Osservatorio mensile sul Mercato dell'Auto.
1o Quadrimestre 2010.

Dopo un 2009 condizionato dalla spinta agli acquisti motivata dagli incentivi, almeno nel caso Italiano il 2010 ci farà assistere probabilmente ad un ritorno ai livelli degli anni 94/96, anni che hanno seguito la grave crisi del 1993 e prima che si inaugurasse la stagione degli incentivi alla rottamazione.

E i dati di aprile 2010 confermano infatti che, dopo gli illusori segnali di ripresa dei primi tre mesi, legati agli inevasi dell'anno scorso, il mercato sconta immediatamente l'assenza di incentivi per il 2010, con una prima flessione del 15,7% delle immatricolazioni in Italia e del 6,9% in Europa (EU+Efta).

Continua inoltre la discesa degli ordini che secondo le rilevazioni di Anfia e Unrae si sono contratti in Italia nel primo quadrimestre di ben il 28%.

In particolare in Italia (Figure 1-4) i primi quattro mesi dell'anno si sono chiusi con un aumento delle immatricolazioni del 13,35%, giustificato però, come si è detto, dall'ampio portafoglio di inevasi di fine 2009, destinati a trasformarsi in immatricolazioni entro il 31 marzo, e al confronto con un primo quadrimestre 2009 particolarmente critico (-16% sullo stesso periodo del 2008). Confrontando comunque il primo quadrimestre di quest'anno con quello di due anni fa' si nota una differenza in meno di solo il 5%. Ma è solo un fuoco di paglia: la previsione per l'intero 2010 viene infatti generalmente collocata su valori attorno a 1.800.000 unità.

Il Mercato dei veicoli a gas (Figure 5-6) aveva raggiunto nei primi 3 mesi le 205.097 unità, con un incremento del 187% sull'anno scorso, e la quota di questi veicoli aveva superato il 30% del mercato: ma il trend si è bruscamente interrotto, come previsto il mese scorso, per la mancanza di incentivi che privilegiavano lo scorso anno questo segmento di mercato.

In aprile i veicoli a gas hanno consuntivato solo 18.534 unità (di cui solo 1770 a metano), pari all'11,59%. E' evidente che la brusca interruzione che si sta concretizzando porterà con sé danni significativi alle Case e alle Reti di vendita, oltre che all'intera filiera di produzione, trasformazione ed assistenza di queste motorizzazioni a basso impatto ambientale.

Per l'Europa (Figure 7-9) si possono ripetere le stesse considerazioni, come suggerito anche da ACEA nel suo commento ai dati di aprile: le immatricolazioni nella UE sono sì aumentate nel primo quadrimestre del 5,2%, ma sono scese in Aprile del 6,9%. E' evidente quindi che anche in Europa si sta esaurendo l'effetto delle code dei programmi di incentivi introdotti l'anno scorso.

Il totale anno è quindi destinato a subire una flessione che secondo l'opinione dei maggiori costruttori potrebbero sfiorare il 10% a fine anno.

I livelli produttivi (Figure 10 – 11) sono strettamente correlati alla domanda di mercato, che è stata positiva in Italia nella seconda parte dell'anno, sia come immatricolazioni che come ordini, per i motivi più sopra analizzati. Il 2009 si è chiuso sugli stessi livelli del 2008. Nel primo trimestre si sono mantenuti i livelli produttivi dello stesso periodo del 2009, ma il totale dell'anno è previsto in aumento sul 2009, come anticipato nei mesi scorsi alle Autorità di Governo dall'A. D. della Fiat.

L'Europa ha accusato lo scorso anno gravi perdite nella produzione di autovetture, pari ad oltre 2.000.000 unità.

Le previsioni a breve e a medio termine (Figure 12 – 13) mostrano che una effettiva ripresa delle vendite potrà partire solo dall'anno prossimo e che comunque gli alti livelli raggiunti nel 2007 potranno solo essere riavvicinati alla fine della decade.

La mobilità (Figure 14 e 15) ha risentito a sua volta della crisi economica, non tanto in volume assoluto(Miliardi di passeggeri/km) quanto con una leggera diminuzione dell'uso della vettura privata, a favore soprattutto degli Autobus e del Metro in Italia e della ferrovia in Europa.

Emilio di Camillo - Maggio 2010
http://www.centrostudisubalpino.it