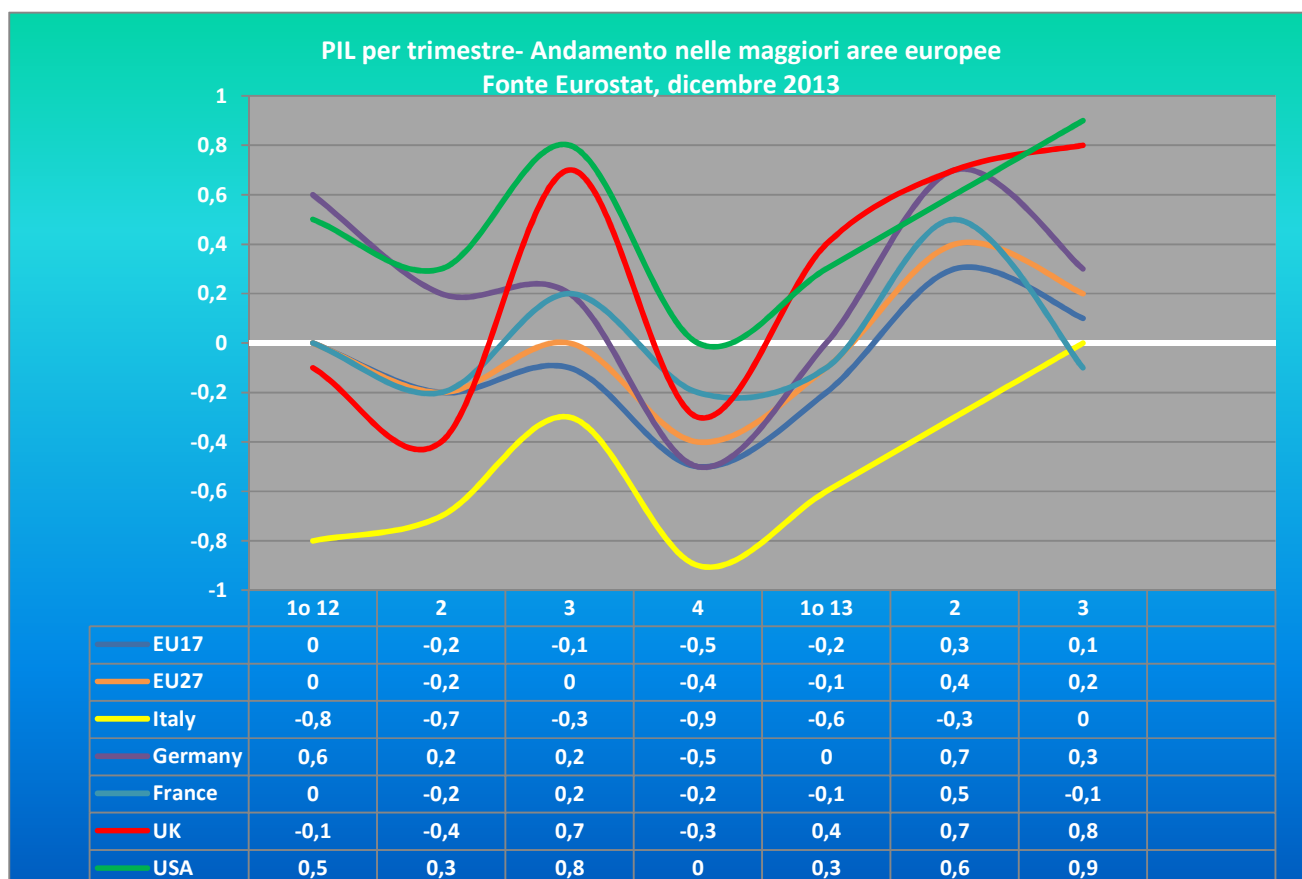


Studio sul Mercato Italiano dei Veicoli Commerciali < 3,5 t: paradigma della drammatica crisi che ha colpito l'economia italiana dal 2008.

