

# Osservatorio mensile sul Settore Veicoli Commerciali e Industriali e del Trasporto Merci. Consuntivi 2009

*Il 2009 si è chiuso con pesanti perdite, sia nel settore dei commerciali (<= 3,5 t) che, e soprattutto, nel settore dei veicoli pesanti (> 3,5 t) e dei rimorchi..*

**In Europa la crisi ha colpito duramente il settore a partire dal secondo semestre del 2008**, come mostrano in maniera molto evidente i diagrammi che seguono, e mancano ancora segnali consistenti di una effettiva ripresa a breve, che è condizionata, oltre che dalla ripresa dell'economia, anche da concreti provvedimenti sulla fiscalità, anche per rinnovo dei parchi, investimenti in infrastrutture stradali e telematiche, maggiore efficienza su pesi e dimensioni, prudenza nel varo di nuove normative tecniche (Euro6).

In particolare per i **Veicoli Commerciali (<=3,5 t)** i dati di dicembre mostrano un calo **in Italia (Figure 1-3)** dello 0,8%, sul già depresso valore del dicembre dello scorso anno: in complesso nel quarto trimestre dell'anno la caduta delle vendite si è assestata su un -6%, confermando l'andamento negativo sul 2008 (anche se con un rallentamento del trend negativo cominciato a maggio dello scorso anno, rallentamento confermato anche dai dati del 3° quadrimestre ove la flessione si è attestata al -7,7 % contro il -22,2 % del quadrimestre precedente. Complessivamente nel 2009 la flessione sul 2008 è stata comunque del 21,5 % (-28,3% sul 2007).

**In Europa (Figure 4-6)** le cose vanno anche peggio: le immatricolazioni sono scese anche in dicembre (-6,3%) con segni di progressivo miglioramento del trend nel secondo semestre, sull' analogo periodo del 2008 già colpito dalla crisi. Nel totale dell'anno la contrazione sul 2008 rimane molto elevata (-30,3%). Addirittura -37,5% sul 2007.

**Ancora più seria la situazione degli Autocarri (>3,5 t) (figure 7- 12)**, sia in Italia che in Europa. Il totale 2009 mostra che la perdita nelle immatricolazioni dei veicoli > 3,5 t è stata del 44,6 % in Italia e del 43,8 in Europa, con trends in costante discesa nel corso dell'anno.

**Per i veicoli sopra le 16 tonnellate (figure 13 - 16)** la perdita nel 2009 è stata del 50,3 % in Italia e del 47,9% in Europa, senza evidenti inversioni di tendenza.

A livello Europeo **gli ordini di autocarri nei primi nove mesi 2009 sono calati di oltre il 70%**.

Un discorso analogo va fatto per le immatricolazioni in Italia di **Rimorchi e Semirimorchi, (Figure 17)** che seguono le tendenze del Mercato degli autocarri.

La perdita nei primi 12 mesi è stata del 52%, ma il trend delle immatricolazioni, con un -54,5% nel quarto trimestre, e un -54,1,% in dicembre, sui già bassi valori dell'anno precedente, non sembra ancora vicino ad un'inversione di tendenza.

**I livelli produttivi (Figure 18 - 21)** sono strettamente correlati alla domanda di mercato, ma in momenti di crisi sono condizionati anche dalla riduzione delle scorte.

Ed, infatti, in Italia le perdite nel 2009 sono state del 49,8% per i commerciali e del 52,2% per gli autocarri. In Europa il trend negativo per i veicoli commerciali (<3,5 t) si è assestato a settembre al -50,4% e addirittura al -66,4% per gli autocarri.

**Le previsioni a breve e a medio termine (Figure 22 - 25)** mostrano che la ripresa delle vendite potrà partire solo dalla seconda metà dell'anno prossimo e che 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 può non risentire della crisi, e della relativa minore attività industriale, dei consumi e della bilancia commerciale. Le statistiche ufficiali sono ferme al 2007, e danno solo una prima indicazione, per alcuni paesi, sul 2008, in genere in contrazione del 2/3% sul 2007. Per il 2009, anche basandoci sui dati dei primi sei mesi, diffusi da Confetra e da IRU, si può anticipare un minor volume di trasporto di circa il 15% nell'anno in corso, in ripresa dal 2010, con le conseguenze ovvie sulla domanda di veicoli industriali e Commerciali.

**Emilio di Camillo - Gennaio 2010**

**edicamillo@tnet.it**

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

## *Positivi segnali di inversione di tendenza in Italia per i commerciali*

Entrando più in dettaglio sull'Italia, pur continuando a registrarsi valori nettamente inferiori agli anni precedenti, negli ultimi mesi si è manifestata almeno una significativa inversione del trend negativo registrato nei primi mesi dell'anno:

### Mercato Italiano Veicoli Comm. <= 3,5

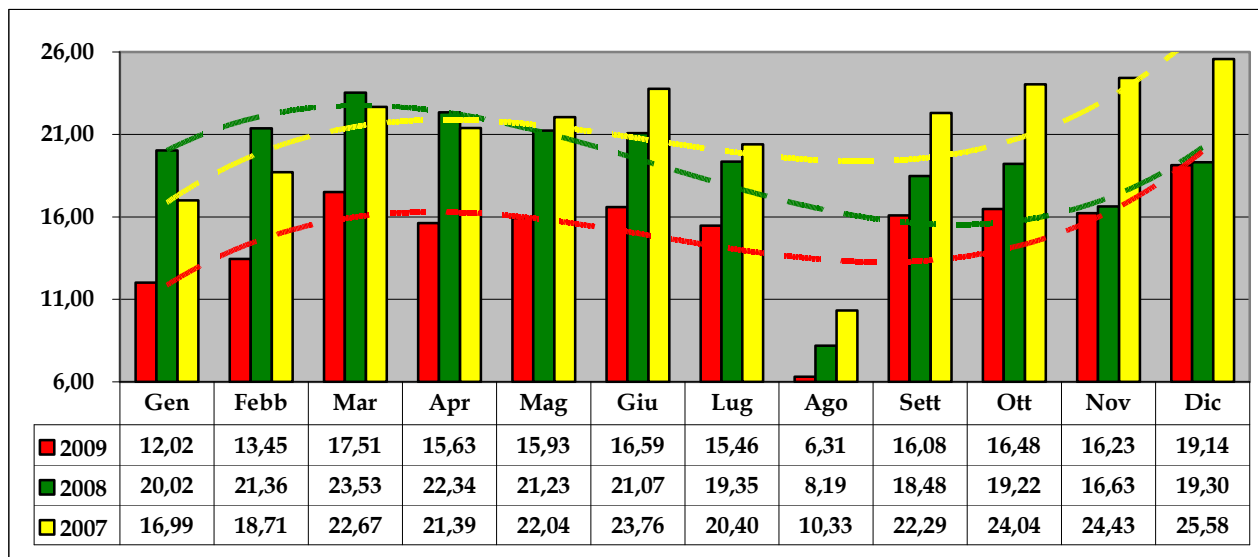


Figura 1 Andamento mensile immatricolazioni 2007-2009 (migliaia unità) Fonte: Anfia/Unrae

