

Osservatorio congiunturale sul Mercato Europeo dei Veicoli Commerciali e Industriali e del Trasporto Merci. Consuntivi 2010

Il 2010 è stato l'anno della ripresa, seppur contenuta, dopo le pesanti perdite legate alla crisi globale del 2009: infatti l'Europa chiude il 2010 con sostanziali progressi in tutti i segmenti del mercato dei Veicoli Commerciali e Industriali. Nel totale dell'anno si sono immatricolati 1.542.834 Veicoli Commerciali (<3,5)t nella EU+Efta (+9,0% sul 2009); 257.419 autocarri (>3,5t) + 5,8% sul 2009, di cui 175.233 pesanti (>16t) pari al +7,8% sull'anno precedente.

Rimane notevole la differenza con il 2007 (-32,2% per i Commerciali <3,5t. e -42,2% per gli autocarri > 3,5t), ma il mercato sembra ben avviato sulla via della ripresa, guidata soprattutto dalla Germania tra i mercati più importanti.

In particolare per i **Veicoli Commerciali (<=3,5 t) in Italia (Figure 1-3)** i dati mostrano come dopo il recupero del 1° trimestre, a seguito dell'inevaso del programma di incentivi 2009, le consegne siano andate progressivamente riducendosi fino all'ultimo trimestre del 2010.

Anche se l'anno si è chiuso con un progresso del 6,16% sul 2009 a 186.738 unità, il valore è inferiore comunque del 20% ai valori 2008 e del 26% ai volumi consuntivati nel 2007.

Per l'anno in corso è opinione comune che difficilmente si potranno superare le 180.000 unità aumentando quindi la distanza con i significativi volumi raggiunti nel 2007..

In Europa (Figure 4-6) le cose sono andate meglio: le immatricolazioni sono aumentate del 9% nell'anno con segni di progressivo miglioramento del trend nel secondo semestre, sull' analogo periodo del 2009 già in recupero dalla crisi del 2008 per le azioni incentivanti lanciate in molti paesi Europei. Ulteriori aumenti sono previsti anche nel 2011, in linea con la ripresa dell'Economia: in Europa il GDP è previsto in crescita di un altro 1,7%.

Ancora migliore la situazione degli Autocarri (>3.5 t) (figure 7- 11), soprattutto in Europa nella seconda parte dell'anno, con aumenti che negli ultimi sei mesi hanno sfiorato incrementi medi del 40%, e che ben fa sperare per l'anno in corso. Ancora pesante la situazione italiana con una ripresa che appare molto più lenta, ma la ripresa dei contratti (+30% l'anno scorso) fa sperare che il ritardo rispetto all'Europa sia anche legato alla isteresi tradizionale tra vendite e relative immatricolazioni

Per i veicoli sopra le 16 tonnellate (figure 13 – 16) si sono avuti recuperi ancora più sostenuti, soprattutto per merito della Germania, e il futuro dovrebbe ribadire il trend positivo.

Un discorso analogo va fatto per le immatricolazioni in Italia di **Rimorchi e Semirimorchi, (Figura 17)** che seguono le tendenze del Mercato degli autocarri. Negli ultimi 6 mesi le immatricolazioni sono cresciute 37,8% (anche per effetto degli incentivi varati ad Aprile), ma solo del 5,7% nel totale dell'anno. La distanza con il 2007 è, infatti, ancora abissale: -50,3%

I livelli produttivi (Figure 18 – 21) Nei primi 3 trimestri sono aumentati in Europa del 43% nei commerciali e del 36% negli autocarri. Ciò nonostante la produzione rimane inferiore allo stesso periodo del 2008 del 53% per gli autocarri (>3,5t) e del 28% per i commerciali(<3,5). In Italia nei primi 11 mesi l'aumento nella produzione dei commerciali è stata del 51,8% e del 25,2% per gli autocarri, molti dei quali destinati però all'esportazione. Rimane comunque distante del 30% dai livelli produttivi del 2008 per i commerciali e del 43% per gli autocarri. Una ripresa effettiva è pertanto ancora lontana.

Le previsioni a breve e a medio termine (Figure 22 – 25) mostrano che la ripresa delle vendite continuerà in Europa. Rimarrà stagnante in Italia nei commerciali con positivi sviluppi invece per gli autocarri. Comunque gli alti livelli raggiunti nel 2007 potranno essere riavvicinati solo a partire dal 2015.

Il trasporto merci su strada (Figure 26 e 27) non poteva non risentire della crisi, e della relativa minore attività industriale e commerciale, dei consumi e della bilancia commerciale. Le statistiche ufficiali sono ferme al 2008, e danno solo una prima indicazione, per alcuni paesi, sul 2009, in genere in contrazione del 15/20% sul 2008. Per il 2010, anche basandoci sui dati, diffusi da Confetra e da IRU, si può anticipare un modesta ripresa, soprattutto del trasporto stradale e aereo, con favorevoli riflessi sulle vendite di autocarri, mentre quello ferroviario rimane in sofferenza.

**Emilio di Camillo - Centro Studi Subalpino - marzo 2011 - www.centrostudisubalpino.it
edicamillo@tnet.it**

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

Contrastato l'andamento nell'anno della domanda di veicoli < 3,5 t

Il grafico che mostra l'andamento mensile delle consegne mensili e quello più sotto riportato sulle consegne trimestrali, (Fonte Anfia/Unrae) sottolineano come dopo il recupero del 1° trimestre, a seguito dell'inevaso del programma di incentivi 2009, le consegne siano andate progressivamente riducendosi fino all'ultimo trimestre del 2010.

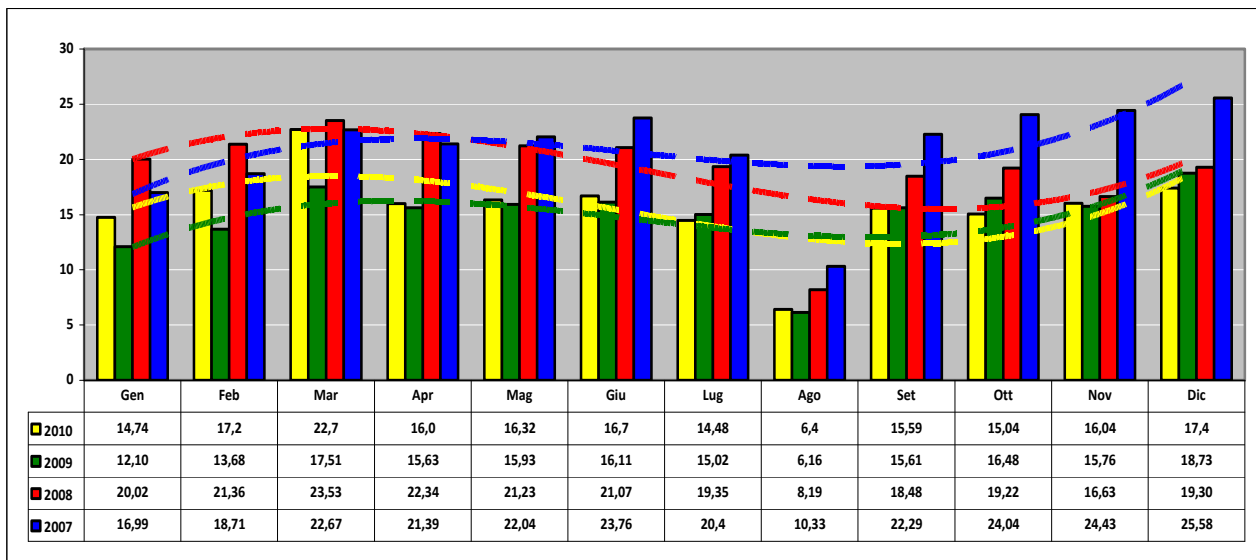


Figura 1 Andamento mensile consegne 2007-2010 (migliaia unità) Fonte: Anfia/Unrae