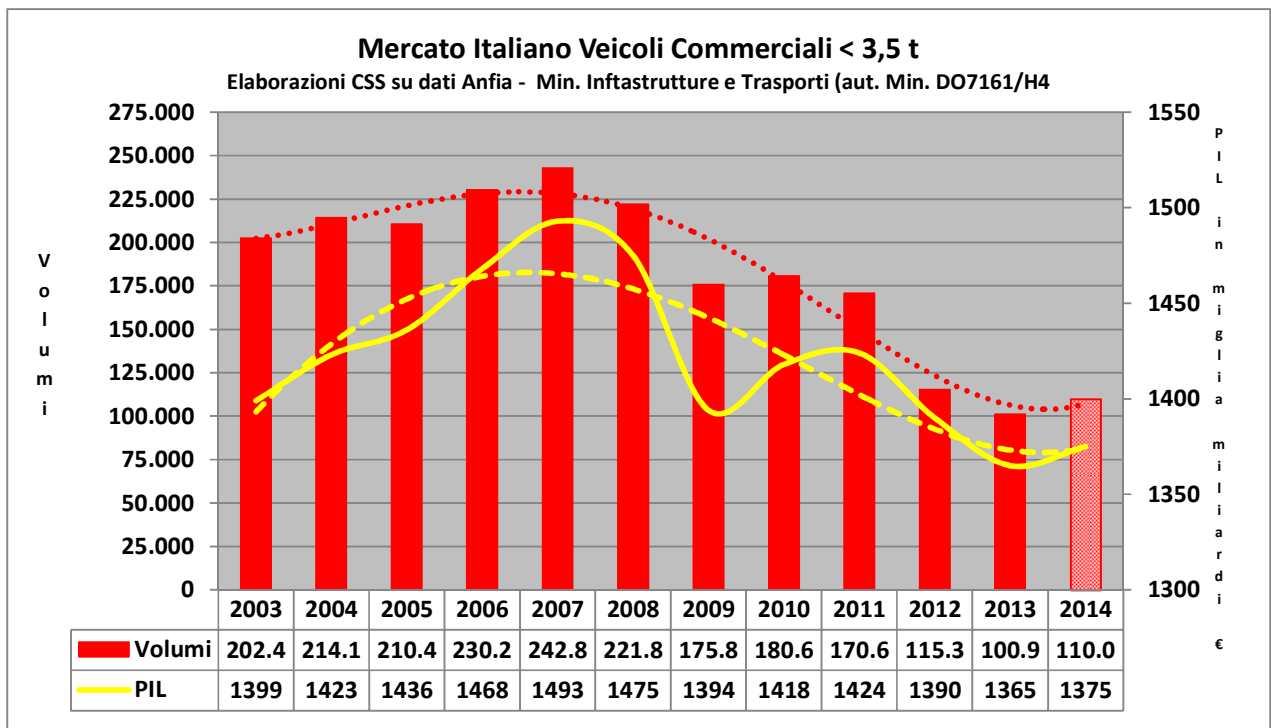
Aggiornamento: Analisi di fine anno 2013

Il settore dei veicoli commerciali in Italia sta vivendo da sei anni una drammatica crisi, legata non solo e non tanto alla crisi globale del 2008/9, ma soprattutto a quella successiva del 2012 che ha colpito soprattutto il nostro paese. Tra l'altro, se tutta l'area dell'Euro ne ha sofferto ma ne è uscita col 2° trimestre di quest'anno



l'Italia non ne uscirà se non nell'anno in corso nella migliore delle ipotesi (vedi grafico sopra riportato).

Il grafico che segue mostra 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 0,87, 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.

Tale dinamica è confermata anche dalla storia di questo comparto negli ultimi vent'anni. 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 '98 al 2000 con la decisa ripresa dell'attività economica, e relativo aumento dei consumi e una dinamica sostenuta degli investimenti (macchine, attrezzature e mezzi di trasporto) che hanno contribuito alla crescita della domanda, che si è espressa con un significativo ritmo di sviluppo.

