Mercato Europeo dei Veicoli Commerciali, degli Autocarri e del Trasporto Merci.
Osservatorio congiunturale: analisi statistico-economica degli andamenti nel 2015*

Executive Summary

Si rafforza nell'anno la ripresa del mercato Europeo dei Veicoli Commerciali (<3,5t) dopo l'inversione di tendenza registratasi a partire dagli ultimi mesi del 2013, chiudendo con un guadagno dell'11,6% sul 2014, a 1.779.477 unità, soprattutto per i risultati molto positivi di Spagna, Italia e Gran Bretagna.

Ancora più marcato l'aumento del mercato degli autocarri > 3,5t che, dopo la discesa del 2014, ha ripreso a salire tumultuosamente dall'inizio dell'anno scorso chiudendo a 334.988 unità, il 15,5% in più. Le prospettive per l'anno in corso rimangono positive dato il clima economico in moderato progresso, 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 il proseguimento della ripresa del mercato con una crescita decisa delle immatricolazioni salite del 12,4% sul 2014, a 132.186 unità immatricolate. Il miglioramento del clima economico e 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 del 45,5% 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 2015 una decisa impennata consuntivando un aumento dell'11,6% sul 2014, anno che si era chiuso con aumento del 10,8% sul 2013. Anche in Europa comunque, nonostante la ripresa, il mercato è ancora inferiore del 20% al 2007, l'anno che ha preceduto la crisi globale.

Più complicata l'evoluzione del mercato degli Autocarri (**>3.5 t**) **(figure 8 - 18**): dal 3° trimestre del 2011 avevano visto invertire la tendenza positiva iniziata alla fine del 2009. Il 2012 si era poi chiuso in negativo. Una nuova ripresa si è avuta solo nell'ultimo trimestre del 2013, con l'anticipazione degli acquisti in vista di Euro6, chiudendo l'anno con un progresso del 6,2%. Nuova inversione del trend dal secondo trimestre del 2014, che ha poi chiuso con un calo del 7,5% ,scontando gli eccessivi volumi dell'ultimo trimestre 2013. Deciso aumento l'anno scorso. In netto miglioramento la situazione italiana il cui mercato è aumentato l'anno scorso del 20,4% a 15.248 unità, accompagnato da un parallelo aumento delle immatricolazioni dei pesanti (+25,3%) e dei rimorchi e Semirimorchi (Figura 11ter), cresciuti l'anno scorso di ben il 54,8%, dopo la leggera ripresa già avvenuta nel 2014 (+5,4%).

I grafici 21 e 22 a pag. 16 mostrano la divaricazione tra il mercato Italiano e la UE+Efta.

Anche per i veicoli sopra le 16 tonnellate (figure 19 – 22) si è avuta lo scorso anno una più che significativa ripresa, con un aumento nell'anno del 17,1% a 267.182 unità, dopo la discesa del mercato nel 2014 (-5,1%). In netto miglioramento anche la situazione italiana: +25,3% a 11.896 unità.

I livelli produttivi (Figure 23 – 25). Secondo i dati forniti dall'Acea la produzione di veicoli Commerciali (<3,5t) nella UE si era ripresa bene dopo la caduta del 2009, aumentando del 48% tra il 2009 e il 2011. La discesa della domanda ha prodotto la riduzione della produzione dell'11,8% nel 2012, produzione che si è ripresa significativamente nel 2014 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 l'anno scorso. La quota dell'export si è mantenuta attorno all'84% 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 lo scorso anno. In Italia la produzione di autocarri era aumentata nel 2013, soprattutto grazie all'export, data la pesante discesa del mercato italiano, con un nuovo calo nel 2014. Aumento deciso lo scorso anno.

Il trasporto merci su strada (Figura 26 -27): aumenti decimali sia del trasporto stradale che ferroviario in Europa, ma con valori 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 aumentano sensibilmente sia il Mercato Europeo che quello Statunitense.

***dati di fonte Acea/Anfia**

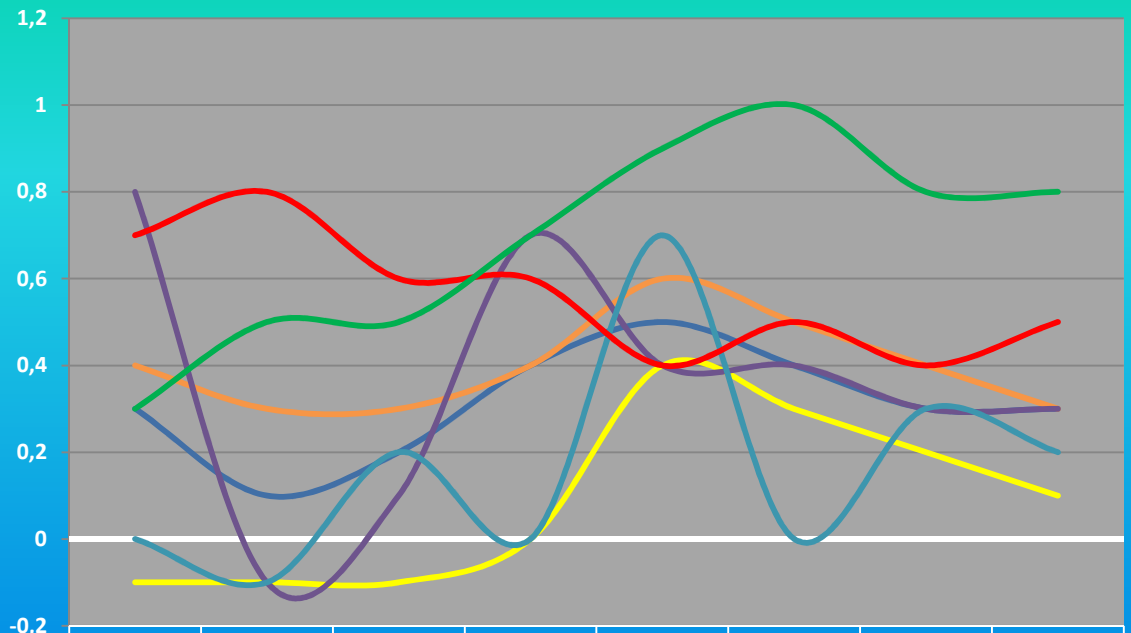
Emilio di Camillo – Centro Studi Subalpino – marzo 2016.

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

Prosegue nel 2015 la forte ripresa della domanda di veicoli < 3,5 t

Il settore dei veicoli commerciali, che in Italia ha vissuto per quattro 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, ha rafforzato l'anno scorso la ripresa iniziata

Figura 1 - PIL per trimestre- Andamento nelle maggiori aree europee
Fonte Eurostat, febbraio2016



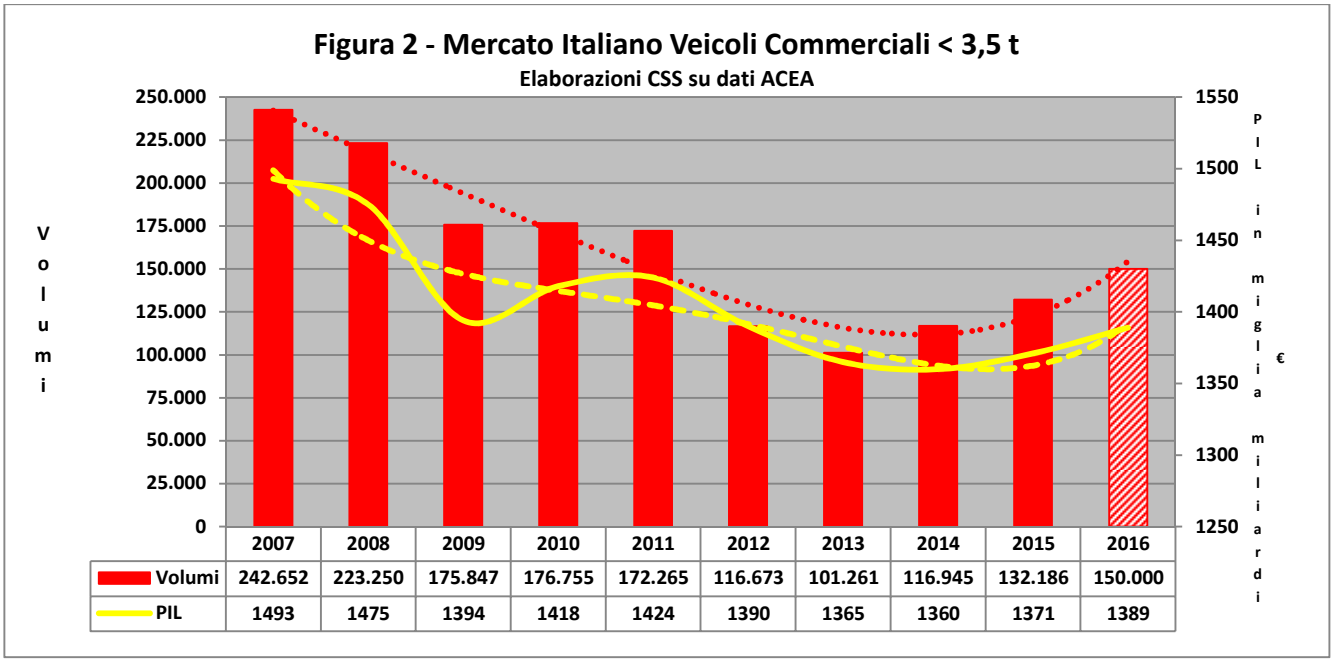
	1o 14	2	3	4	1o 15	2	3	4
EU19	0,3	0,1	0,2	0,4	0,5	0,4	0,3	0,3
EU28	0,4	0,3	0,3	0,4	0,6	0,5	0,4	0,3
Italia	-0,1	-0,1	-0,1	0	0,4	0,3	0,2	0,1
Germania	0,8	-0,1	0,1	0,7	0,4	0,4	0,3	0,3
Francia	0	-0,1	0,2	0	0,7	0	0,3	0,2
UK	0,7	0,8	0,6	0,6	0,4	0,5	0,4	0,5
Spagna	0,3	0,5	0,5	0,7	0,9	1	0,8	0,8

nell'ultima parte del 2013, aiutata anche dall'alleggerimento della crisi economica. Tra l'altro, se tutta l'area dell'Euro ne ha sofferto ma ne è uscita col 2o trimestre del 2013 l'Italia ne è uscita solo col primo trimestre dell'anno scorso.(vedi grafico Figura 1).

Ciò 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 e che 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, 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), finchè la logica dell'efficienza non ha comunque preso il sopravvento. (vedi Figura 2).

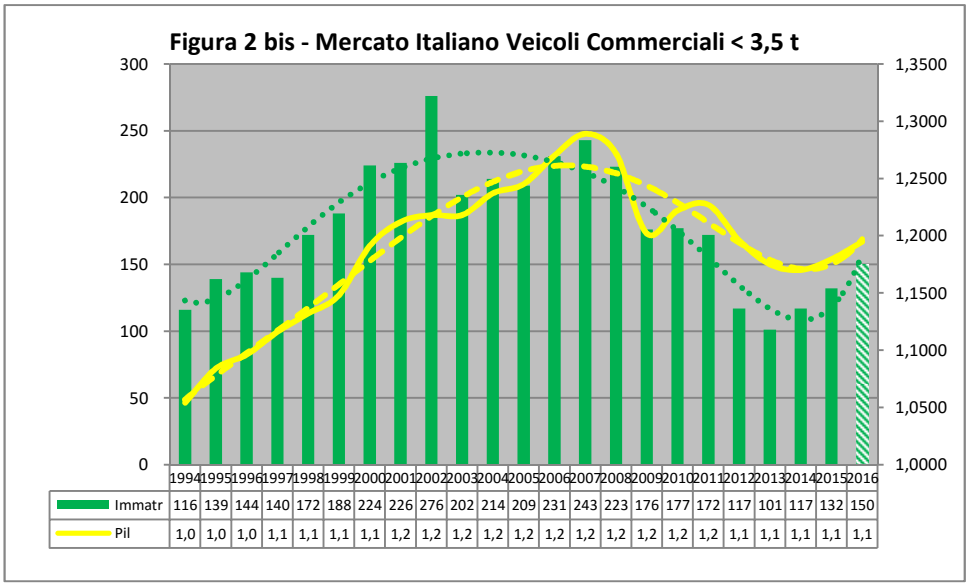
Indubbiamente la ripresa dell'economia ha giocato la sua parte soprattutto l'anno scorso, anche se il GDP per trimestre non è stato particolarmente brillante nella seconda parte dell'anno. Spiccano i buoni numeri della Spagna e in parte della Gran Bretagna, entrambe sopra la media europea. Non

altrettanto brillanti i risultati dell'Italia il cui PIL trimestrale ha chiuso l'anno con un misero 0,1%. Le prospettive per l'anno in corso sono comunque per un ulteriore lievissimo incremento (vedi figura 7bis), attorno al +1,7% per l'Eurozona e all'1,9% nella UE (+1,2% in Italia) .



	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Volumi	242.652	223.250	175.847	176.755	172.265	116.673	101.261	116.945	132.186	150.000
PIL	1493	1475	1394	1418	1424	1390	1365	1360	1371	1389

Tornando ai dati di mercato 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.