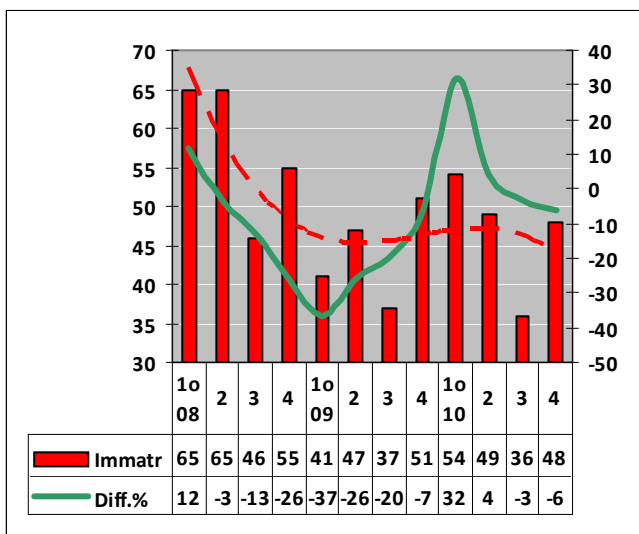


Figura 2 Consegne trimestrali Italia (migliaia unità) Fonte: ANFIA

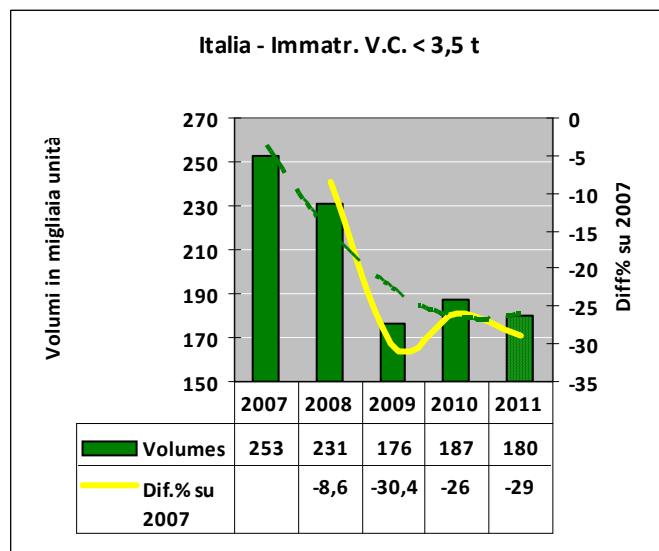


Figura 3 Immatricolazioni totali da 2007 (migliaia unità) Fonte: ANFIA *stima

L'uscita della curva tendenziale rimane discendente.

L'anno si è chiuso con un progresso del 6,16% sul 2009 a 186.738 unità, inferiore comunque del 20% ai valori 2008 e del 26% ai volumi consuntivati nel 2007.

Stenta infatti ad affermarsi fra gli operatori un clima di maggiore fiducia circa la ripresa economica nei prossimi mesi, e la mancanza di incentivi che diano un impulso significativo alle vendite di questi veicoli, come già avvenuto nel 2007, induce a pensare che difficilmente si potranno superare le 180.000 unità nell'anno in corso, aumentando quindi la distanza con i significativi volumi raggiunti nel 2007.

Mercato Europeo Veicoli Comm. <= 3,5

In Europa 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.

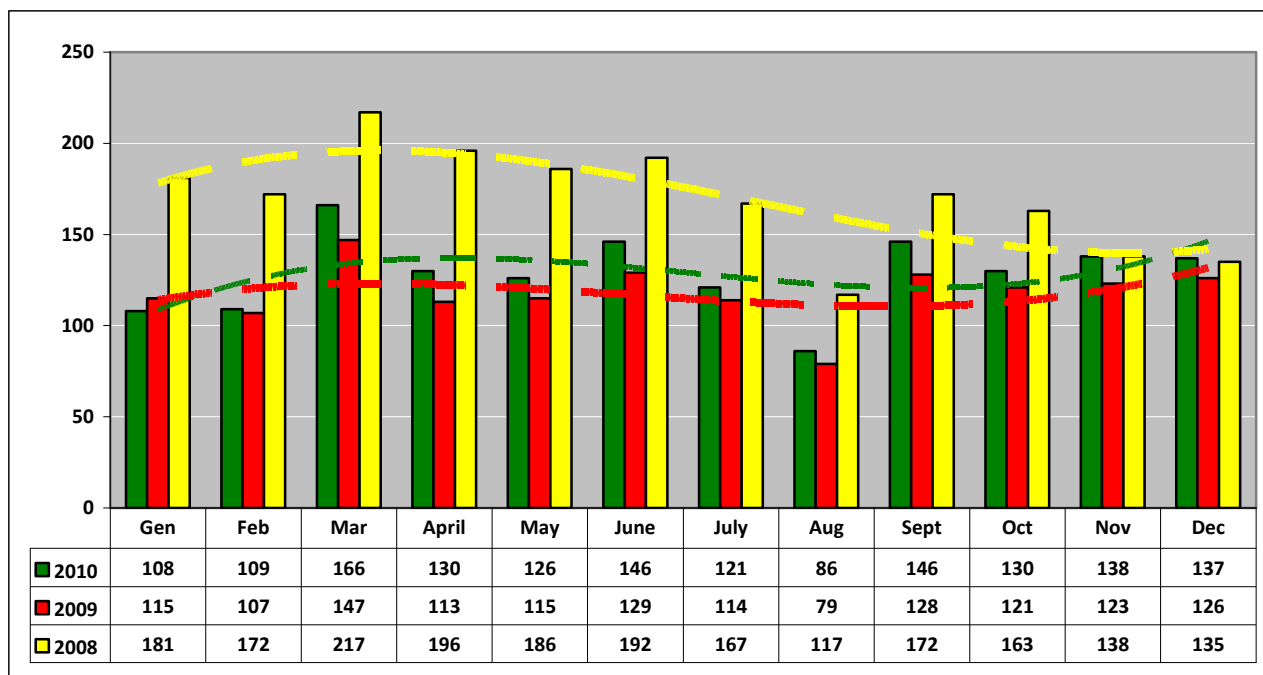


Figura 4 Andamento mensile immatricolazioni 2007-2009 - migliaia unità (migliaia unità) Fonte: ACEA

La ripresa nel 2010 è resa evidente anche dall'analisi delle immatricolazioni per trimestre, con i primi segnali di inversione di tendenza che si erano già manifestati nell'ultimo trimestre del 2009, anche per effetto di alcune campagne di incentivazione lanciate in vari paesi europei. La ripresa è guidata dalla Germania, il cui sviluppo economico è molto più incisivo che nel resto di Europa, e ci si attende che anche il 2011 segua questo schema

