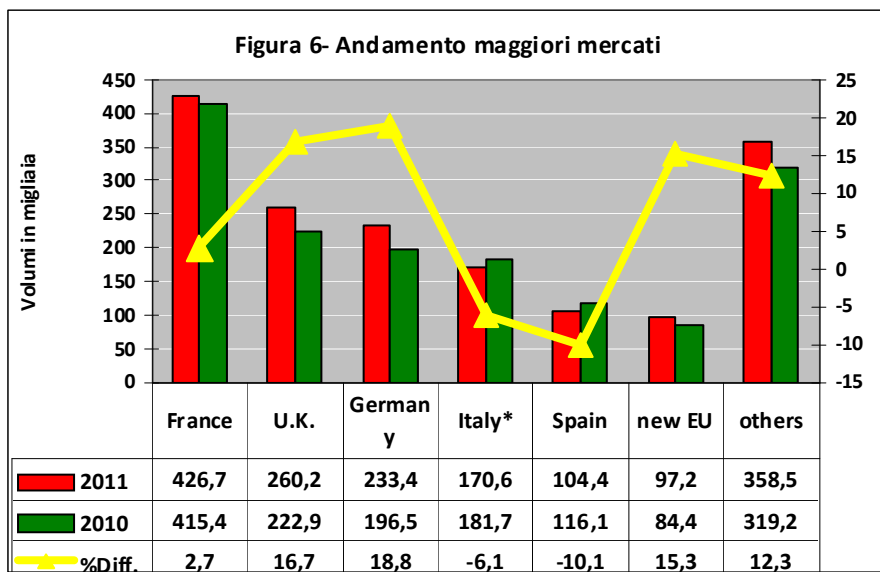
Mercato Europeo Veicoli Comm. <= 3,5



In Europa (UE+Efta) il settore è andato progressivamente riprendendosi dopo la grave crisi che l'aveva colpito, già a partire dalla seconda parte del 2008 e progressivamente per quasi tutto il 2009, quando aveva consuntivato una perdita di oltre il 30% sul 2008. La ripresa era partita già



dall'ultimo trimestre del 2009 (vedi figura 5), ed è proseguita nel 2010 anche per effetto di alcune campagne d'incentivazione lanciate in vari paesi europei. La ripresa è stata guidata già nel 2010 dalla Germania, il cui sviluppo economico è stato molto più incisivo che nel resto d' Europa.



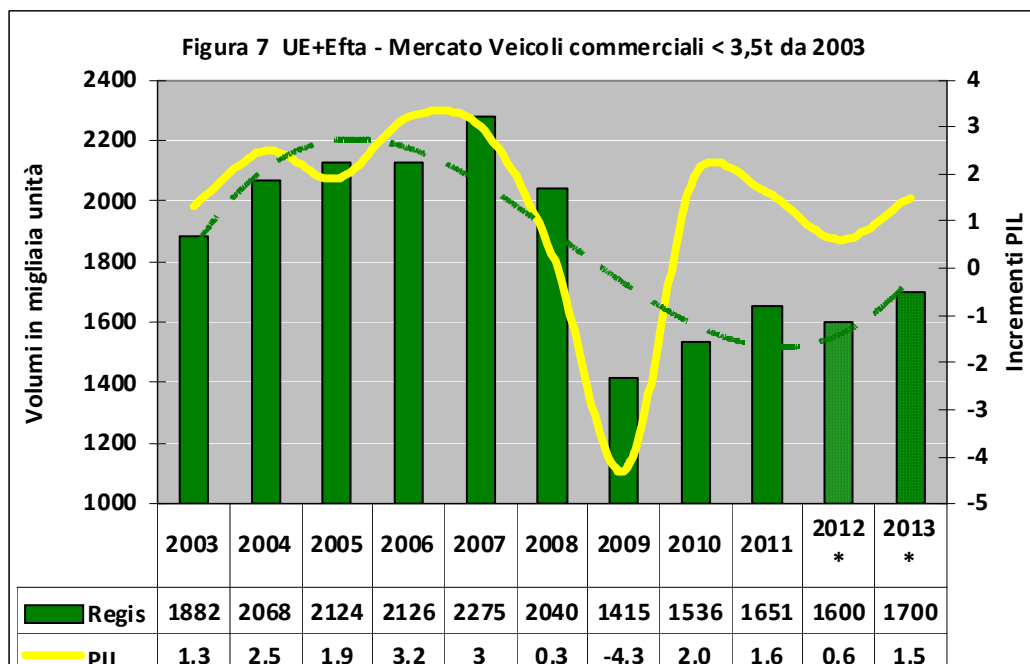
• i dati Italiani sono di fonte Unrae

La ripresa è poi continuata anche nel 2011, sempre soprattutto per merito della Germania, oltre che della Gran Bretagna e della UE a 10, e marginalmente della Francia. Negli ultimi mesi il trend si è però notevolmente affievolito anche in Germania e le prospettive per quest'anno non sembrano molto favorevoli.

Siamo ancora molto distanti dai massimi storici raggiunti nel 2007, con una perdita del 27,4%.

Rispetto al 2008 la perdita è del 19,1%.

Per l'anno in corso le difficoltà economiche che stanno tornando a colpire con una nuova fase recessiva (il PIL Europeo è previsto in aumento di solo lo 0,6%) fanno prevedere che anche il Mercato dei Commerciali tornerà a

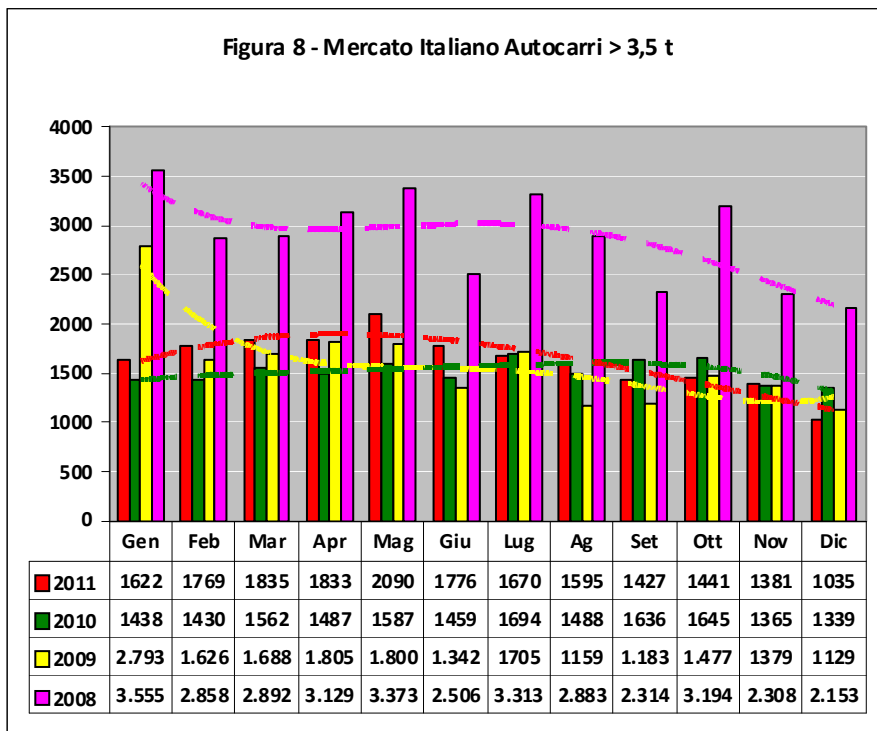


contrarsi o al più a mantenere i volumi di vendita dell'anno scorso. Una nuova fase positiva dovrebbe verificarsi nel 2013.

