

## **Economic observatory on the European Market for Commercial and Industrial Vehicles and Goods Road Transport. Year 2012**

*The year 2012 marked a new heavy turnaround in demand for Commercial and Industrial Vehicles, after the good recoveries obtained in 2011. Europe closed, in fact, 2012 with a decrease in C.V. sales (<3.5 t) of 12.9%, with 1,440,499 registrations in the EU + EFTA, and of 8,7% for trucks (> 3, 5t) fell to 295,610 units registered, of which 221,056 heavy (> 16t) equal to a loss of 9% on previous year.*

*Then grows again the difference with 2007 (-36.3% for Commercial <3.5 and -33.6% for trucks > 3.5 t) as a result of a new recession that has mainly hit the markets in the Mediterranean Area: unfortunately, this phase is expected to last at least until the autumn, with a recovery expected only in 2014.*

In particular for commercial vehicles (<= 3.5 t) in Italy (Figures 1-3) data indicate a real collapse with a decrease of 32% on 2011, with 116,112 units registered, worsening significantly the reflective phase started in the second half of 2008. While however from 2009 to 2011 the descent remained on fairly low values, the effect of the recessive action of Monti's Government caused a real collapse of the market, fell by more than 50% compared to 2007, the year that preceded the global crisis.

**In Europe (EU + EFTA - Figure 4-8)** the commercial sector, which had been gradually recovering in 2010 and the first half of 2011, after the serious crisis that had struck as early as the second half of 2008 and for most of 2009, had a sharp turnaround in the second half of 2011, but especially last year, as a result of the new reflective phase of the economy that has hit the euro area first, and then progressively across the area of the EU27, finishing the year on values even lower than the last quarter of 2009.

Not much better the situation of trucks (> 3.5 t) (Figures 9 - 17), that since the 3rd quarter of 2011 had seen reversing the upward trend that started in late 2009. Heavier and heavier the Italian situation where the market fell in 2012 to values not seen since the '80s of last century, as also underlined by registrations of trailers and semitrailers (Figure 11), which in 2012 fell by 34%, further exacerbating the distance to 2007: -60%.

The graphs 21 and 22 show the gap that has developed between the Italian market and the EU + EFTA.

**Also Trucks above 16 t (Figures 18 - 22)** suffered in 2012 of similar losses, limited only by the good performance of the UK, but with decreases in the European average for France and Germany.

**Production levels (Figures 23 - 25).** According to data provided by OICA the production of commercial vehicles (<3.5 t) in Europe was recovering well after the fall of 2009, increasing by 58% between 2009 and 2011. No data have been published so far for 2012, but due to the fall in demand, we estimate that the production has also fallen by about 10%. Also in Italy the positive trend in the field of light commercials was abruptly interrupted (- 10.8%) in 2012, given the collapse of the Italian market. At year end, the share of exports had risen to almost 84%, preventing a wider descent.

The production of trucks has essentially remained at the 2011 levels, thanks to exports, given the heavy descent of the Italian market. Remains substantially high for both sectors the distance in production volumes vs. 2007 (- 25% for commercial and - 35% for trucks).

**Freight transport by road (Figure 26 -27)** The data on the volume of goods transported in the EU show a marked slowdown at macroeconomic level, which could not avoid the effects of the new crisis, and consequent reduced industrial and commercial activities, consumption and trade balance. Always critical the performance of internal transport, which underlines the weakness of domestic demand.

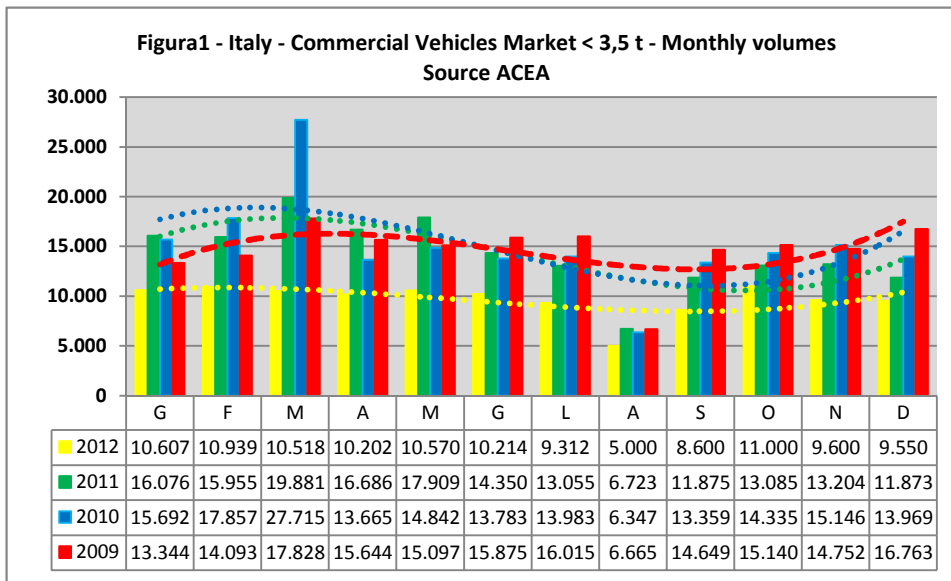
**Heavy Trucks Markets: Comparison between EU and U.S. (Figures 28-29)**

**Attached:** A Brief History of the evolution of the Italian Market for Commercial and Industrial Vehicles from 1993 to 2012 and short-term forecasts.

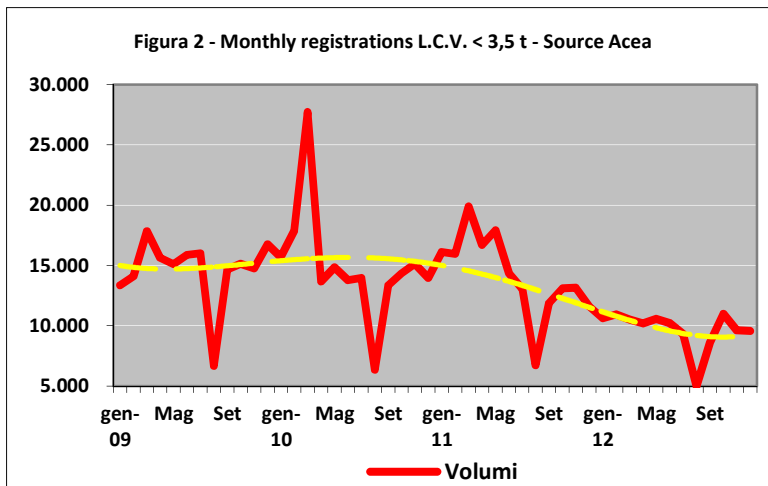
# 1) Il Mercato Italiano dei Veicoli Commerciali (< 3,5 t)

*Crolla nell'anno la domanda di veicoli < 3,5 t*

Il grafico (Figura 1) che mostra l'andamento mensile delle immatricolazioni dal 2009 al 2012 e



quello più sotto riportato, che ne da una rappresentazione grafica tendenziale, sottolineano come a parte l'andamento anomalo del 1° trimestre del 2010, legato all'effetto incentivi, il mercato ha continuato a



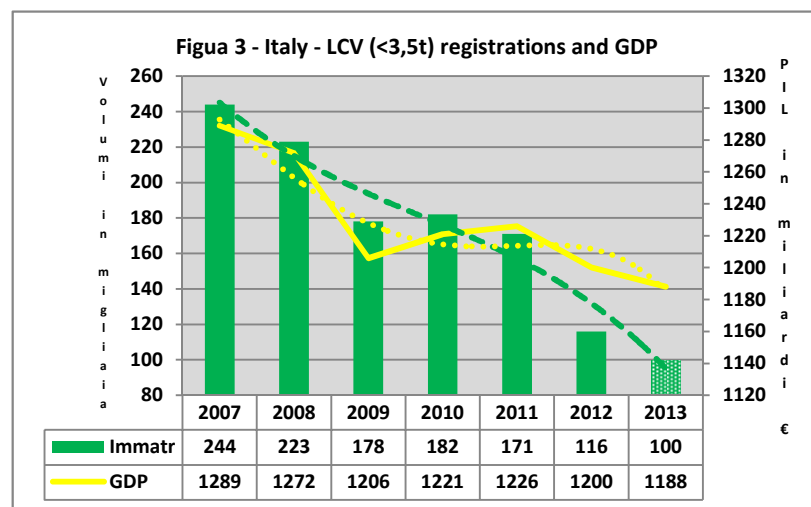
scendere come ormai va facendo dal 2008 (Figura 3). Senza la punta del primo trimestre del 2010, legata all'inevaso del programma d'incentivi 2009, non ci sarebbe stata soluzione di continuità con la precedente tendenza negativa del mercato. Del resto ciò è ampiamente giustificato dall'andamento prima debole e poi decrescente del PIL negli ultimi quattro anni. Da notare

però che mentre dal 2009 al 2011 tale discesa si era mantenuta su valori abbastanza

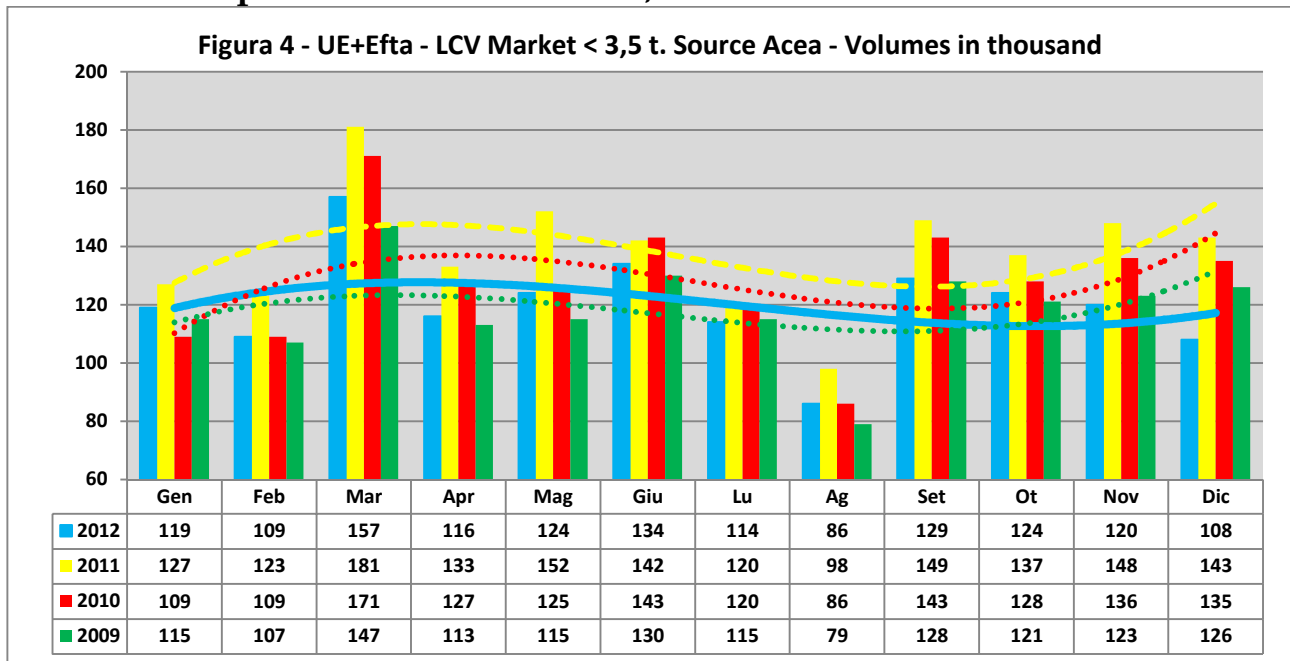
contenuti, l'effetto delle manovre recessive del Governo Monti hanno causato un vero crollo del mercato, sceso di oltre il 50% rispetto al 2007, anno che ha preceduto la crisi globale.