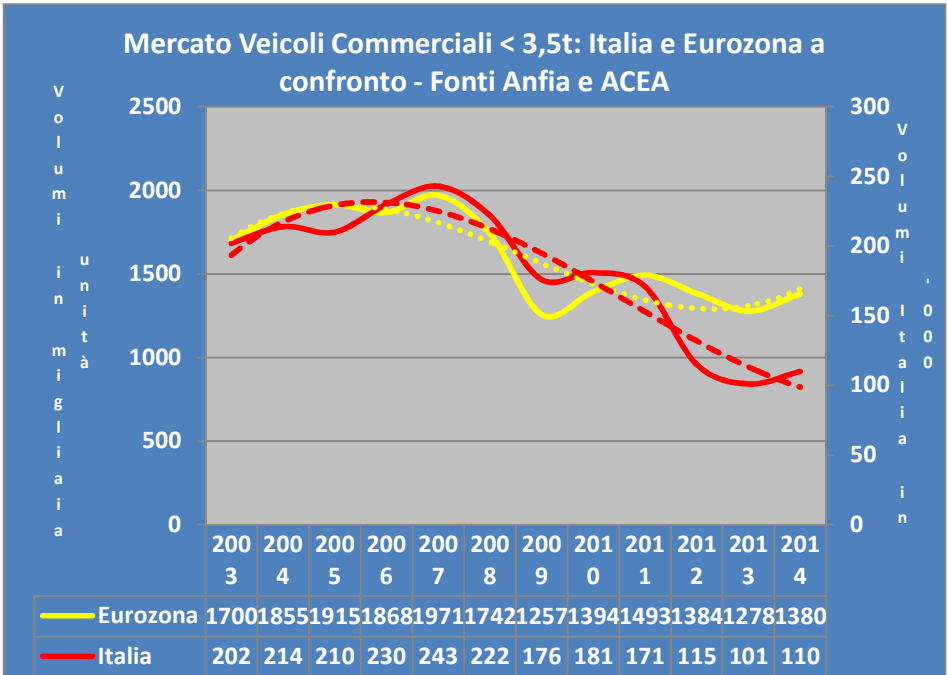
I fattori che hanno influito in quegli anni sul rapido sviluppo di questo segmento sono molteplici, fra cui la progressiva espansione delle attività terziarie, la capillarità e il forte aumento della rete di distribuzione delle merci di largo consumo, la chiusura delle aree urbane ai mezzi pesanti. Ha inciso anche il ritmo degli investimenti per la preparazione del Giubileo 2000.

Già nel 2001, comunque, questa spinta si era affievolita notevolmente, e solo la reintroduzione nel 2002 della Tremonti (bis), faceva raggiungere al settore il record assoluto di vendite, con oltre 271.000 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 con il ritorno ad una seconda fase recessiva, ed il trend negativo è proseguito anche lo scorso anno, che ha chiuso a 100.989 unità, con un ulteriore calo del 12,5%.

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.

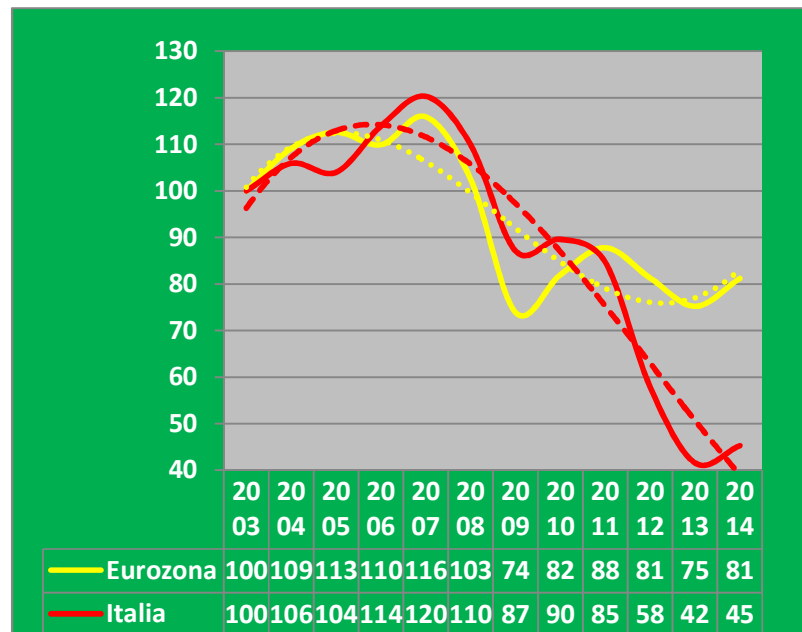
Per sottolineare la drammaticità della situazione italiana rispetto al resto dell'Eurozona la tabella a fianco mostra gli andamenti delle



mostra gli andamenti delle immatricolazioni nelle due aree: si nota subito che fino al 2011 l'Italia si comportava addirittura meglio dell'eurozona nel suo complesso.