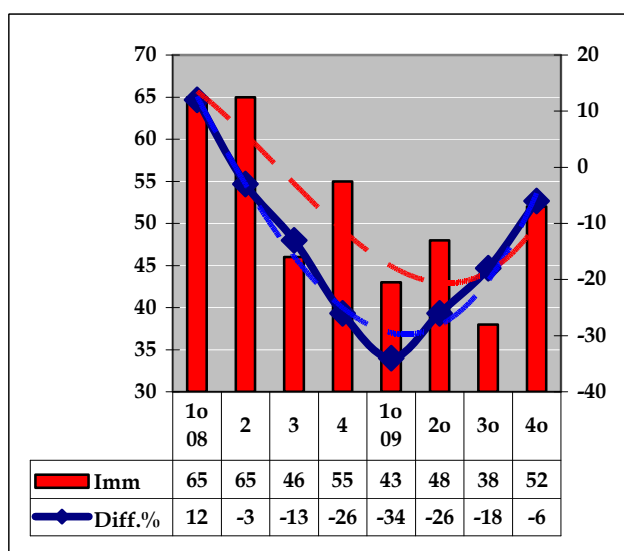


Figura 2 Immatricolazioni trimestrali Italia (migliaia unità) Fonte: ANFIA \*stima

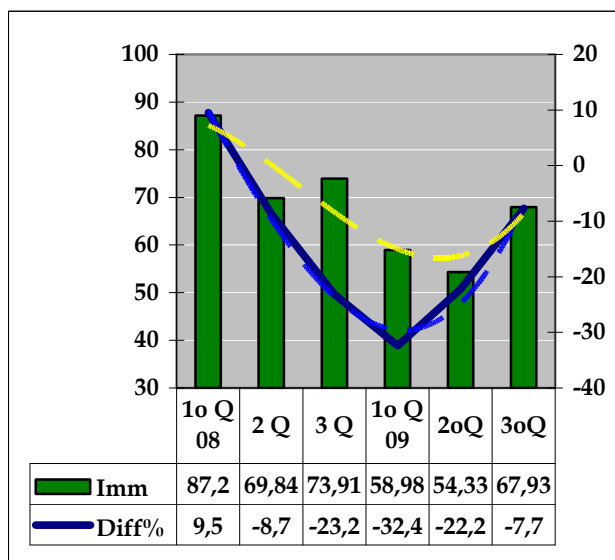


Figura 3 Immatricolazioni Quadrimestre Italia (migliaia unità) Fonte: ANFIA \*stima

Dal secondo, ma soprattutto dal quarto trimestre, come anche dal secondo, ma soprattutto dal terzo quadrimestre, si nota infatti una inversione dei trend negativi iniziati nel secondo trimestre dello scorso anno, anche se con volumi sempre inferiori al 2008.

Complessivamente nel 2009 la flessione delle consegne è stata molto pesante: - 21,5% sul 2008 e -28,3 sul 2007.

## Mercato Europeo Veicoli Comm. <= 3,5

In Europa la crisi ha colpito il settore in maniera addirittura più marcata. La crisi ha cominciato ad evidenziarsi già all'inizio dello scorso anno, qualche mese prima che in Italia.

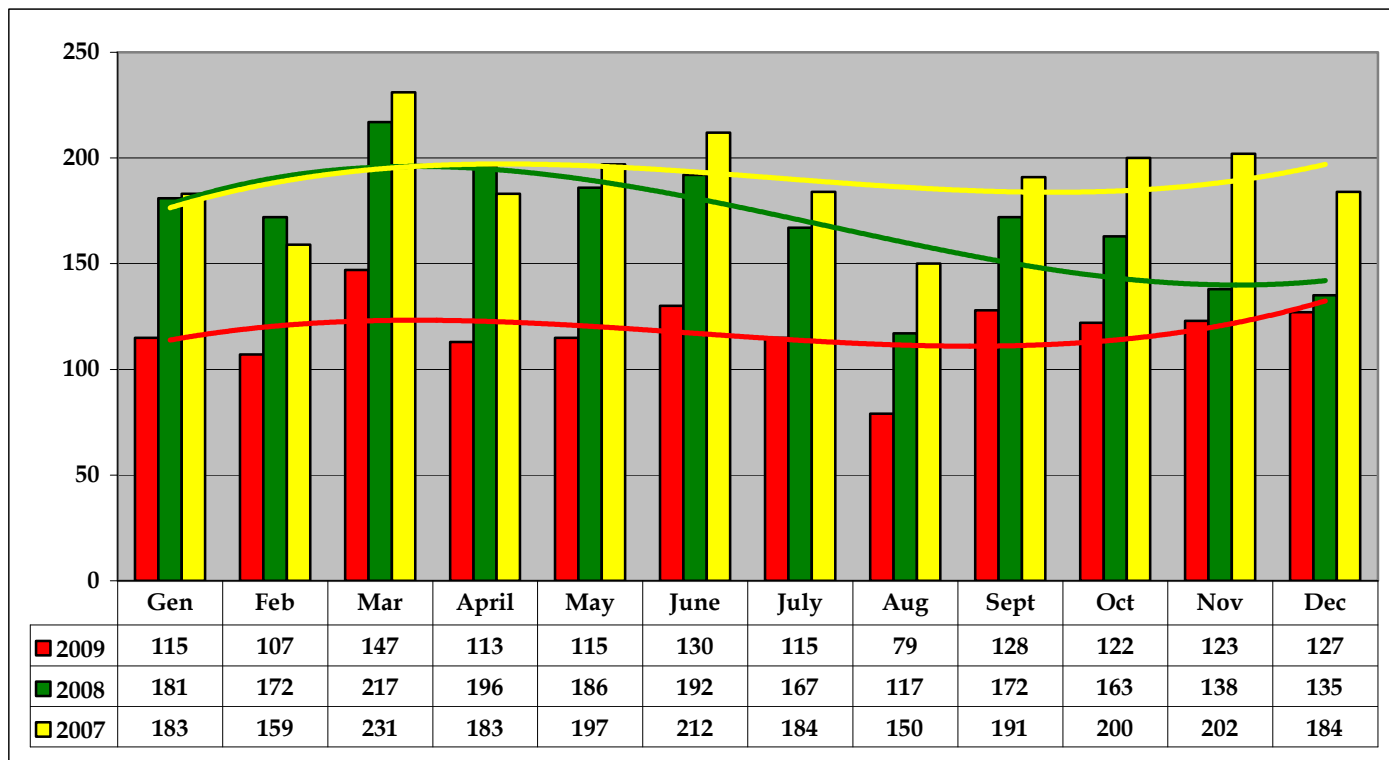


Figura 4 Andamento mensile immatricolazioni 2007-2009 - migliaia unità (migliaia unità) Fonte: ACEA

e vi sono segnali di inversione di tendenza, come mostrano i dati trimestrali e quadrimestrali, con ulteriori miglioramenti negli ultimi tre mesi, sui valori comunque già bassi dello stesso periodo del 2008 e del 2007.