2) Il Mercato Autocarri

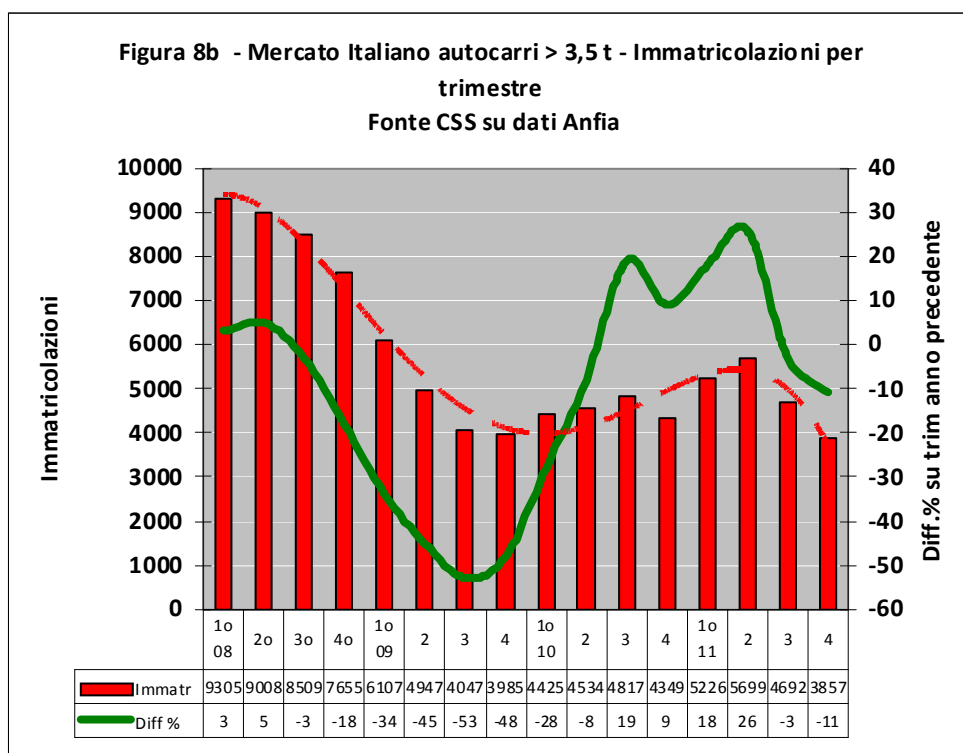
2011: anno di consistente ripresa in Europa; più fiacca in Italia.

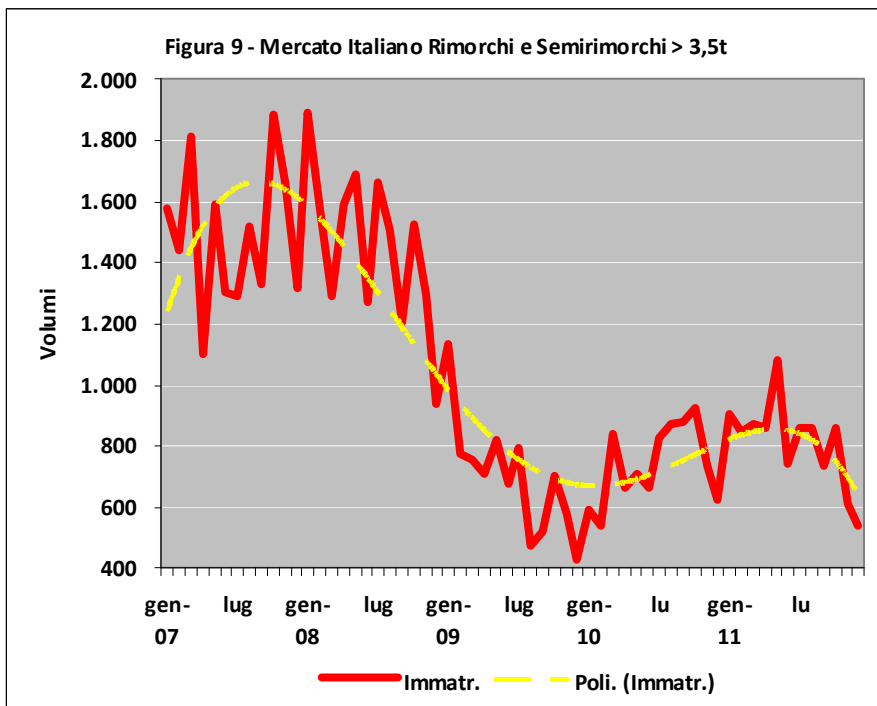
Mercato Italiano Autocarri > 3,5 t.



Come mostrano i grafici che seguono, 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 dai valori abituali prima della crisi globale (vedi pag. 16 e seguenti).



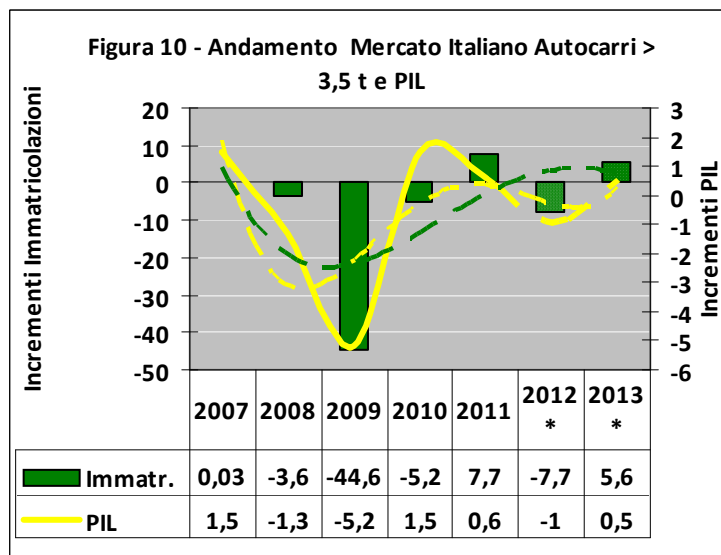


L'andamento del mercato dei rimorchi (Figura 9) conferma con anche maggiore evidenza le difficoltà del mercato italiano degli autocarri con una preoccupante inversione di tendenza, iniziata nel 3o trimestre con una perdita del 4% sullo stesso periodo del 2010 e che si è acuita negli ultimi mesi dell'anno -12,1% nel 4° trimestre).

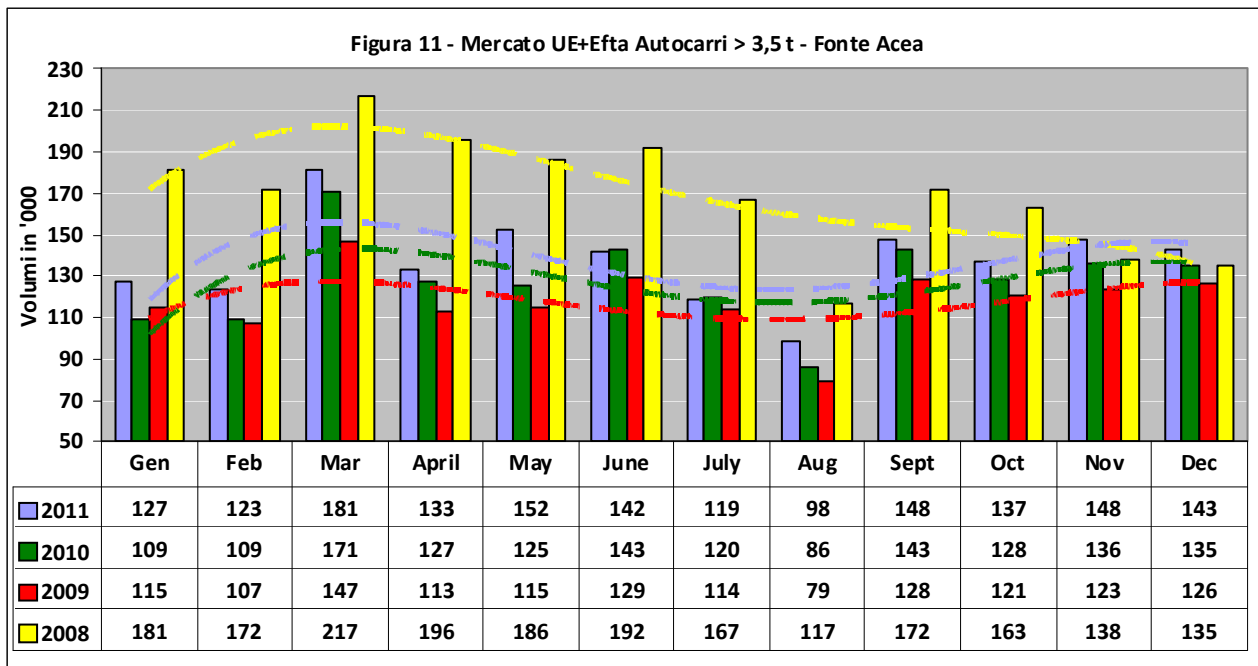
L'aumento del 2011

sul 2010 è stato così di solo il 10,9%. Il consuntivo 2011 è rimasto inferiore ai valori del 2008 del 44,1%. Le marche estere sono cresciute nell'anno al 39% del totale.

