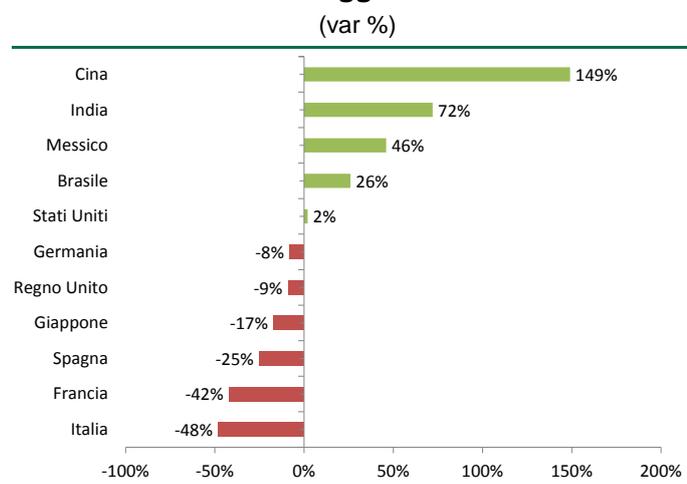


focus

settimanale del Servizio Studi BNL

Variatione delle nuove immatricolazioni di auto e veicoli commerciali leggeri tra il 2007 e il 2013



Fonte: Oica, Euler Hermes

Il **settore automotive** a livello globale sembra essere tornato su valori di crescita interessanti. I dati sulla produzione di nuovi veicoli evidenziano un incremento del 4% nel 2013 che potrebbe confermarsi anche per il 2014. Gli Stati Uniti nel 2013 sono tornati ai livelli produttivi pre-crisi. Il mercato europeo, pur avendo registrato nei primi nove mesi del 2014 un incremento del 5,8% delle immatricolazioni, rimane 25 punti percentuali sotto il livello del 2007 con ampie differenze tra i paesi. Ponendo pari a 100 le auto immatricolate nel 2007, la Germania nel 2013 ha raggiunto quota 92, il Regno Unito 91, la Spagna 75, la Francia 58; l'Italia si è fermata a 52.

La **crisi del settore auto in Italia** è in atto da sette anni ed è la più lunga e la più intensa sperimentata negli ultimi quarant'anni. Il fatturato del settore nel 2013 è stato pari a 24,6 mld di euro, il 35% in meno rispetto al 2009. Nel 2013 sono state immatricolate 1,3 mln. di vetture, il valore più basso dal 1979. Nei primi 9 mesi del 2014 in Italia si sono registrati i primi segnali di ripresa. Le immatricolazioni sono aumentate del 3,7%, ma il livello assoluto rimane comunque molto contenuto. La dinamica dei fatturati e degli ordini appare in miglioramento, soprattutto la componente estera, mentre rimane debole la domanda interna, specie quella dei privati.

l'Italia resta tra i primi paesi al mondo e al primo posto in Europa per diffusione di veicoli a motore. Il parco auto presenta tuttavia un'età media molto elevata, circa 10 anni. A fine dicembre 2013 in Italia si contavano 35,2 mln. di vetture circolanti, di cui circa un terzo immatricolate prima dell'anno 2000.

34

23 ottobre
2014

Direttore responsabile:
Giovanni Ajassa
tel. 0647028414
giovanni.ajassa@bnlmail.com



BNL
GRUPPO BNP PARIBAS

La banca per un mondo che cambia

Settore auto: un andamento a più velocità

S. Ambrosetti ☎ 06-47028055 – stefano.ambrosetti@bnlmail.com

Il settore *automotive* a livello globale sembra essere tornato su valori di crescita interessanti. I dati sulla produzione di nuovi veicoli evidenziano un incremento del 4% nel 2013 che potrebbe confermarsi anche per il 2014. La produzione mondiale è attesa toccare i 100 milioni di vetture (auto e veicoli commerciali) l'anno a partire dal 2017. Circa il 75% delle vendite globali si concentrano in quattro regioni: Europa, Stati Uniti, Giappone e Russia.