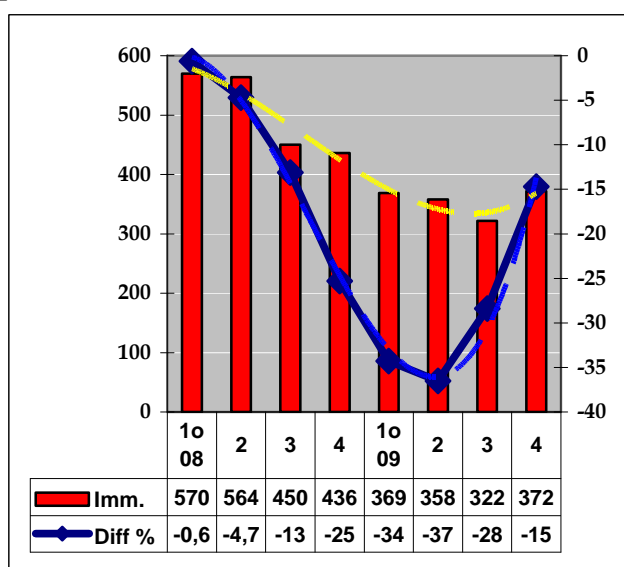


Figura 5 Immatricolazioni trimestrali Europa (migliaia unità) Fonte: Acea \*stime

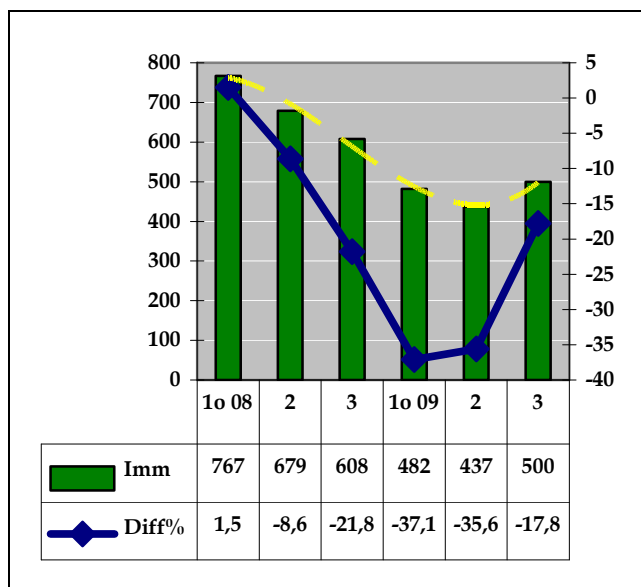


Figura 6 Immatricolazioni per Quadrimestre Europa (migliaia unità) Fonte: Acea \*stime

Nel cumulativo dell'anno la contrazione sul 2008 è comunque del 30,3%.  
Rispetto al 2007 la contrazione sale al 37,5%

## 2) Il Mercato Autocarri

*La crisi del settore degli autocarri continua a peggiorare anche in dicembre. .*

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

Come mostrano i grafici che seguono ancora più marcato è stato il calo del settore autocarri, sceso progressivamente in Italia dal - 34% del primo trimestre, ad un -48% nel quarto trimestre. Ancora in dicembre si è accusata una perdita del 47,6% sullo stesso mese del 2008. Nel totale dell'anno la caduta è stata del -44,6%.

La crisi si è manifestata in tutta la sua gravità a partire dal secondo semestre dello scorso anno, ed è andata aggravandosi nel corso di quest'anno, parallelamente al calo in Europa.

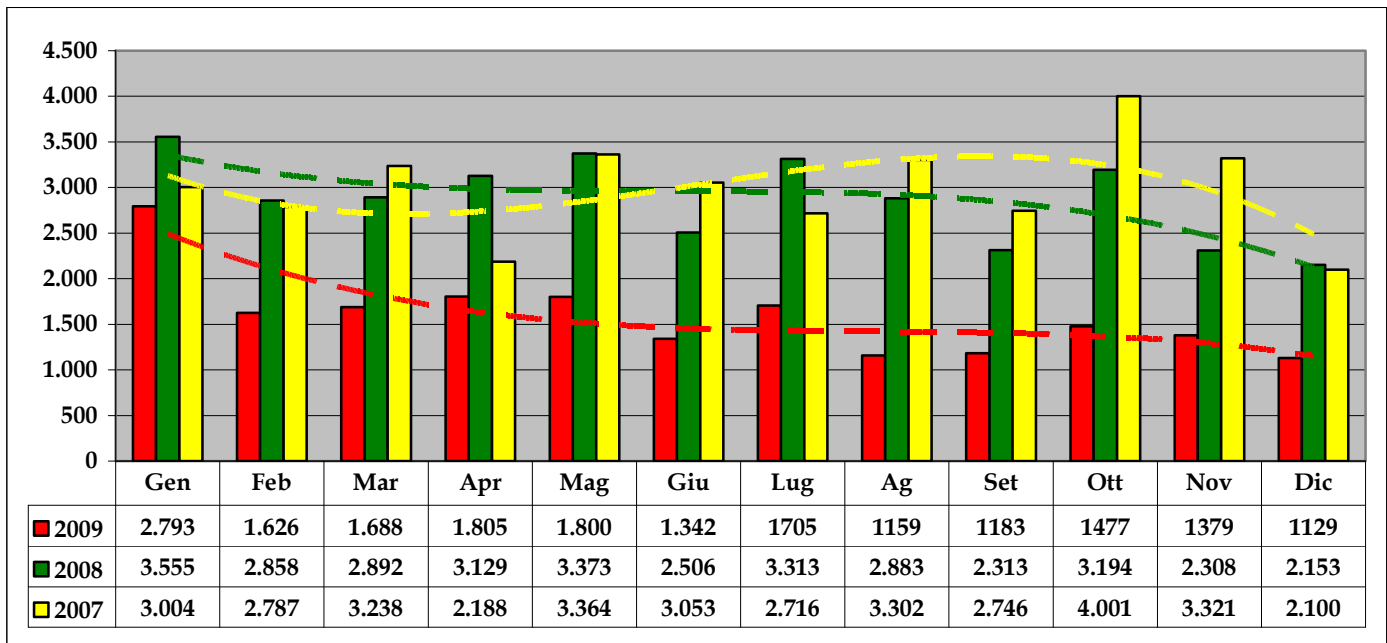


Figura 7 Immatricolazioni mensili Italia  
Fonte Anfia

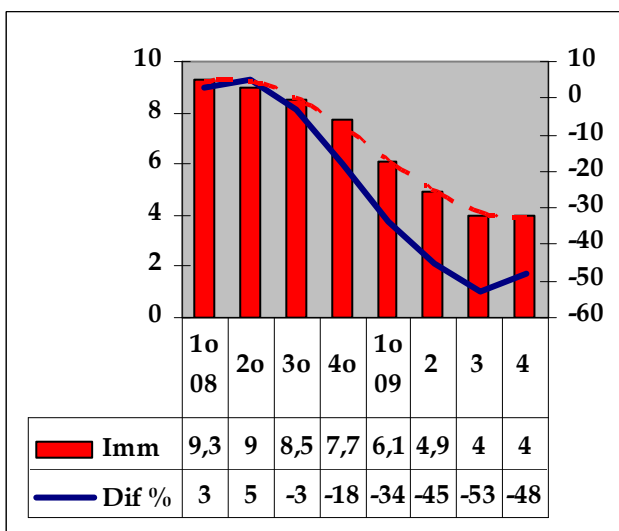


Figura 8 Immatricolazioni trimestrali Italia  
Fonte ANFIA (migliaia unità) \*Stima