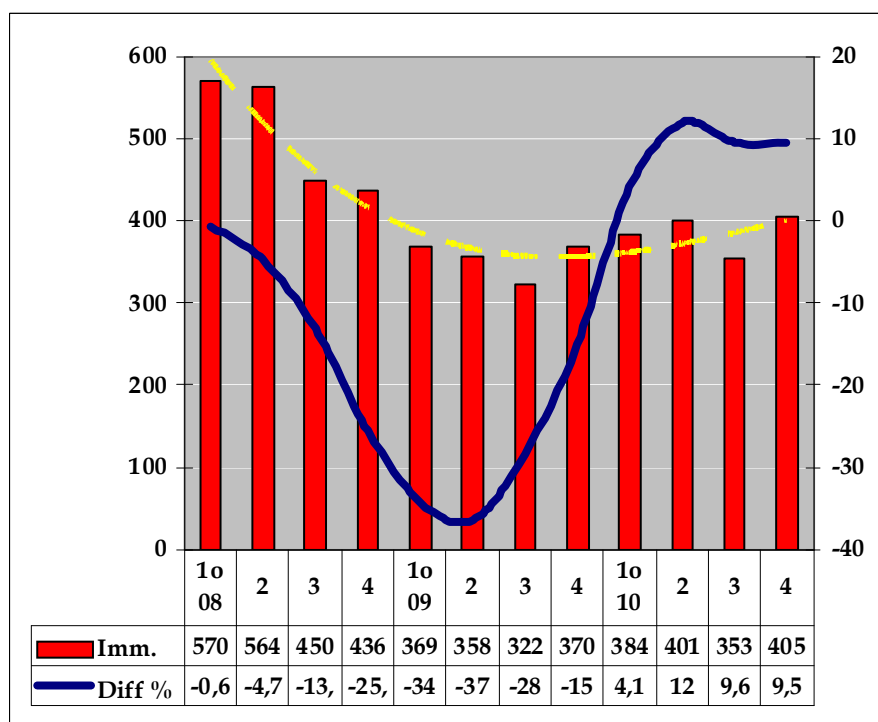
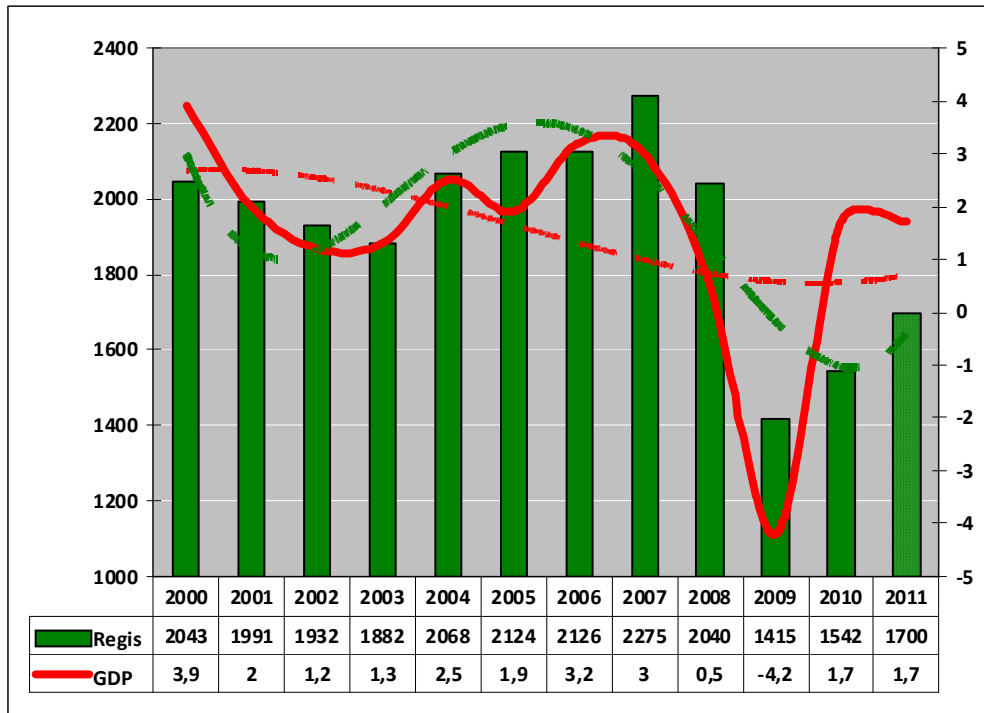


Figura 5 Immatricolazioni trimestrali Europa

Figura 6 Immatricolazioni Europee annue e GDP (migliaia unità) Fonte: Acea



Rispetto ai massimi storici raggiunti nel 2007, siamo ancora molto distanti da quei valori, con una perdita del 24,4% rispetto al 2008 e del 32,8% rispetto al 2007.

Guardando comunque alla precedente crisi del 2000 e alla ripresa che ha fatto seguito a quella del GDP (anche le vendite di Commerciali si sono riprese), come del resto è avvenuto l'anno scorso, le

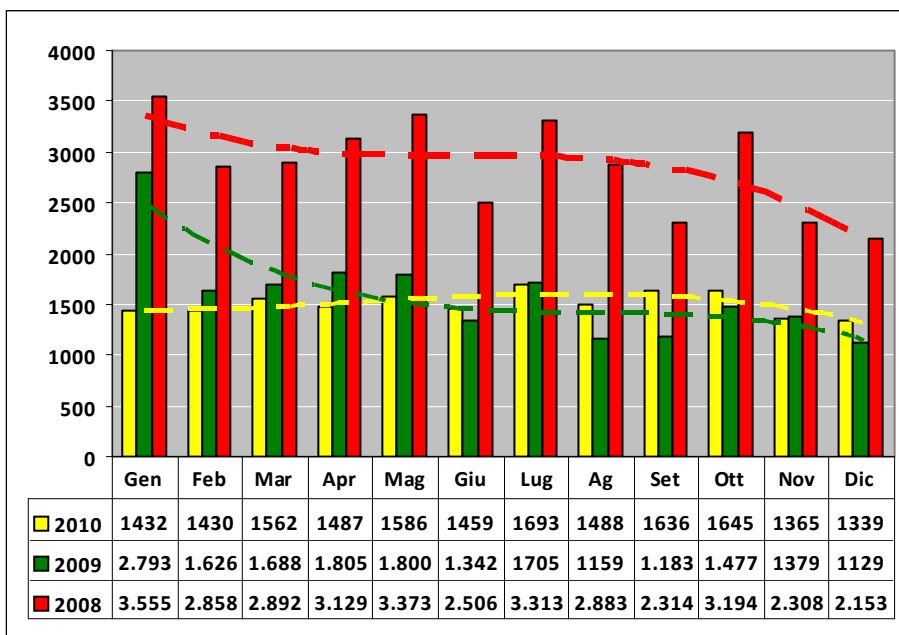
previsioni sembrano positive per il 2011: per l'anno in corso, infatti, dove pure è attesa una crescita del GDP di un altro 1,7% ci si può aspettare un ulteriore recupero delle vendite di Commerciali.

2) Il Mercato Autocarri

La crisi sembra definitivamente superata.

Mercato Italiano Autocarri > 3,5 t.

Come mostrano i grafici che seguono dopo la pesante perdita del 2009 (-44,6%), l'anno scorso 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. L'analisi per trimestri mostra comunque qualche saltuario cenno di ripresa, soprattutto a partire dall'autunno, e ci si aspetta un progressivo recupero nel 2011 con una previsione di 21.000 unità nell'anno.