Gli Stati Uniti nel 2013 sono tornati ai livelli produttivi pre-crisi. Il mercato europeo, pur avendo registrato nei primi nove mesi del 2014 un incremento del 5,8% delle immatricolazioni, rimane 25 punti percentuali sotto il livello del 2007 con ampie differenze tra i paesi. Ponendo pari a 100 le auto immatricolate nel 2007, la Germania nel 2013 ha raggiunto quota 92, il Regno Unito 91, la Spagna 75, la Francia 58; l'Italia si è fermata a 52, registrando una flessione del 48%.

La crisi del settore auto in Italia è in atto da sette anni ed è la più lunga e la più intensa sperimentata negli ultimi quarant'anni. Il fatturato del settore nel 2013 è stato pari 24,6 mld di euro, il 35% in meno rispetto al 2009. Nel 2013 sono state immatricolate 1,3 mln. di vetture, il valore più basso dal 1979. Nei primi 9 mesi del 2014 in Italia si sono registrati i primi segnali di ripresa. Le immatricolazioni sono aumentate del 3,7%, ma il livello assoluto rimane comunque molto contenuto. La dinamica dei fatturati e degli ordini appare in miglioramento, soprattutto la componente estera, mentre rimane debole la domanda interna, specie quella dei privati. Su 100 veicoli venduti in Europa, 37 sono di produzione tedesca, 20 francese, 15 statunitense, 12 giapponese, 6 prodotti in Corea e 6 provenienti da case automobilistiche italiane.

Nonostante il difficile momento di mercato, l'Italia resta tra i primi paesi al mondo e al primo posto in Europa per diffusione di veicoli a motore. Con 690 vetture ogni 1.000 abitanti sopravanza Francia (597), Spagna (588), Germania (562) e Regno Unito (570). Il parco auto presenta tuttavia un'età media molto elevata. A fine dicembre 2013 in Italia si contavano 35,2 mln. di vetture circolanti, di cui circa un terzo immatricolate prima dell'anno 2000.

La sfida per il settore auto nasce da un confronto con fattori di cambiamento sociali e culturali oltre che economici. I consumi tecnologici hanno preso il posto dell'auto o della moto in cima alle preferenze di spesa dei giovani. Si registra inoltre in molte famiglie la rinuncia ad una seconda vettura per effetto della diffusione di modalità alternative di trasporto (voli low cost e alta velocità) maggiormente utilizzate nei viaggi di lunga percorrenza.

Il mercato mondiale dell'auto

Nonostante la crescita economica presenti segni di rallentamento nelle economie più dinamiche e uno slancio limitato in diverse aree del mondo, il settore *automotive* a livello globale sembra essere tornato su valori di crescita prossimi a quelli del 2009. I dati sulla produzione di nuovi veicoli evidenziano un incremento del 4% nel 2013 che potrebbe confermarsi anche per il 2014. L'industria *automotive* negli ultimi anni è stata trainata dalle vendite nei paesi BRIC e dalla solida ripresa post-crisi del mercato statunitense. Diverso il quadro in Europa dove una situazione economica più complessa e una ripresa incerta hanno portato a un calo nel numero di nuove immatricolazioni per sei anni consecutivi. A partire dalla fine 2013, tuttavia, sono

emersi in Europa segnali di una possibile inversione del ciclo, la cui intensità e durata dipenderanno dalle prospettive di ripresa dell'area.