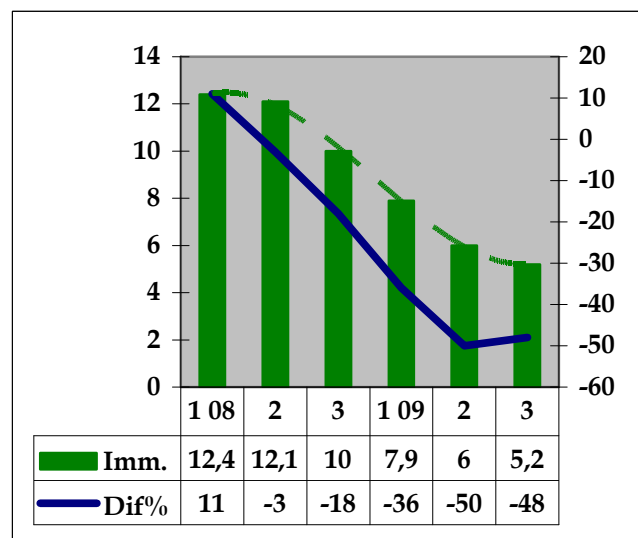


Figura 9 Immatr. per quadrimestre Italia (migliaia unità)  
Fonte Anfia \* Stima

## Mercato Europeo Autocarri > 3,5 t.

Anche i dati di dicembre mostrano una situazione ben lontana dall'auspicata ripresa. Il settore è sceso in Europa del 38% nel primo trimestre e addirittura del 46% nel secondo, per assestarsi su una diminuzione del 44/45% nei due successivi. Per quadrimestre si è scesi da un -40% nel primo ad un -48% nel secondo e ad -43% nel terzo, per una perdita complessiva del 43,8% nel confronto con l'anno scorso.