Figura 7 Immatricolazioni mensili Italia Fonte Anfia

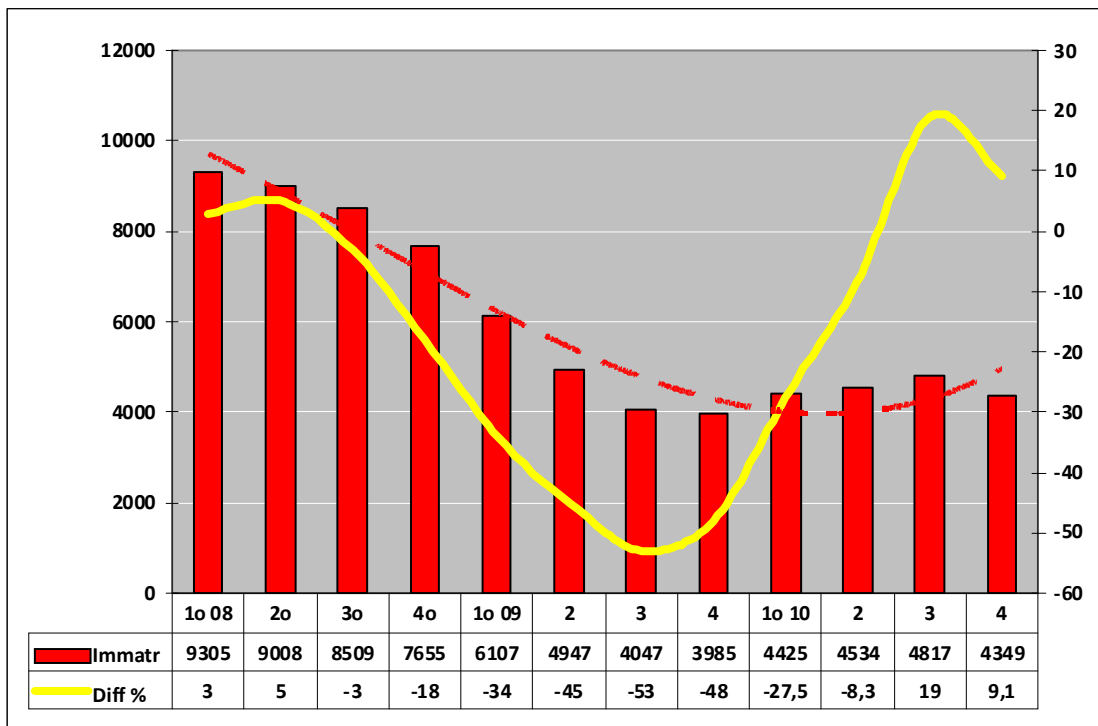


Figura 8 Immatricolazioni trimestrali Italia

Fonte ANFIA (migliaia unità)

Mercato Europeo Autocarri > 3,5 t.

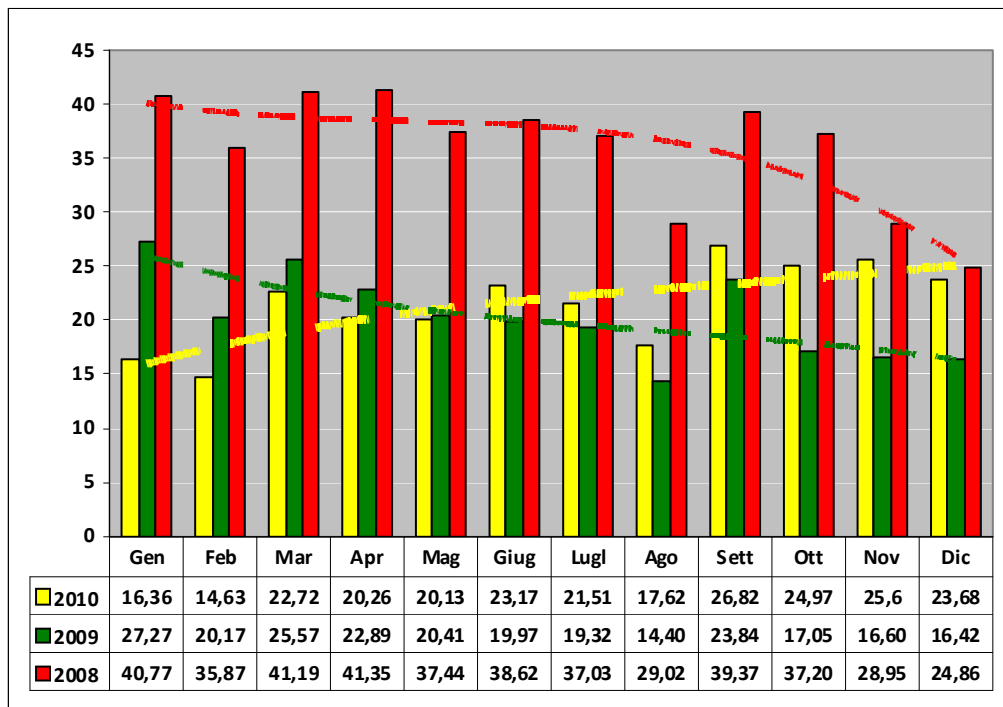
Per gli autocarri (> 3,5 t.) Dicembre ha registrato in Europa incrementi ancora eccezionali (+47,2%), anche se misurati con i bassissimi valori dello scorso anno, e nel cumulativo ci si è definitivamente riportati sopra il totale del 2009. Ciononostante la chiusura dell'anno da ancora volumi del 41,2% sotto i valori del 2008 e del 42,2% sotto ai valori del 2007. Progressi sono stati registrati in tutti i maggiori mercati.

Guida la ripresa la Germania che ha già recuperate il 19,7% sull'anno scorso.

Significativi anche i progressi per i pesanti (> 16 ton.) che in Dicembre sono cresciuti del 70,0%, guidati da Gran Bretagna (+141,0%), Germania (+88,4%), Francia (+56,7%) e Spagna (28,5%).

Il cumulativo è risultato del 7,8% superiore ai drammaticamente bassi volumi dello scorso anno, ma ancora molto lontano dai risultati degli anni precedenti, come mostra il grafico a fianco. E' chiaro che nonostante i progressi degli ultimi mesi, evidenti soprattutto in Germania e Spagna, solo una decisa ripresa economica, per ora avviata solo in Germania, potrà riportare il mercato sui valori degli anni precedenti la crisi globale dello scorso anno.

L'analisi dei dati mensili per i veicoli > 3,5 t. conferma che la ripresa ha cominciato a concretizzarsi



soprattutto a partire già da giugno e la progressione è stata di tutto rispetto anche se il confronto va fatto con i bassi volumi del 2009.

Figura 9 Immatricolazioni mensili Europa (migliaia unità) Fonte Acea

L'analisi è confermata anche guardando gli andamenti trimestrali, che mostrano una progressione abbastanza significativa e che fanno presupporre ulteriori progressi per il 2011, anche sulla base delle indicazioni del trend