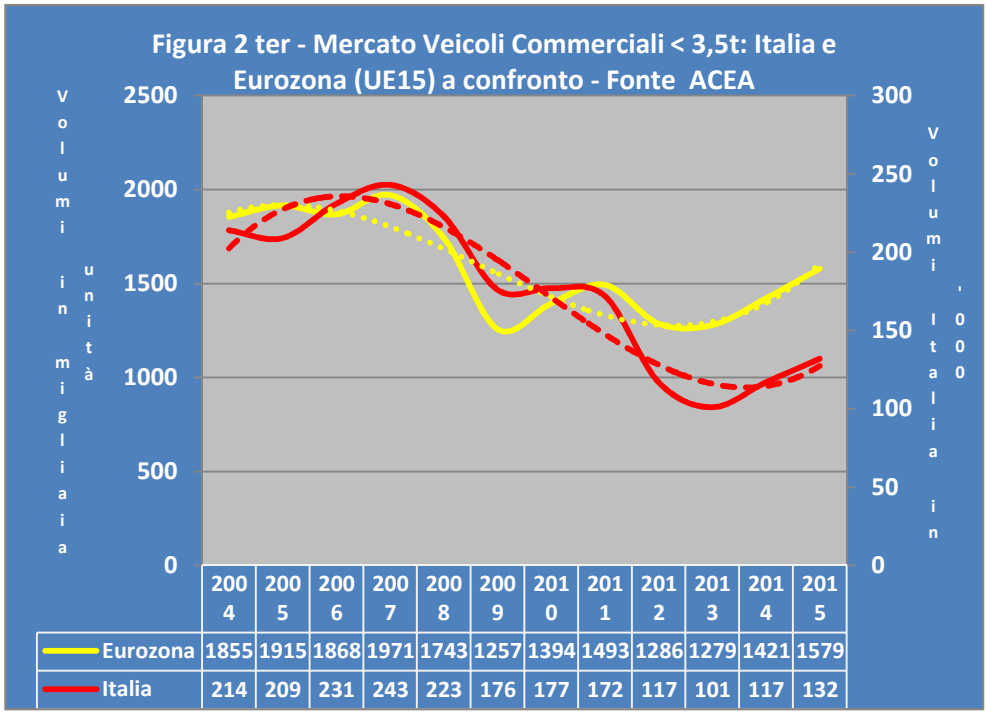


	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Immatr	116	139	144	140	172	188	224	226	276	202	214	209	231	243	223	176	177	172	117	101	117	132	150
Pil	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1

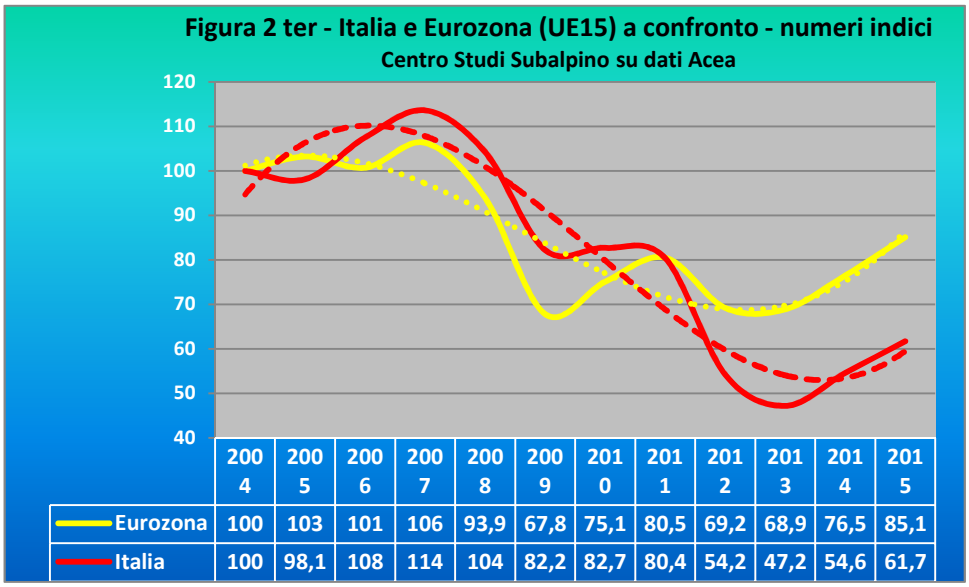
I fattori che hanno influito in quegli anni sul rapido sviluppo di questo segmento sono molteplici, fra cui la progressiva espansione delle attività terziarie, la capillarità e il forte aumento della rete di distribuzione delle merci di largo consumo, la chiusura delle aree urbane ai mezzi pesanti. Ha 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 276.000 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 l'anno scorso. Anche per quest'anno si prevede un possibile ulteriore rialzo dato che le previsioni di ripresa del reddito si sono rafforzate, secondo le ultime previsioni del FMI. 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 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 peggiorare gravemente. Miglioramento solo nel 2014 e nel 2015. La stessa cosa si osserva se invece dei valori assoluti si usano dei numeri indice, con il 2004 = 100 (Figura 2 ter)



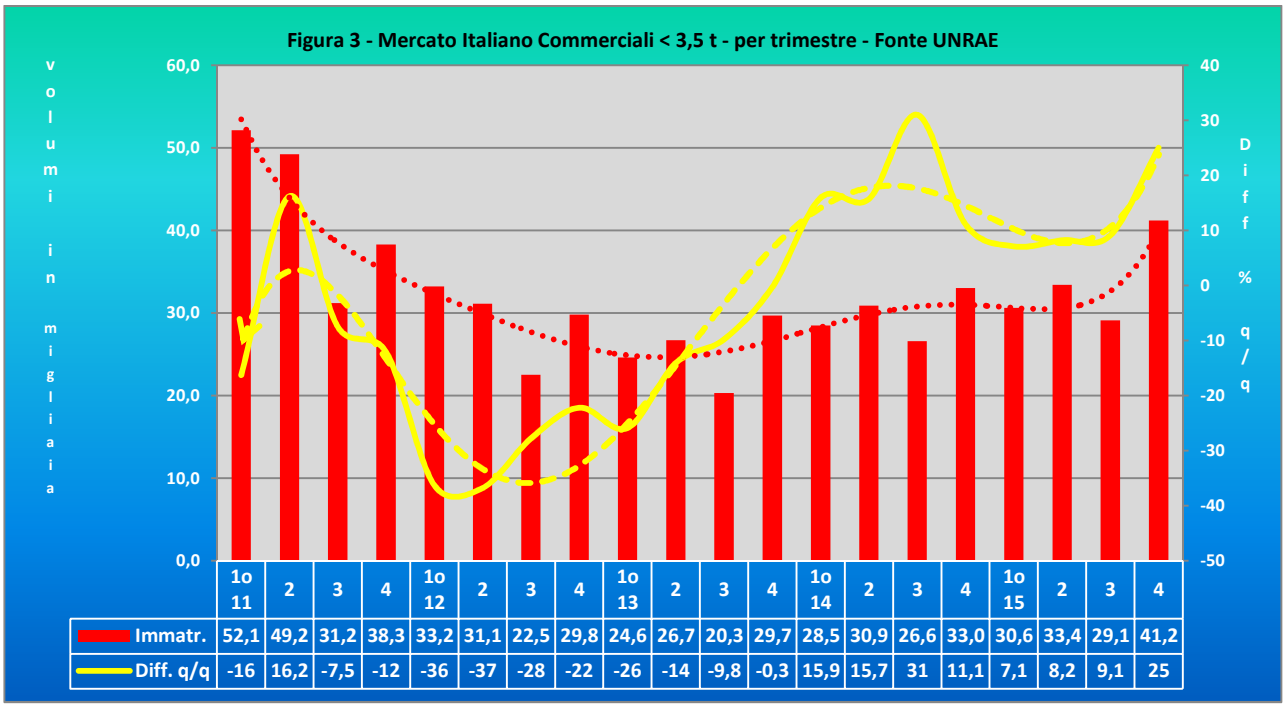
Si può osservare che la perdita dell'Italia rispetto al 2004 è oggi del 38,3%, contro una perdita del 15% dell'eurozona nel suo complesso, confermando

il progresso degli ultimi due anni a seguito della ripresa del mercato italiano.

Per il 2016 le Associazioni di categoria prevedono un ulteriore progresso del mercato italiano.

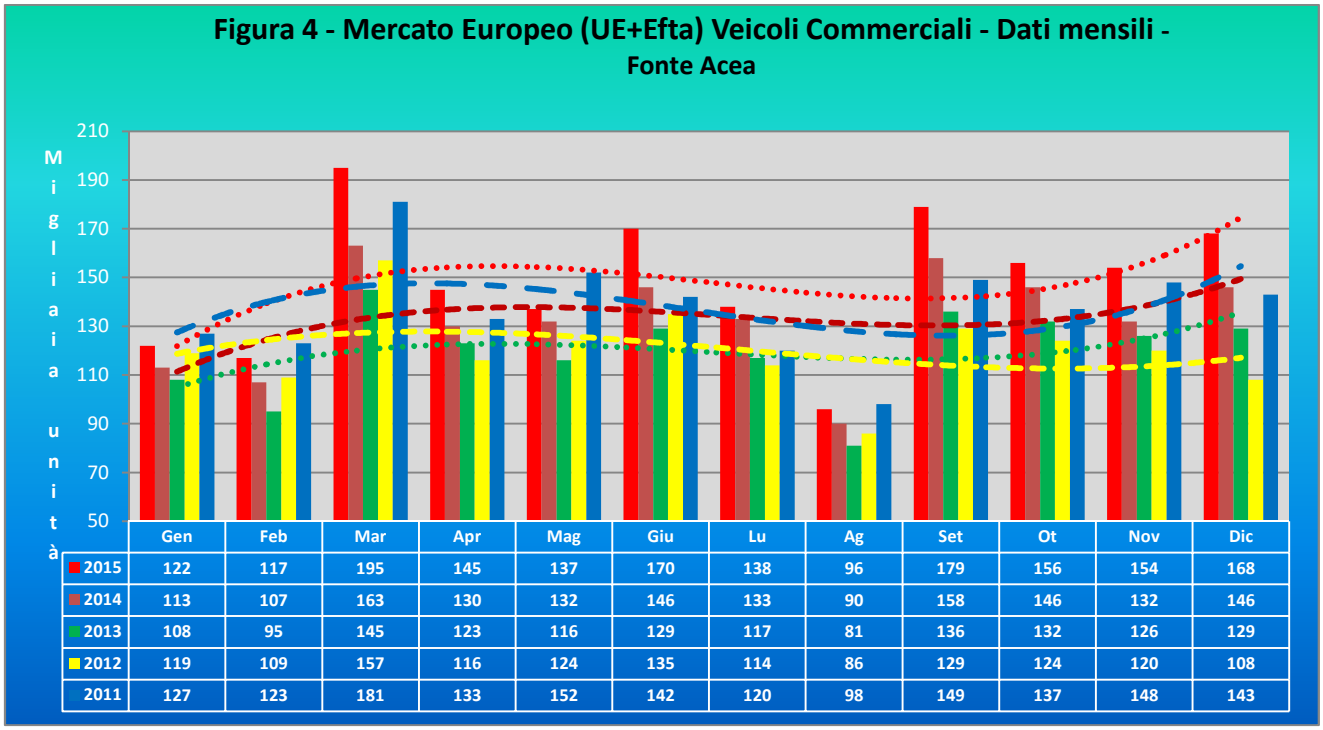
Per interesse statistico riportiamo più sotto la tabella (Figura 3) con l'andamento trimestrale delle immatricolazioni di veicoli commerciali dal 2011, secondo le rilevazioni dell'Unrae, leggermente diverse da quelle Acea. Risulta evidente l'inversione della tendenza a partire dall'ultimo trimestre del 2013, per proseguire poi con ottimo 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 scorso consentono di portare in ammortamento il 140% del costo di acquisto dei beni strumentali (quindi anche veicoli da lavoro). Nel totale anno 2015 l'aumento del 12,8% è stato possibile grazie agli oltre 15.000 veicoli venduti in più (134.234 complessivamente venduti rispetto ai 119.010 del gennaio-dicembre 2014, secondo i dati Unrae).

Con i benefici risultanti dal Superammortamento e dalla Legge Sabatini l'Unrae stima che nel 2016 potrà determinarsi un'ulteriore crescita del mercato dei veicoli commerciali, pari al 15%.