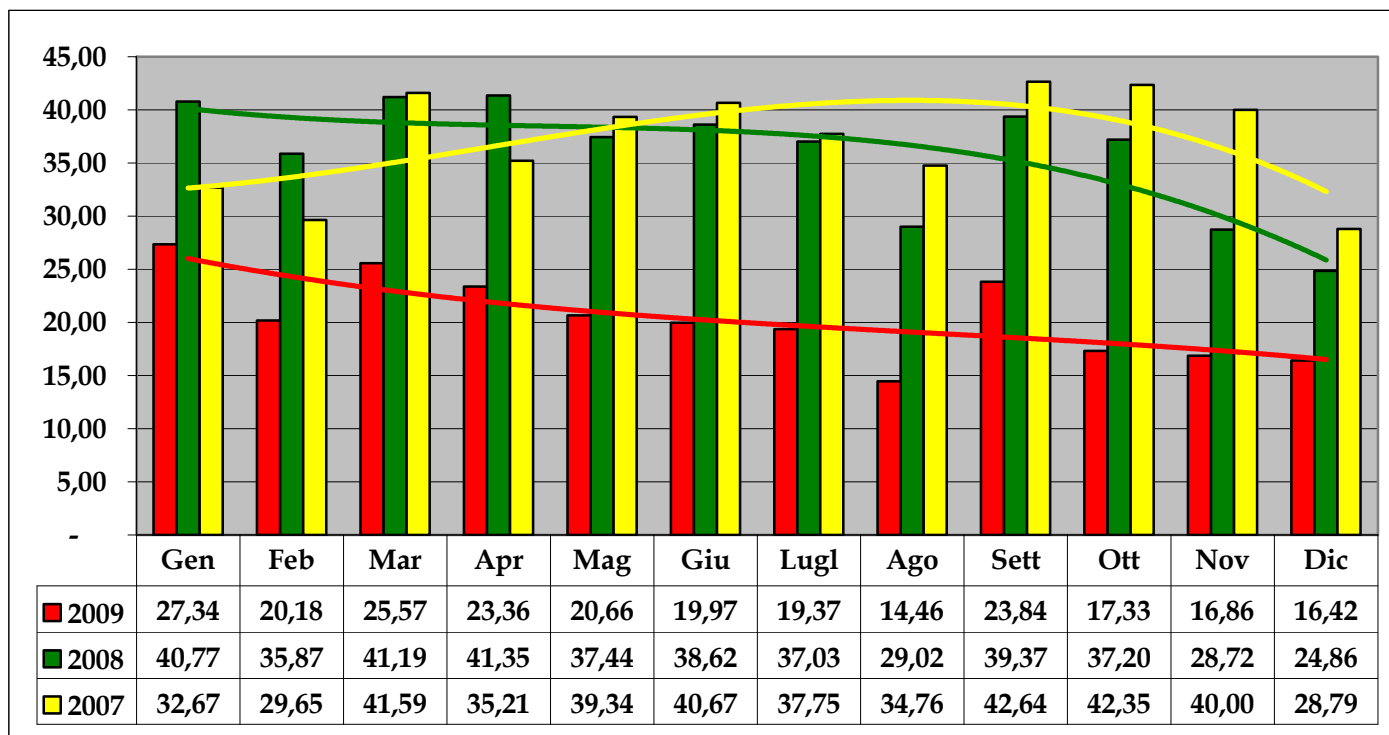


Figura 10 Immatricolazioni mensili Europa (migliaia unità) Fonte Acea

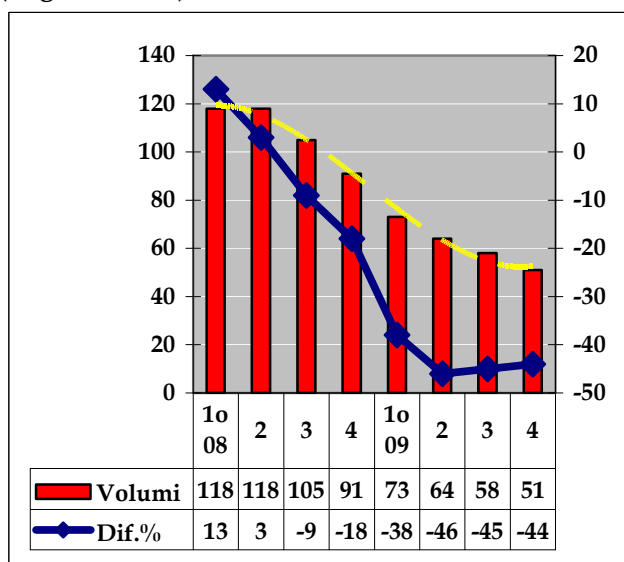


Figura 11 Immatricolazioni trimestrali Europa (migliaia unità) Fonte ACEA

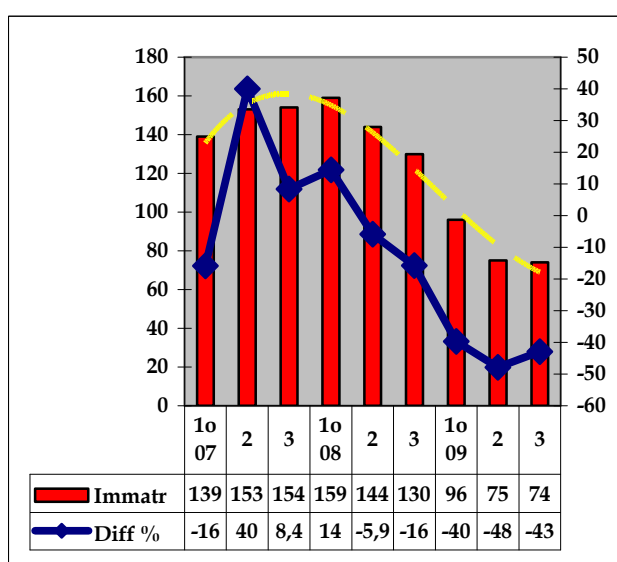


Figura 12 Immatricolazioni per quadr. Europa (migliaia unità) Fonte: Acea

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 perso nei primi tre mesi il 41% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, e il 50% nei successivi due trimestri. In complesso il 47,9% nel totale dell'anno. L'Italia le cose vanno anche peggio: aveva già perso il 33% nel primo trimestre, era scesa progressivamente fino al -59% nel terzo per poi risalire leggermente al -53% nel quarto, però sui già bassi valori dello scorso anno, portando la perdita complessiva nel totale dell'anno al -50,4%, rispetto al totale dello scorso anno. Il massimo che se ne può desumere è che si sarebbe raggiunto il punto di svolta inferiore del trend, ma nessuna effettiva ripresa è in vista.