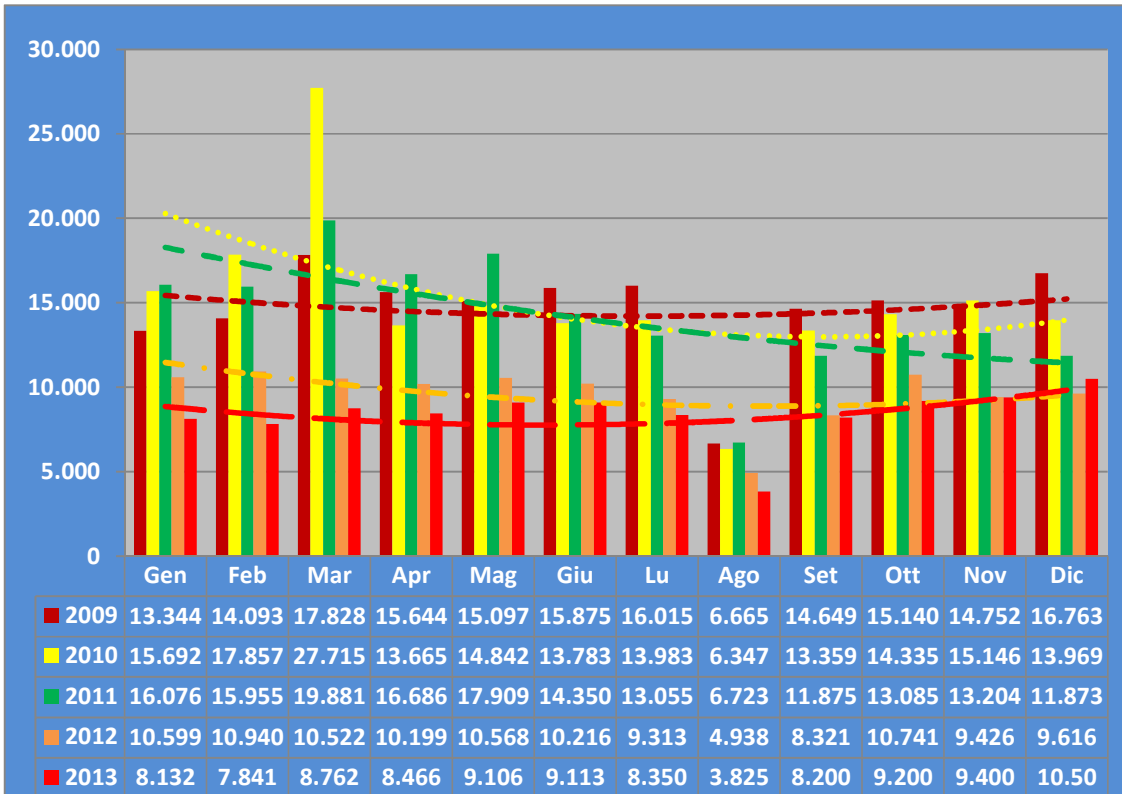
La stessa cosa si osserva se invece dei valori assoluti si usano dei numeri indice, con il 2003 = 100

Si può osservare che la perdita dell'Italia rispetto al 2003 è oggi del 58,4%, contro una perdita del 24,8% dell'eurozona nel suo complesso.



In questa situazione è difficilissimo fare previsioni per il futuro, ma in generale si ritiene ci possa essere un rimbalzo di non più del 10%..

Per interesse statistico riportiamo più sotto la tabella con l'andamento mensile delle immatricolazioni di veicoli commerciali dal 2009. La fonte è "Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min.D07161/H4)" - dati provvisori



Emilio di Camillo – Centro Studi Subalpino – Febbraio 2014