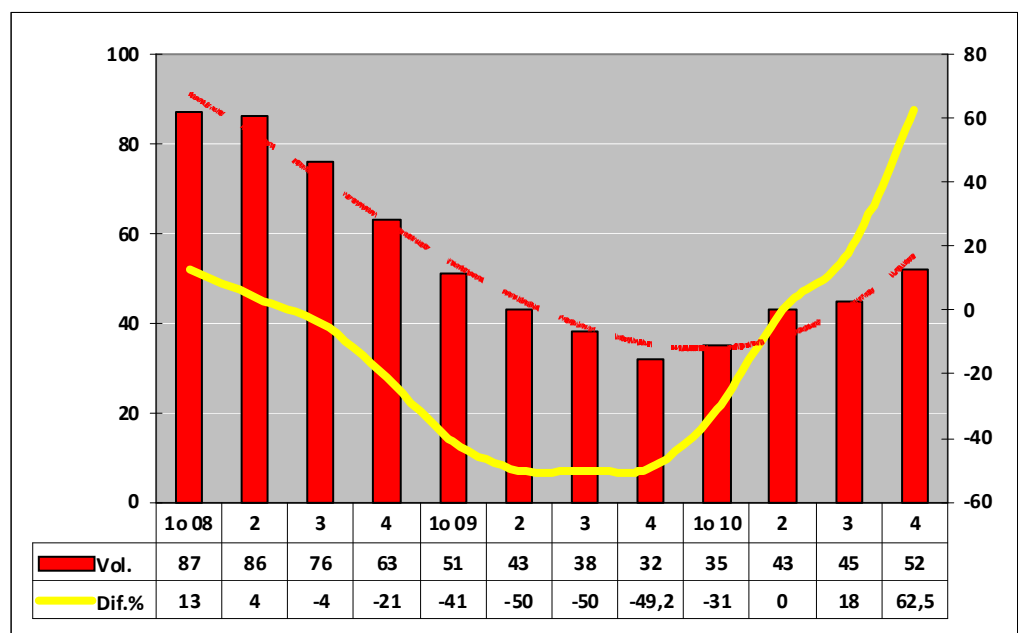


Figura 11 Immatricolazioni trimestrali Europa (migliaia unità) Fonte ACEA

Questo trend è ancora più evidente se si analizza l'andamento del Mercato degli Autocarri Pesanti, quelli sopra le 16 ton., per intenderci.

Mercato Autocarri > 16 t. (migliaia unità)

L'Europa in tale settore ha invertito all'inizio del 2010 il trend negativo che durava già dal 3° trimestre del 2008 e ha consolidato i guadagni soprattutto nel secondo semestre del 2010, con una tendenza che fa prevedere ulteriori recuperi quest'anno, guidati dalla forte ripresa economica della Germania. Per l'Italia la ripresa appare molto più lenta, ma la ripresa dei contratti (+30% l'anno scorso) fa sperare che il ritardo rispetto all'Europa sia anche legato alla isteresi tradizionale tra vendite e relative immatricolazioni. Indubbiamente comunque la bassa ripresa del PIL, tra i più bassi d'Europa, fa prevedere comunque un tasso di crescita molto ridotto rispetto al resto d'Europa..