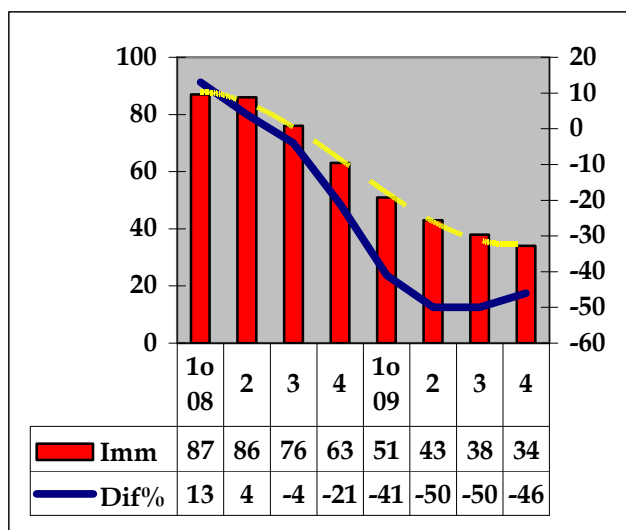


Figura 13 Immatricolazioni Trim. Europa (migliaia unità) Fonte: ACEA \*stima

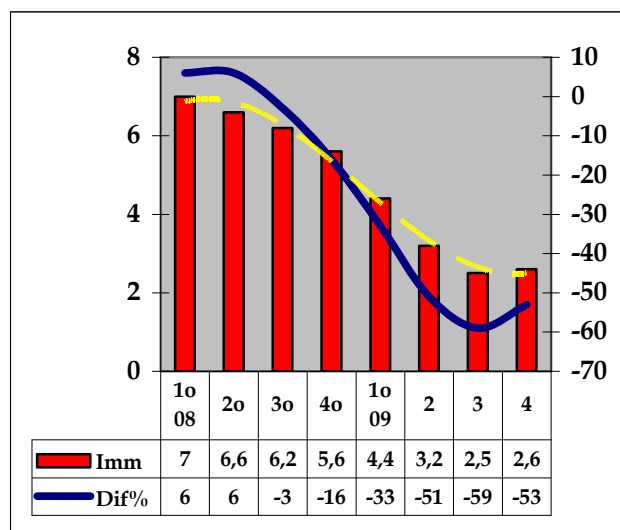


Figura 14 Immatricolazioni Trim. Italia (migliaia unità) Fonte: Anfia \*stima

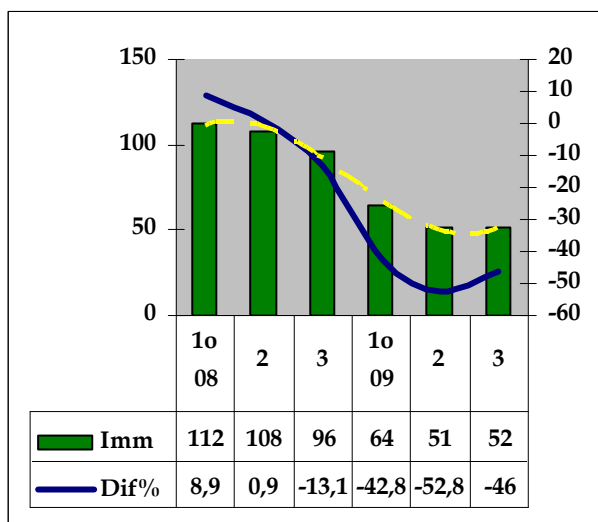


Figura 15 Immatricolazioni Quadr. Europa (migliaia unità) Fonte: ACEA \*stima

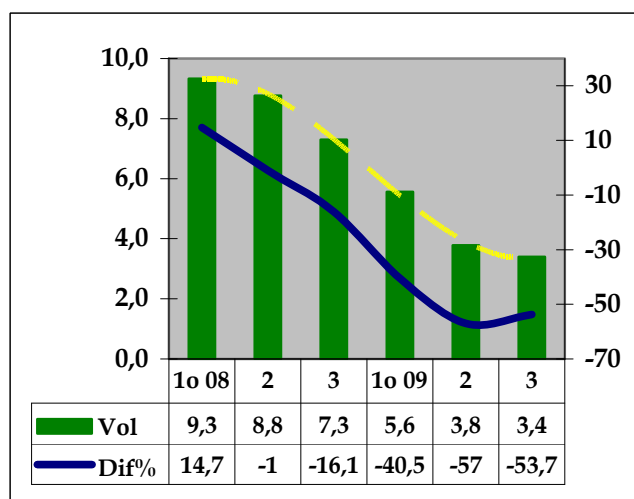
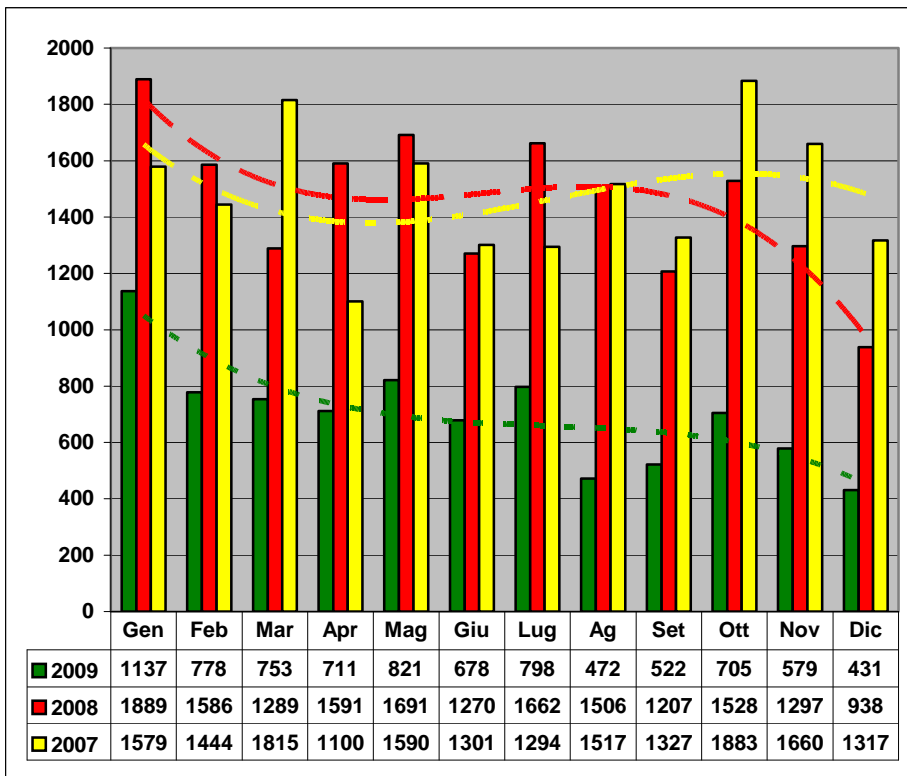


Figura 16 Immatricolazioni Quadr. Italia (migliaia unità) Fonte: Anfia \*stima

.Secondo l'Acea in Europa gli ordini di autocarri nei primi nove mesi 2009 sono scesi del 73% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno (da 178.000 a 49.000 unità), il che fa pensare ad una ripresa non ancora vicina.

### 3) Mercato Rimorchi e Semirimorchi > 3,5 t



Ovviamente il mercato dei Rimorchi e Semirimorchi > 3,5 segue gli andamenti del mercato di riferimento, cioè quello degli autocarri, e soprattutto quello dei pesanti: qui la fase recessiva, cominciata soprattutto nell'ultimo trimestre dello scorso anno ha raggiunto progressivamente un -59% nel terzo trimestre di quest'anno e un -54,4 % nel quarto. Nel complesso una perdita del 52% sul totale del 2008. Non vi sono segni di una ripresa a breve,

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

### 4) Produzione Veicoli Commerciali e Industriali

#### Volumi Produttivi Europa

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

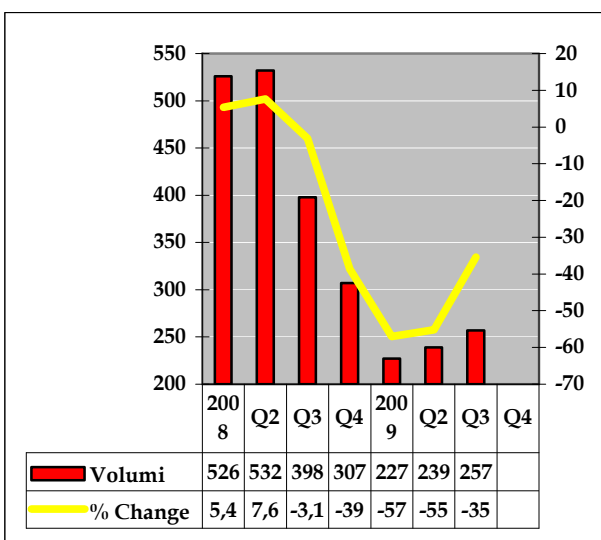
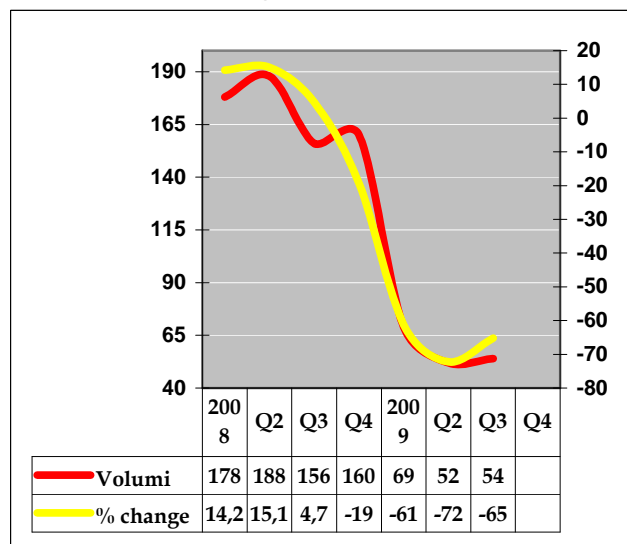


Figura 19 Produzione Trim V.C. > 3,5 t. Europa  
Fonte: ACEA - migliaia unità



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 nei primi nove mesi: del 50% per i Commerciali e di oltre il 66% negli Autocarri. Il trend discendente è iniziato già all'inizio del secondo semestre dello scorso anno per i leggeri, e dall'ultimo trimestre per gli autocarri. La ripresa del trend non potrà che seguire gli sviluppi della domanda, prevista in ripresa solo nel corso del 2010.

## Volumi Produttivi Italia

Per l'Italia i volumi produttivi si sono pure pesantemente contratti a partire dalla metà dello scorso anno, 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. Negli ultimi mesi si è notata comunque in Italia una certa inversione dei trends, soprattutto per i commerciali, anche in concomitanza con la progressiva riduzione degli stocks e l'aumento degli ordini a novembre.