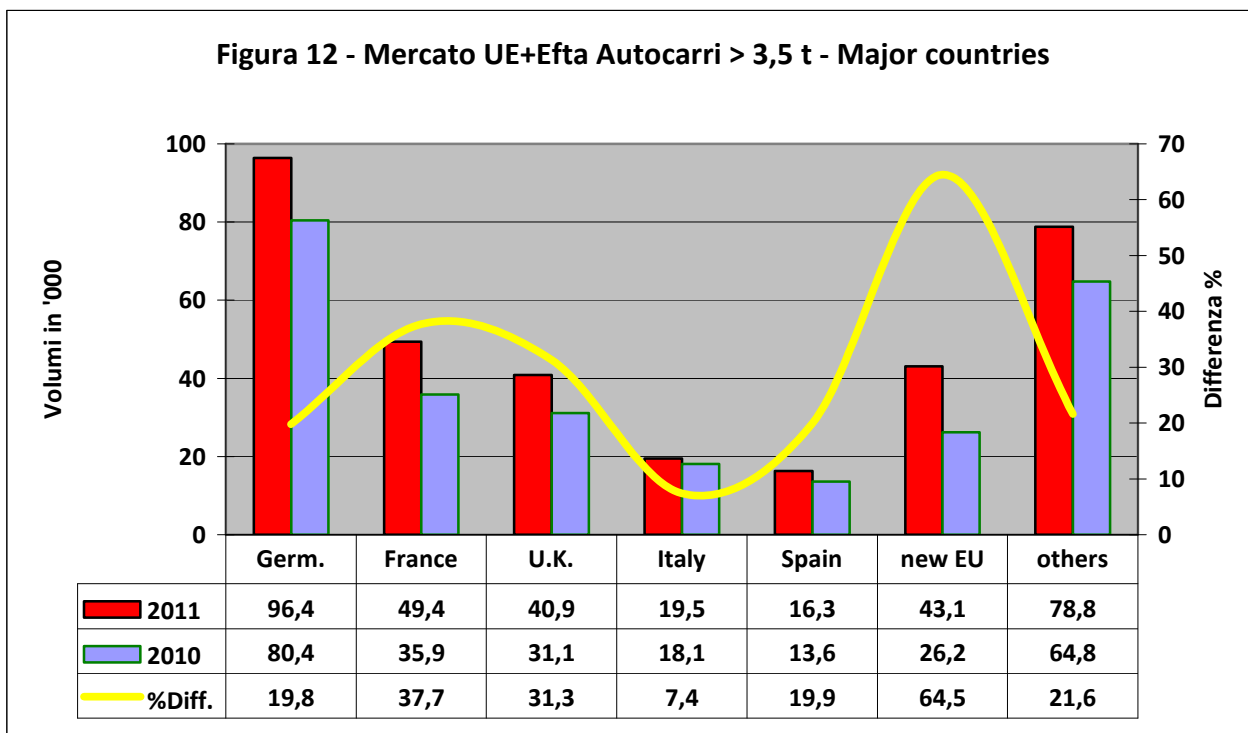
Per i mesi a venire (Figura 10) ci si aspetta un peggioramento della situazione, parallelamente alla nuova fase recessiva cui l'economia italiana va incontro, con una diminuzione delle immatricolazioni, che potrebbero assestarsi ai valori del 2010 (circa 18.000 unità).



Mercato Europeo Autocarri > 3,5 t.

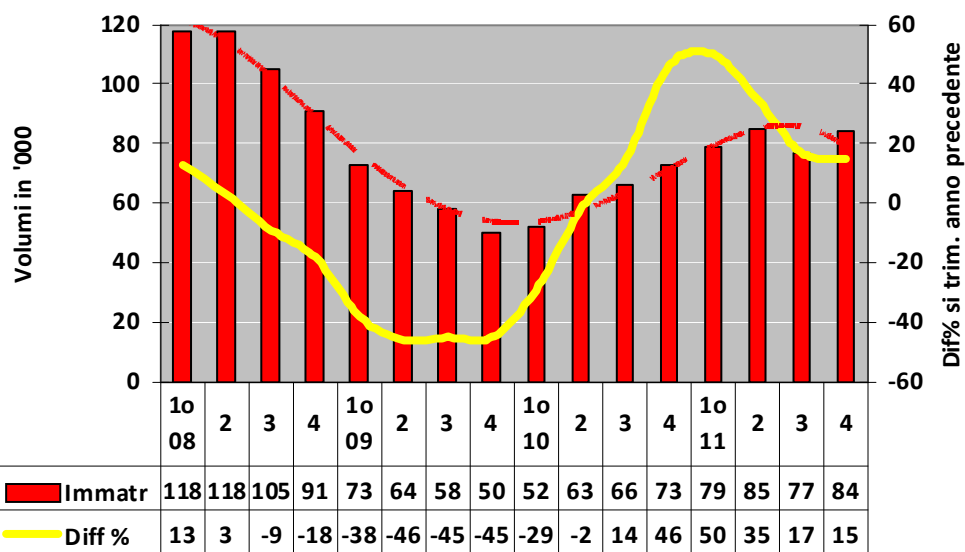


Ottima la ripresa nell'anno passato del mercato Europeo degli autocarri (> 3,5 t.), con un consuntivo di 324.886 unità immatricolate, e un aumento del 28,9% sul 2010: particolarmente significativi i progressi in volume di vendite e tassi di crescita della Germania (+19,8%), Francia (+37,7%), UK (+31,3%) e Spagna (+19,9%). Sempre in grande risalto gli ottimi risultati nei paesi nuovi membri della UE (+64,5%), ma con i progressi più significativi consuntivati soprattutto nel



primo semestre dell'anno. Decisamente positivi anche quelli di diversi paesi del Nord Europa.

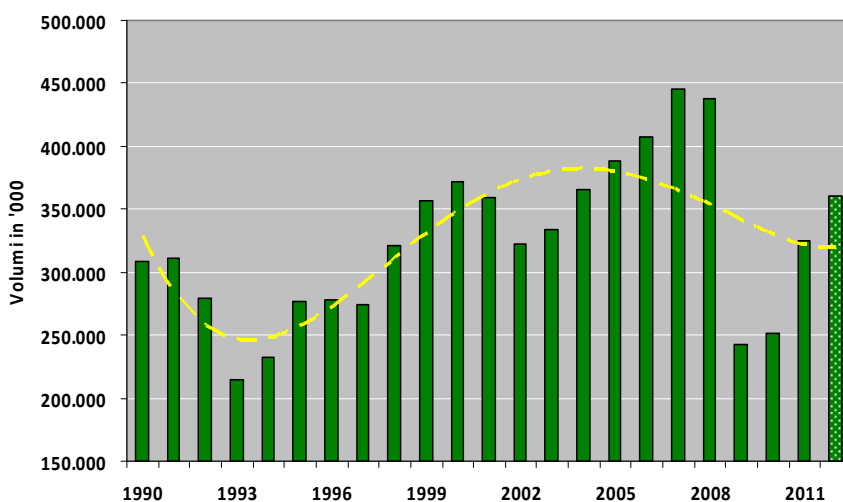
Figura 13 - Mercato EU+Efta Autocarri > 3,5 t per trimestri



L'andamento per trimestri mostra comunque un raffreddamento del trend nel secondo semestre, dovuto in parte al confronto con un periodo in cui il tasso di recupero del mercato era particolarmente elevato (il secondo semestre 2010), ma anche al probabile affacciarsi di una