Dato che le serie del PIL e delle Immatricolazioni sono strettamente correlate (indice di correlazione 0,92) è da prevedere che la caduta del mercato non si arresti nemmeno quest'anno, come

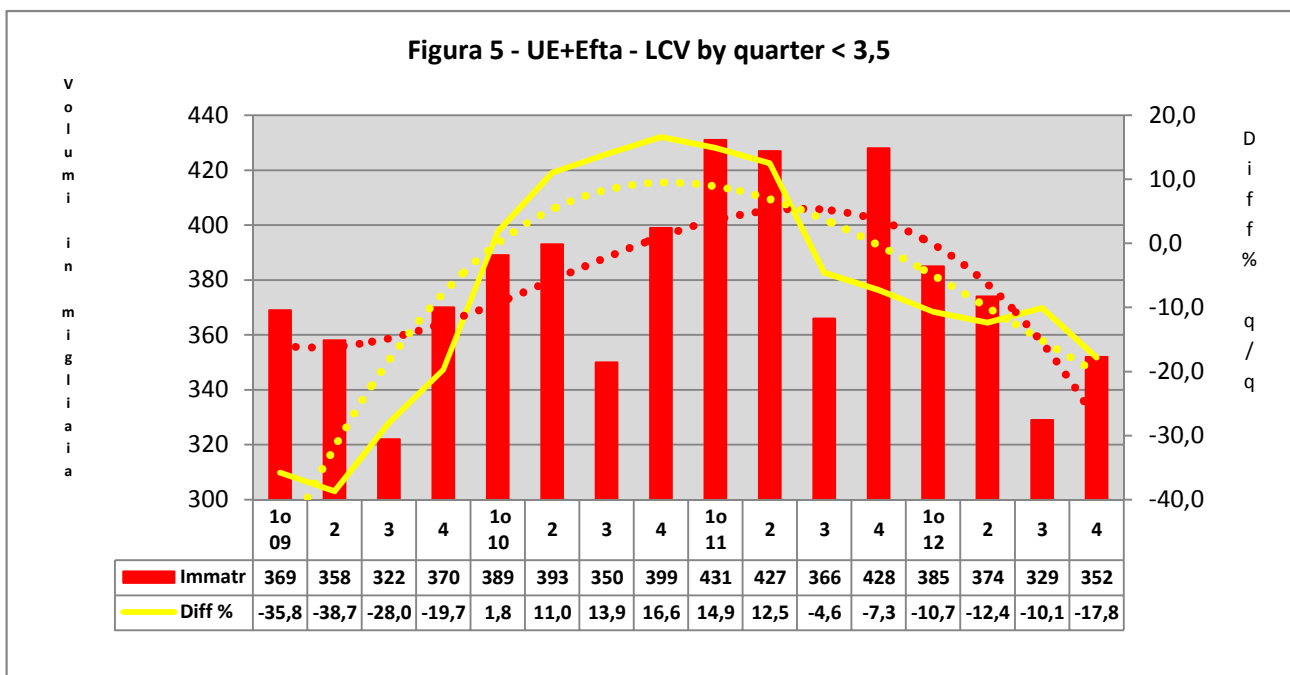
mostra la nostra previsione, a fronte di un prevista ripresa del PIL solo nella seconda metà dell'anno.



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



In Europa (UE+Efta) il settore dei commerciali, che era andato progressivamente riprendendosi nel 2010 e prima metà del 2011, dopo la grave crisi che l'aveva colpito già a partire dalla seconda parte del 2008 e per quasi tutto il 2009, ha avuto una brusca inversione di tendenza a partire dalla seconda metà del 2011, ma soprattutto l'anno scorso, a seguito della nuova fase riflessiva



dell'economia che ha colpito prima l'area dell'Euro, e poi progressivamente tutta l'area della UE27, finendo l'anno su valori addirittura inferiori all'ultimo trimestre del 2009.

L'andamento per trimestri è molto chiaro al riguardo, e sottolinea l'accelerazione della caduta del mercato nell'ultimo trimestre del 2012.

Le prospettive per l'anno in corso non sono favorevoli dato che l'economia potrà riprendersi, secondo le ultime previsioni del Fondo monetario internazionale (IMF), solo nella seconda parte dell'anno, ma soprattutto a partire dal 2014 (vedi Figura 6).

Figura 6 - Real GDP growth - Major Countries - Source IMF (gen 2013)

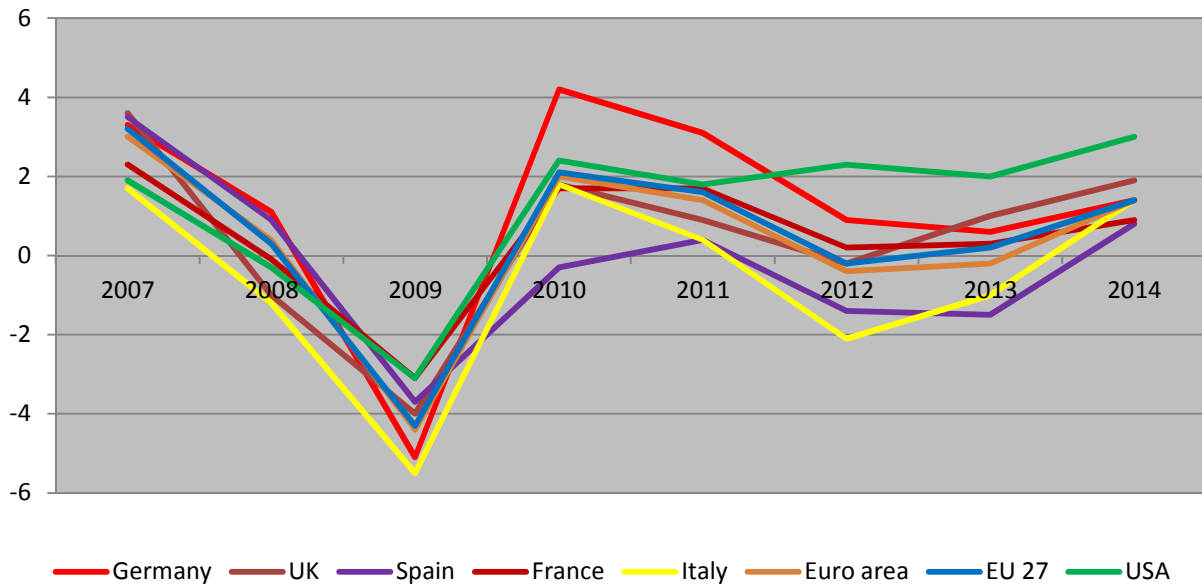
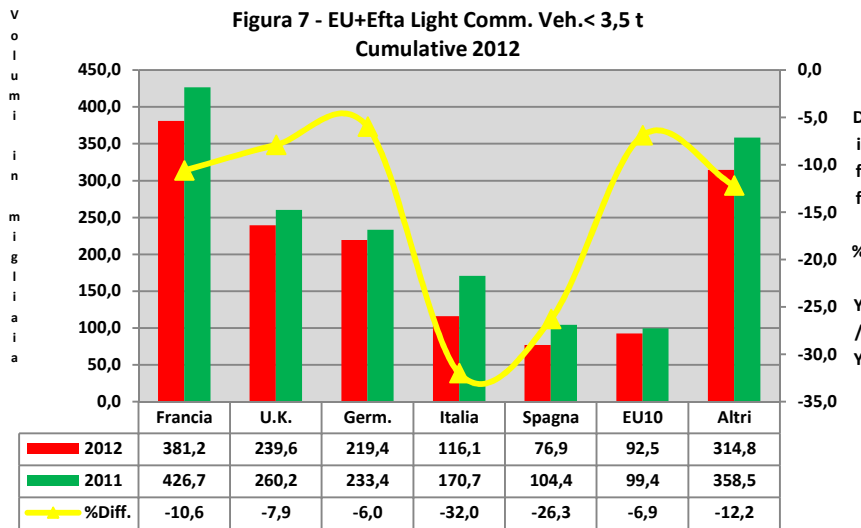


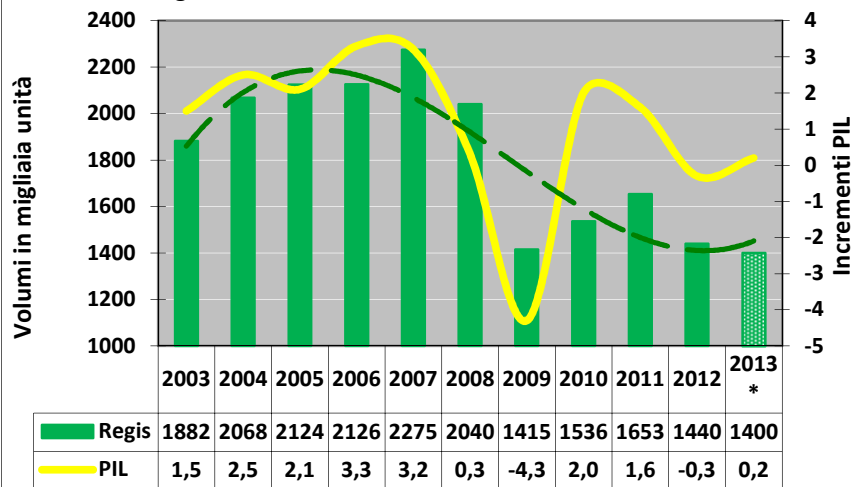
Figura 7 - EU+Efta Light Comm. Veh.< 3,5 t Cumulative 2012



Le maggiori perdite si sono avute in Italia e Spagna, che più hanno sofferto della nuova fase recessiva, ma anche Francia e U.K. sono andate progressivamente scendendo in volumi di vendita. Anche la Germania, ancora positiva a metà anno, è andata poi perdendo mercato, soprattutto nella seconda parte.

Rispetto al 2011 la perdita è stata del 12,9% ma rispetto ai massimi storici raggiunti nel 2007 il calo del mercato dei commerciali è stato addirittura del 36,3%. Per l'anno in corso le difficoltà economiche, da cui le economie europee si riprenderanno solo verso fine anno, condizioneranno ancora la possibile ripresa della domanda, che è prevista solo nel 2014.

Figura 8 EU+Efta - Comm.Veh. Market < 3,5t

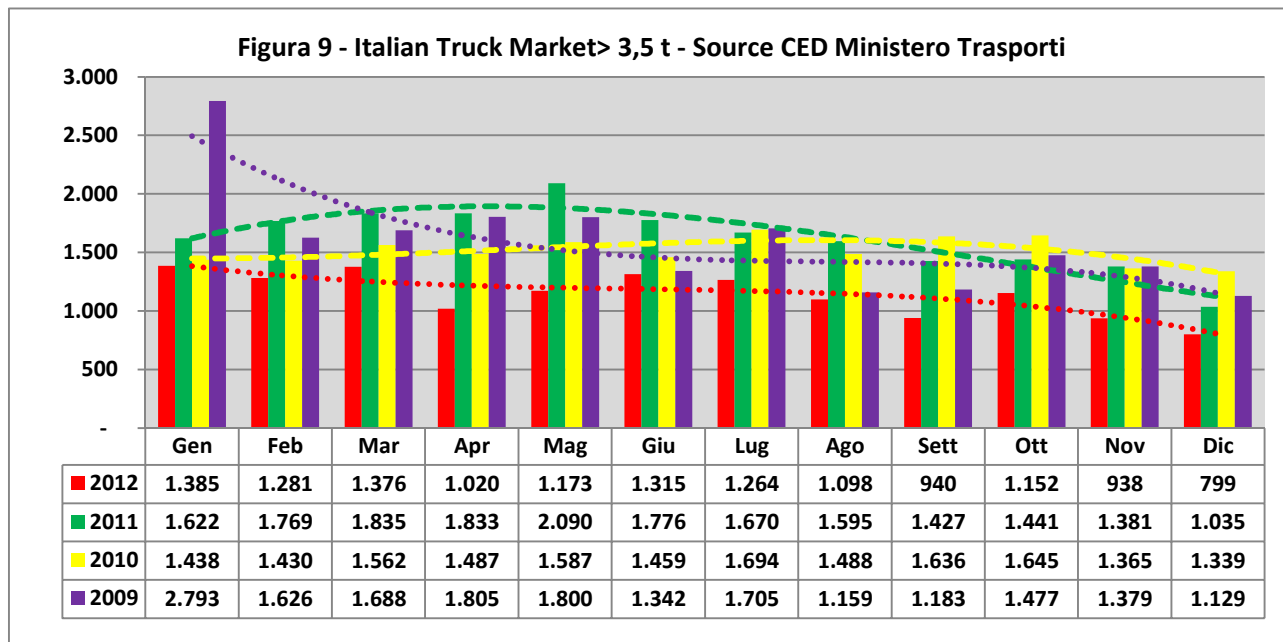


## 2) Il Mercato Autocarri

2012: anno a due velocità in Europa, drammatica flessione in Italia.