Figura 20 Produzione Mensile V.C. < 3,5 t. Italia  
Fonte: ANFIA - migliaia unità

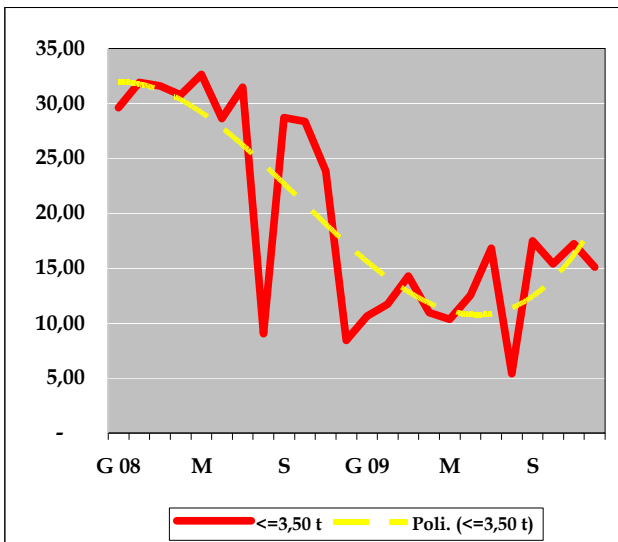
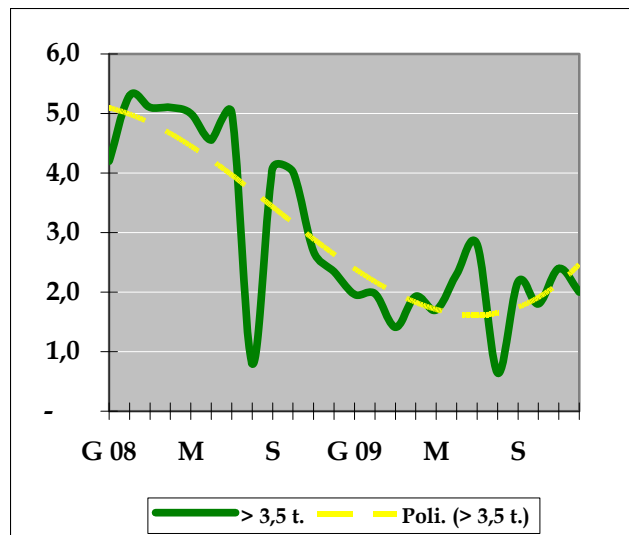


Figura 21 Produzione Mensile V.C. > 3,5 t. Italia  
Fonte: ANFIA - migliaia unità



## 5) Previsioni a Medio e Breve termine

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

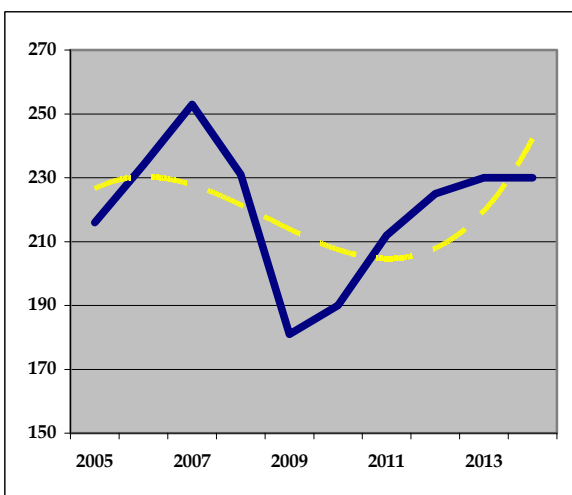


Figura 22

Sulla base dei consuntivi, delle previsioni delle Associazioni Costruttori e dei trends indicati da Global Insight (sett, 2009) si possono ipotizzare gli andamenti nei prossimi anni delle vendite dei veicoli commerciali, che dovrebbero riprendere a salire dall'anno prossimo ma non raggiungerebbero i massimi del 2007 se non oltre la metà della decade. Per gli Autocarri (sopra i 3,5 t.), dopo i vistosi cali già registrati nel primo semestre del 2009 che stanno riportando il mercato ai valori della precedente crisi del 1993, è prevista

Europa Occidentale

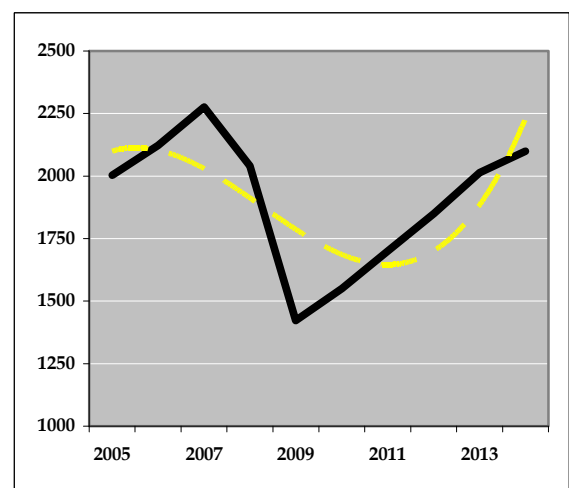


Figura 23



una mini ripresa solo nel 2010, anche se da parte di alcune associazioni europee si ipotizza per il 2010 un mercato sostanzialmente sui bassi livelli del 2009, dato che molte flotte hanno lasciato nei depositi quanto acquistato nel 2008, per la riduzione della domanda di trasporto, e torneranno agli acquisti solo nell'ultima parte del 2010, o addirittura nel 2011.