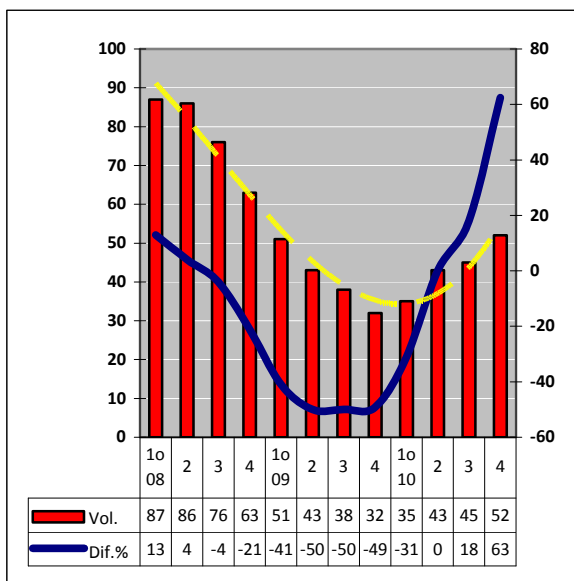


Figura 13 Immatricolazioni Trim. Europa (migliaia unità) Fonte: ACEA *stima

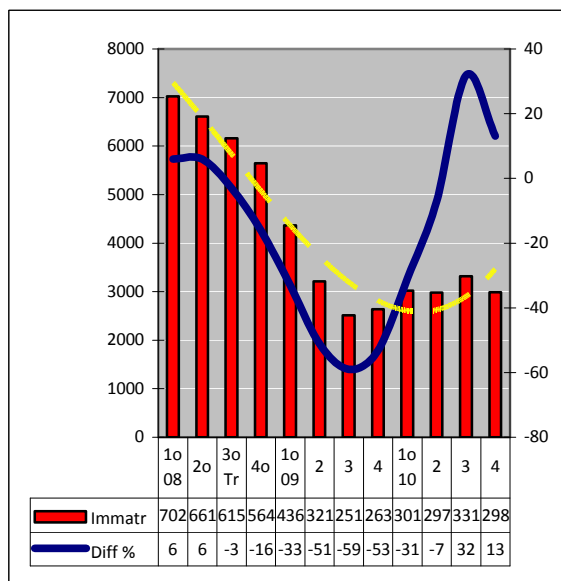


Figura 14 Immatricolazioni Trim. Italia (migliaia unità) Fonte: Anfia *stima

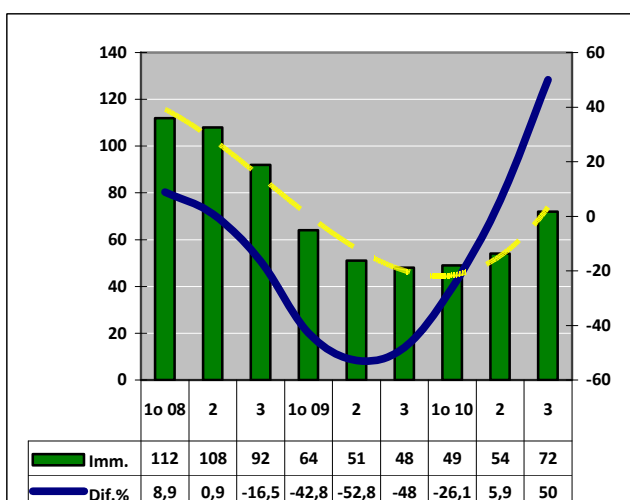


Figura 15 Immatricolazioni Quadr. Europa (migliaia unità) Fonte: ACEA *stima

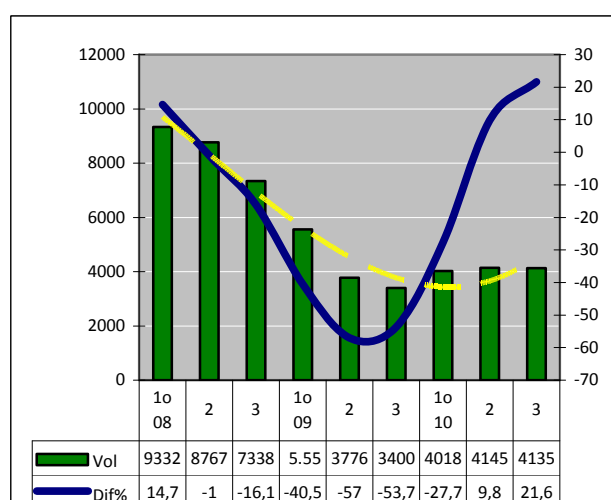
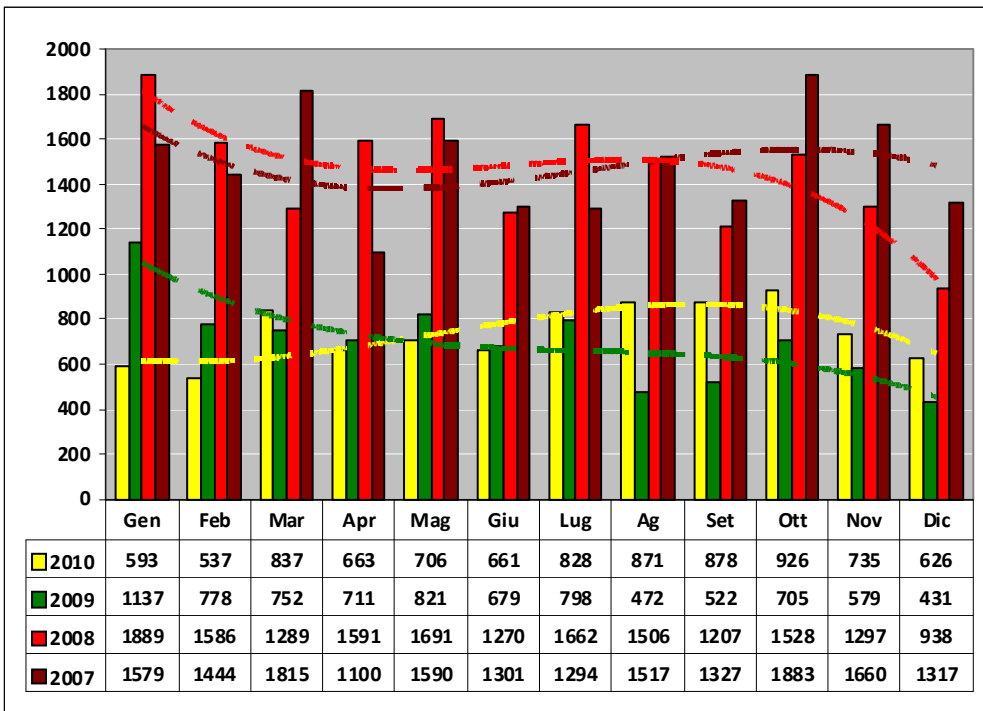


Figura 16 Immatricolazioni Quadr. Italia (migliaia unità) Fonte: Anfia *stima

3) Mercato Rimorchi e Semirimorchi > 3,5 t



Considerazioni analoghe si possono fare per le immatricolazioni in Italia di Rimorchi e semirimorchi, che seguono da vicino gli andamenti del mercato degli autocarri. Negli ultimi 6 mesi le immatricolazioni sono cresciute 37,8% (anche per effetto degli incentivi varati ad Aprile), ma solo del 5,7% nel totale dell'anno. La distanza con il 2007 è, infatti,

Figura 17 Immatricolazioni mensili Rimorchi e Semirimorchi > 3,5t. Italia - Fonte Anfia

ancora abissale: -50,3%. Un progressivo ritorno ai valori del 2007-8 è legato come per gli autocarri ad un'effettiva e solida ripresa dell'economia, che per il momento mostra invece progressi molto contenuti.

La strada per il recupero è quindi ancora lunga ed accidentata, come del resto quella del mercato degli autocarri.

4) Produzione Veicoli Commerciali e Industriali Volumi Produttivi Europa

Figura 18 Produzione Trim. V.C. < 3,5 t. Europa
Fonte: ACEA - migliaia unità

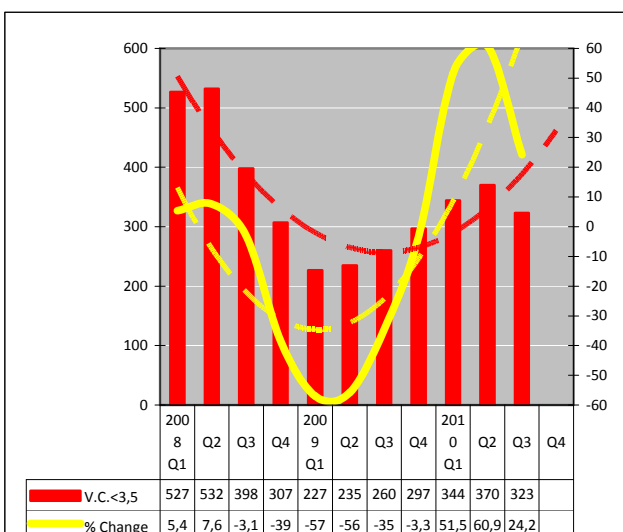
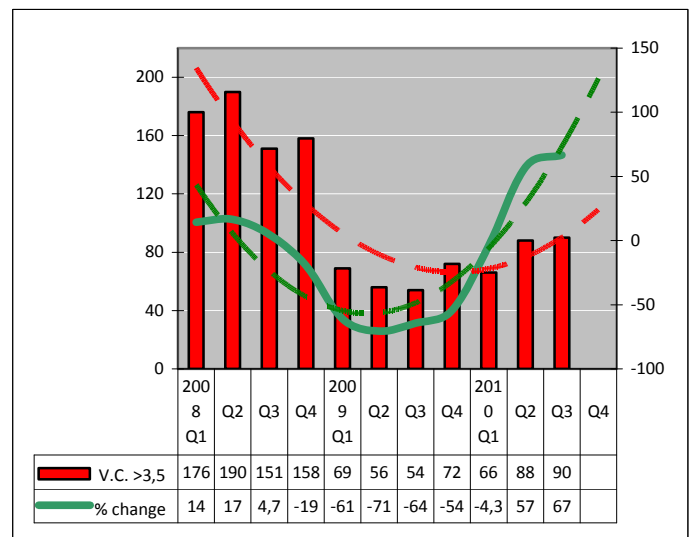


Figura 19 Produzione Trim V.C. > 3,5 t. Europa
Fonte: ACEA - migliaia unità



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.) Nei primi 3 trimestri la **produzione** in Europa è aumentata del 43% nei commerciali e del 36% negli autocarri. Ciò nonostante la produzione rimane inferiore allo stesso periodo del 2008 del 53% per gli autocarri (>3,5t) e del 28% per i commerciali(<3,5). La produzione è prevista in continua ripresa parallelamente alla ripresa della domanda. Soprattutto di autocarri, ma la strada per ritornare ai livelli del passato è ancora molto lunga e accidentata.

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 notata 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. Nel dettaglio nei primi 11 mesi l'aumento nella produzione dei commerciali è stata del 51,8% e del 25,2% per gli autocarri, molti dei quali destinati però all'esportazione. Rimane comunque distante del 30% dai livelli produttivi del 2008 per i commerciali e del 43% per gli autocarri. Una ripresa effettiva è pertanto ancora lontana.