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

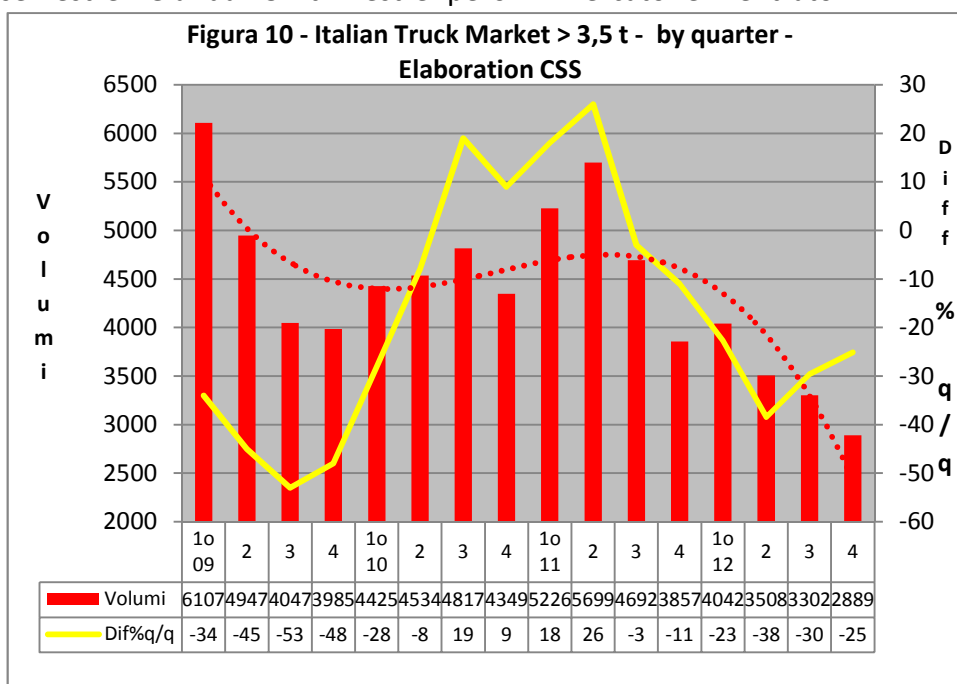
Come mostrano i grafici che seguono, dopo la pesante perdita del 2009 (-44,6%), nel 2010 il mercato ha stentato a mantenersi sui già bassi valori dell'anno precedente, chiudendo



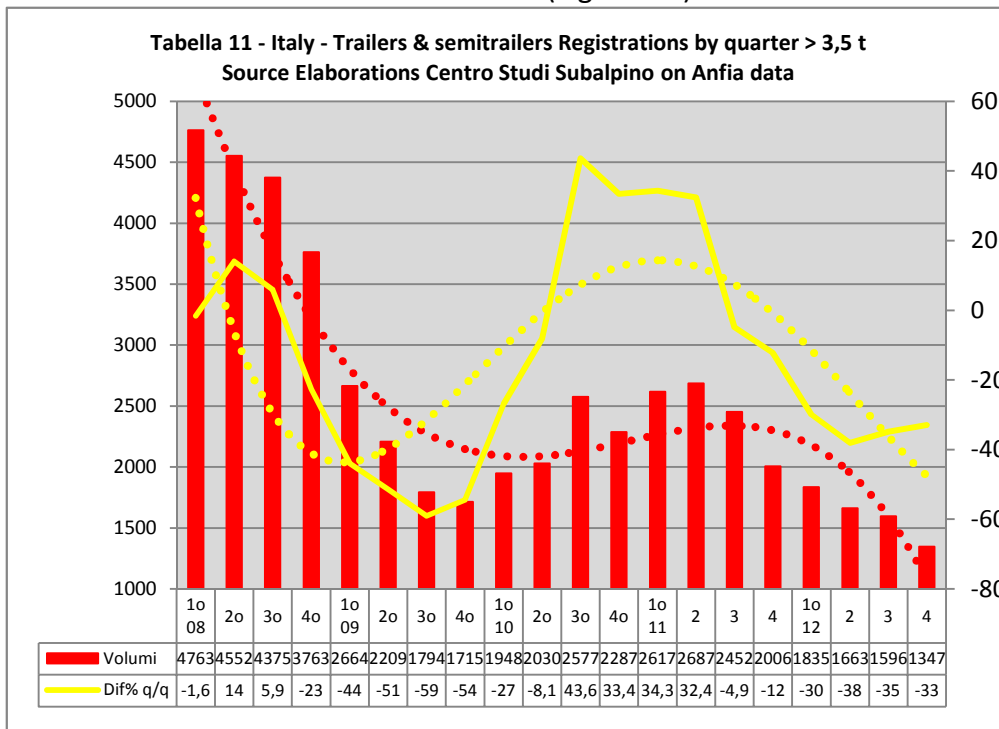
l'anno a 18.130 unità con un - 5% sul 2009. Nel 2011 la ripresa è stata più consistente, soprattutto nel primo semestre. Già dal 3° trimestre però il mercato è rientrato in stagnazione e l'anno ha chiuso a 19.474 unità (+7,4% sul 2010), molto distante comunque dai valori abituali prima della crisi globale.

L'anno scorso si è verificato un autentico tracollo che ha portato a consuntivare solo 13.741 unità, pari al -29,4% sul già basso valore del 2011.

In pratica il mercato è tornato a valori degli anni ottanta del secolo scorso. (vedi dettagli in allegato)



L'andamento del mercato dei rimorchi (Figura 11) conferma con anche maggiore evidenza le



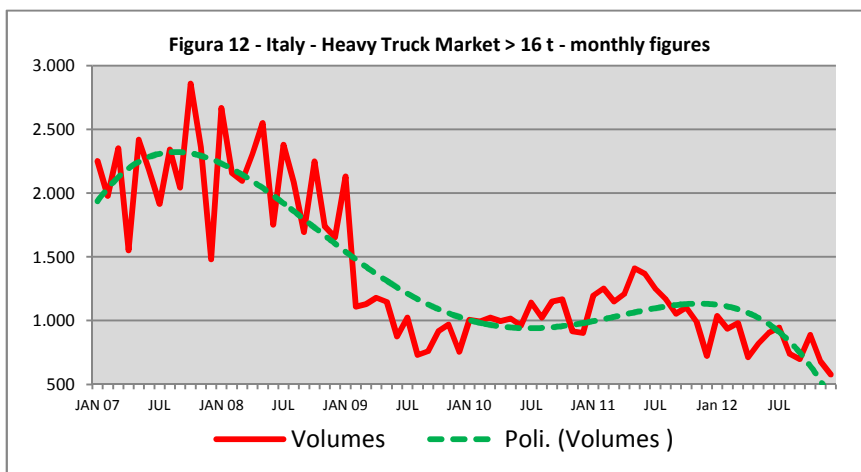
difficoltà del mercato italiano degli autocarri. Dopo la pesante caduta iniziata nel 2008 e proseguita nell'anno della crisi globale, il mercato era andato riprendendosi nel primo semestre del 2010 anche con l'aiuto degli incentivi alla rottamazione. Effetto durato comunque poco. A partire dalla fine del 2011 la discesa

è stata continua. Cumulativamente nel 2012 le immatricolazioni sono diminuite del 34% a 6.439 unità.

Le marche estere si sono assestate nel 2012 al 35,4% del totale (la quota era del 34,2% nel consuntivo del 2011).

Nel 2012 il mercato si è contratto di oltre il 60% rispetto al 2007 .

Parallelamente alla discesa del mercato degli autocarri > 3,5 è sceso anche il mercato degli autocarri pesanti, oltre le 16 tonnellate: dopo una breve ripresa delle vendite nel 2011 (+ 12,8% sul 2010), che ha fatto seguito alla drammatica caduta della domanda a partire dal 2008, le immatricolazioni hanno ripreso a contrarsi e hanno consuntivato l'anno scorso 9919 unità, pari ad un calo del 28,5% sul 2011. La distanza col 2007 è stata del

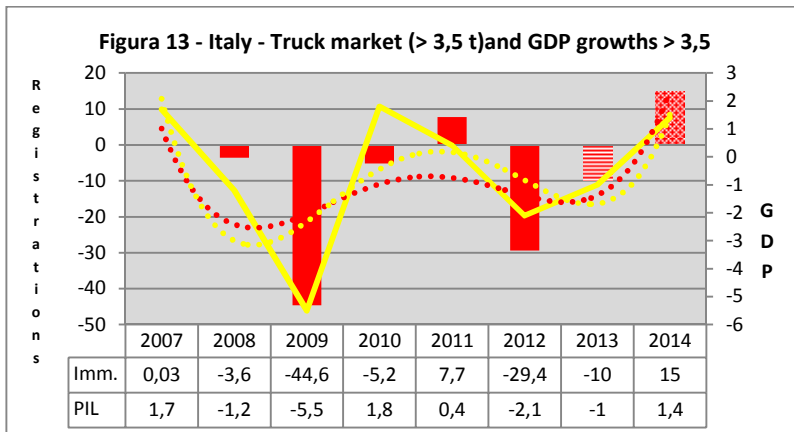


61,5%.

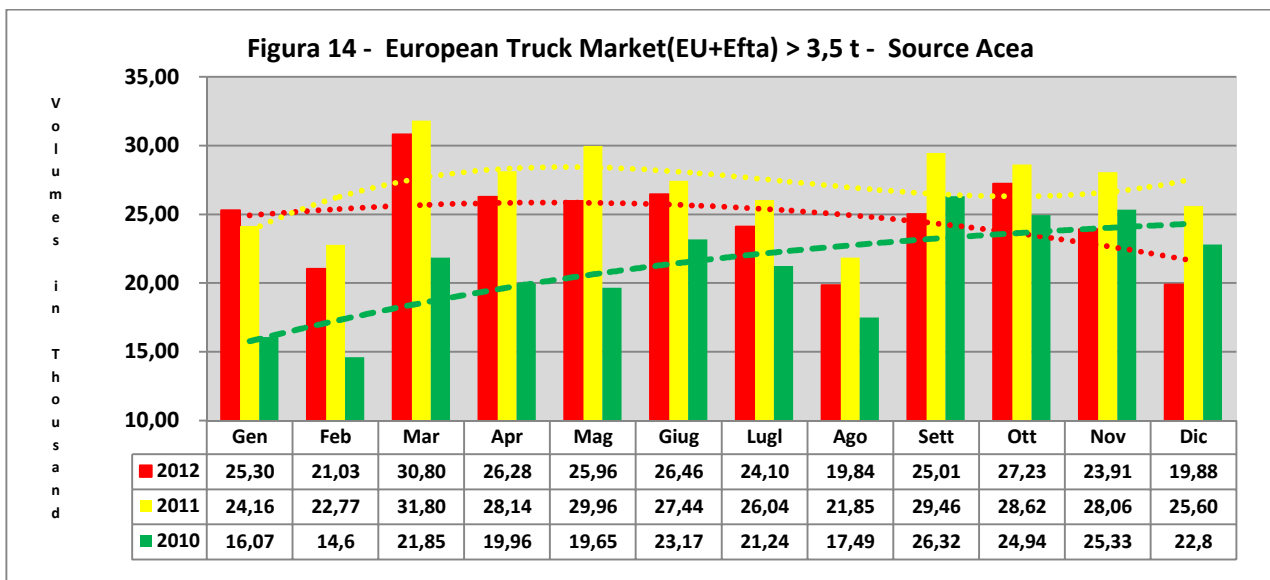
61,5%.

Le prospettive per l'anno in corso sono decisamente negative per tutto il comparto degli autocarri, data l'ulteriore discesa del PIL prevista anche per quest'anno come mostra la figura 13 che segue.

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 (0,88) e quindi decisamente significativa.