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

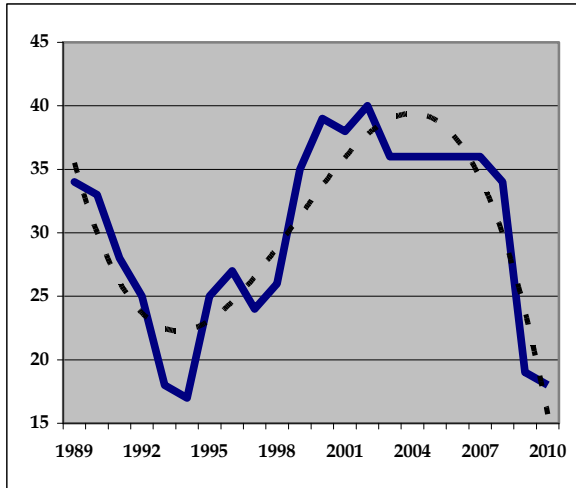


Figura 24

Europa

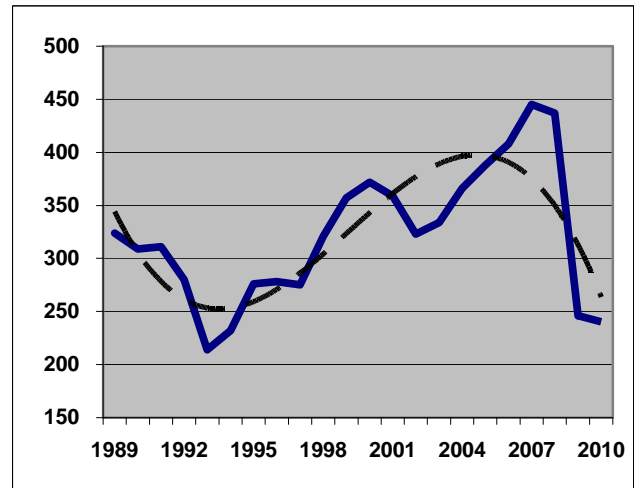


Figura 25

**6) Il Trasporto merci - Dati storici ed evoluzione a breve.**

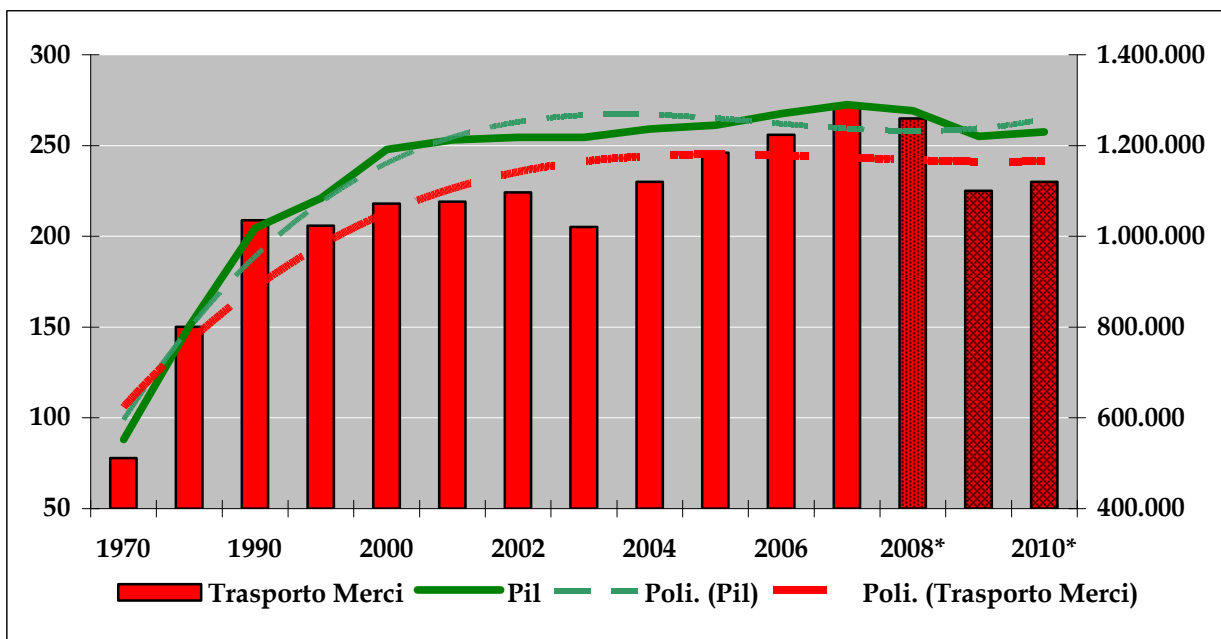
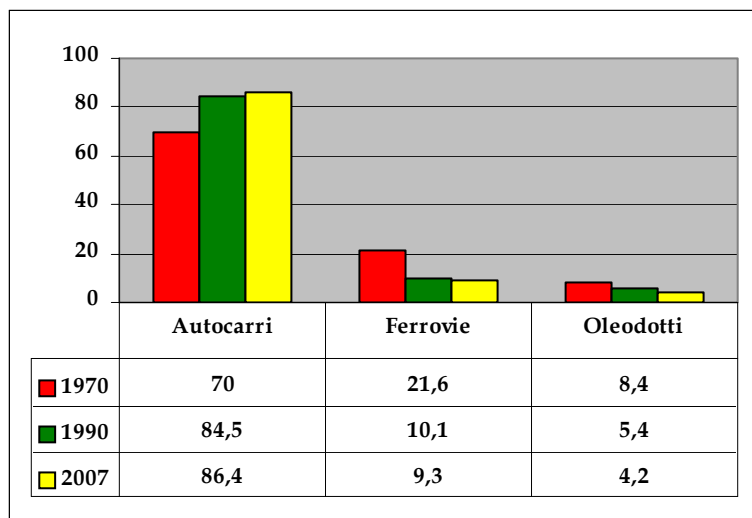


Figura 26 Trasporto Merci in Italia - miliardi di Ton/km  
 Fonti: Eurostat, ITF, Istat      PIL in miliardi di €  
 Indice di correlazione 0,954      \* stime

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 2007 con prime indicazioni sul 2008), e sulle ultime statistiche Istat fino a tutto il 2008 del PIL. La mia previsione per il 2009/10 è anche basata sulle rilevazioni di Confetra per il primo semestre dell'anno, pubblicate con il bollettino di luglio 2009 (vedi nota\*), 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 l'anno scorso, ma prevista da tutti gli istituti economici soprattutto nel 2009, c'è da aspettarsi una forte contrazione nei volumi del trasporto merci per quest'anno, e una leggera ripresa solo l'anno prossimo.



Dato che il trasporto merci in Italia è garantito soprattutto dagli autocarri, come mostra la figura 27, con percentuale che supera per la strada l'86%, mentre la ferrovia è scesa al 9%, è chiaro che il maggior impatto della riduzione dei volumi di trasporti sarà sostenuto in valore assoluto dalla strada. E di ciò non poteva non risentirne il mercato degli autocarri, come abbiamo già avuto modo di sottolineare.

**Figura 27**

*\*La crisi economica internazionale ha pesato in modo determinante sul settore dei trasporti. Il vistoso calo della domanda, sia in interna, sia internazionale, ha comportato, infatti, una conseguente netta flessione della domanda di trasporto merci.*

*I trasporti nazionali a carico completo hanno registrato nei primi sei mesi del 2009 una flessione del 27%, mentre quelli internazionali sono diminuiti del 25% circa, in termini di fatturato la flessione è stata rispettivamente del 26% e del 25%.*

*La riduzione dei volumi nell'ambito dei traffici internazionali nel corso del primo semestre 2009 è ben documentata anche dalla netta riduzione dei transiti di mezzi pesanti lungo i principali valichi alpini.*

*Fonte: AISCAT*

**Frejus -21,0 %**

**Traforo del Monte Bianco -11,9 %**

**Gran San Bernardo -16,3 %**

**Brennero -20,0 %**

*I trasporti corrieristici, pur mostrando anch'essi un segno negativo, hanno risentito in misura minore della crisi. In effetti la riduzione dei volumi e la tendenza a ridurre al minimo le scorte lungo le filiere, ordinando il venduto, hanno favorito in parte il ricorso al corriere e al collettamista.*

*Le spedizioni internazionali registrano una flessione in tutte le modalità: -21% aereo, -28% ferrovia, -22% mare, -25% la strada.*

*Anche a livello di aree geografiche si rileva un'uniforme riduzione delle spedizioni, con punte massime verso l'Asia (-27%), il Giappone (-26%) e l'Europa dell'Est (-25%). Valori meno negativi hanno caratterizzato le relazioni con l'Unione Europea e l'Africa. Fonte: Nota Congiunturale Confetra - luglio 2009*