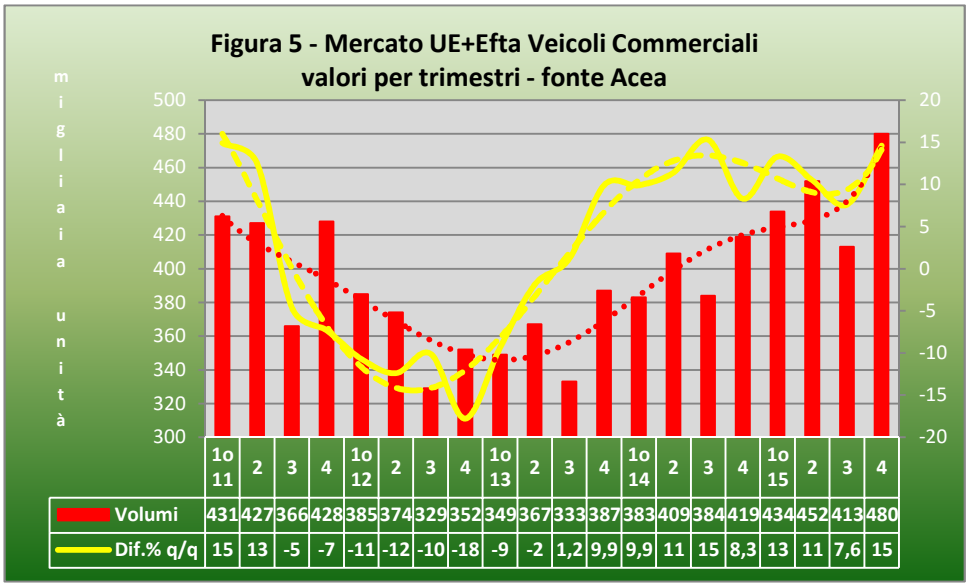
	1o 11	2	3	4	1o 12	2	3	4	1o 13	2	3	4	1o 14	2	3	4	1o 15	2	3	4
Immatr.	52,1	49,2	31,2	38,3	33,2	31,1	22,5	29,8	24,6	26,7	20,3	29,7	28,5	30,9	26,6	33,0	30,6	33,4	29,1	41,2
Diff. q/q	-16	16,2	-7,5	-12	-36	-37	-28	-22	-26	-14	-9,8	-0,3	15,9	15,7	31	11,1	7,1	8,2	9,1	25

2) Mercato Europeo Veicoli Comm. <= 3,5
Sostanziale ripresa nel 2015



	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lu	Ag	Set	Ot	Nov	Dic
2015	122	117	195	145	137	170	138	96	179	156	154	168
2014	113	107	163	130	132	146	133	90	158	146	132	146
2013	108	95	145	123	116	129	117	81	136	132	126	129
2012	119	109	157	116	124	135	114	86	129	124	120	108
2011	127	123	181	133	152	142	120	98	149	137	148	143

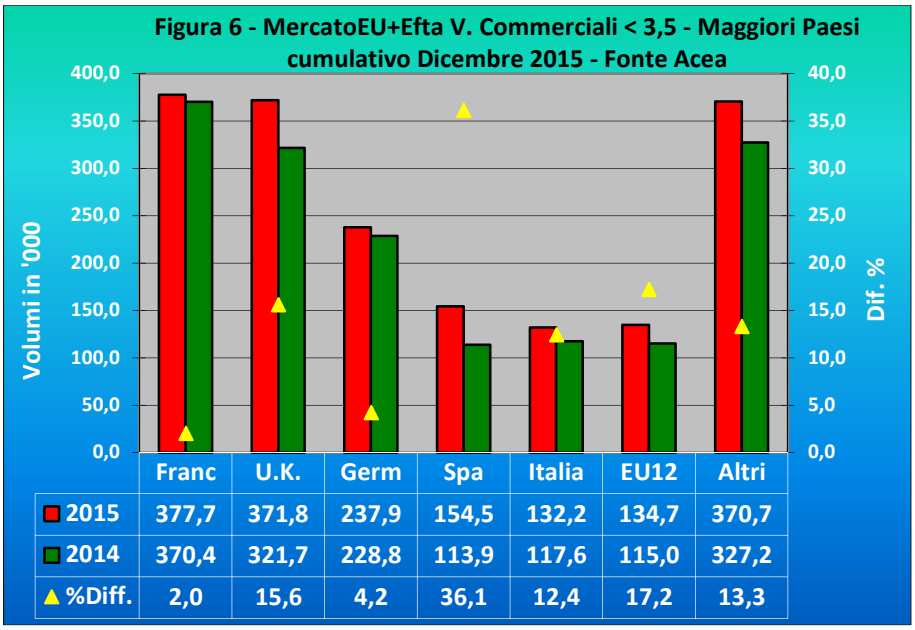
In Europa (UE+Efta) il settore dei commerciali (Figura 4), che era andato progressivamente riprendendosi nel 2010 e prima metà del 2011, ha avuto una brusca inversione di tendenza a partire dalla seconda metà del 2011, ma soprattutto nel 2012 e primo semestre 2013, a seguito della nuova fase riflessiva dell'economia che ha colpito prima l'area dell'Euro, e poi progressivamente tutta l'area della UE28, periodo terminato con una nuova svolta in positivo a partire dal 2° trimestre del 2013 e rafforzatosi soprattutto nel 2014, che ha chiuso con un aumento del 10,7% a 1.594.578 unità.
L'anno scorso la ripresa è andata rafforzandosi e l'anno ha chiuso con 1.779.477 unità, l'11,6% in più del 2014.



	1o 11	2	3	4	1o 12	2	3	4	1o 13	2	3	4	1o 14	2	3	4	1o 15	2	3	4
Volumi	431	427	366	428	385	374	329	352	349	367	333	387	383	409	384	419	434	452	413	480
Dif.% q/q	15	13	-5	-7	-11	-12	-10	-18	-9	-2	1,2	9,9	9,9	11	15	8,3	13	11	7,6	15

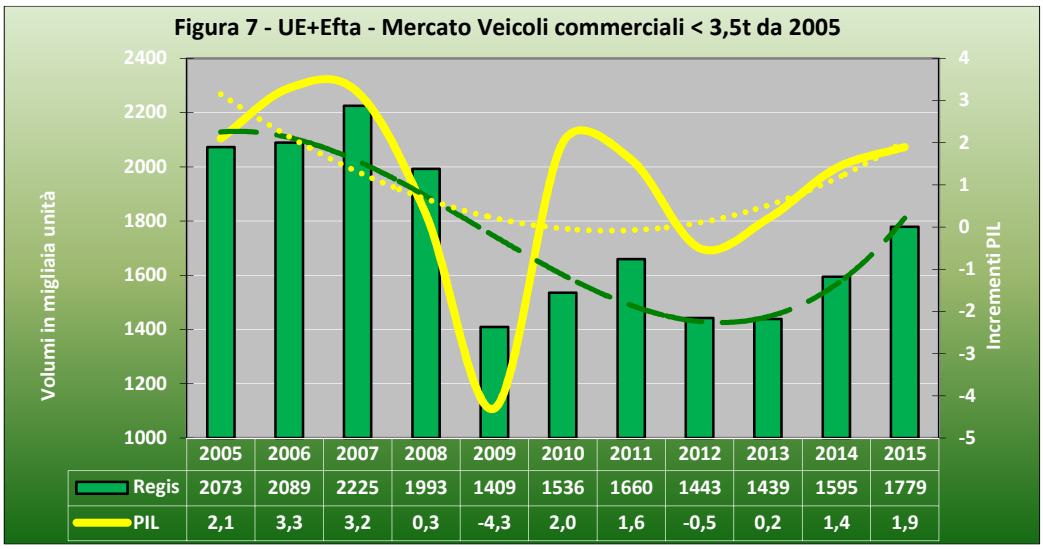
L'andamento per trimestri (Figura 5), molto chiaro al riguardo, sottolinea sia l'accelerazione della caduta del mercato nel terzo trimestre del 2012. che la ripresa a partire dal 2014 e proseguita per tutto l'anno scorso, in particolare nell'ultimo trimestre.
Particolarmente significativi i buoni risultati soprattutto della Spagna (+36,1%), seguita ad una certa distanza dalla UEa12 (+17,2%), dalla Gran Bretagna (+15,6%), dall'Italia (+12,4%) e dall'area Efta (10,7%). La Germania aumenta il suo progresso nell'anno al +4,2%. La

Francia segna nel periodo un modestissimo aumento (+2%), ma riconquista la leadership tra i maggiori paesi europei in questo settore.

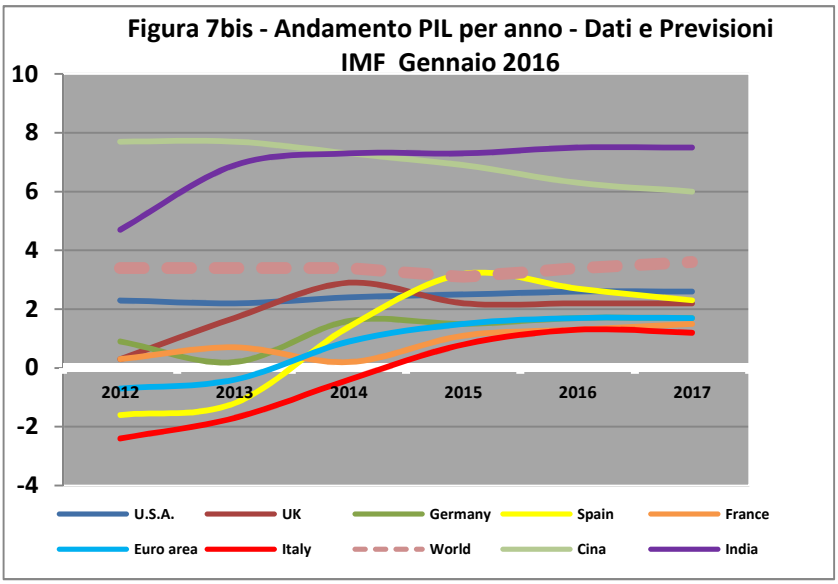


Sempre molto buone le performances nel periodo dei paesi del Nord Europa.
Rispetto al 2014 il guadagno è stato dell'11,6%, ma rispetto ai massimi storici raggiunti nel 2007 il calo del mercato dei commerciali è stato comunque di circa il 20%, con valore assoluto vicino alla fine degli anni 90.

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 bisognerà percorrere per tornare ai livelli di immatricolazioni pre crisi globale. Da sottolineare anche che la ripresa del PIL sembra mostrare un trend medio migliore di quello delle immatricolazioni, quasi a sottolineare un mutamento strutturale della domanda che diventa più prudente nelle decisioni di acquisto, a seguito del ripetersi delle crisi e della riduzione dei consumi.



Le prospettive per l'anno in corso sono comunque di un ulteriore miglioramento del trend data la prevista leggera ripresa dell'intera area economica europea, secondo le ultime indicazioni del Fondo monetario internazionale (IMF) (vedi Figura 7).

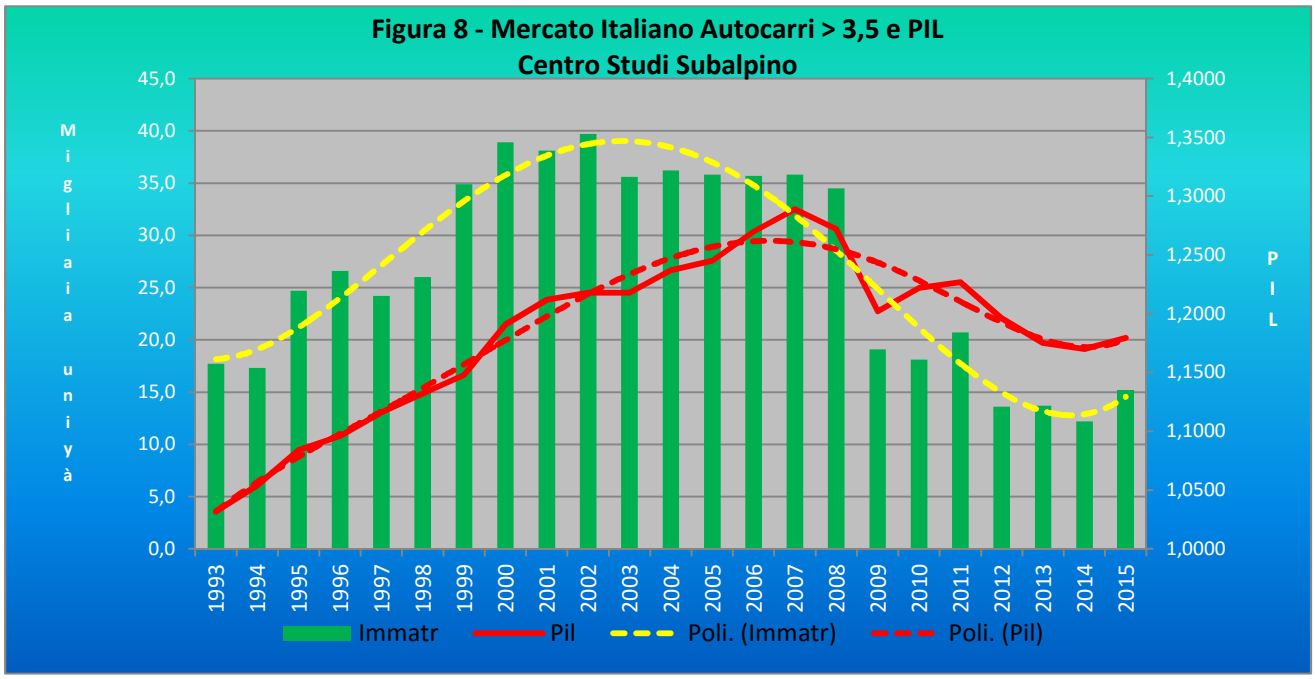


2) Il Mercato Autocarri

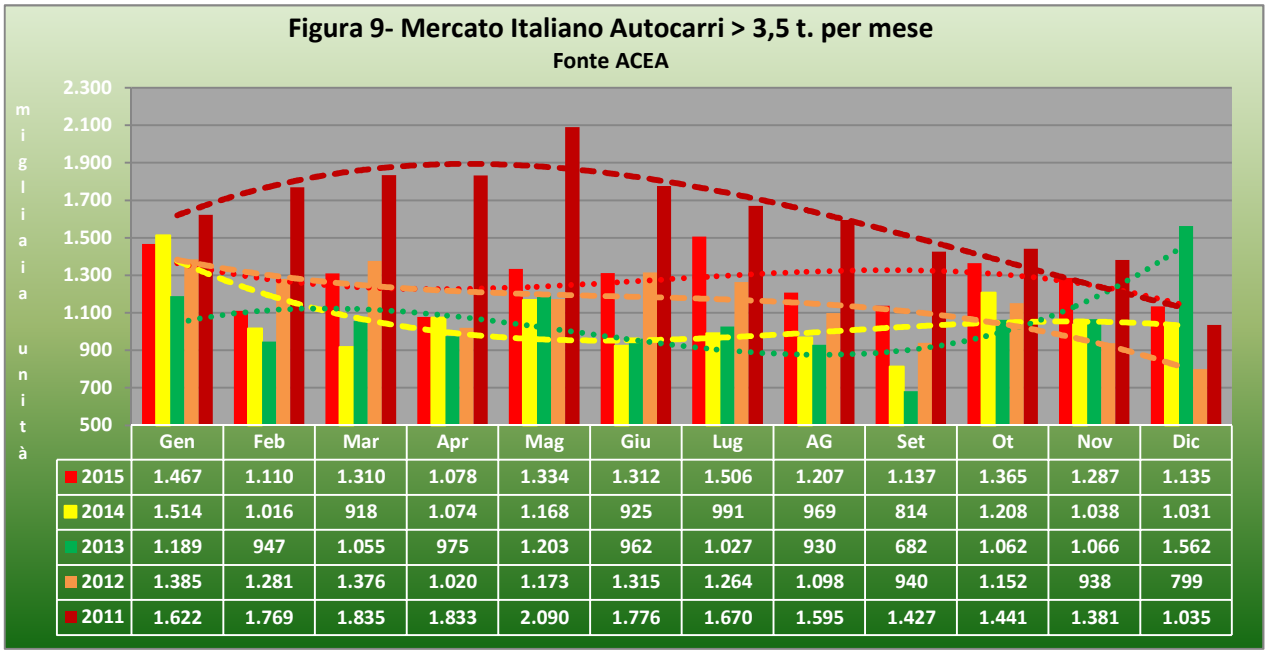
2015: anno di decisa ripresa della domanda in Europa e in Italia.