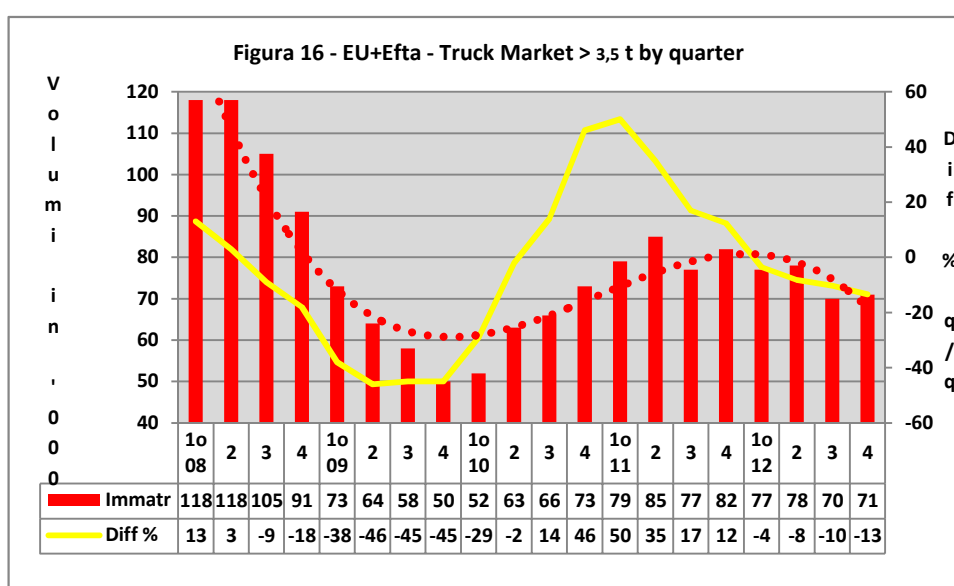
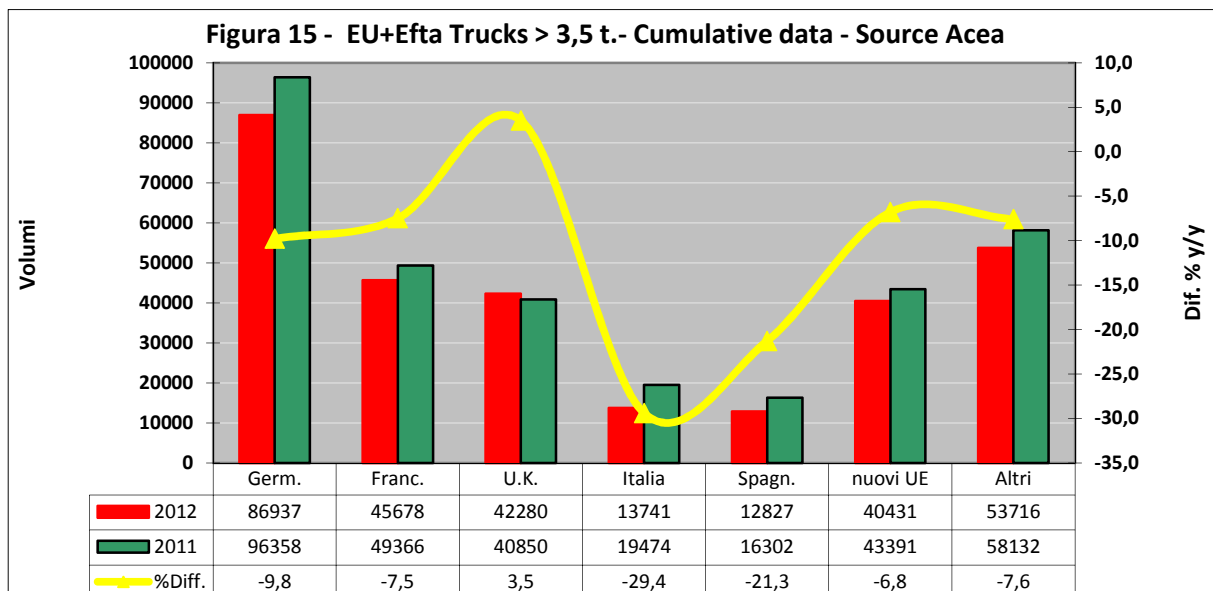


## Mercato Europeo Autocarri > 3,5 t.



Mentre nel 2011 si era avuta un'ottima ripresa del mercato Europeo degli autocarri (> 3,5 t.), con un 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%), l'anno scorso il mercato è tornato a scendere e ha chiuso l'anno con una contrazione dell' 8,7% a 295.610 unità.

Come si può notare dalla figura che segue (Figura 15) rimane positivo nell'anno solo il volume della Gran Bretagna (+3,5%), nonostante si aggravi sensibilmente, mese dopo mese, anche la discesa del mercato inglese. Leggermente inferiori alla media le perdite del mercato francese (-7,5%). Peggiorano ancora invece quelle del mercato tedesco (-9,8%). Sempre pesantissime le perdite in Italia (-29,4%) e Spagna (-21,3%); migliori anche se negativi i risultati dei paesi dell'UE a 10, che nel cumulativo perdono il 6,8%, e di alcuni mercati del Nord Europa.

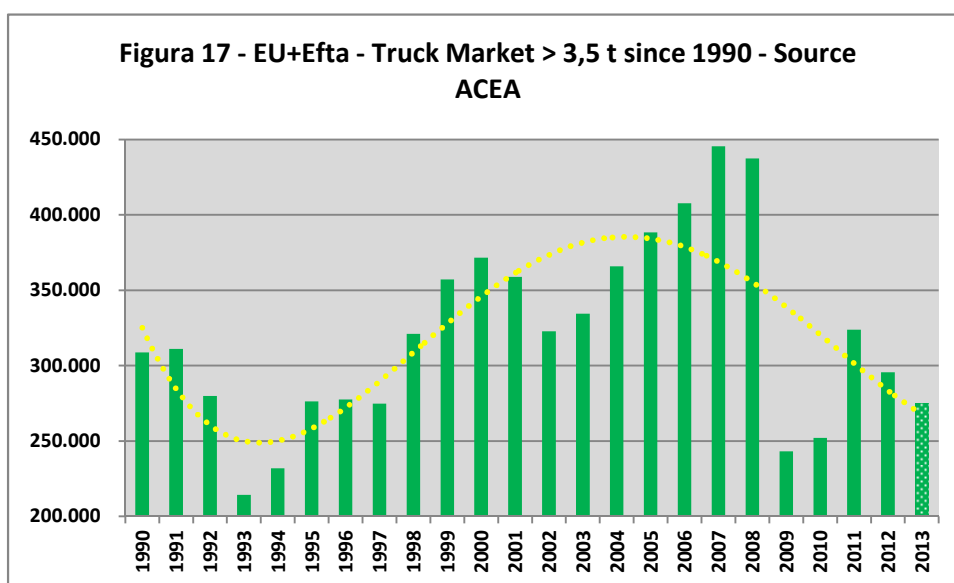


L'andamento per trimestri mostra un raffreddamento del trend positivo già nel secondo semestre, 2011, dovuto in parte al confronto con un periodo in cui il tasso di recupero del mercato era particolarmente elevato (il secondo semestre 2010), ma anche all'affacciarsi di una nuova fase

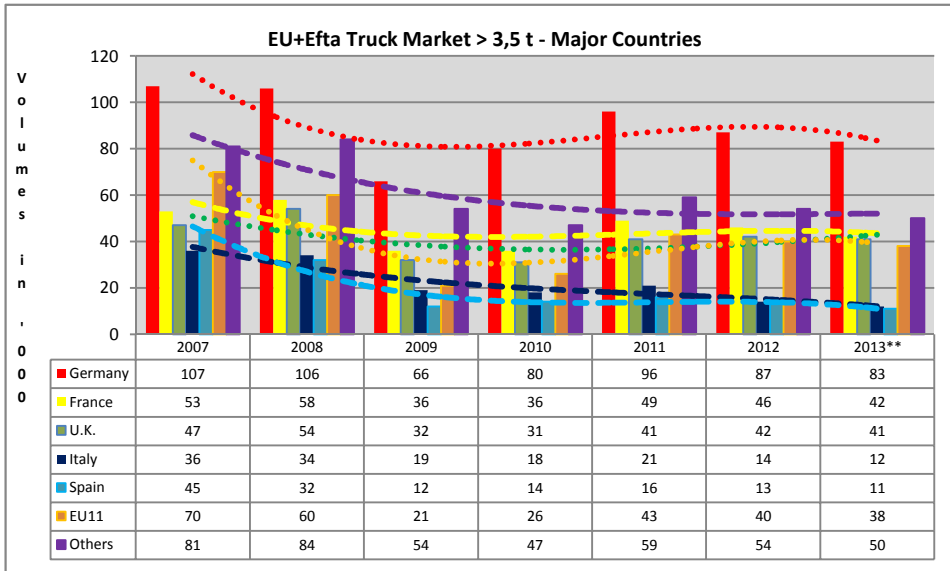
recessiva che si è aggravata l'anno scorso, già a partire dal primo trimestre.

Dato che la fase recessiva si protrarrà probabilmente almeno fino alla seconda metà dell'anno, per il 2013 prevediamo una ulteriore contrazione del mercato degli autocarri.

Dalla figura si evidenzia graficamente che il mercato autocarri in Europa sta tornando ai valori degli anni '90 del secolo scorso.

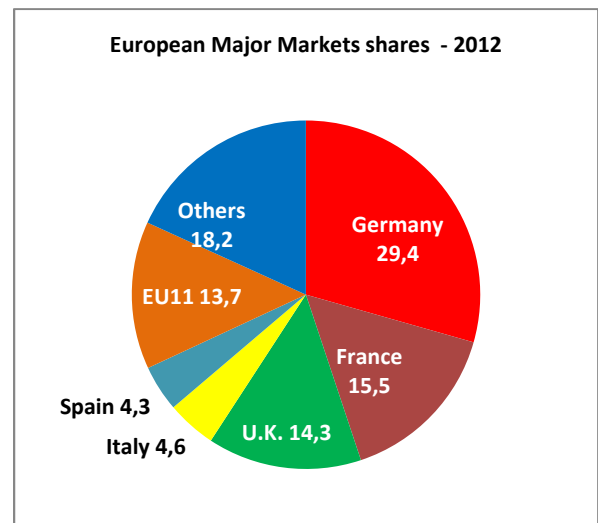
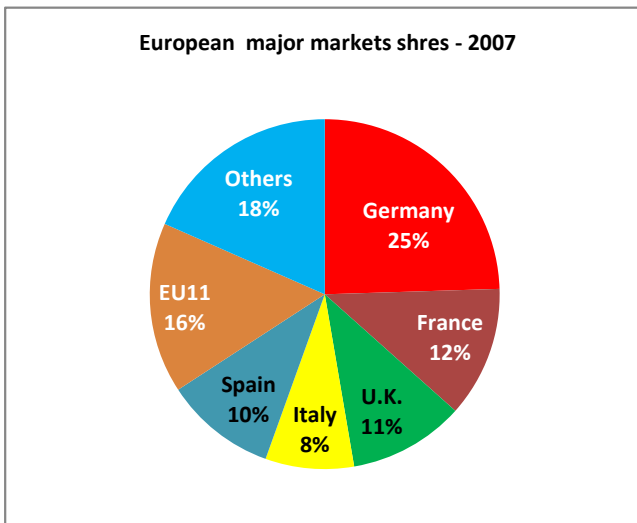






Come mostra la Figura 17/a, la distanza dai valori del 2007 varia molto da paese a paese e anche la tendenza per l'anno in corso sarà particolarmente negativa per Italia e Spagna, la cui ripresa del PIL sarà molto lenta e negativa per gran parte dell'anno. Interessante anche notare che la crisi

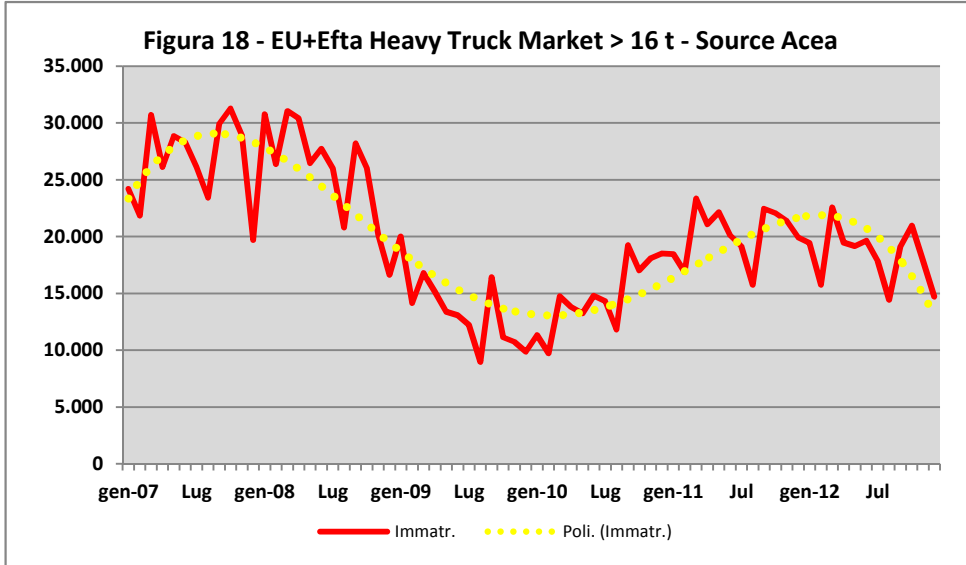
globale del 2008/9 e la successiva fase recessiva che ha colpito soprattutto i paesi dell'area mediterranea, hanno profondamente alterato l'importanza relativa dei vari mercati europei nel settore in questione: Italia e Spagna assieme rappresentano oggi meno del 9% delle vendite di autocarri > 3,5 t, mentre aumentano la loro quota Germania, Francia e Gran Bretagna che rappresentano assieme oggi poco meno del 60% del totale EU+Efta, contro il 48% di 6 anni fa. Anche l'area dei nuovi membri UE stenta a recuperare la posizione che ricopriva nel 2007