Figura 20 Produzione Mensile V.C. < 3,5 t. Italia

Fonte: ANFIA - migliaia unità

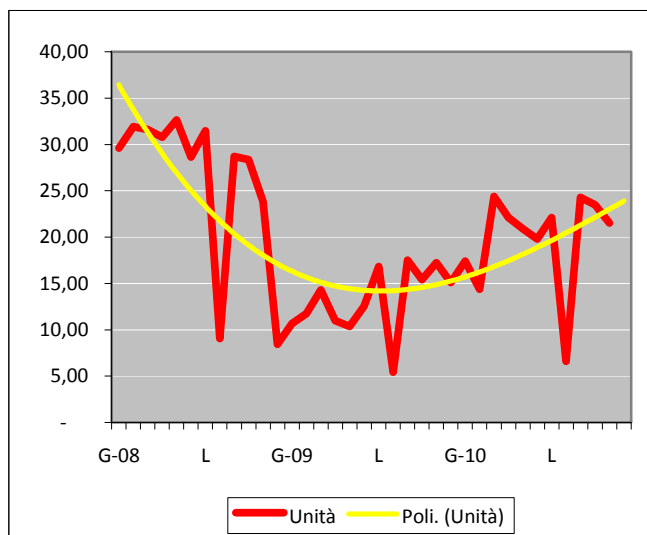
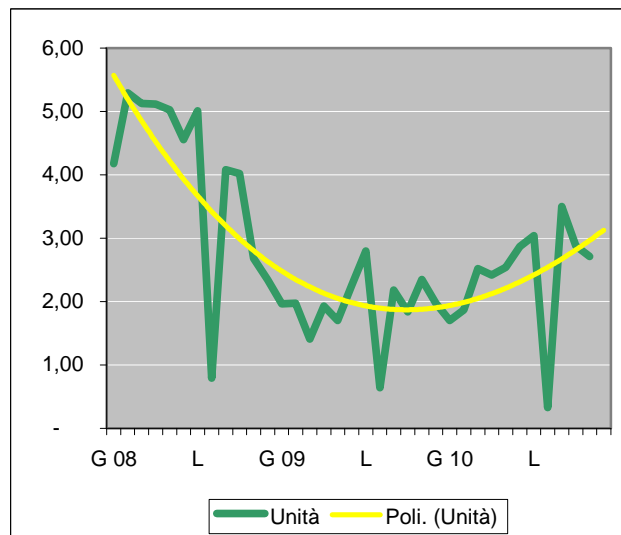


Figura 21 Produzione Mensile V.C. > 3,5 .Italia

Fonte: ANFIA - migliaia unità



5) Previsioni a Medio e Breve termine

Vendite Veicoli Comm. <3,5 t - Migliaia unità

Italia

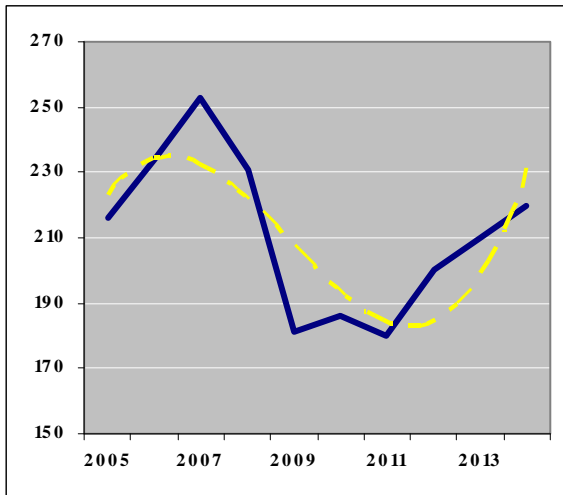


Figura 22

Sulla base dei consuntivi, delle previsioni delle Associazioni Costruttori e dei trends indicati da Global Insight (sett, 2010) si possono ipotizzare gli andamenti nei prossimi anni delle vendite dei veicoli commerciali, che dopo il recupero registrato nel 2010 dovrebbero riprendere a salire più sensibilmente da quest'anno, ma non raggiungerebbero i massimi del 2007 se non oltre la metà della decade.

Una certa stagnazione è prevista invece per l'Italia che quest'anno non dovrebbe superare le 180.000 unità, dopo la mini ripresa dello scorso anno, legato alla immatricolazione nel primo trimestre delle vendite incentivate di fine 2009.

Per gli Autocarri (sopra i 3,5 t.), dopo i buoni recuperi registrati nella seconda parte dell'anno scorso è prevista una ulteriore ripresa anche quest'anno, condizionata però dalla entità della ripresa dalla crisi globale del 2009. Per il momento la ripresa è guidata soprattutto dalla Germania. Anche per l'Italia è prevista una mini ripresa quest'anno, come indicato dall'aumento degli ordini già evidente nella seconda parte dello scorso anno.

Europa Occidentale

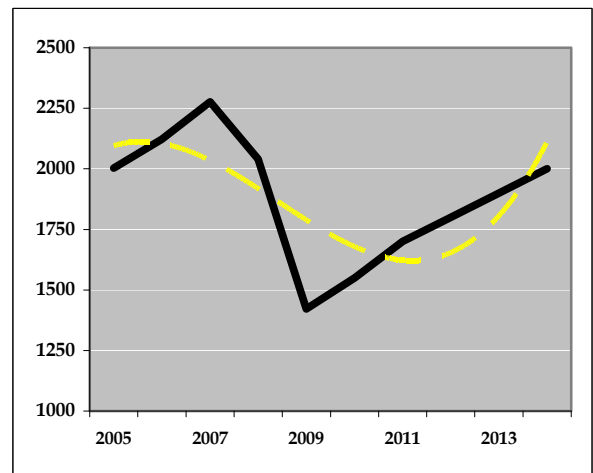


Figura 23

Vendite Veicoli Comm. >3,5 t - migliaia unità

Italia

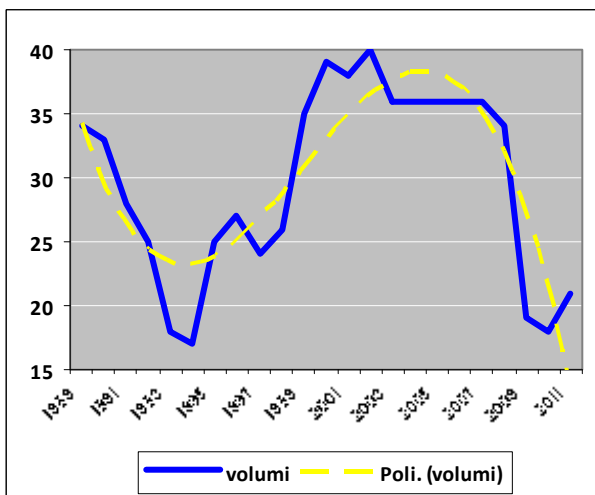


Figura 24

Europa

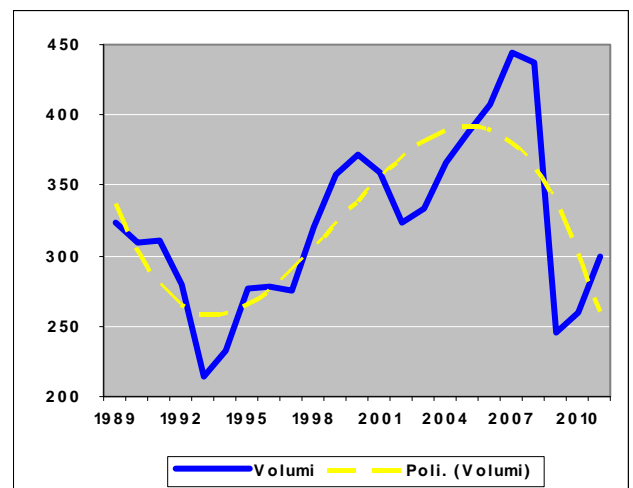


Figura 25

6) Il trasporto merci su strada Chiaramente i volumi di immatricolazioni 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 2009 del PIL. La mia indicazione per il 2009/10 è anche basata sulle rilevazioni di Confetra pubblicate con il bollettino di marzo 2010 e gennaio 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 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 la possibilità di una ulteriore ripresa quest'anno, in presenza di una ulteriore modesta ripresa 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.