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 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.



La figura 9 mostra l'andamento mensile delle immatricolazioni negli ultimi 5 anni, da cui si può rilevare che nonostante la ripresina del 2015 siamo ancor sotto i valori del 2011.

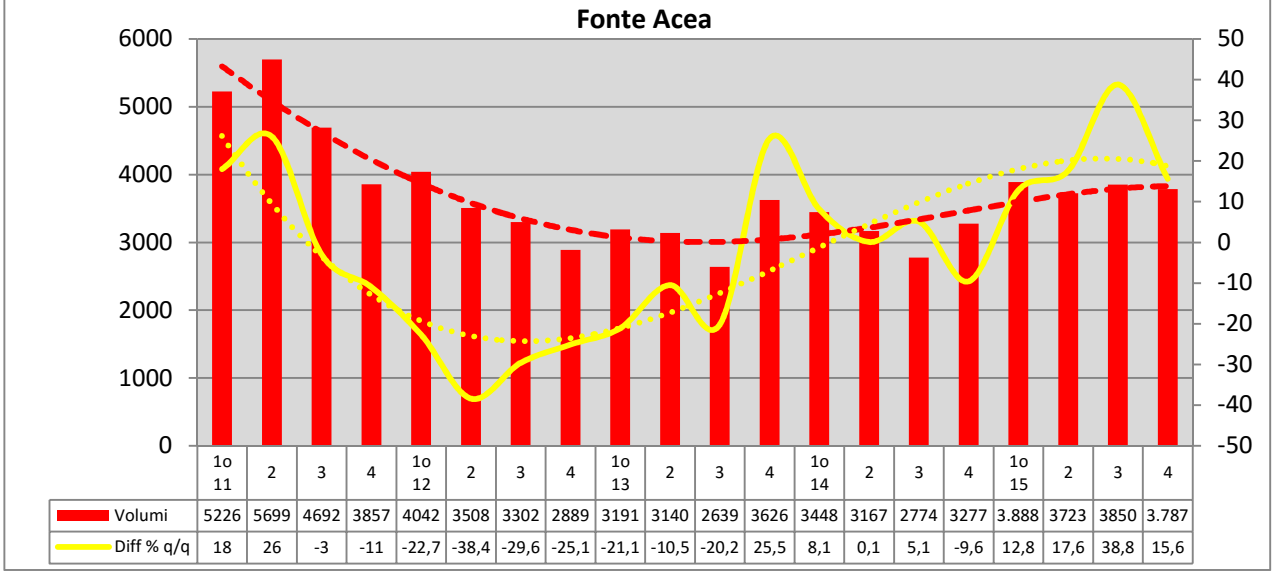


	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	AG	Set	Ot	Nov	Dic
2015	1.467	1.110	1.310	1.078	1.334	1.312	1.506	1.207	1.137	1.365	1.287	1.135
2014	1.514	1.016	918	1.074	1.168	925	991	969	814	1.208	1.038	1.031
2013	1.189	947	1.055	975	1.203	962	1.027	930	682	1.062	1.066	1.562
2012	1.385	1.281	1.376	1.020	1.173	1.315	1.264	1.098	940	1.152	938	799
2011	1.622	1.769	1.835	1.833	2.090	1.776	1.670	1.595	1.427	1.441	1.381	1.035

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

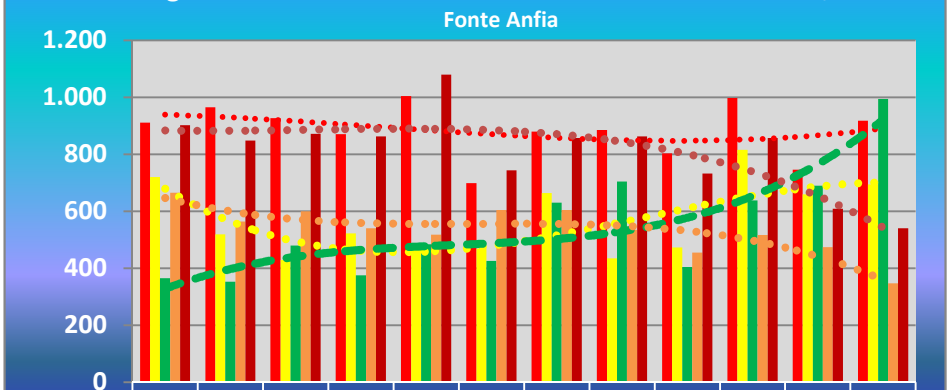
temporaneamente per l'anticipazione degli acquisti in vista dell'introduzione dell'Euro VI dal gennaio 2014 e per contrarsi nuovamente nel corso del 2014. Solo dal 1° trimestre dell'anno scorso le vendite hanno ripreso a salire a buon ritmo fino al 4° trimestre.

Figura 10 - Mercato Italiano Autocarri > 3,5t - per trimestri
Fonte Acea



	1o 11	2	3	4	1o 12	2	3	4	1o 13	2	3	4	1o 14	2	3	4	1o 15	2	3	4
Volumi	5226	5699	4692	3857	4042	3508	3302	2889	3191	3140	2639	3626	3448	3167	2774	3277	3.888	3723	3850	3.787
Diff % q/q	18	26	-3	-11	-22,7	-38,4	-29,6	-25,1	-21,1	-10,5	-20,2	25,5	8,1	0,1	5,1	-9,6	12,8	17,6	38,8	15,6

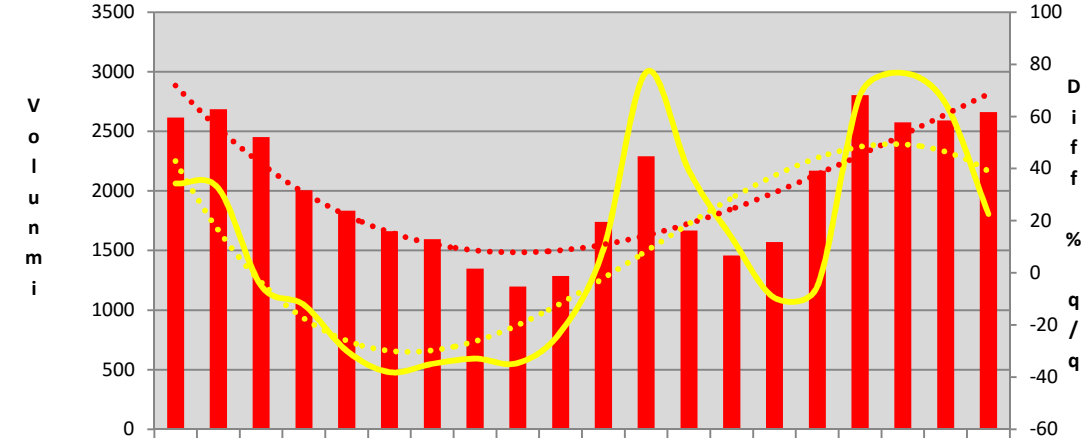
Figura 11 - Mercato Italiano rimorchi e semirimorchi > 3,5t
Fonte Anfia



	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ag	Set	Ott	Nov	Dic
2015	912	966	927	871	1.005	699	880	886	804	998	746	918
2014	720	519	429	523	465	468	664	435	473	816	660	694
2013	365	353	480	375	484	426	630	705	404	638	690	995
2012	665	564	600	541	518	604	604	535	455	517	474	347
2011	903	848	872	863	1080	744	857	863	733	857	609	541

L'andamento del mercato dei rimorchi e semirimorchi (Figure 11 e 11bis) conferma con estrema evidenza le difficoltà attraversate dal 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 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 dello scorso anno, in parallelo con la ripresa del mercato autocarri. Del totale dello scorso anno 6157 unità sono state di marca estera, il 73,3% in più del 2014, e solo 4454 di marca italiana.

Figura 11 bis - Mercato Italiano Rimorchi e semirimorchi - dati per trimestre
Fonte Anfia



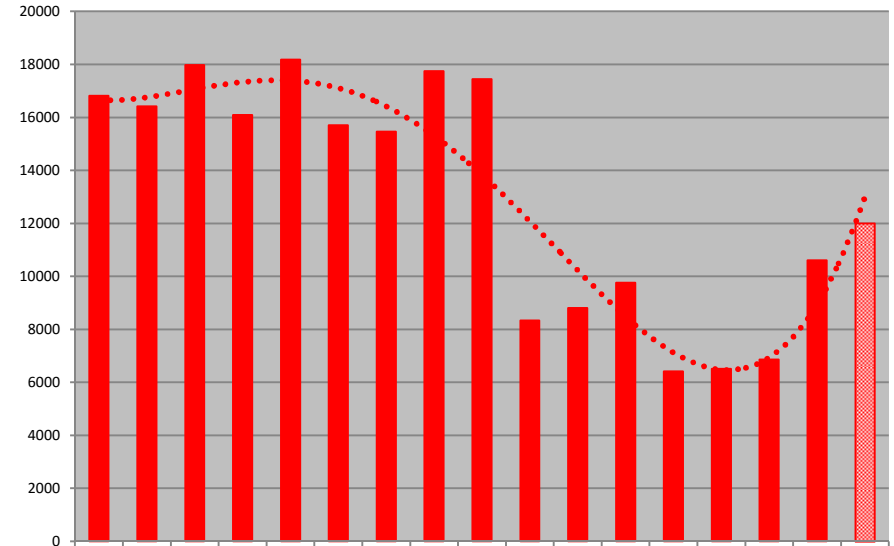
	1o 11	2	3	4	1o 12	2	3	4	1o 13	2	3	4	1o 14	2	3	4	1o 15	2	3	4
Volumi	2617	2687	2452	2006	1835	1663	1596	1347	1198	1285	1739	2290	1668	1458	1572	2171	2805	2576	2592	2662
Diff % q/q	34,3	32,4	-4,9	-12	-30	-38	-35	-33	-35	-23	9	77	39,2	13,5	-9,6	-5,2	68,2	76,7	64,9	22,6

Sempre più significativo quindi l'incremento delle marche estere che nel cumulativo del 2015 rappresentavano il 58% del totale, contro il 51,5% dello stesso periodo del 2014.

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

I buoni risultati degli ultimi trimestri ci riportano poco più sopra la situazione di 5 anni fa: siamo ancora lontanissimi dalle cifre ante crisi del 2007.

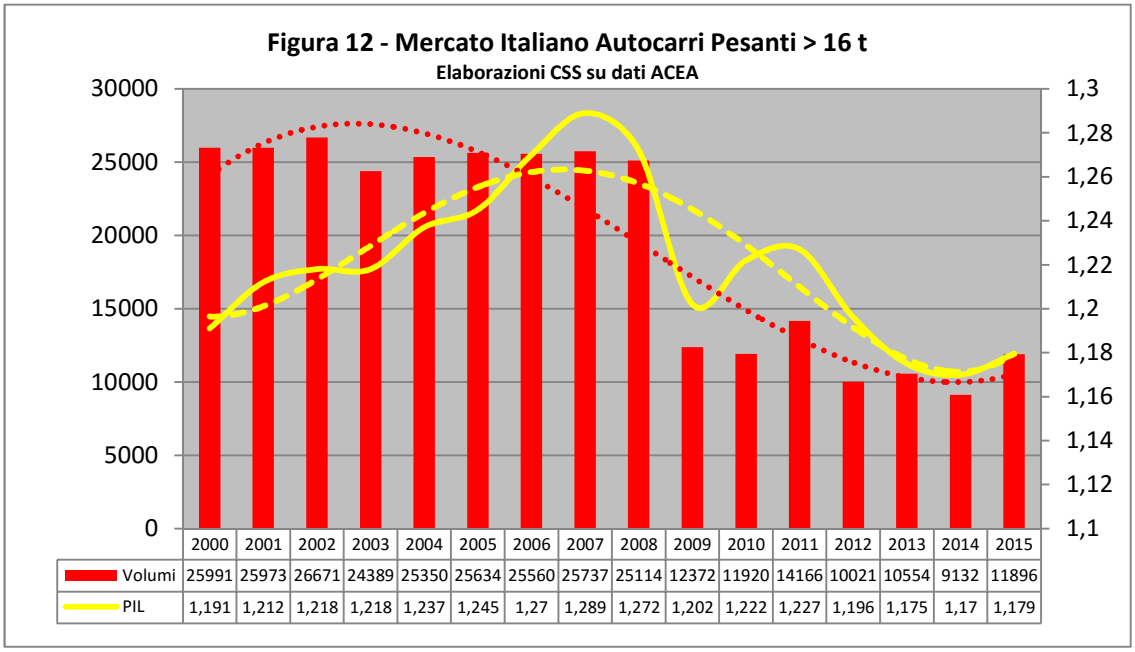
Figura 11ter - Mercato Italiano Rimorchi e semirimorchi
valori annuali dal 2000