## Mercato 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



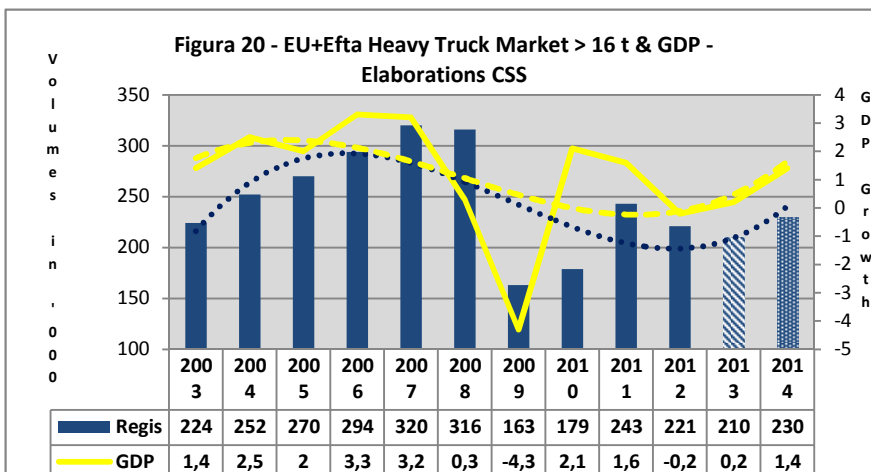
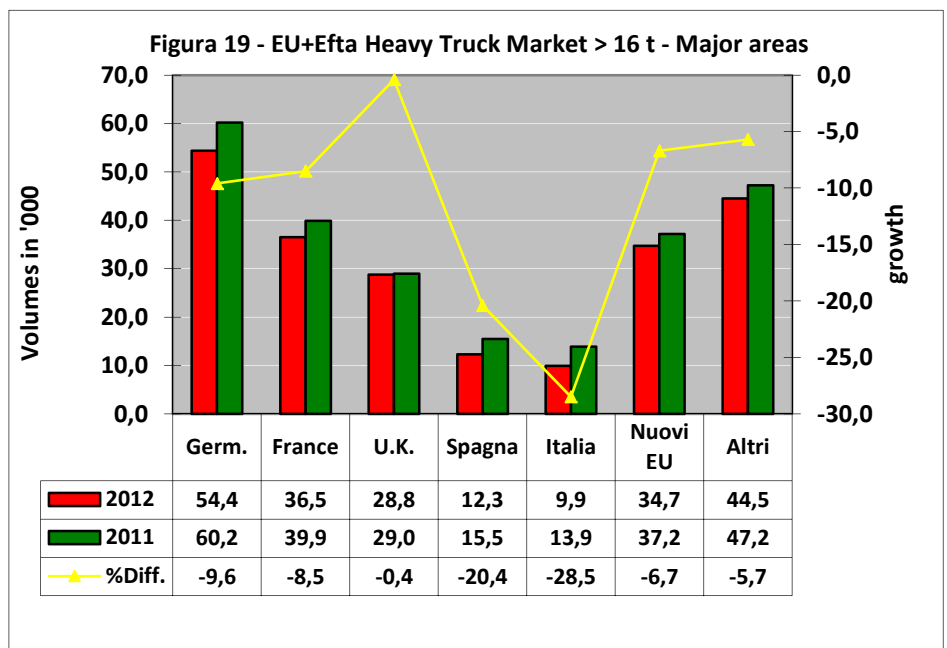
consuntivato un totale di 242.942 unità immatricolate, con un recupero di oltre il 35% sul 2010 e con dati particolarmente significativi nel Regno Unito, Francia, Germania e Spagna, oltre che nell'area dei nuovi membri della UE.

Ma a partire dall'inizio del 2012 il

trend è andato progressivamente indebolendosi e l'anno si è chiuso con una perdita del 9% a 221.056 unità.

Rimangono ancora sostanzialmente positivi i dati del mercato inglese (-0,4%), grazie alle buone vendite del primo semestre, ma hanno subito pesanti flessioni i mercati francese (-8,5%) e tedesco (-9,6%). In Italia il calo è stato del 28,5% e del 20,4% in Spagna. Più contenute nel cumulativo dell'anno le perdite dei mercati della UE10 (-6,7%). In progresso solo l'area Efta che nel cumulativo cresce del 6,0%.

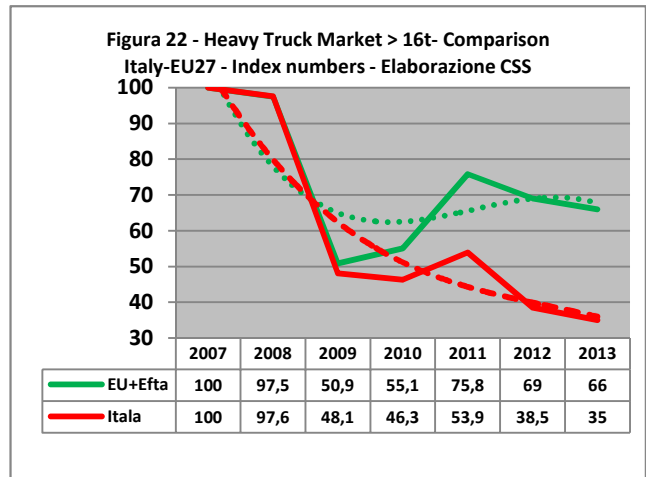
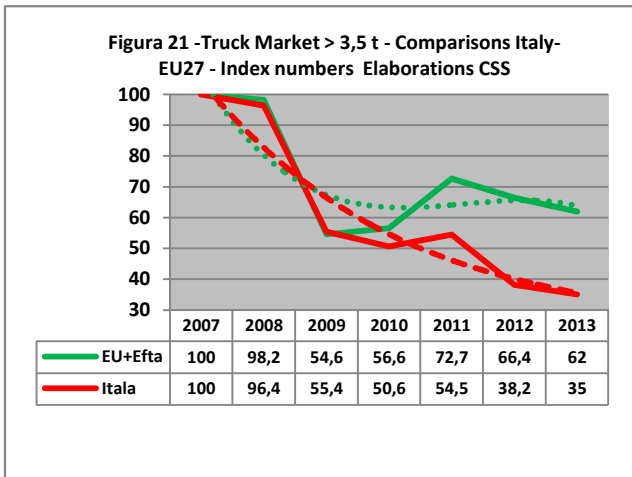
La caduta del PIL nel 2012 e



le cattive prospettive per l'anno in corso fanno prevedere una diminuzione delle vendite anche per il 2013 e una possibile ripresa solo nel 2014.

## Confronti Italia-UE

Nelle tabelle che seguono 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,



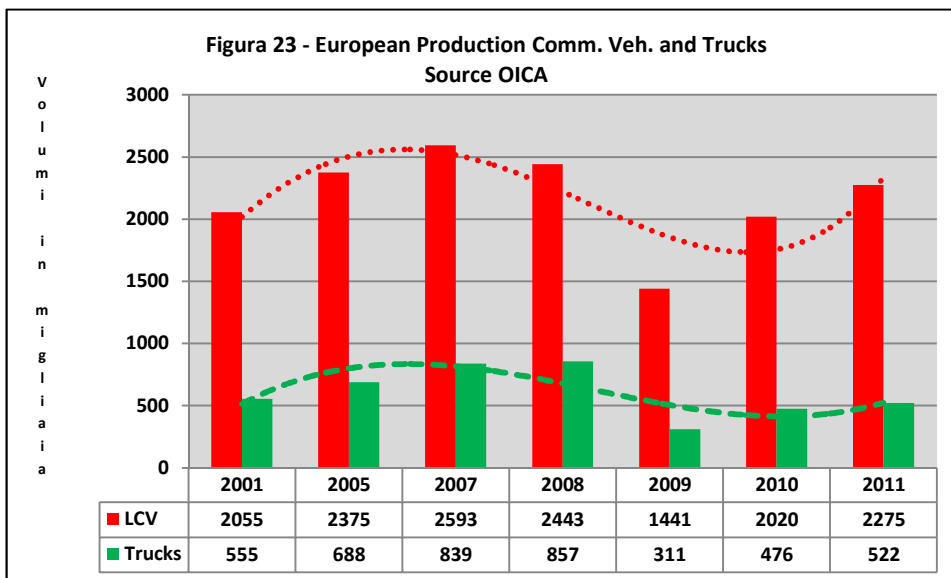
negli anni della crisi globale, è stata sostanzialmente analoga sia nella UE+Efta che in Italia. Il recupero invece è stato profondamente diverso, dato che in Italia la ripresa è stata e sarà molto più faticosa, visto il basso recupero del PIL nel 2010 e la nuova fase recessiva iniziata nel 2011: si è creata una profonda divaricazione con gli andamenti del resto d'Europa, già a partire dal 2010 e ancora ampliata l'anno scorso.

## 3) Produzione Veicoli Commerciali e Industriali

### Volumi Produttivi Europa

Per il 2011 non sono stati comunicati dall'Acea i dati della produzione, probabilmente in seguito alla inchiesta dell'antitrust della Commissione Europea sull'attività dei produttori di Autocarri.

Abbiamo quindi utilizzato i dati di provenienza OICA che però considerano autocarri i veicoli sopra le 7 ton.



Da quei dati si può notare come la produzione di veicoli Commerciali (<3,5t) si sia ripresa bene dopo la caduta del 2009, aumentando del 58% tra il 2009 e il 2011. In Europa Occidentale, sono stati prodotti nel 2011 1,47 milioni di veicoli commerciali leggeri (+13,7% sul 2010), mentre nei nuovi Paesi membri i volumi si attestano

vicino alle 120 mila unità (+3,5%). Russia e Turchia hanno prodotto rispettivamente 148 mila e 501 mila veicoli commerciali: in Turchia, lo sviluppo del comparto è stato notevole: dagli 83.000 veicoli prodotti nel 2001 ai 500.000 del 2011, tanto che oggi il paese rappresenta il 22% dell'intera produzione europea.

La produzione di autocarri nella UE27 (381.520 unità) nel 2011 è rimasta sostanzialmente allineata a quella dell'anno precedente.

Nel settore degli autocarri la ripresa nel continente europeo è stata anche più marcata, con un guadagno del 68% nei due anni dal 2009 al 2011. Dato il calo della domanda l'anno scorso è prevedibile che anche la produzione sia scesa di circa il 10%.