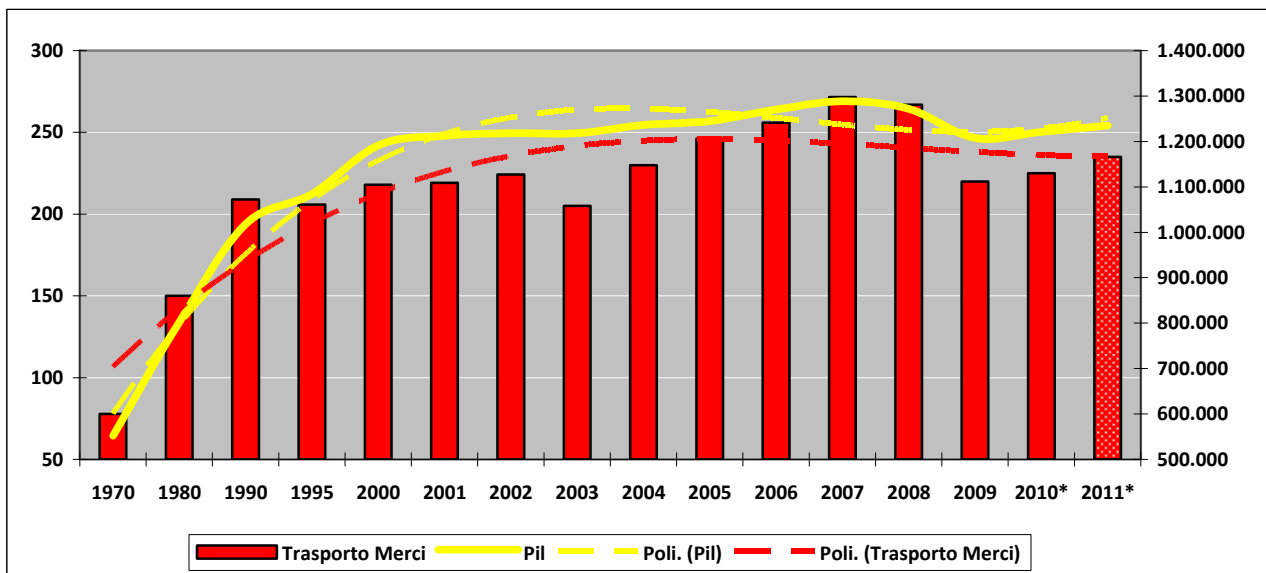


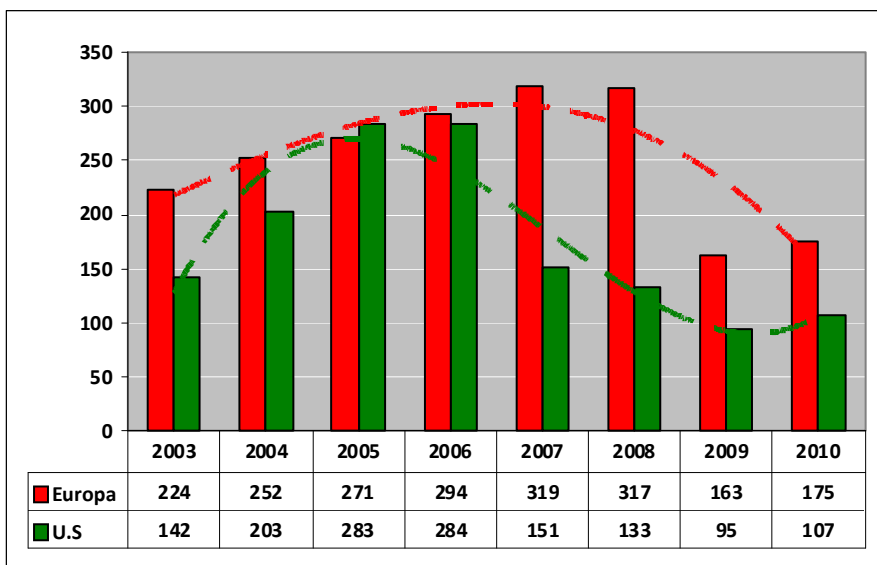
Figura 26 - Trasporto Merci in Italia - miliardi di Ton/km PIL in miliardi di €
 Fonti: Eurostat, ITF, Istat Indice di correlazione 0,95 * stime

Figura 27 - Confronto Europa - Usa sui Veicoli Pesanti

FONTI Acea e Tma

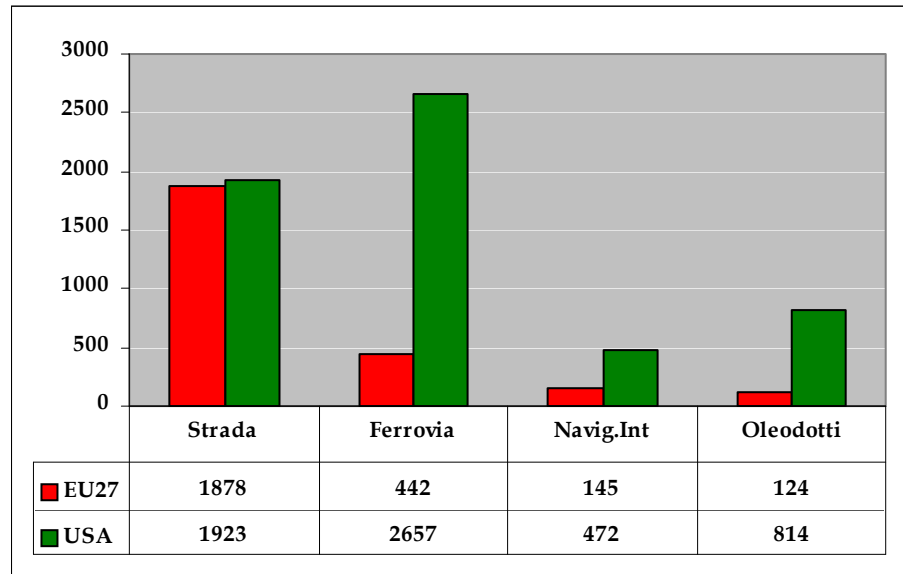
Per concludere questa panoramica, e sottolineare come la crisi abbia colpito ovunque nel mondo, può essere interessante un confronto tra le vendite di veicoli pesanti (sopra le 16 t. in Europa, e della classe 8 negli USA), unico confronto significativo date le disparità di rilevazione statistica per 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 si è chiuso con

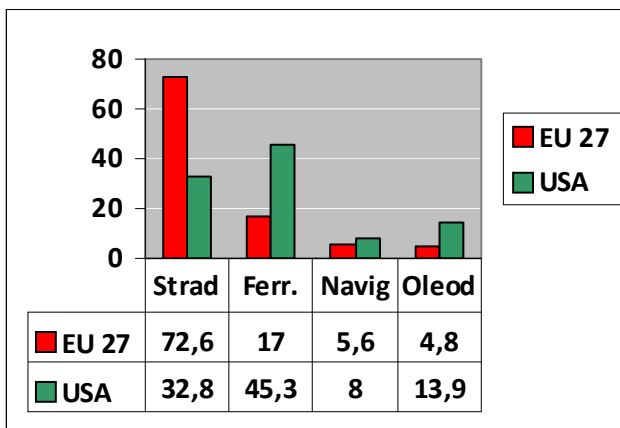


una perdita di circa il 45% sul picco del 07. Negli USA si è avuto un aumento del 13% sul 2009 (+ 22% nel mese di dicembre), e il trend positivo continua nei primi mesi dell'anno in corso. Ciò è dovuto, secondo il commento degli analisti, dal ritorno degli acquisti per l'invecchiamento del parco e le migliorate condizioni economiche, assieme alla accresciuta fiducia sulle tecnologie che riducono le emissioni.

Trasporto Merci in Europa e in USA – miliardi di Ton/km
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. 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 17 % dell'Europa). La strada invece rappresenta negli Usa solo il 32,8 % contro il 72,6 dell'Europa.