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016**
Volumi	16817	16415	17971	16094	18185	15708	15463	17746	17439	8340	8805	9759	6412	6512	6866	10611	12000

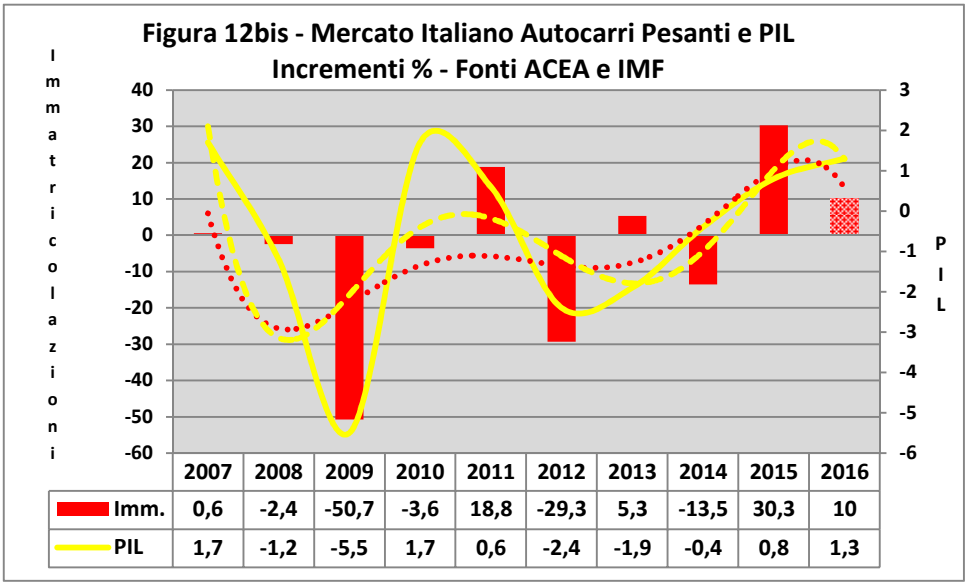
Nel 2015 il mercato è stato infatti inferiore del 40,2% rispetto al 2007 .

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 dal 2008, le immatricolazioni si sono attestate per due anni sulle 10.000 unità, per crollare ulteriormente nel 2014. L'anno scorso si è avuta una netta inversione di tendenza e il mercato ha chiuso a quasi 12000 unità, con un aumento del 30% circa, anche a seguito della ripresa del PIL. La distanza col 2007 rimane comunque enorme (-53,8%), simile a quella del mercato rimorchi nello stesso periodo.



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Volumi	25991	25973	26671	24389	25350	25634	25560	25737	25114	12372	11920	14166	10021	10554	9132	11896
PIL	1,191	1,212	1,218	1,218	1,237	1,245	1,27	1,289	1,272	1,202	1,222	1,227	1,196	1,175	1,17	1,179

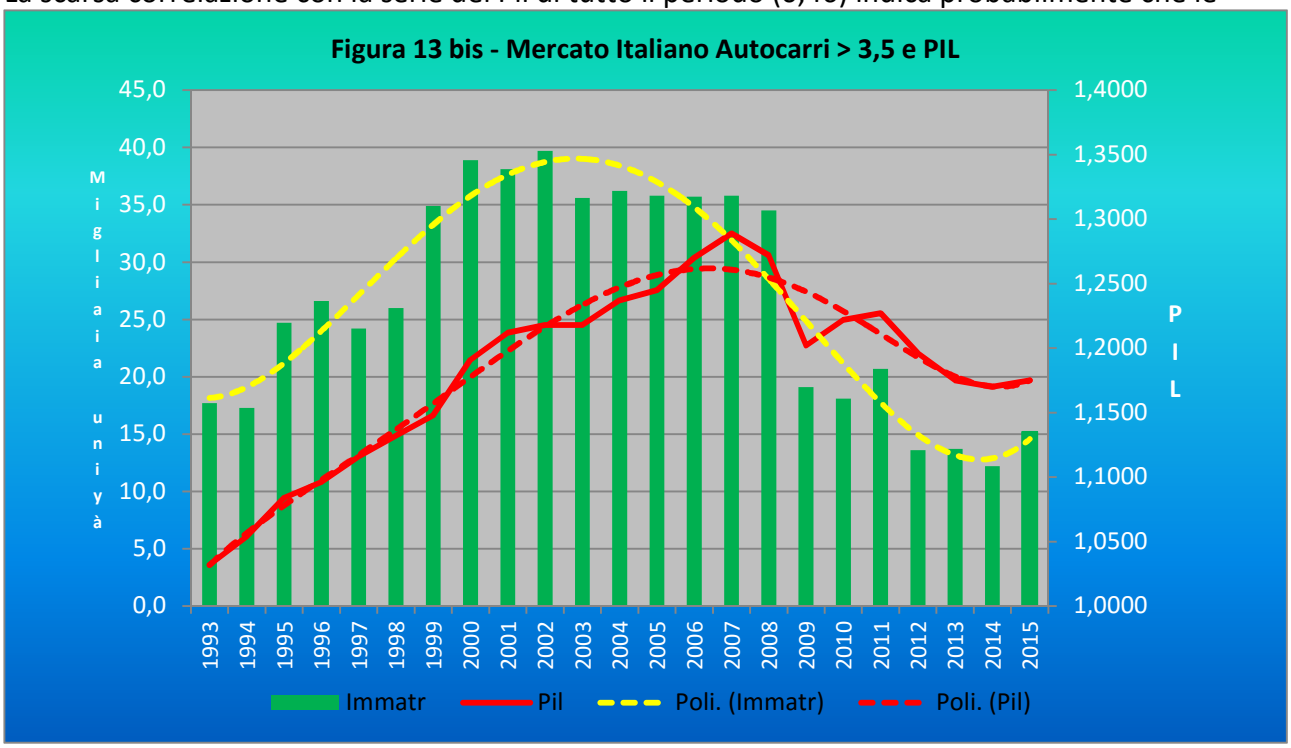
Le prospettive per l'anno in corso sono di un ulteriore leggero progresso, recupero legato però alla effettiva ripresa dell'economia(figura 1 e 17bis). Come si può notare le linee tendenziali sono praticamente parallele come indica anche l'indice di correlazione tra le due serie di dati che è infatti molto alta (0,80) e quindi decisamente significativa. 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 7/8 anni.



	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Imm.	0,6	-2,4	-50,7	-3,6	18,8	-29,3	5,3	-13,5	30,3	10
PIL	1,7	-1,2	-5,5	1,7	0,6	-2,4	-1,9	-0,4	0,8	1,3

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 del 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 e mantenersi sui valori 2013 anche l'anno successivo.

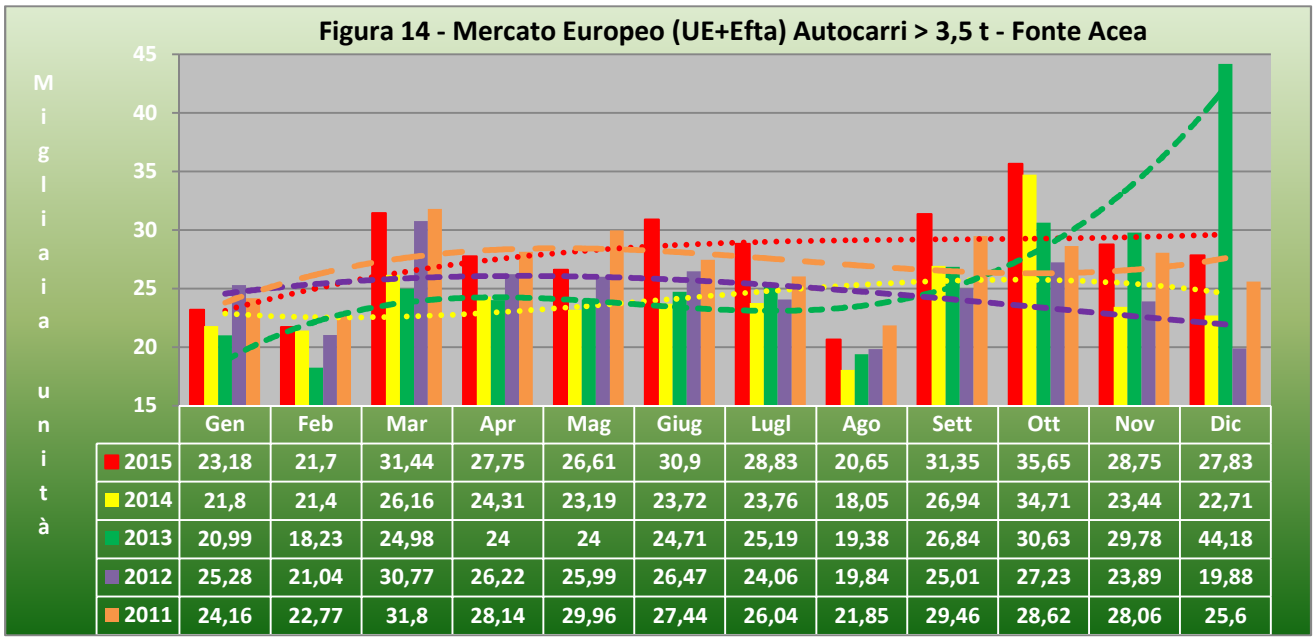
La scarsa correlazione con la serie del Pil di tutto il periodo (0,46) indica probabilmente che le



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 2007-2015, quando la correlazione si stabilizza su un valore estremamente elevato (0,96).

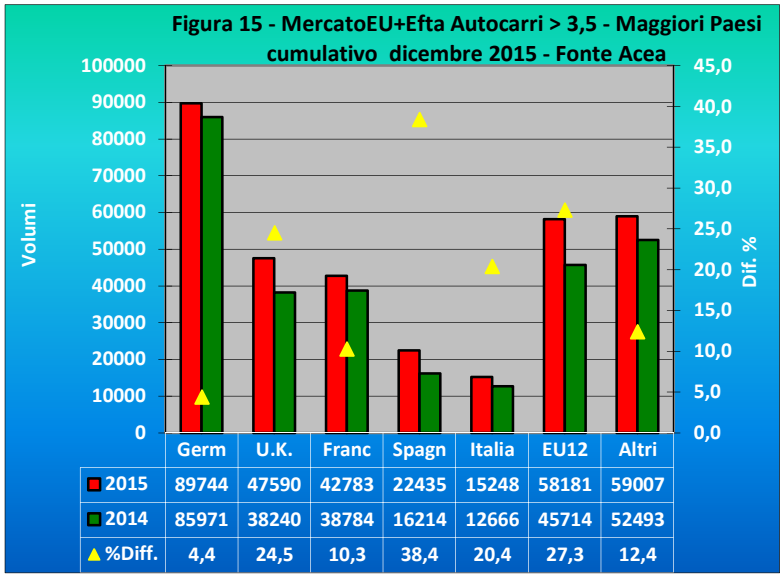
Mercato Europeo Autocarri > 3,5 t.

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



	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giug	Lugl	Ago	Sett	Ott	Nov	Dic
2015	23,18	21,7	31,44	27,75	26,61	30,9	28,83	20,65	31,35	35,65	28,75	27,83
2014	21,8	21,4	26,16	24,31	23,19	23,72	23,76	18,05	26,94	34,71	23,44	22,71
2013	20,99	18,23	24,98	24	24	24,71	25,19	19,38	26,84	30,63	29,78	44,18
2012	25,28	21,04	30,77	26,22	25,99	26,47	24,06	19,84	25,01	27,23	23,89	19,88
2011	24,16	22,77	31,8	28,14	29,96	27,44	26,04	21,85	29,46	28,62	28,06	25,6

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.

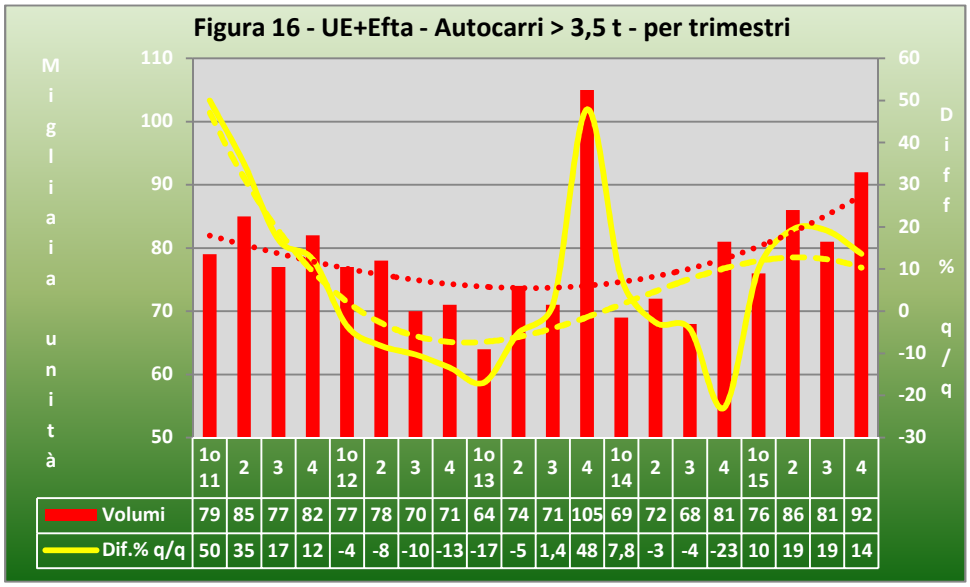


	Germ	U.K.	Franc	Spagn	Italia	EU12	Altri
2015	89744	47590	42783	22435	15248	58181	59007
2014	85971	38240	38784	16214	12666	45714	52493
%Diff.	4,4	24,5	10,3	38,4	20,4	27,3	12,4

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, esclusion fatta per Francia (-1,6%) e Italia (-8,3%). Del tutto particolare l'esploit della Gran Bretagna che ha chiuso l'anno addirittura con un +25,2%..