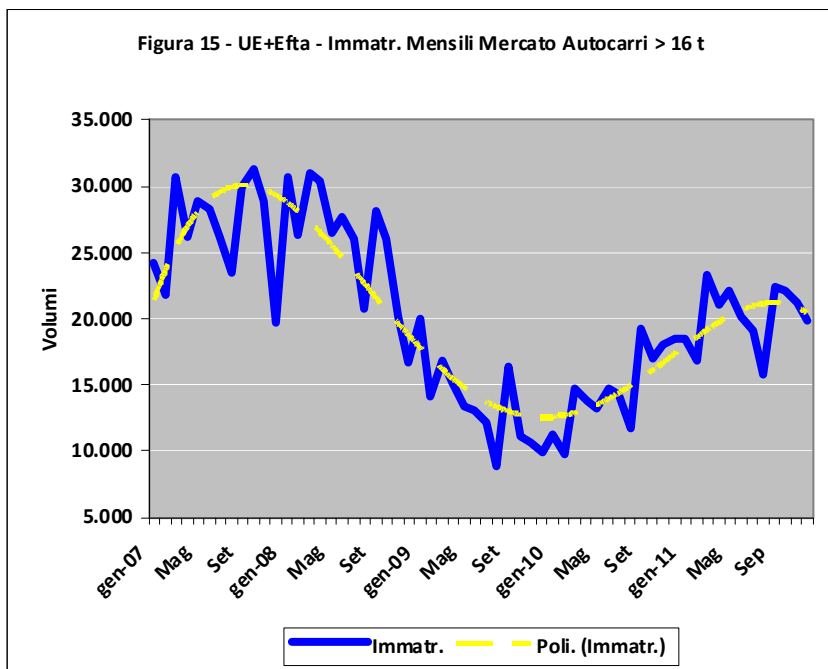
nuova fase recessiva. Ciò non toglie comunque che anche per il 2012 si possa prevedere un ulteriore modesto incremento in un mercato che, nonostante i progressi dello scorso anno, dista ancora di un buon 27% dal massimo storico del 2007, avvicinandosi ai valori del periodo successivo alla precedente recessione del 1992/3.

Figura 14 - EU+Efta - Mercato Autocarri da 1990



Mercato Autocarri > 16 t

L'Europa in tale settore aveva già 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.

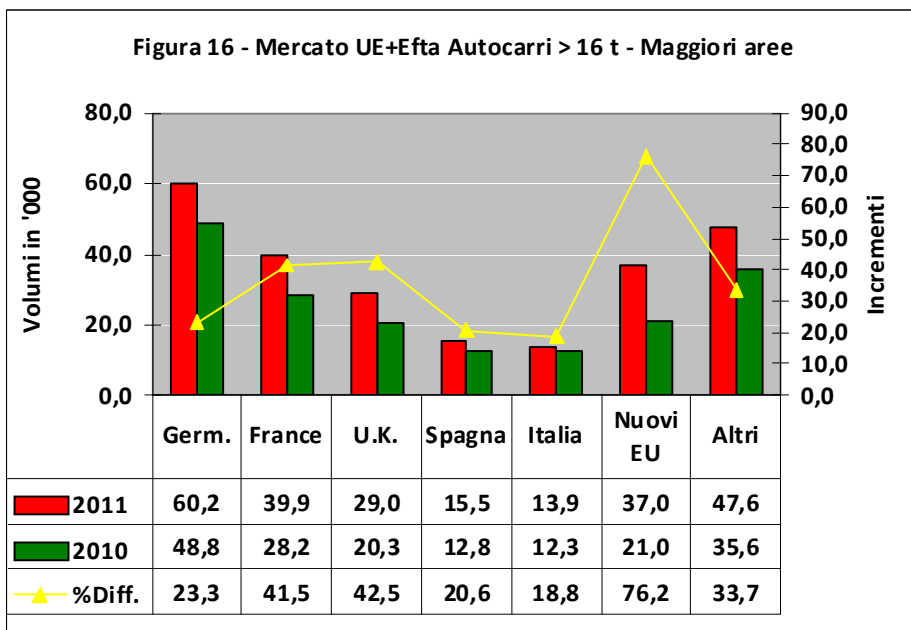


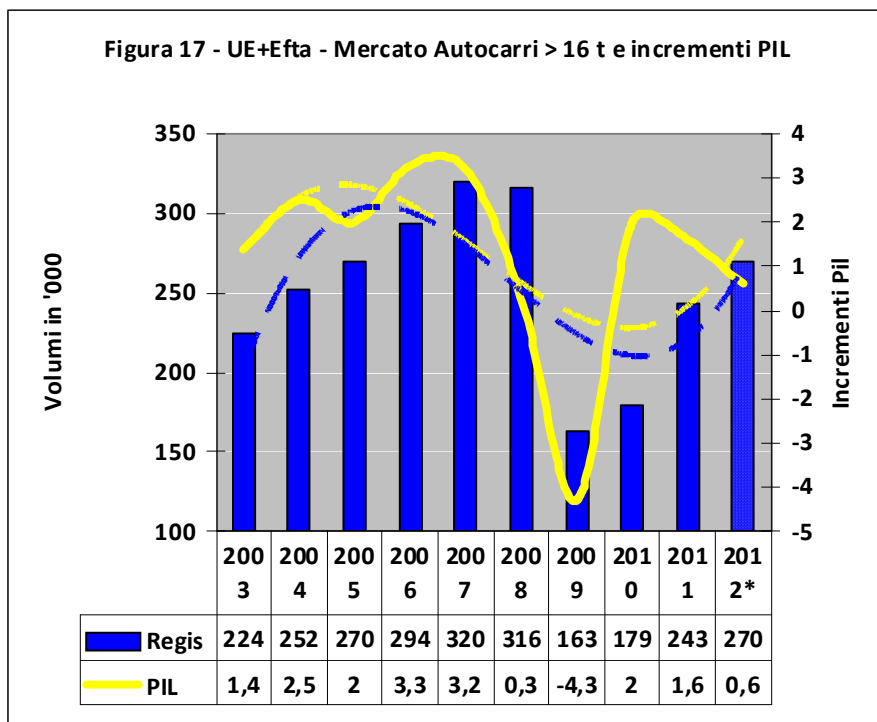
Nel 2011 la ripresa si è mantenuta su livelli più che buoni per tutto l'anno: nel cumulativo ha consuntivato un totale di 243.086 unità immatricolate, con un recupero del 35,8% sul 2010 e con dati particolarmente significativi nel Regno Unito (+ 42,5%), in Germania (+23,3%), e in Francia (+41,5%) e in Spagna (+20,6%). Volumi di vendita sempre elevati anche nei paesi nuovi membri dell'EU (+76,2% nel cumulativo), con dati particolarmente significativi in

Polonia, Lituania, Lettonia, Ungheria, Estonia e Repubblica Ceca.

Nonostante gli importanti progressi, le immatricolazioni di autocarri pesanti (>16 t.) rimangono comunque inferiori del 21,6% al 2008, anno che ha preceduto la crisi globale.

Per l'Italia la ripresa appare più lenta. Indubbiamente comunque la debole ripresa del PIL, tra i più bassi d'Europa, e le cattive prospettive per l'anno in corso fanno prevedere comunque una diminuzione delle vendite per il 2012.

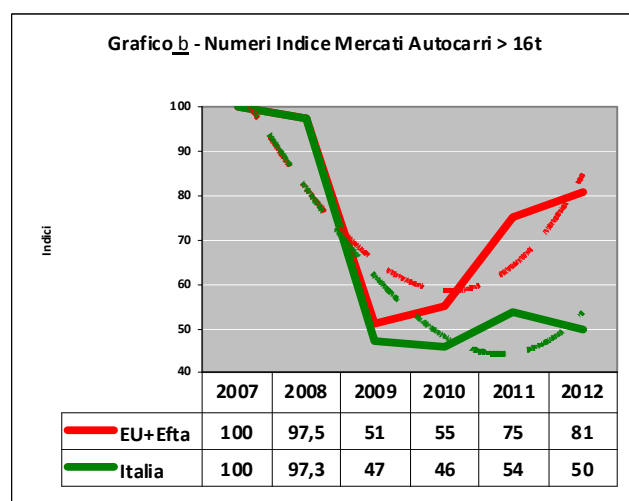
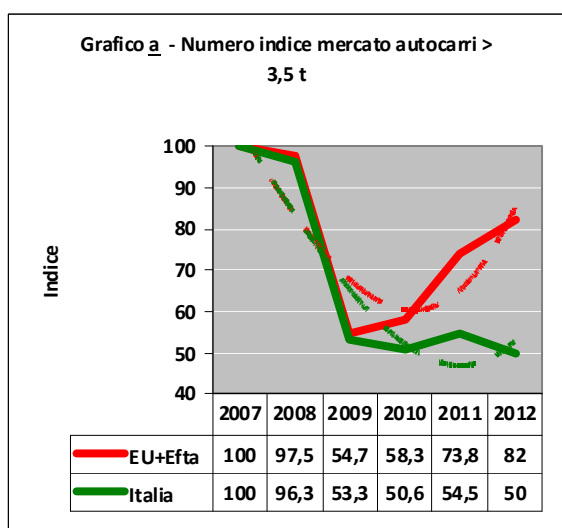




Prospettive che appaiano invece migliori per il resto di Europa, nonostante le non brillanti anticipazioni sullo sviluppo del PIL continentale, ma con la Germania a far comunque da traino e con buone potenzialità anche nel settore degli autocarri, con un incremento sul 2010 ridotto comunque ad un + 11% rispetto al guadagno del 35,8% dell'anno scorso. Il coefficiente di correlazione tra le serie degli incrementi sia del Pil che delle immatricolazione risulta superiore allo 0,81.