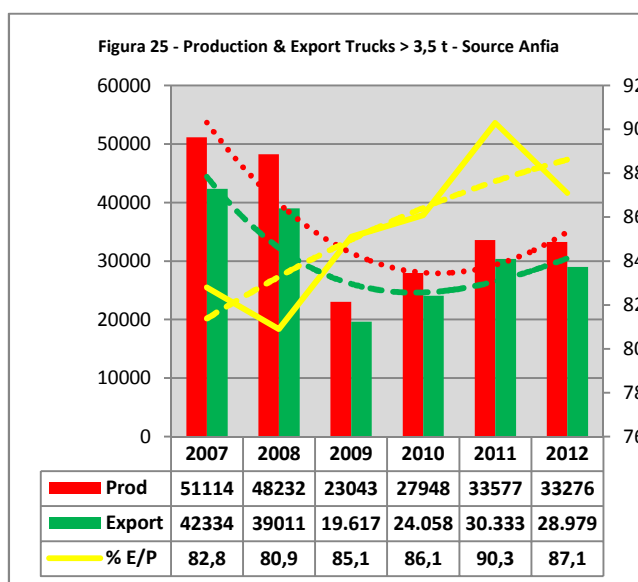
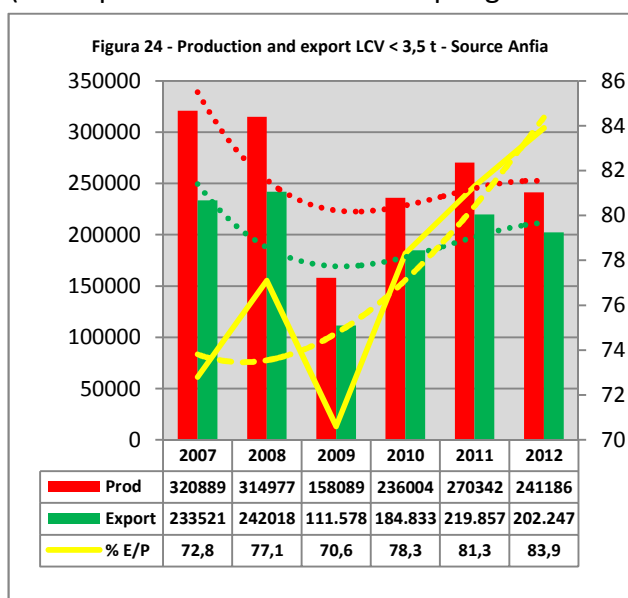
## Volumi Produttivi Italia

Per l'Italia i volumi produttivi, che si erano pure pesantemente contratti a partire dalla metà del 2008, con percentuali che a fine anno si erano attestate al -49,8% per i leggeri e -52,2% per i pesanti, 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 è 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.

L'anno scorso il trend positivo nel settore dei commerciali leggeri si è bruscamente interrotto (-10,8%), dato il crollo del mercato italiano. A fine anno la quota dell'export era salita a quasi l'84%, impedendo una discesa più ampia.

La produzione di autocarri si è sostanzialmente mantenuta ai livelli del 2011, grazie all'export, data la pesante discesa del mercato italiano.

Rimane comunque notevole per entrambi i settori la distanza con i volumi produttivi del 2007 (-25% per i commerciali e -35% per gli autocarri).



## 5) Il Trasporto merci nel mondo

Le ultime cifre sul Trasporto Globale indicano un rallentamento del commercio mondiale:

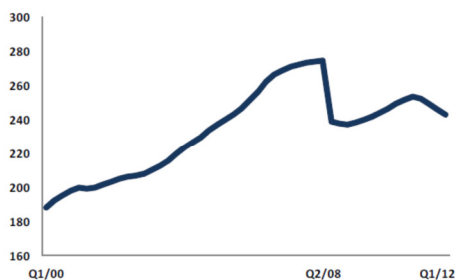
- Il Commercio estero di USA e UE27, misurato in tonnellate di merci trasportate, è stagnante e in contrazione rispetto al recente passato.
- Le importazioni aeree della EU27 sono scese sotto i livelli pre-crisi per la prima volta dal primo trimestre 2010, sottolineando la debolezza della domanda interna.
- Il Commercio estero Cinese rimane piatto in valore
- Il trasporto su strada e ferroviario si contraggono nella UE27 per la debolezza dell'economia.

Le ultime cifre raccolte dall'International Transport Forum presso lo OECD a tutto dicembre 2012 enfatizzano le preoccupazioni sulla ripresa economica:

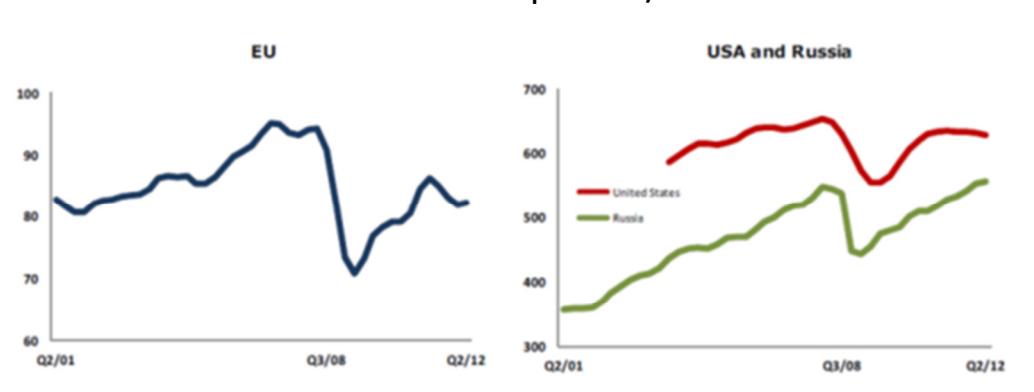
- Il Commercio Estero totale per mare ( in tonnellate) è rimasto stagnante e sotto i livelli pre-crisi nella UE e negli USA (rispettivamente - 2% e -10%), secondo la rilevazione dello ITF lo scorso Agosto, rilevazione che mostra andamenti diversi per import ed export:
  - Le esportazioni sono rimaste sopra i livelli pre-crisi sia negli USA (+8%) che nella UE 27 (+23%) anche se le esportazioni verso l'Asia mostrano segni di indebolimento.
  - Le importazioni sono rimaste stagnanti sotto i livelli pre-crisi.
- Il trasporto aereo in tonnellate, considerato un "lead indicator", mostra un ulteriore declino rispetto alle precedenti rilevazioni. Il Commercio estero totale degli USA per aereo è sceso sotto il livello pre-crisi, con l'import del 5% sotto il livello pre-crisi e l'export del 4% sopra. Le esportazioni della UE27 sono cadute al -6% sotto al livello pre-crisi mentre le importazioni sono scese sotto il livello pre-crisi per la prima volta dal recupero del primo trimestre del 2010. Questo riflette l'attuale fase recessiva attraversata da molte economie europee e il generale indebolimento della situazione economica globale.
- La Cina continua a mostrare una grande capacità di ripresa nel commercio estero per mare e aereo (in valore), raggiungendo rispettivamente il + 38% e il +34% sopra i picchi pre-crisi, anche se nel 2012 la crescita si è fermata rispetto al 2011. Complessivamente il commercio estero nelle due modalità ha avuto crescita spettacolari fino all'Agosto del 2011, con la crescita delle importazioni considerevolmente superiore a quella delle esportazioni. Questo riflette da una parte l'aumento della domanda domestica e dall'altra il rallentamento delle economie occidentali, che hanno ridotto la domanda di prodotti cinesi.
- Il volume dei trasporti interni alla UE continua a riflettere la debole domanda domestica nell'area. Il trasporto su strada è sceso dell'11% sotto il livello pre-crisi e quello ferroviario del 13%. Negli USA sono pure evidenti segni di contrazione nel trasporto ferroviario. In Russia la crescita è stata maggiore, con i volumi trasportati per ferrovia saliti del 2% sopra i livelli pre-crisi.

### Trasporto merci su strada e ferrovia nella UE (Nazionale e Internazionale)

EU National & International Road Transport – Ton/km



EU National & International Rail Transport – Ton/km

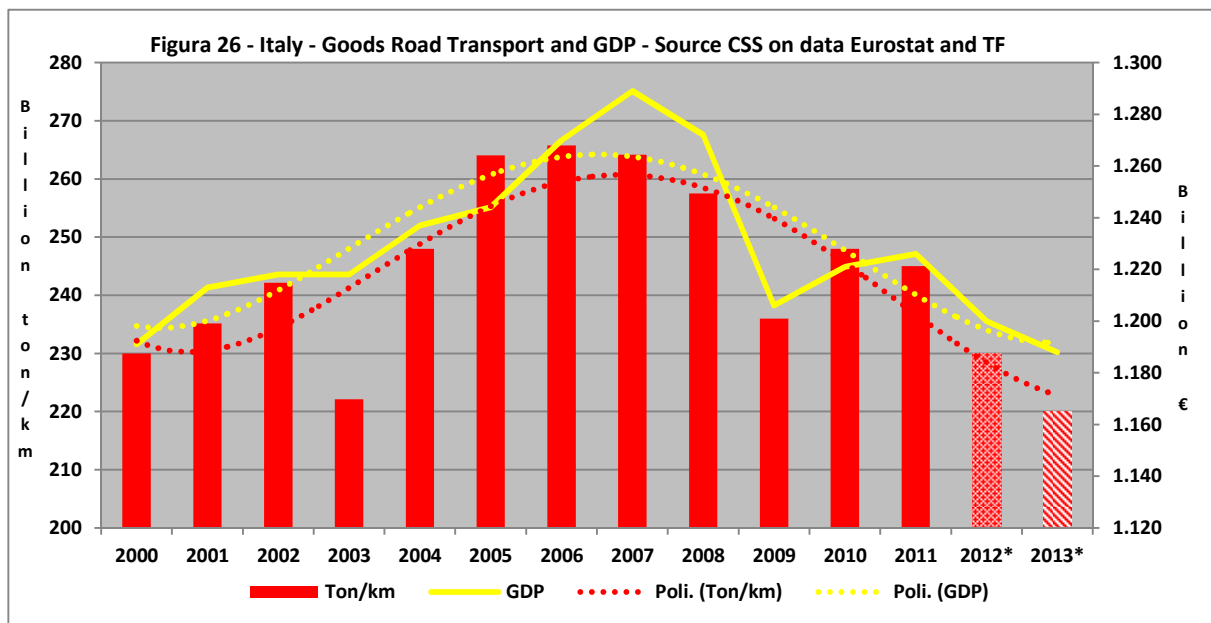


## Il trasporto merci su strada in Italia.

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 e ITF (dati storici sul trasporto merci fino al 2010), e sulle ultime statistiche Istat fino a tutto il 2012 del PIL. La nostra indicazione per il 2009/10 è anche basata sulle rilevazioni di Confetra e sulle 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 successiva 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 l'inizio di una nuova fase discendente nella seconda parte del 2011 a seguito della progressiva caduta del PIL. Dato che il PIL è previsto aumentare nuovamente solo nel 2014, si avrà una ulteriore discesa del traffico su strada anche quest'anno.



correlation 0,84 \* CSS estimates

La strada è di gran lunga la modalità più usata in Europa, con una media di quasi il 73% (vedi

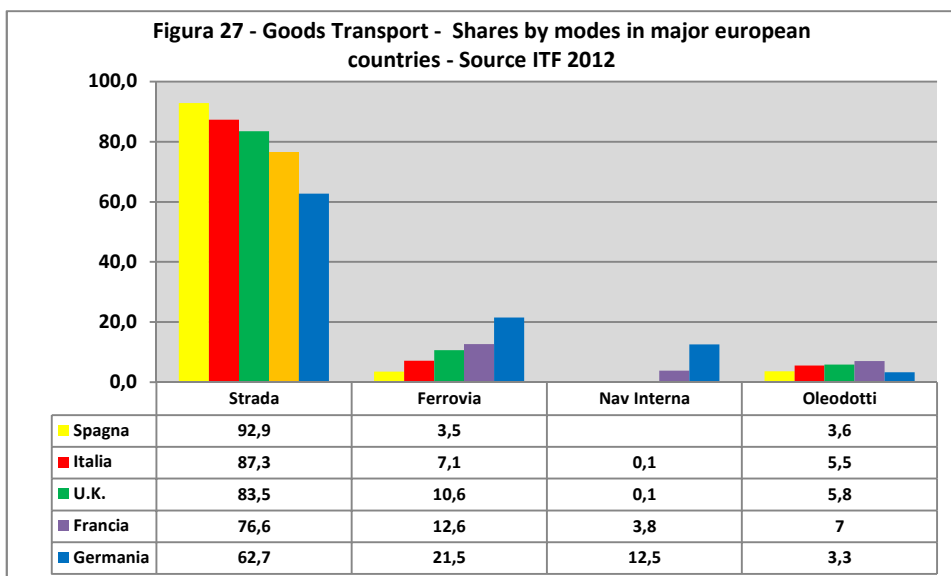
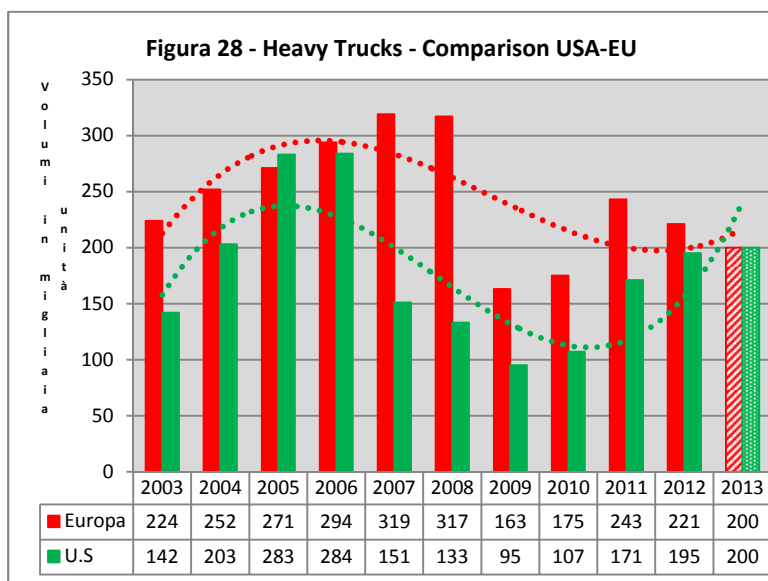


Figura 29). Solo la Germania, tra le maggiori economie europee, è sotto quella media, dato il ruolo che in quel paese è mantenuto dalla ferrovia e dalla navigazione interna. Leader in questa classifica è la Spagna, con uno share della strada di quasi il 93%.