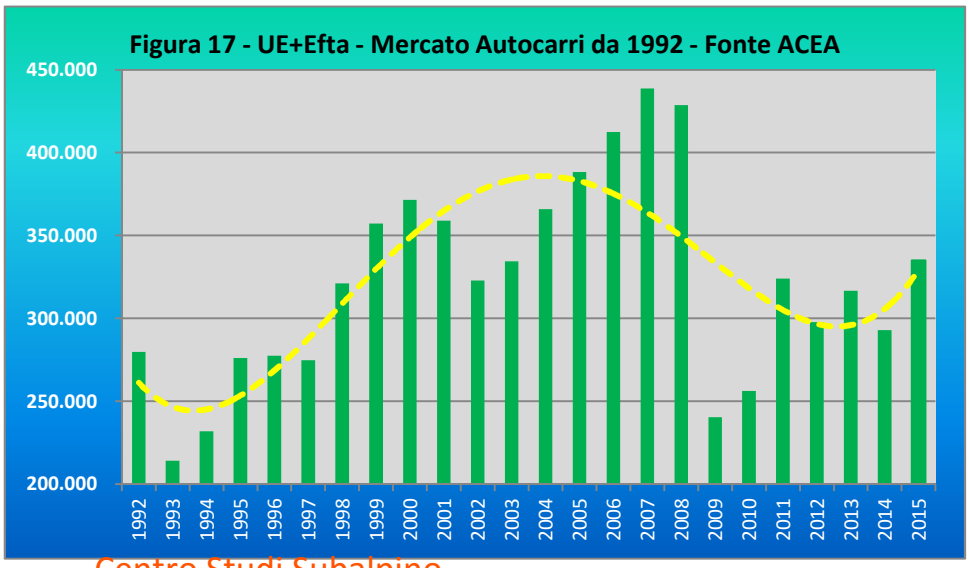
L'andamento per trimestri mostra anche visivamente quanto sopra descritto, con l'inizio della fase discendente già all'inizio del 2012 proseguita fino a tutto il 2° trimestre e la successiva ripresa a partire dal 3°. Nuova flessione comunque nella seconda parte del 2014. Decisa ripresa del mercato l'anno scorso.



	1o 11	2	3	4	1o 12	2	3	4	1o 13	2	3	4	1o 14	2	3	4	1o 15	2	3	4
Volumi	79	85	77	82	77	78	70	71	64	74	71	105	69	72	68	81	76	86	81	92
Dif.% q/q	50	35	17	12	-4	-8	-10	-13	-17	-5	1,4	48	7,8	-3	-4	-23	10	19	19	14

Dato che la fase recessiva ha lasciato il posto ad una ripresa del PIL in tutta Europa per il 2016 prevediamo un ulteriore leggero aumento delle vendite.

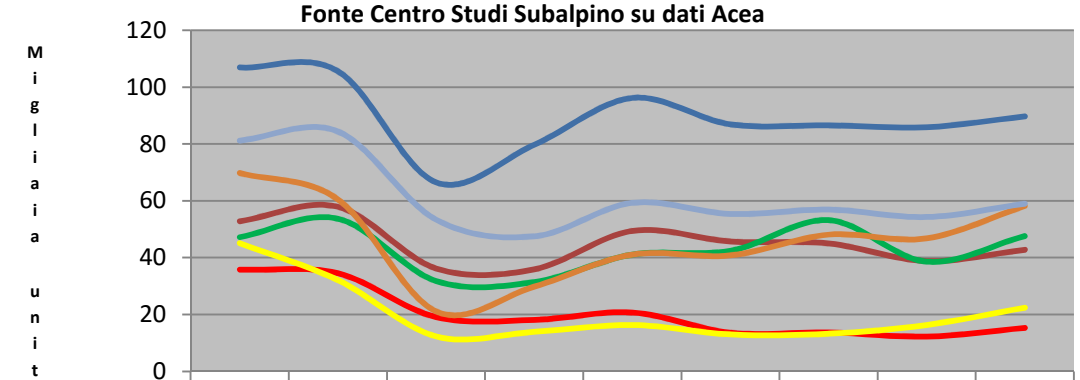
Dalla figura si evidenzia graficamente che senza la ripresa del 2013 il mercato autocarri in Europa stava tornando ai valori degli anni '90 del secolo scorso. Anche dopo gli aumenti dello scorso anno rimane quindi largo spazio per ulteriori aumenti nei



prossimi due anni , parallelamente alla ripresa generalizzata, anche se modesta, 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

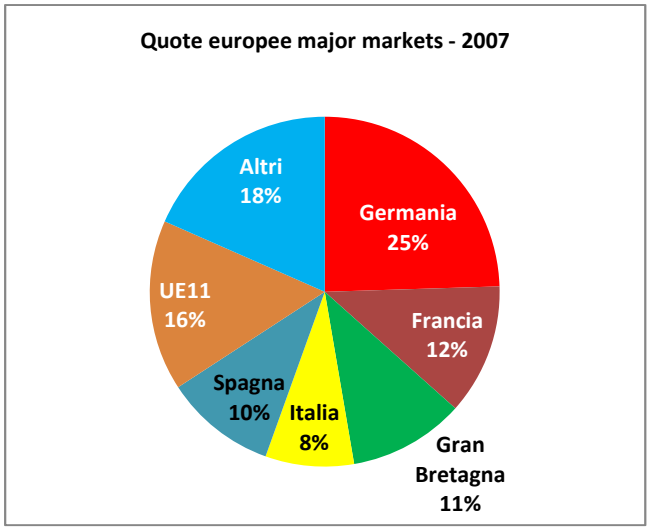
Figura 17a - Mercato Europeo Autocarri > 3,5t - Maggiori paesi

Fonte Centro Studi Subalpino su dati Acea



	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Germania	106,9	105,6	66,5	79,7	96,2	86,9	86,6	85,9	89,7
Francia	52,8	57,9	36,2	35,9	49,4	45,7	45	38,8	42,8
Gran Bretagna	47,2	53,7	31,8	31,4	41,1	42,4	53,2	38,6	47,6
Italia	35,8	34,5	19,1	18,1	20,7	13,6	13,7	12,2	15,3
Spagna	45,1	32,1	12,3	13,9	16,3	13	13,2	16,3	22,4
EU12	69,8	60,5	21,1	29,8	41,1	40,8	48,1	46,8	58,2
Altri	81,2	84,4	53,4	47,5	59,3	55,4	56,9	54,3	59

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' 11%% 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 il 27% del totale EU+Efta, contro il 23% di 7 anni fa.



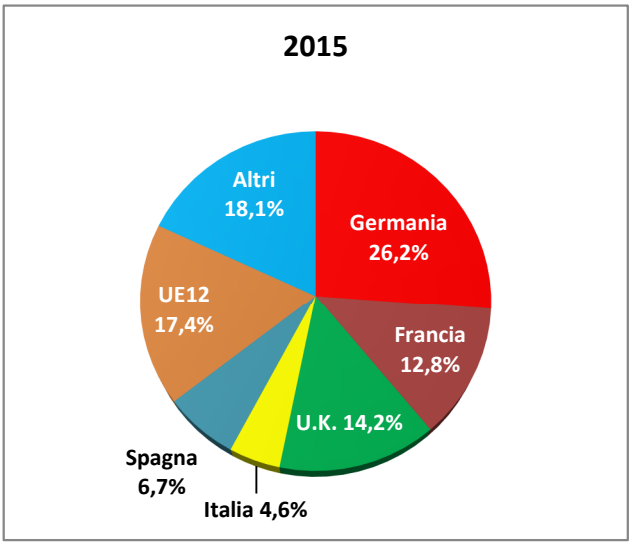
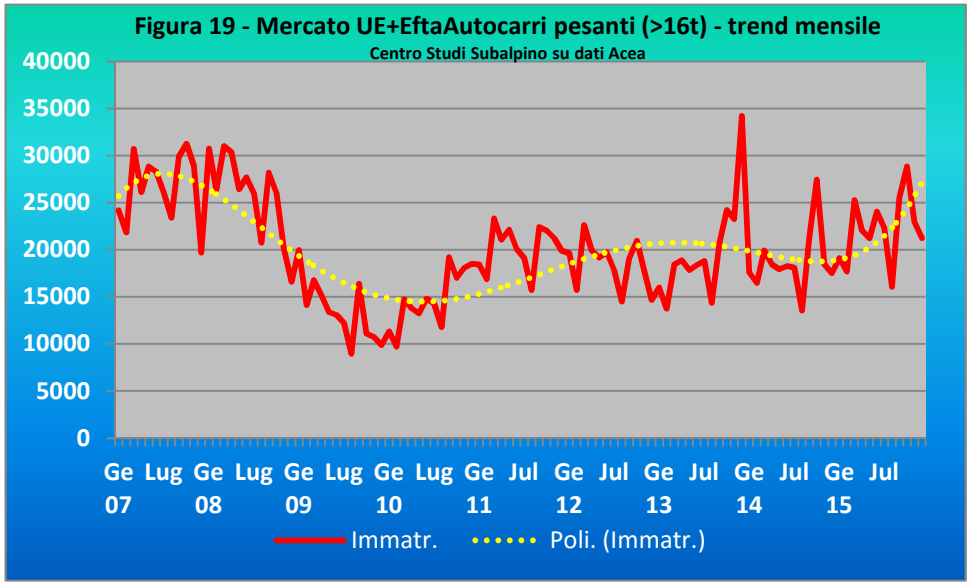


Figura 18

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

Mercato Europeo Autocarri > 16 t

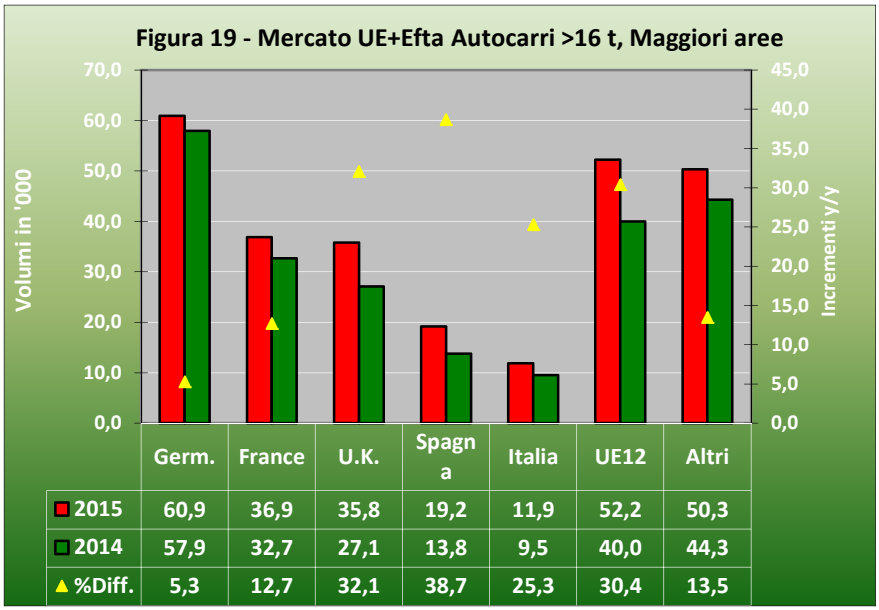
L'Europa in tale settore aveva invertito all'inizio del 2010 il trend negativo che durava dal 3° trimestre del 2008, consolidando i guadagni soprattutto nel secondo semestre di quell'anno.



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 29,3% e del 20,4% in Spagna. Più contenute nel cumulativo dell'anno le perdite dei mercati della UE10 (-6,7%).