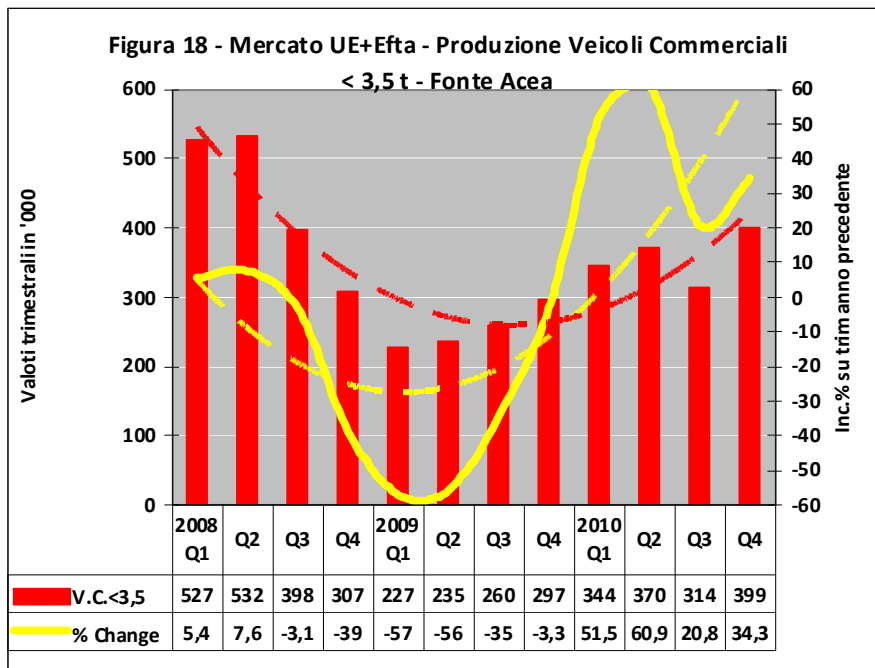
Confronti Italia-UE

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 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 quindi



creata una profonda divaricazione con gli andamenti del resto d'Europa.

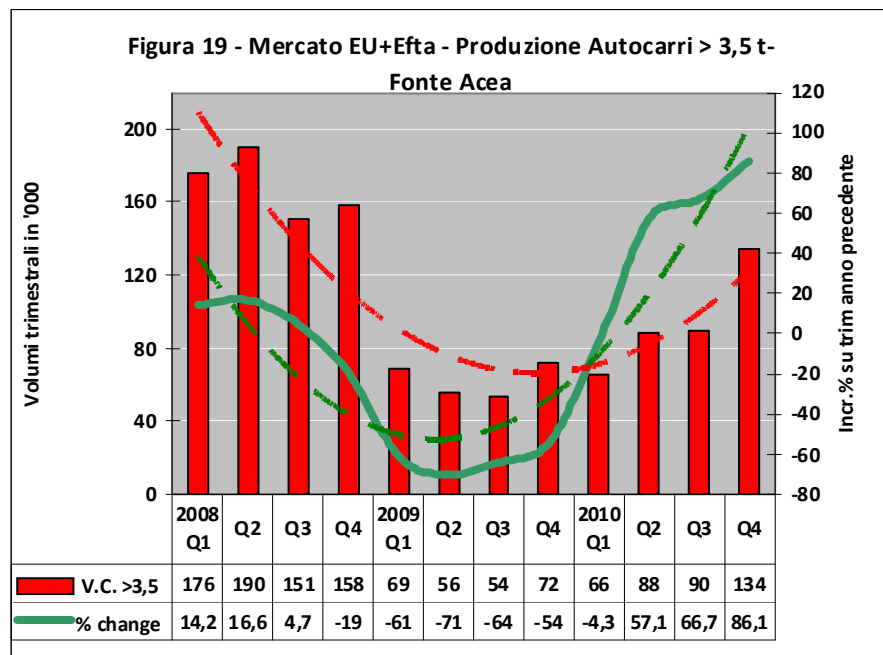
3) Produzione Veicoli Commerciali e Industriali Volumi Produttivi Europa



Strettamente correlati alla domanda di mercato, i livelli di produzione dei Veicoli Commerciali leggeri (<= 3,5 t) e degli Autocarri (> 3,5 t) si sono fortemente contratti nel 2009, ma si sono ripresi sensibilmente soprattutto nel 2010, parallelamente alla ripresa della domanda e per ridimensionare gli stocks, scesi

drammaticamente dalla fine del 2008. Nel 2010 la **produzione** in Europa è aumentata del 40,4% nei commerciali e del 50,2% negli autocarri. Ciò nonostante la produzione rimane inferiore allo stesso periodo del 2008 del 44,1% per gli autocarri (>3,5t) e del 19,1% per i commercial(<3,5).

Per il 2011 non sono stati comunicati i dati della produzione, probabilmente in seguito alla inchiesta dell'antitrust della Commissione Europea sull'attività dei produttori di Autocarri. Comunque è facile prevedere che la produzione sia aumentata parallelamente alla ripresa della domanda, soprattutto di autocarri.



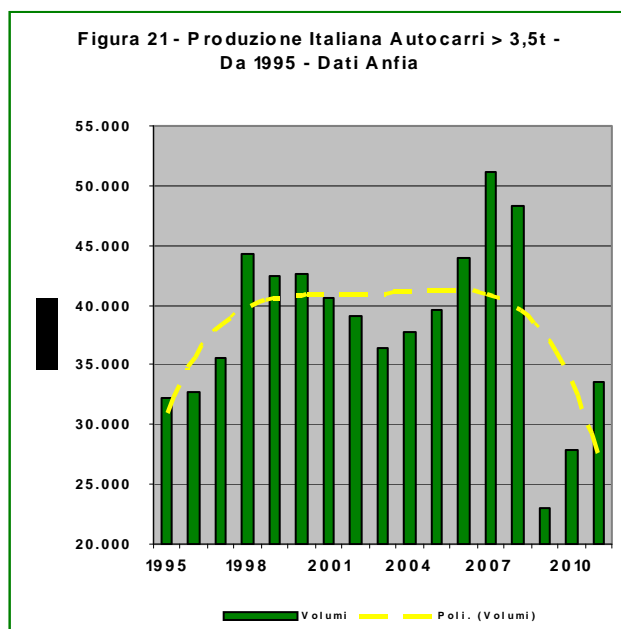
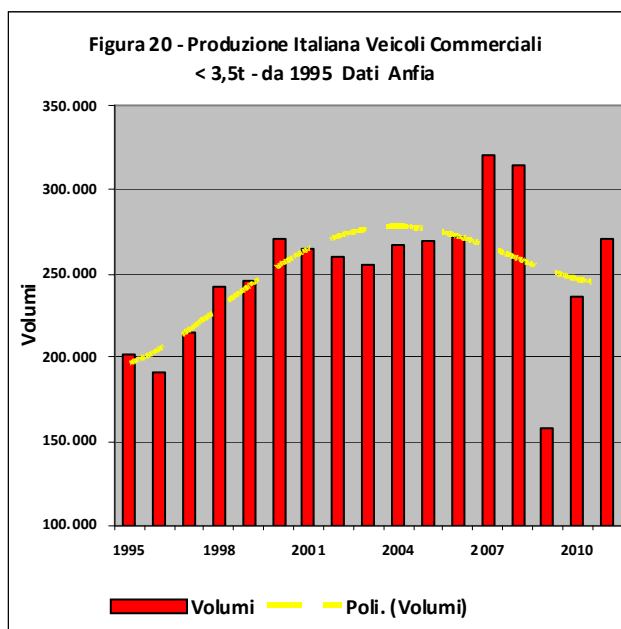
Volumi Produttivi Italia

Per l'Italia i volumi produttivi si erano pure pesantemente contratti a partire dalla metà del 2008, con percentuali che a fine anno si sono attestate al -49,8% per i leggeri e -52,2% per i pesanti, più o meno in linea con i valori 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 nel corso dell'anno.