## Confronto Europa - Usa sui Veicoli Pesanti

Figura 28 – Confronto Europa/Usa – Fonti: Elaborazione Centro Studi Subalpino su dati Acea e Ward, migliaia unità



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**

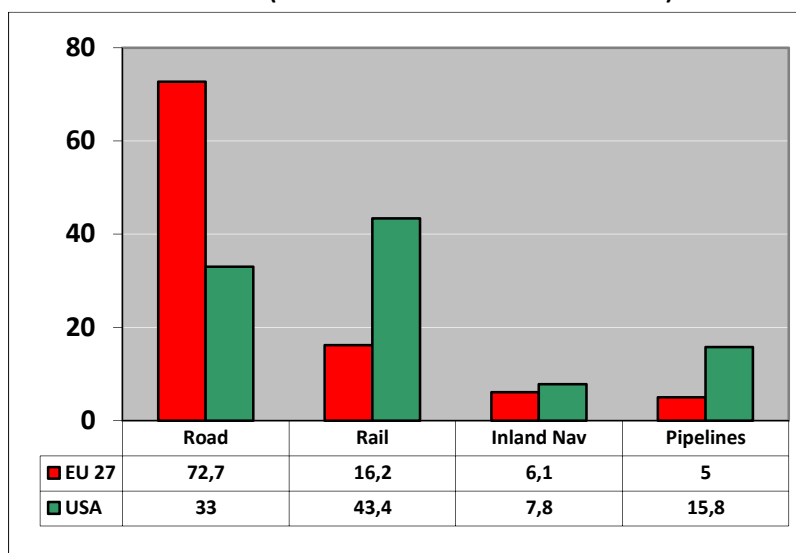
**prima che in Europa**, con un calo delle vendite che nel 2009 fu del 66,5% rispetto al 2006, anno di massima espansione del settore.

La ripresa inizia nel 2010 un aumento del 13% sul 2009; il trend positivo è poi continuato nel 2011 con un sostanzioso progresso del 60% sul 2009; l'anno scorso 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 dell'anno. La distanza con il 2006 è comunque rimasta notevole (-31,3%).

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%). L'anno scorso il mercato è rientrato in una fase recessiva, perdendo il 9% sul 2010, e la distanza dal 2007 è rimasta di oltre il 30%.

Per l'anno in corso si prevede una ulteriore contrazione del mercato.

Figura 29 – Goods Transport in Europe and USA – mode share  
Sources: Eurostat (data 2009 for UE and 2007 for USA)



Il confronto proposto è significativo anche perché i volumi di merci trasportate su strada, in termini di Ton/km, sono molto simili.

Resta però il fatto che il volume totale di merci trasportate negli USA è 2,4 volte quello dell'Europa, e che la classifica per modalità vede **negli USA l'assoluta prevalenza della ferrovia, (43,4 % contro il 16,2% dell'Europa)**. La strada invece rappresenta negli Usa solo il 33% contro il 72,7%.

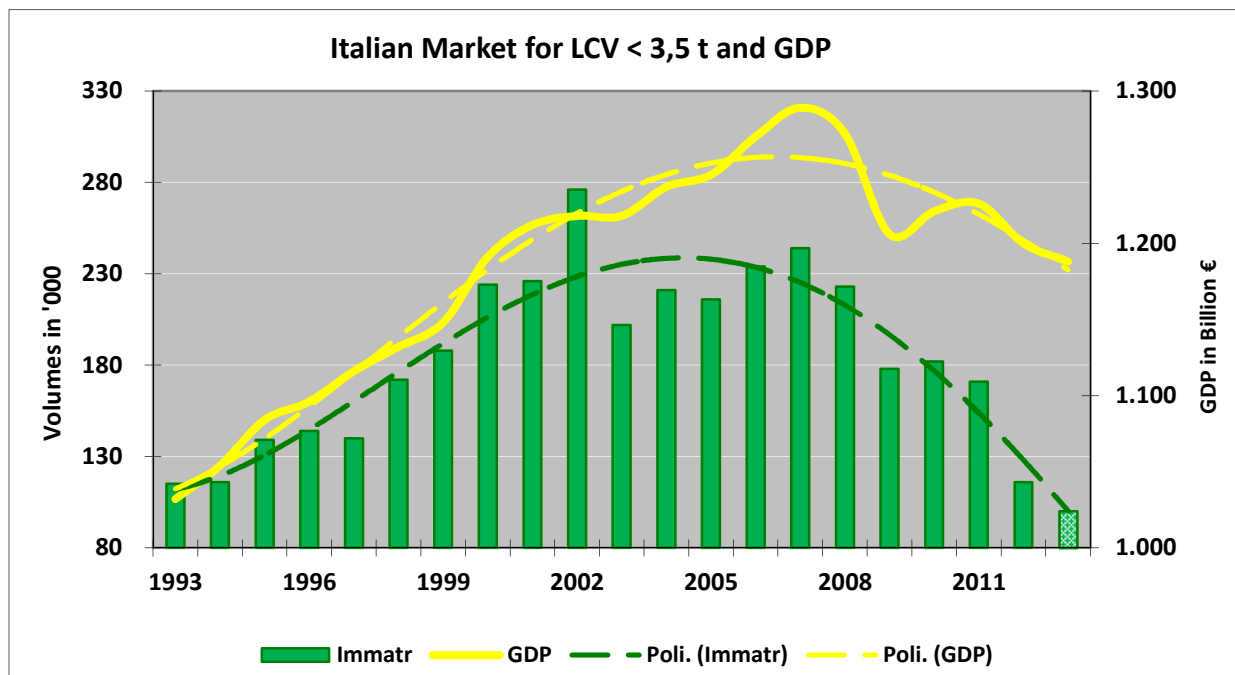
Se però, invece delle tonnellate Km, si usano i valori delle merci trasportate o il loro peso, i dati disponibili mostrano un ruolo molto maggiore della strada. Date le grandi distanze “coast to coast”, è evidente che la ferrovia è soprattutto usata sulle lunghe percorrenze, dove la distanza pesa enormemente sui calcoli in Ton/km.

Infatti, da **uno studio recente dell’American Trucking Association per il 2011**, pubblicato a metà dello scorso anno, risultano le seguenti cifre, che sottolineano il ruolo del trasporto merci su gomma negli USA:

- Il Trasporto su strada impiega 6,8 milioni di persone, compresi più di 3 milioni di autisti. Di questi il 4,6% sono donne e il 32,6% sono di minoranze etniche.
- Il trasporto su autocarro è la quintessenza della piccola industria, e il 90% delle imprese ha fino a 6 autocarri e il 97,2% fino a 20 autocarri.
- Nel 2011 gli autocarri hanno trasportato 603,9 miliardi di dollari di merci (più dell’ 80% di tutto il valore delle merci trasportate). Il peso delle merci trasportate su strada è stato di 9,2 miliardi di tons ( – 67% del peso totale di tutte le merci trasportate).
- I veicoli delle classi 6-8 (da 9 a 15 Ton) hanno percorso 131,2 miliardi di miglia nel 2010, e tutti i camion, a prescindere dalla Massa Totale a Terra, hanno percorso 397,8 miliardi di miglia.
- Nel 2011, gli autocarri hanno consumato 37,2 miliardi di galloni di Gasolio.



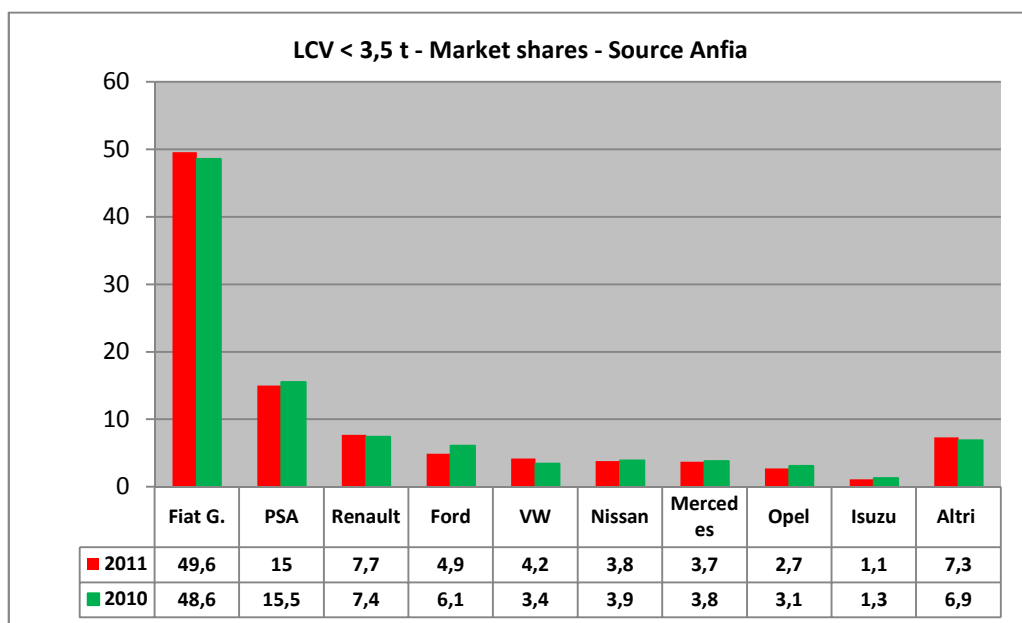
## Att.: Evolution of the Italian Market for Commercial and Industrial Vehicles from 1993 to 2012 and short term forecasts.



Il settore dei veicoli commerciali e industriali ha sofferto anche in Italia della precedente crisi generalizzata del 1992/93; comincia a riprendersi nel 1994 con la “prima Tremonti”, ma soprattutto nel 1997/98, 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.

I fattori che hanno influito in quegli anni sul rapido sviluppo di questo segmento sono molteplici: fra essi 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.