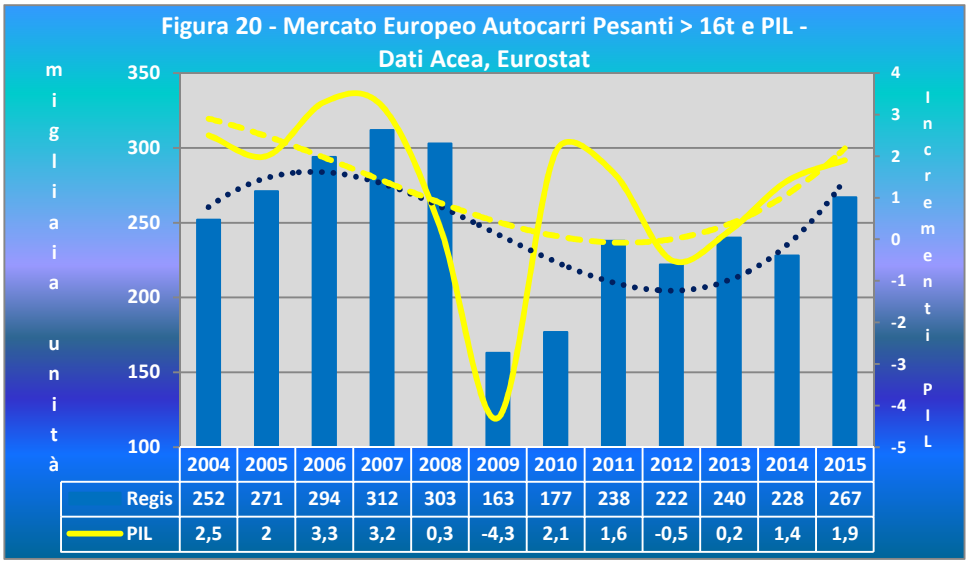


	Germ.	France	U.K.	Spagna	Italia	UE12	Altri
2015	60,9	36,9	35,8	19,2	11,9	52,2	50,3
2014	57,9	32,7	27,1	13,8	9,5	40,0	44,3
%Diff.	5,3	12,7	32,1	38,7	25,3	30,4	13,5

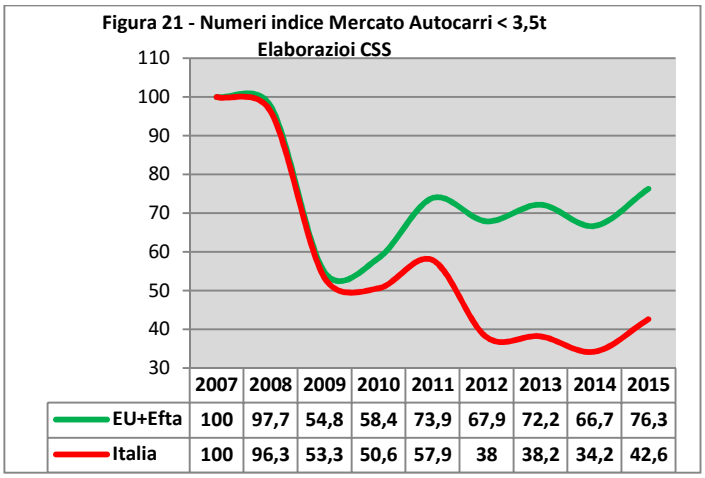
Nel 2013 il mercato si è ripreso in maniera consistente nella seconda parte, favorito dalla ripresa economica ma soprattutto dall'anticipazione degli acquisti, chiudendo positivamente in tutte le maggiori aree, esclusion fatta per l'Italia. Nel 2014 però il mercato è tornato a chiudere in negativo, scontando gli acquisti della fine del 2013, scendendo del 5,1% sul 2013

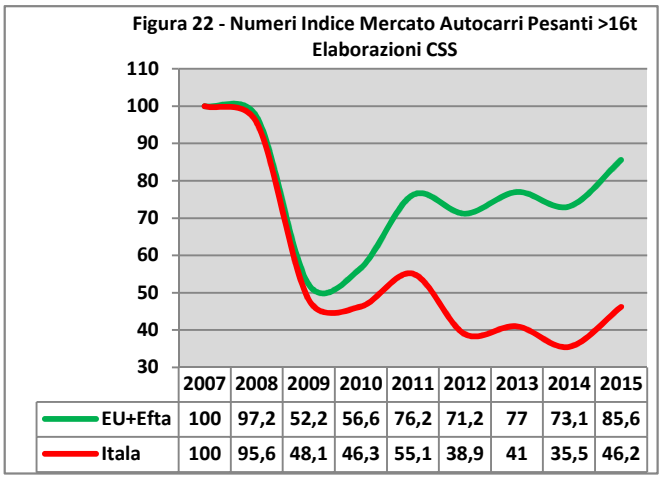
Forte ripresa l'anno scorso, con un aumento del 17,1%.

Una nuova accelerazione è prevista per quest'anno.



Confronti Italia-UE



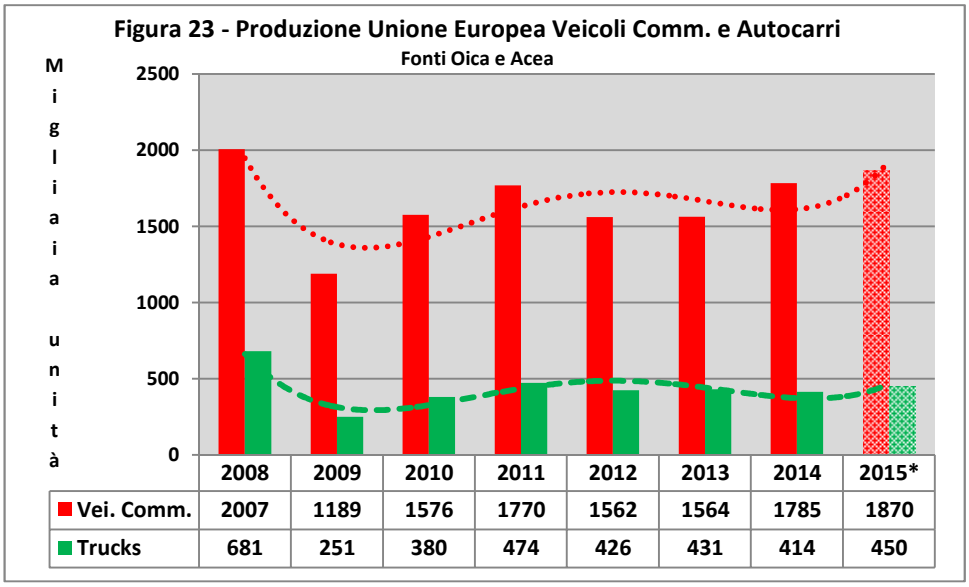


Nelle tabelle qui sopra si è cercato di illustrare come
Europa ed Italia siano uscite dalla crisi del 2009, usando i valori del 2007 come base per l'indice: appare evidente che la discesa del mercato, negli anni della crisi globale, è stata sostanzialmente analoga sia nella UE+Efta che in Italia. Il recupero invece è stato profondamente diverso, dato che in Italia la ripresa è stata e sarà molto più faticosa, visto il basso recupero del PIL nel 2010 e la nuova fase recessiva iniziata nel 2011 e da cui è uscita solo l'anno scorso: 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 l'anno scorso.

3) Produzione Veicoli Commerciali e Industriali

Volumi Produttivi Unione Europea

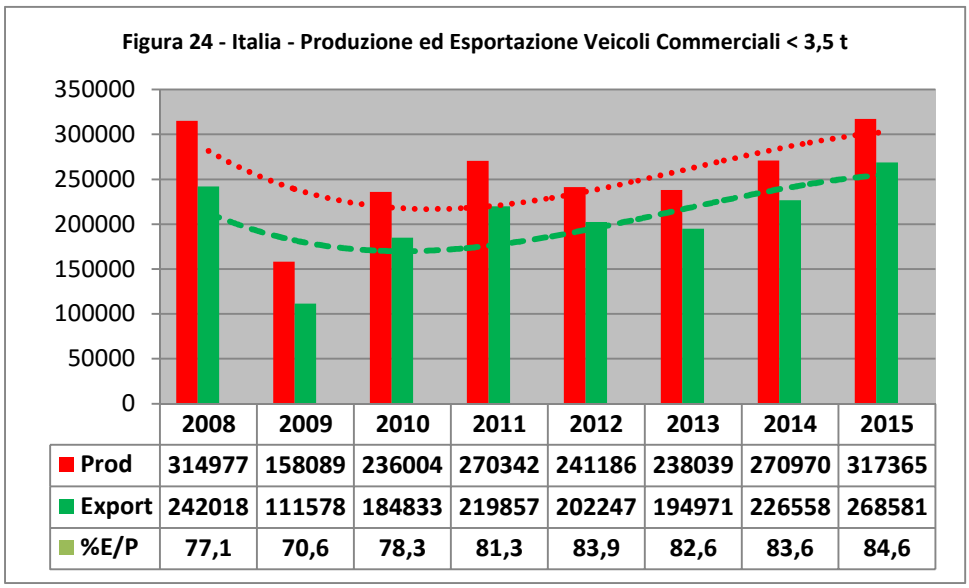
A partire dal 2011 non sono stati comunicati dall'Oica i dati della produzione in certi paesi (quali Germania, Francia, Svezia), in seguito alla inchiesta dell'antitrust della Commissione Europea sull'attività dei produttori di Autocarri.
Abbiamo quindi utilizzato i dati di provenienza OICA fino al 2010 e quelli stimati da Acea per gli anni successivi



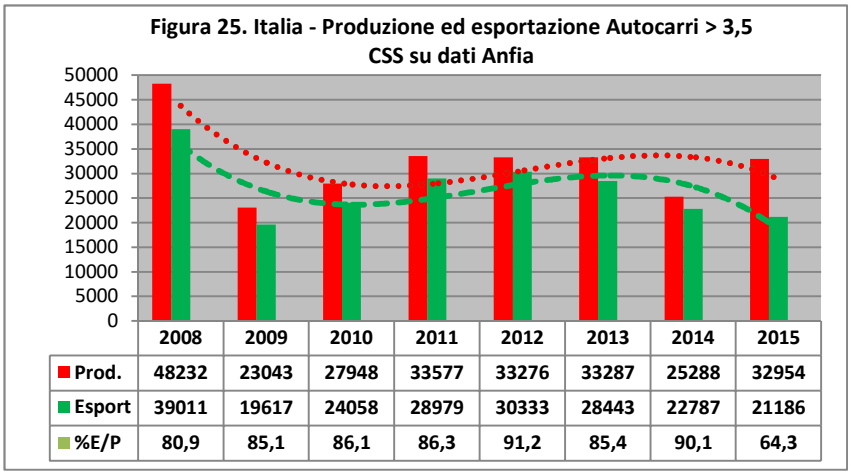
Da quei dati si può notare come la produzione di veicoli Commerciali (<3,5t) si sia ripresa bene subito dopo la caduta del 2009, aumentando del 49% tra il 2009 e il 2011 per scendere poi nuovamente nel 2012 e 2013, in linea con la caduta della domanda, per poi riprendersi nel 2014 e l'anno scorso.

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 2012-2014 la produzione è scesa nuovamente nei due anni in questione, per riprendersi solo 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 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 l'anno scorso, grazie soprattutto alla ripresa del mercato italiano. Scende infatti la percentuale esportata.

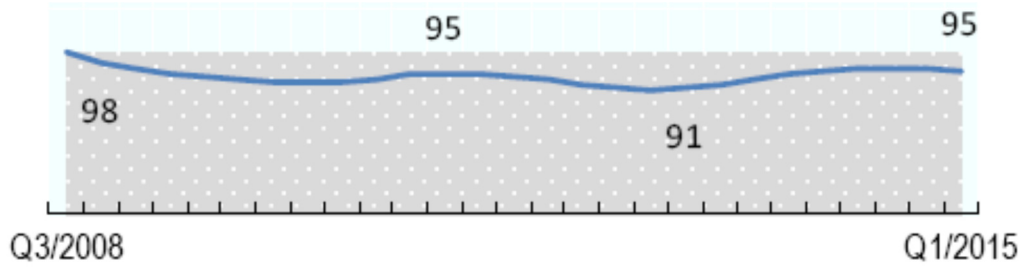
Rimane comunque notevole per entrambi i settori la distanza con i volumi produttivi del 2007.

5) Il Trasporto merci nel mondo

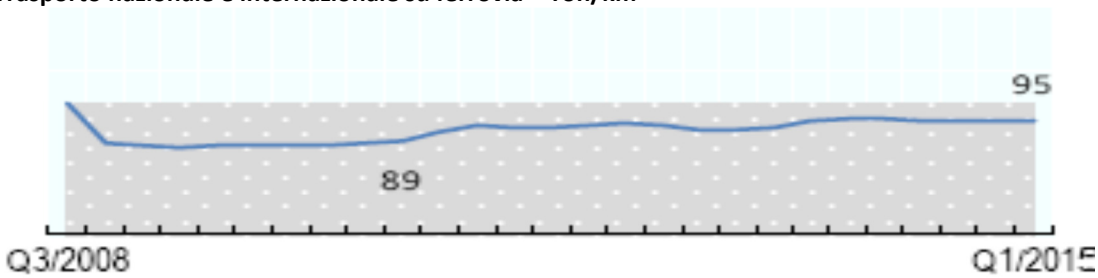
Gli ultimi aggiornamenti dei dati globali del trasporto raccolti a tutto giugno 2015 dall'International Transport Forum mostrano:

- ✓ I traffici internazionali via aerea in tonnellate, considerati un leading indicator, sono scesi nel secondo trimestre 2015 negli USA, e sono rimasti sotto al picco prima della crisi globale in Europa.
- ✓ Le esportazioni verso i BRICS e l'Asia sono rimasti trainanti della crescita.
- ✓ I Trasporti merce di superfice, misurati in t/km, mostrano segnali di discesa in Cina e Russia.
- ✓ In Europa i trasporti merci di superfice 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



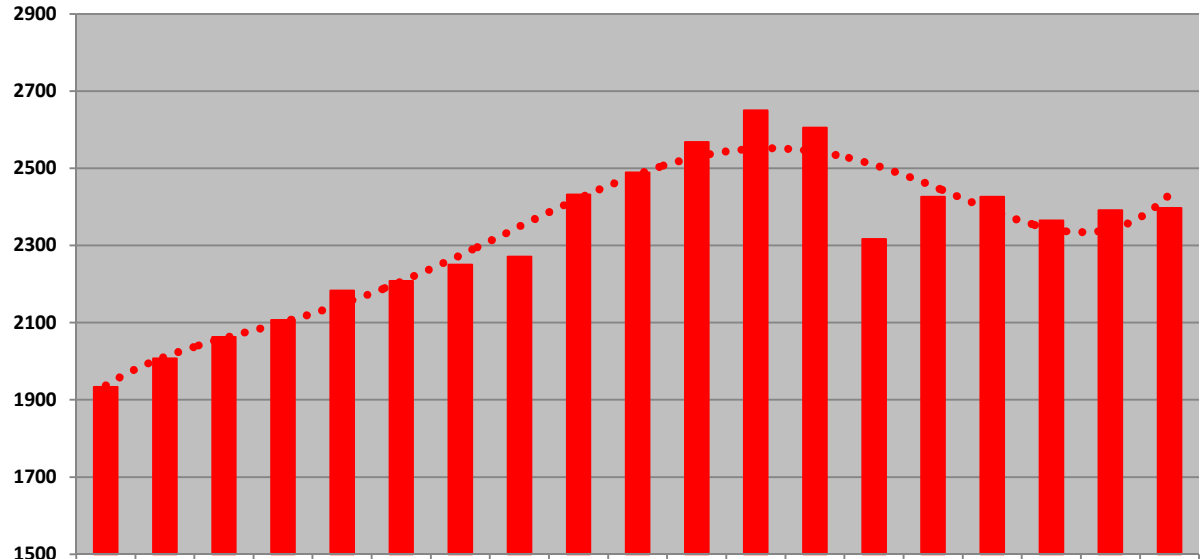
Trasporto nazionale e internazionale su ferrovia – Ton/km