Il consuntivo del 2010 è stato di 236.005 veicoli commerciali prodotti (<3,5t) con un aumento del 49,3% sul 2009, e di 23.046 autocarri (> 3,5 t) con un aumento del 21,3% sul 2009.

Nel 2011 la produzione di commerciali < 3,5t è aumentata del 14,5% e quella degli autocarri > 3,5t del 20,1%. L'81% della produzione di commerciali e l'86% della produzione di autocarri è stata destinata all'esportazione.

Rimane comunque una distanza del 14,2% dai livelli produttivi del 2008 per i commerciali e del 30,4% per gli autocarri.



5) Il Trasporto merci nel mondo

Le ultime cifre sul Trasporto Globale sottolineano la debolezza della crescita.

Le ultime cifre raccolte dall'International Transport Forum presso lo OECD a tutto settembre 2011 enfatizzano le preoccupazioni sulla ripresa economica:

► Il volume delle merci trasportate indica un deciso rallentamento a livello macroeconomico.

Il Commercio Estero per mare si è stabilizzato sotto i livelli pre-crisi sia nella UE 27 che negli USA (rispettivamente -4% e -5%), mentre il trasporto aereo, in recupero nel 2010, diminuisce sia nella UE (scendendo al livello pre-crisi) che negli USA;

► La dipendenza dalla crescita guidata dall'Asia è in aumento. Le esportazioni via mare verso l'Asia (soprattutto Cina) sia da UE che da USA, misurate in ton/km movimentati, continuano a crescere: gli ultimi dati disponibili mostrano aumenti da USA e UE rispettivamente del 17% e del 28% sopra i livelli precisi. E' invece diminuito il trasporto aereo verso Asia e Cina in presenza di andamento delle esportazioni in diminuzione e caduta delle importazioni (in diminuzione da Aprile 2012).

► Sempre debole la crescita del trasporto interno, il che sottolinea la debolezza della ripresa della domanda interna.

Nella UE i volumi del trasporto merci in ton/km su strada e ferrovia sono ancora inferiori rispettivamente del 9% e del 7% ai livelli precisi (seasonally adusted). Negli Usa il trasporto ferroviario, in ripresa negli ultimi tempi, è ora al -4% rispetto ai valori precisi.

Trasporto merci su strada e ferrovia nella UE (Nazionale e Internazionale)

Figure 6. National and international road freight in the EU
(Million tonne-km, trend, seasonally adjusted)

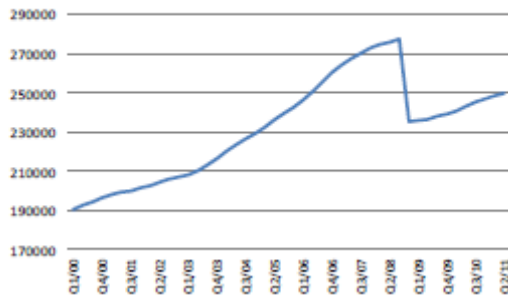
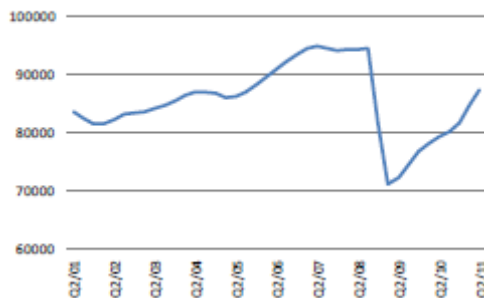


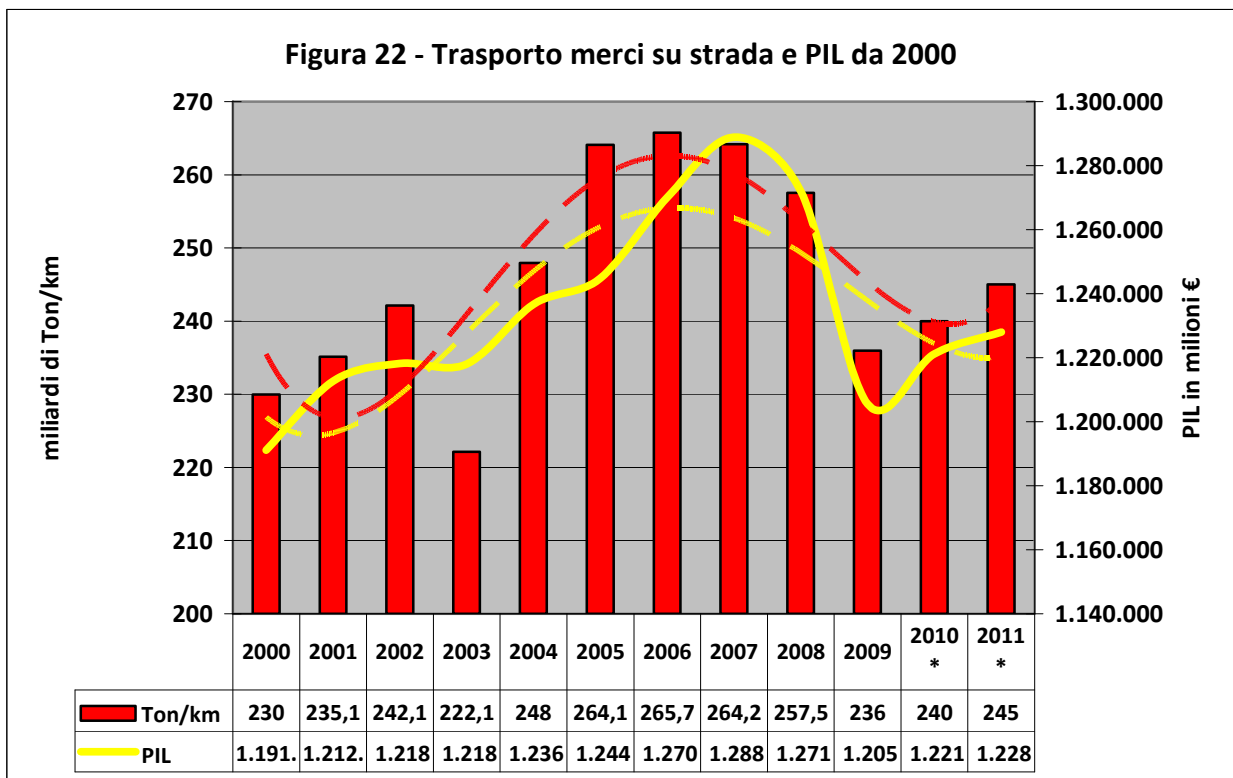
Figure 7. National and international rail freight in the EU
(Million tonne-km, trend, seasonally adjusted)



Il trasporto merci su strada in Italia. Chiaramente i volumi d'immatricolazione 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 e ITF (dati storici sul trasporto merci fino al 2008 con stima 2009 e 2010), e sulle ultime statistiche Istat fino a tutto il 2010 del PIL. La nostra indicazione per il 2009/10 è anche basata sulle rilevazioni di Confetra, pubblicate con il bollettino di ottobre 2011, e dalle stime dell'IRU.