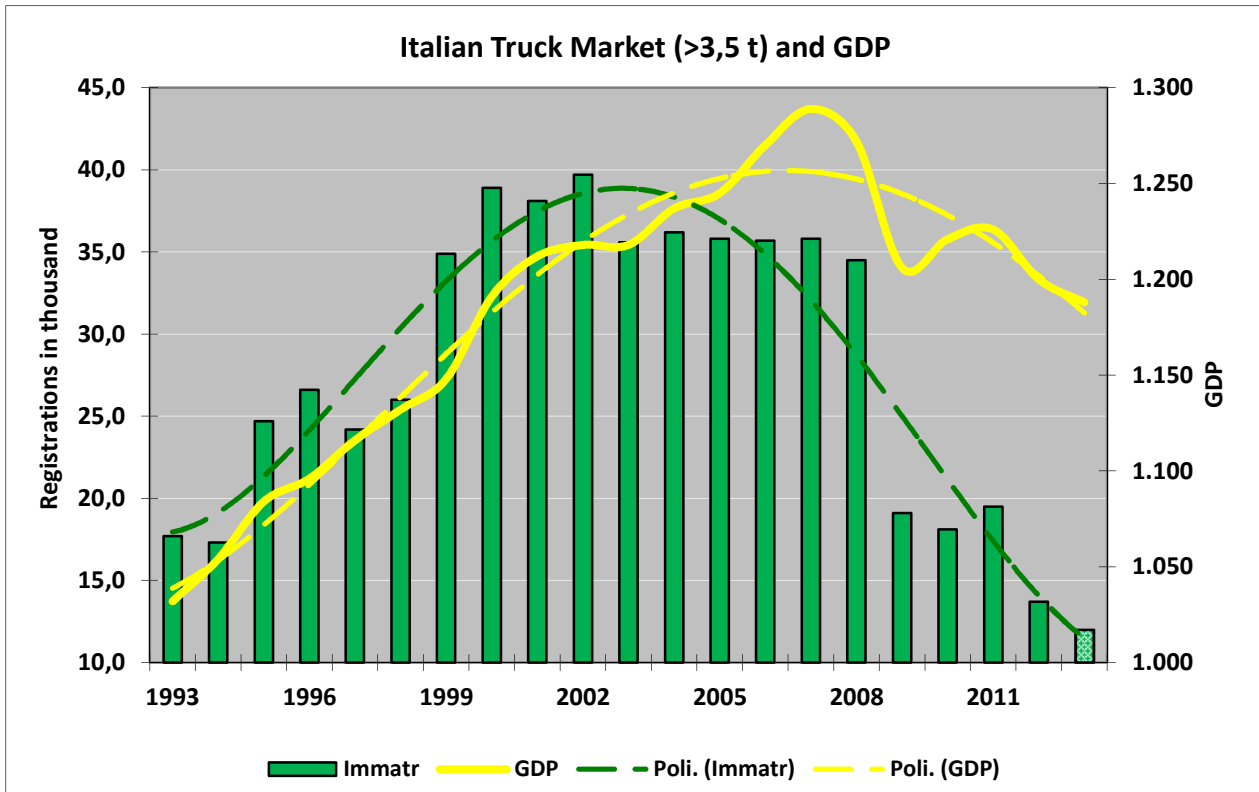
La crisi globale del 2008/9 ha profondamente colpito questo settore che non si è ripreso nemmeno con il pur limitato recupero dalla recessione nel 2010 e 2011, ed è letteralmente crollato l'anno scorso ad un volume che

ricorda gli anni 93/94, epoca della precedente recessione mondiale. Anche nel 2013 il mercato è previsto mantenersi sotto ai già bassi livelli del 2012, dato che l'Italia potrà uscire dalla recessione solo nel 2014.

La correlazione tra immatricolazioni e PIL è abbastanza 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 sale addirittura allo 0,96.

Le quote di mercato vedono nel 2011 il gruppo Fiat crescere di un punto, con circa il 50%, seguito da PSA (in leggera discesa) e Renault (in risalita).

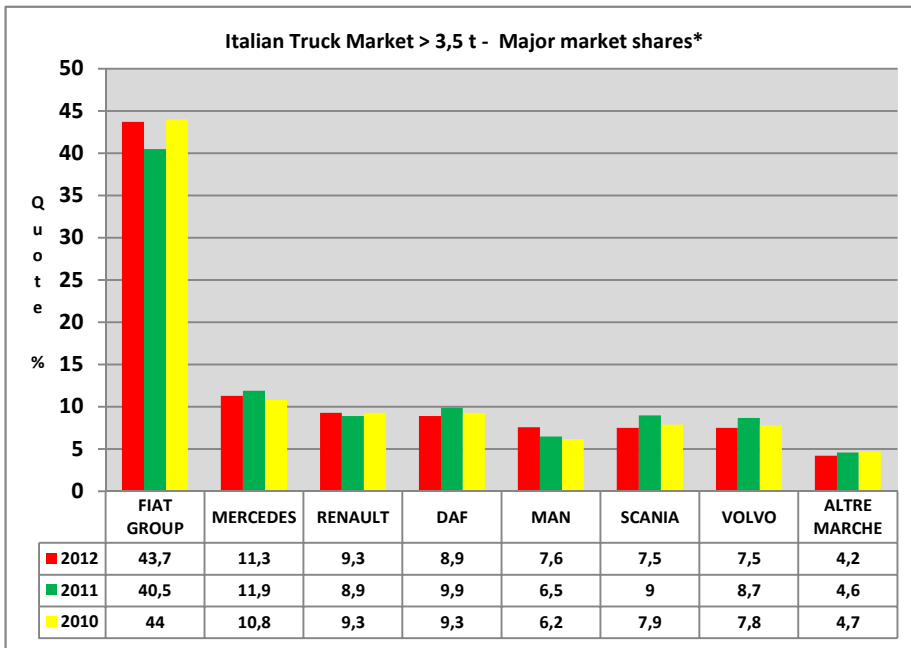
**Per i veicoli industriali (>3,5 t)** valgono le considerazioni sopra indicate fino al 2002; dal 2003 il mercato si è stabilizzato sulle 35.000 unità annue, indirettamente sottolineando una pura



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 l'anno scorso.

La scarsa correlazione con la serie del Pil di tutto il periodo (0,33) 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.

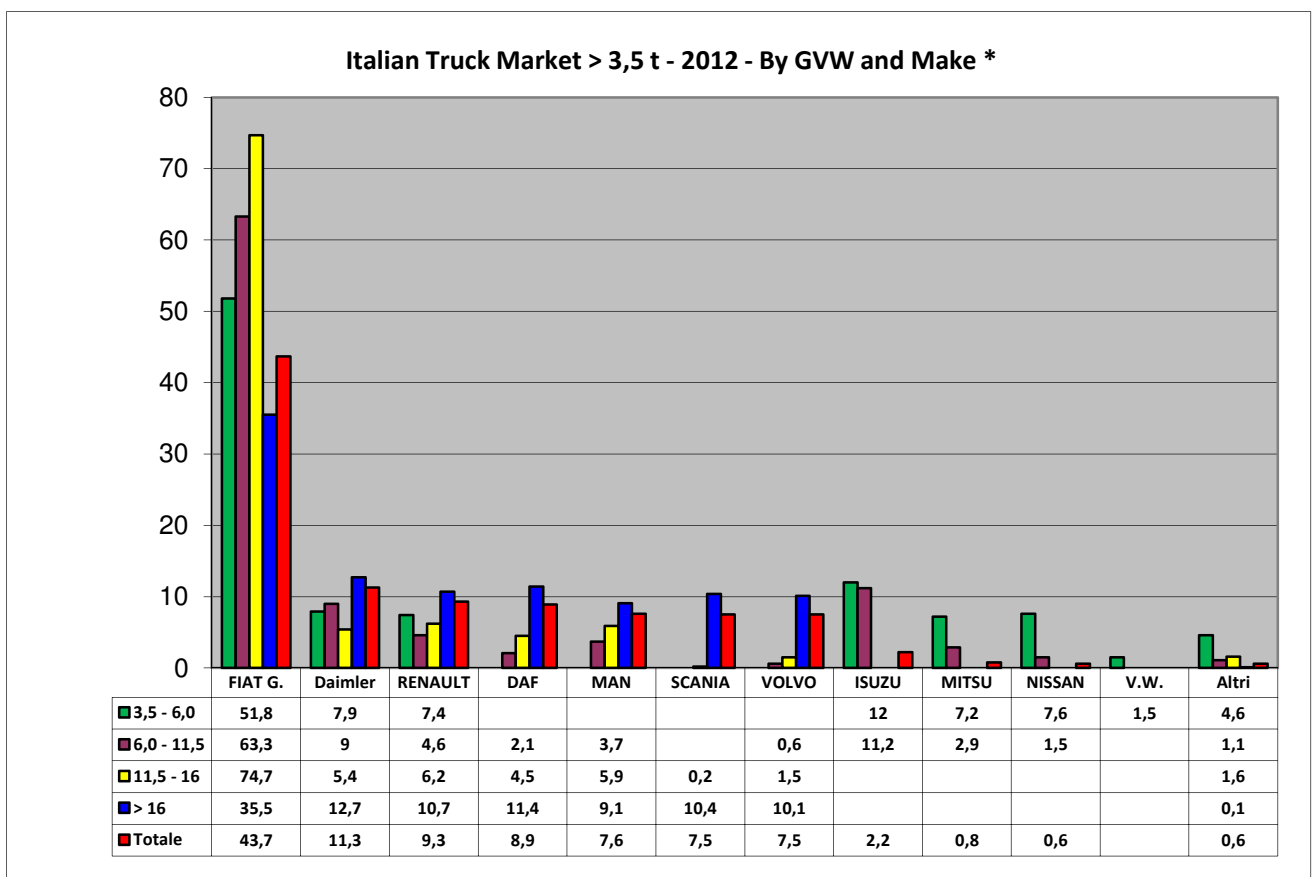
Lo stesso si può dire per il periodo 2007-2012, quando la correlazione si stabilizza su un valore significativo (0,91).



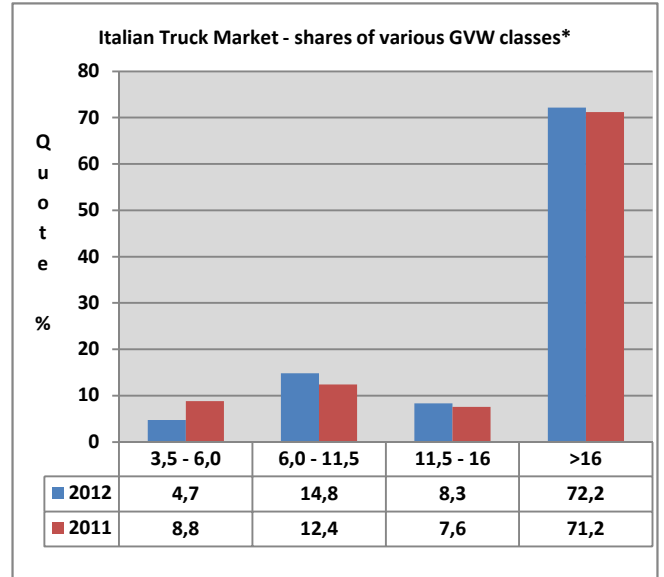
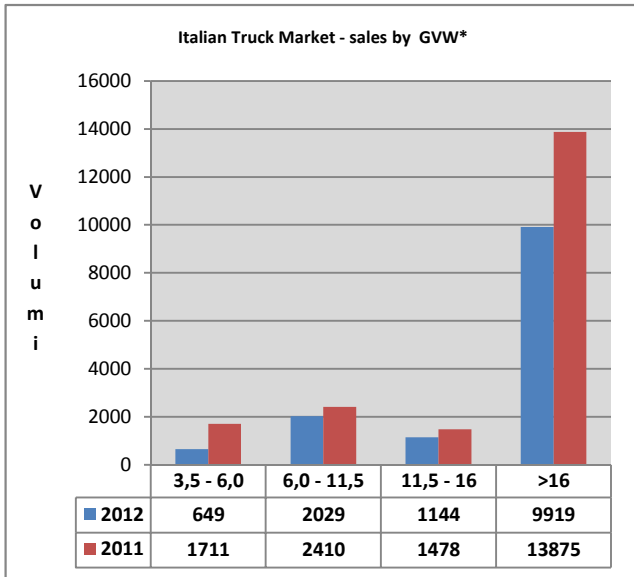
Prima di chiudere diamo una breve analisi del comportamento delle principali marche d'autocarri sul mercato italiano, confrontate con lo stesso periodo dei due anni precedenti.

Iveco e Renault hanno riconquistato le quote di mercato del 2010. La Man continua a guadagnare quote di mercato anche nel 2012. Perdono Daf, Volvo, Scania e Mercedes.

Nelle varie classi di peso il



Gruppo Fiat guadagna quota in tutti i segmenti, salvo nel primo (3,5t-6,0t) che vede in assoluto una diminuzione di vendite di oltre il 60% sul 2011 (vedi grafico sotto), risentendo delle stesse problematiche sofferte dal settore dei Commerciali (< 3,5t) per la grave contrazione della distribuzione delle merci a seguito della pesante contrazione del reddito disponibile delle famiglie e quindi dei consumi.



\*Source of data: Anfia elaborations based on numbers of "libretti" granted by Minister of Infrastructures and Transport in 2012 (Aut.Min.D07161/H4)"

**Emilio di Camillo - Centro Studi Subalpino – March 2013**