Il Trasporto merci in Europa

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

Figura 26 - Trasporto merci in Europa (mld ton/km)
Centro Studi Subalpino su dati Eurostat



	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Totale	1934	2007	2063	2107	2183	2208	2251	2271	2432	2489	2568	2650	2605	2317	2426	2426	2365	2391	2397

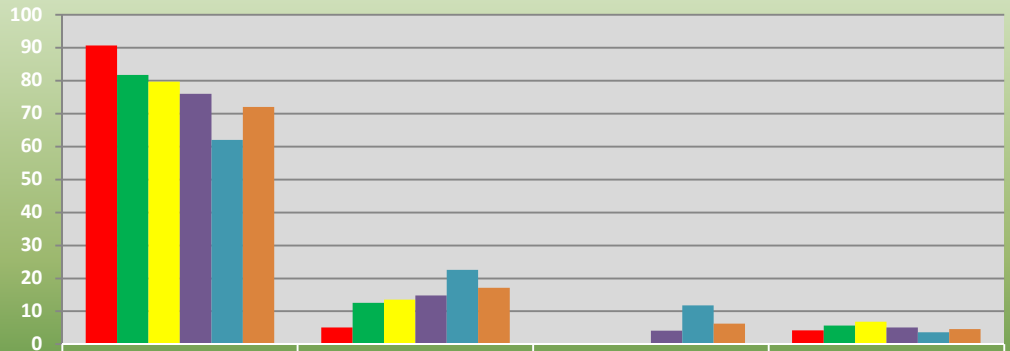
indicano per il 2014 una sostanziale stabilità rispetto al 2013, soprattutto per merito di un marginale aumento dello 0,35%% dei trasporti su strada, e dell'1% della ferrovia. In totale il volume di traffico merci è salito dello 0,25% rispetto al basso volume del 2013. Scendono marginalmente navigazione interna e oleodotti. Di conseguenza salgono sia la quota della strada che della ferrovia. (Figura 26bis).

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	110	2397

La tabella sopra riportata mostra che secondo i dati ufficiali del 2014 la strada sarebbe ritornata a recuperare, ma solo marginalmente sui bassi valori degli ultimi anni, sistemandosi al 9,5% sotto i valori pre-crisi. Con la ripresa economica anticipata per l'anno in corso la strada dovrebbe riprendere a crescere. Meglio si è comportata la ferrovia, rimanendo però nel 2014 ad un -9% sul 2007. Unica a mantenersi sopra il livello del 2007 la navigazione interna la cui quota è rimasta nel 2014 al 6,3%, con un aumento del 4,1% rispetto ai livelli ante crisi.

Comunque la strada rimane di gran lunga la modalità più usata in Europa, e in lieve crescita nel 2014, con una media del 72% secondo le ultime rilevazioni ufficiali che si riferiscono al 2014 (71,7% secondo i dati 2013). 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 91%, ma importanti anche le quote della Gran Bretagna (in crescita nel 2014) e dell'Italia che invece scende dall'80,9% al 79,7%. Cresce marginalmente la ferrovia, sia nel totale europeo che nei maggiori paesi. Scendono gli oleodotti.

Figura 26bis - Quote trasporto maggiori paesi europei nel 2014
Fonte Eurostat (2016)

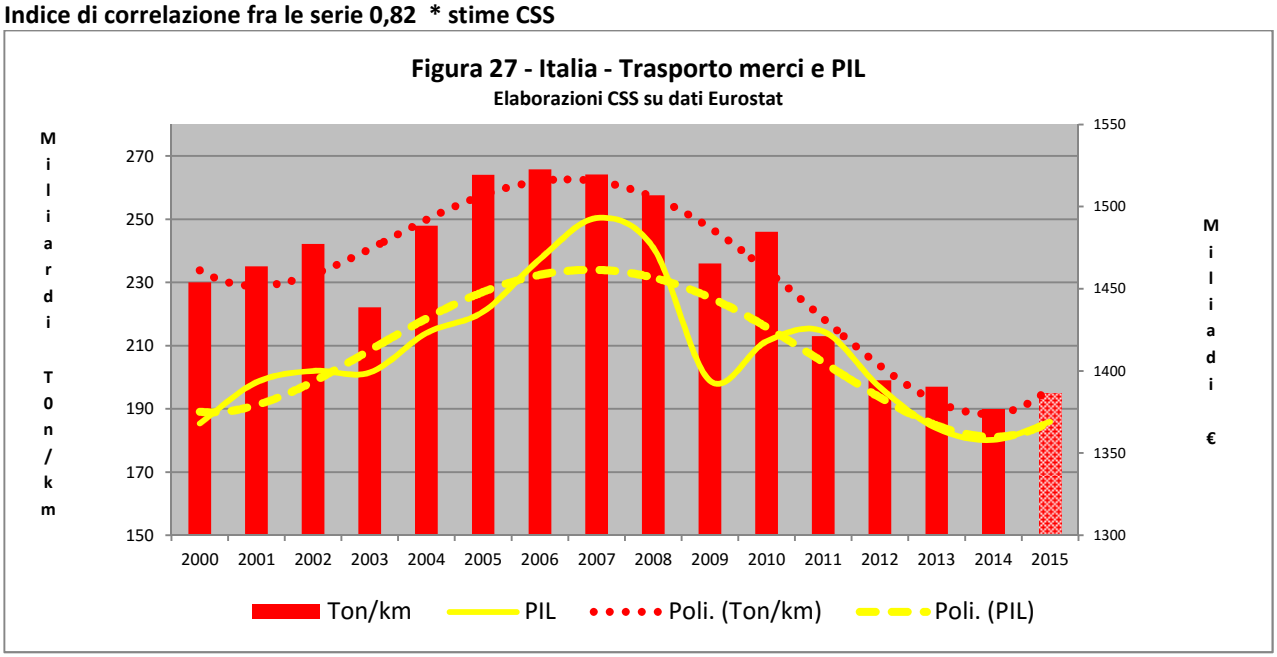


	Road	Rail	Inland Nav.	Pipelines
Spain	90,7	5,1		4,2
U.K.	81,7	12,6		5,7
Italy	79,7	13,5		6,8
France	76	14,8	4,1	5,1
Germany	62	22,6	11,8	3,6
EU average	72	17,1	6,3	4,6

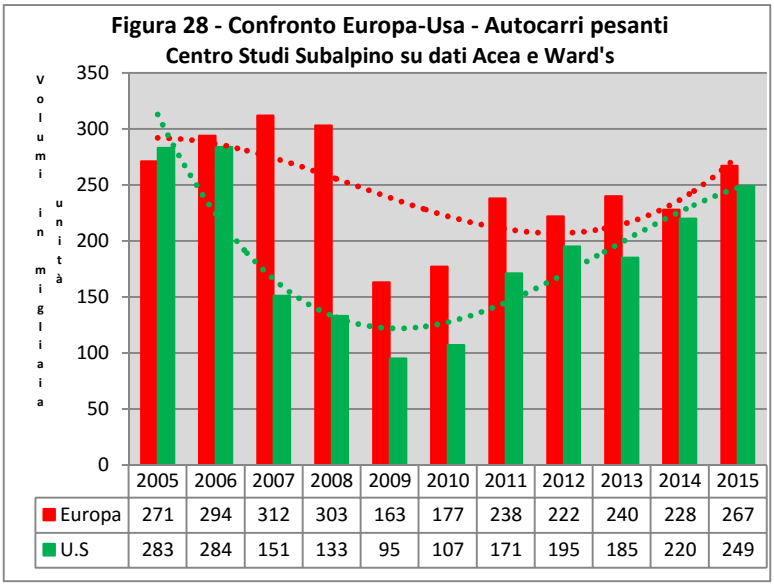
Il trasporto merci su strada in Italia.

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 2014), 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 a conferma della gravità assoluta degli andamenti depressi dell'economia Italiana. Dato che il PIL è previsto aumentare nuovamente quest'anno, si potrà quindi forse assistere ad una piccola inversione di tendenza nell'anno in corso.

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



Confronto Europa - Usa sui Veicoli Pesanti



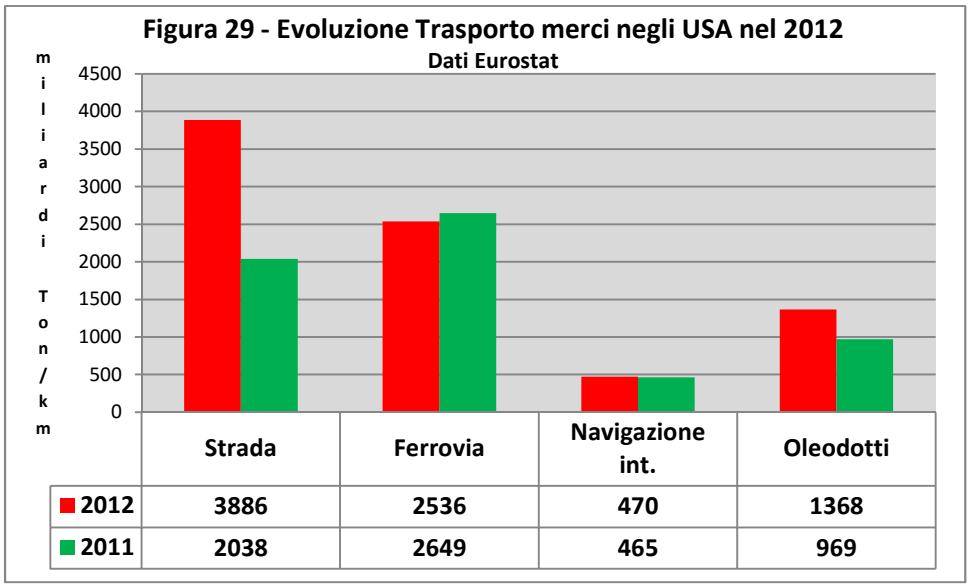
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Europa	271	294	312	303	163	177	238	222	240	228	267
U.S	283	284	151	133	95	107	171	195	185	220	249

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 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. Ottima ripresa nei tre anni successivi.
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 l'anno scorso, con un progresso del 17,1%

Figura 29 - Trasporto Merci in Europa e in USA – mode share
Fonti: Eurostat (dati 2013 per UE e 2011 per USA)

Gli ultimi dati Eurostat sul trasporto merci negli USA, relativi al 2012, mostrano una situazione completamente diversa da quella pubblicata un anno prima e relativa al 2011. Il totale del trasporto merci risulta aumentato del 35%, in gran parte grazie al trasporto merci su strada che risulta infatti quasi raddoppiato, e aumentato di circa il 41% quello con oleodotti. Indubbiamente l'economia statunitense si era ripresa molto bene nel 2012 e anche la vendita di autocarri pesanti era cresciuta del 14%, ma non si può scartare a priori che le ultime cifre di Eurostat abbiano rivalutato i dati sulla base di più aggiornate informazioni statistiche.



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", dato che anche **negli USA la strada garantisce una assoluta prevalenza nelle modalità di trasporto, anche se con valori inferiori all'Europa(47% contro il 72% dell'Europa).** La ferrovia scende al 30,7% contro il 17,1% in Europa.

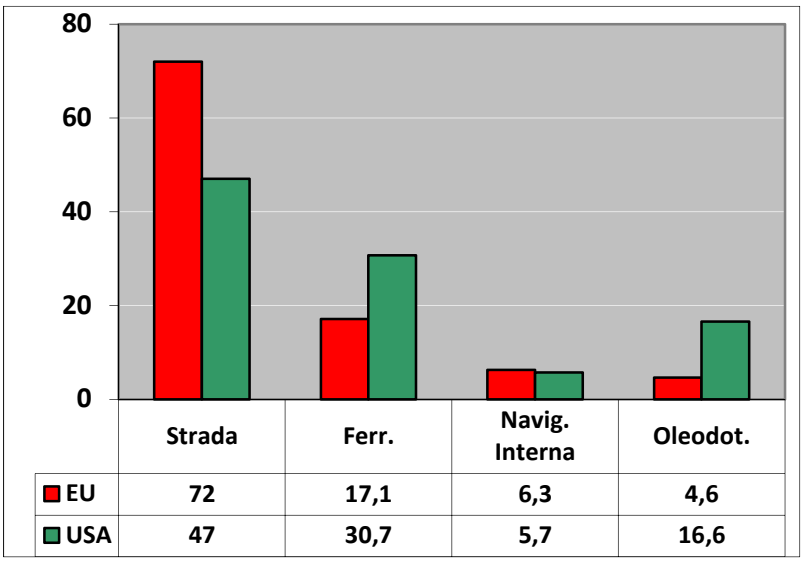



Figura 29bis - Trasporto Merci in Europa e in USA – mode share
Fonte: Eurostat (dati 2014 per UE e 2012 per USA)