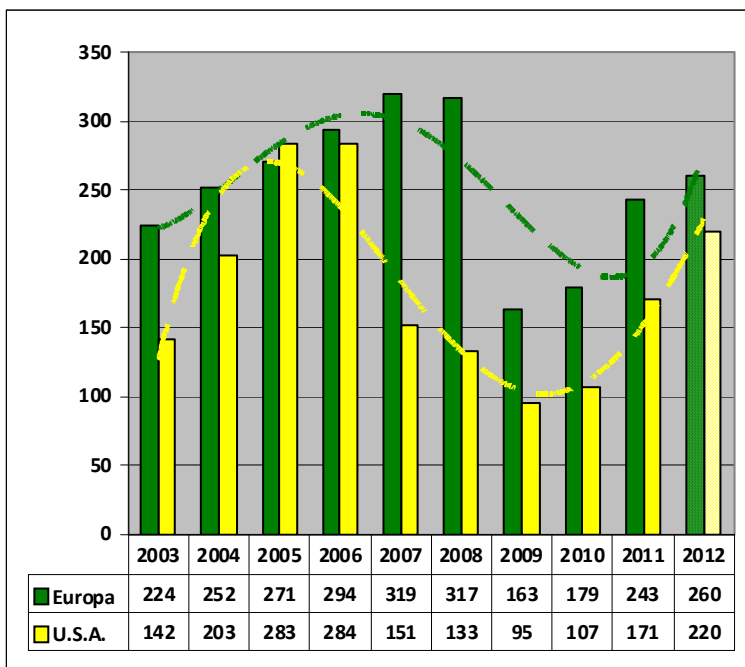
Guardando agli ultimi anni i volumi di traffico hanno guadagnato un buon ritmo di crescita a partire dal 2004, in parallelo alla crescita del PIL. Data quindi la successiva sensibile contrazione del PIL, iniziata già nel 2008, ma concretizzatasi soprattutto nel 2009, non stupisce la forte contrazione nei volumi del trasporto merci nel 2009, la leggera ripresa di quello stradale nel 2010 e 2011 e la possibilità di una ulteriore modesta stagnazione quest'anno, in presenza di una ulteriore diminuzione del PIL. Più consistente la ripresa nel 2010 del traffico aereo. Pesanti le perdite del traffico ferroviario sia in Italia che in Europa anche nel 2010 e 2011.



Indice di correlazione fra le serie 0,86 * stime CSS

Confronto Europa - Usa sui Veicoli Pesanti

Figura 23 – Confronto Europa/Usa - Fonti Acea e Ward, stime CSS, migliaia unità



Per concludere questa panoramica, e sottolineare come la crisi abbia colpito ovunque nel mondo, e come la ripresa abbia poi avuto luogo, 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.

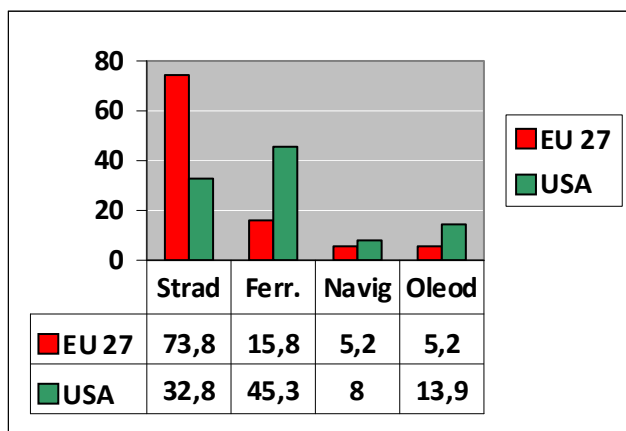
Si nota subito come **negli Usa la crisi si sia manifestata un anno prima che in Europa**, con un calo delle vendite che nel 2009 era pari al -66,5% rispetto al 2006, anno di massima espansione del settore.

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%), la distanza con il 2007 è rimasta di circa il 23%. Per l'anno in corso si prevede un ulteriore modesto aumento.

Negli USA si è avuto nel 2010 un aumento del 13% sul 2009, e il trend positivo è continuato nel 2011 con un progresso del 60% sul 2010; la distanza con il 2006 è comunque rimasta notevole (-40%). Ciò è dovuto, secondo il commento degli analisti, dal ritorno degli acquisti per

l'invecchiamento del parco e le migliorate condizioni economiche, assieme alla accresciuta fiducia sulle tecnologie che riducono le emissioni. Per l'anno in corso gli analisti prevedono ulteriori aumenti di circa il 30%

Figura 24 - Trasporto Merci in Europa e in USA – mode share
 Fonti: Eurostat, ITF

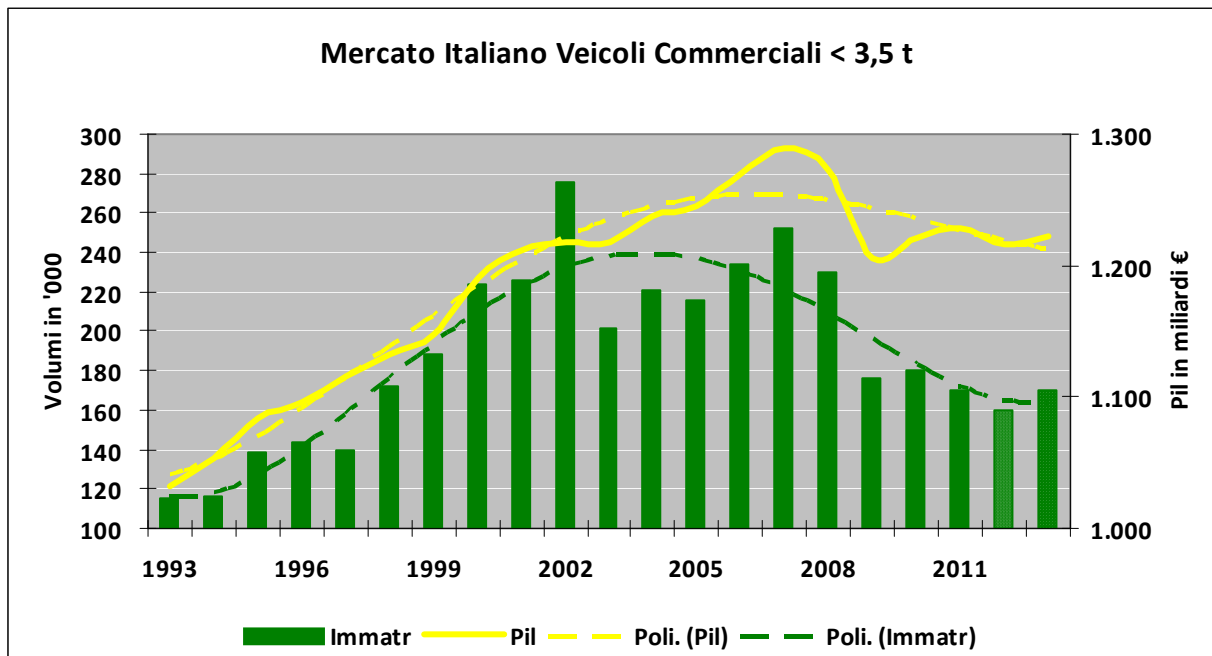


Il confronto proposto è significativo anche perché i volumi di merci trasportate su strada, in termini di Ton/km, sono praticamente identici (dati 2008, ultimi disponibili).

Resta però il fatto che il volume totale di merci trasportate negli USA è più che doppio rispetto all'Europa, e che la classifica per modalità vede **negli USA l'assoluta prevalenza della ferrovia, (45,3 % contro il 15,8% dell'Europa)**. La strada invece rappresenta negli Usa solo il 32,8 % contro il 73,8.

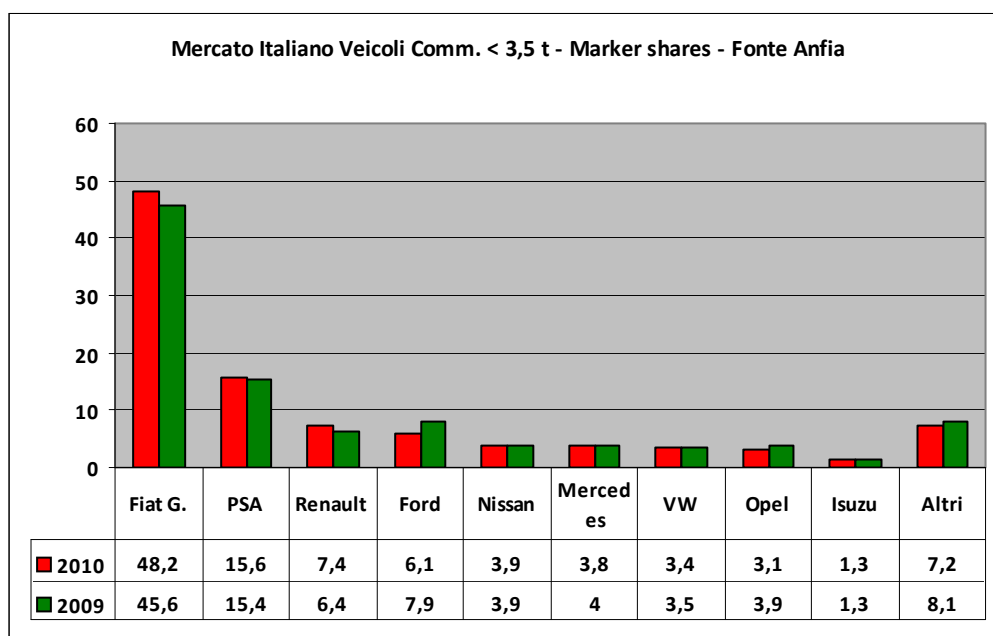
Allegato: Breve storia dell'evoluzione del Mercato Italiano dei Veicoli Commerciali e Industriali dal 1993 al 2011 e previsioni a breve.

Il settore dei veicoli commerciali e industriali ha sofferto anche in Italia della precedente crisi generalizzata del 1992/93; comincia 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.

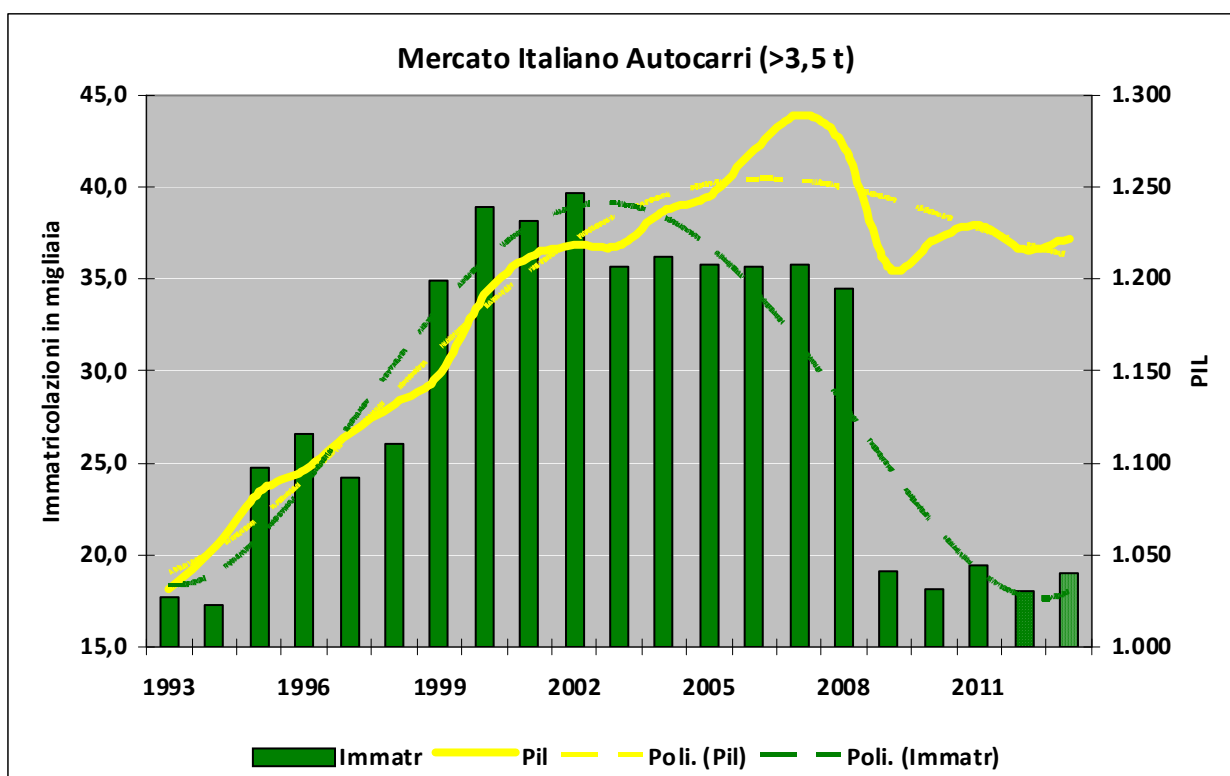
Già nel 2001, comunque, questa spinta si era affievolita notevolmente, e solo la reintroduzione nel 2002 della Tremonti (bis), faceva raggiungere al settore il record assoluto di vendite.

La crisi globale del 2008/9 ha profondamente colpito questo settore che non si è ripreso nemmeno con il pur limitato recupero dalla recessione ed è quindi previsto in declino anche per l'anno in corso dato che ci si attende un'ulteriore fase recessiva a seguito della manovra governativa.

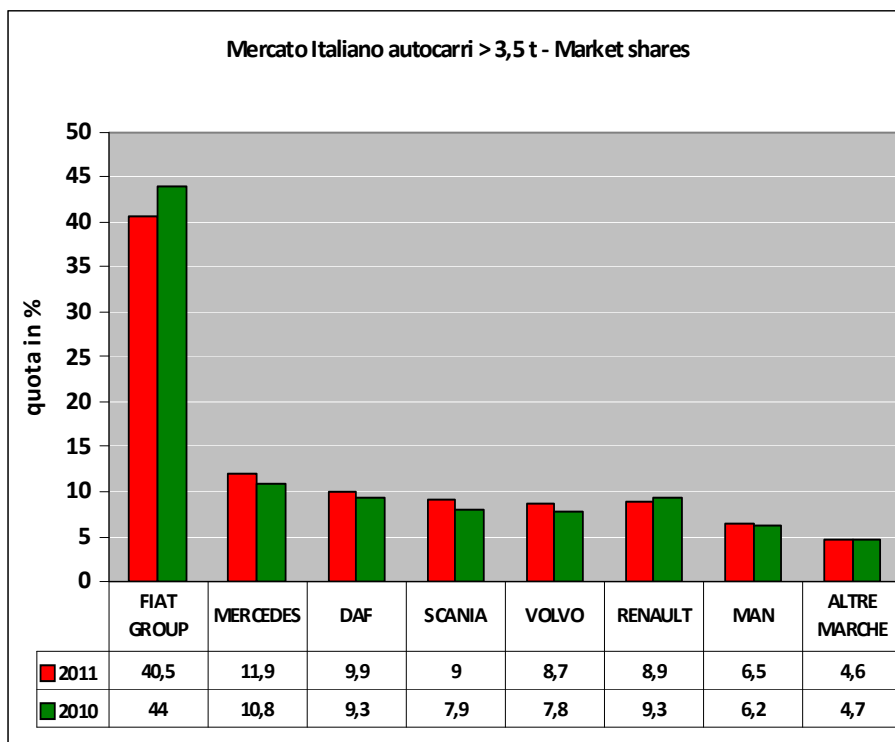
La correlazione tra immatricolazioni e PIL è abbastanza significativa, com'è naturale dato che la vendita di veicoli commerciali è chiaramente influenzata dal ciclo economico. Tra il 1993 e il 2002 l'indice di correlazione sale allo 0,96.

Le quote di mercato vedono nel 2010 il gruppo Fiat con circa il 50%, seguito da PSA e Renault.

Per i veicoli industriali (>3,5) in particolare valgono le considerazioni sopra indicate fino al 2002; 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. La scarsa correlazione con la serie del Pil di tutto il periodo (0,47) 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 la correlazione è molto elevata (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.



Prima di chiudere una breve analisi del comportamento delle principali marche d'autocarri sul mercato italiano, confrontate con lo stesso periodo dell'anno precedente. Tutte le marche straniere (soprattutto Mercedes, Scania e Volvo), con eccezione della Renault V.I., hanno incrementato nel 2011 le quote di mercato a scapito del Gruppo Fiat, che perde tre punti e mezzo nel periodo analizzato, lungo una discesa che continua da qualche anno.