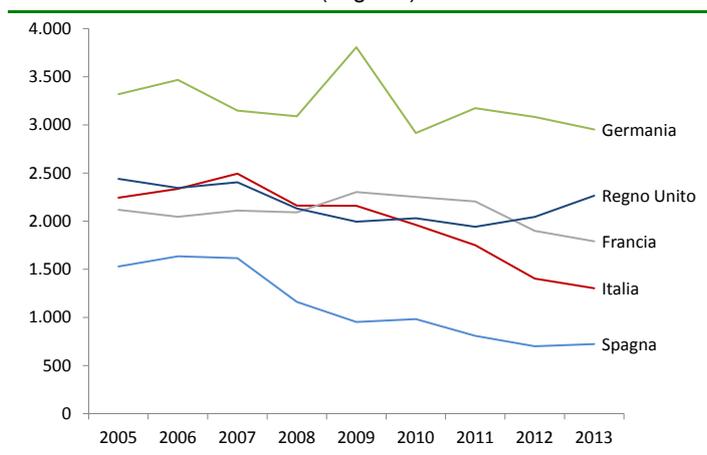
Dietro una crescita globale che potrebbe portare a una produzione di 100 milioni di vetture (auto e veicoli commerciali) l'anno a partire dal 2017, si celano dinamiche di mercato profondamente diverse. Circa il 75% delle vendite globali si concentrano in quattro regioni: Europa, Stati Uniti, Giappone e Russia.

Osservando il mercato a partire dal 2007, prima dell'avvento della crisi economica, è possibile verificare come l'impatto della crisi sul settore automotive risulti molto diversificato nelle diverse aree del mondo

Tra il 2007 e il 2013 la Cina ha registrato un incremento delle vendite pari al 149%, divenendo a partire dal 2009 il primo mercato mondiale con oltre 20 milioni di vetture, pari al 27% di quelle globali. Sul mercato cinese ogni 100 vetture immatricolate 38 provengono da case automobilistiche cinesi, 20 tedesche, 17 giapponesi, 12 statunitensi, 9 coreane e 4 francesi. Considerando il basso tasso di proprietà dei veicoli e la dinamica di sviluppo economico, si stima un potenziale di crescita del mercato nell'ordine dell'8-10% l'anno. Per mantenere questo dinamismo occorre tuttavia una diminuzione dei prezzi dal momento che il mercato segnala margini di profitto piuttosto elevati.

Nuove immatricolazioni di auto e veicoli commerciali leggeri

(migliaia)



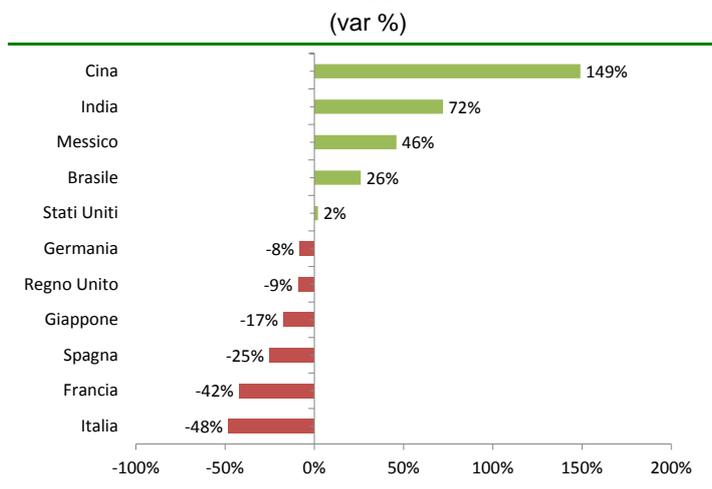
Fonte: Oica

Negli Stati Uniti le immatricolazioni sono tornate su valori del 2% superiori a quelli del 2007, tuttavia, a fronte di un analogo livello di produzione, la forza lavoro è diminuita del 20% rispetto al 2007. Con 16,5 milioni di immatricolazioni il peso nel mercato globale degli Stati Uniti è pari al 23%.

In Giappone le immatricolazioni nel 2013 risultavano ancora 17 punti percentuali sotto il livello del 2007 e il nuovo rialzo dell'aliquota IVA dal 4,5 all'8% è atteso produrre un ulteriore rallentamento nel 2014 per il quale si prevede una flessione del 5% rispetto all'anno precedente. Il mercato giapponese si caratterizza per il fatto di essere piuttosto chiuso in entrata: il 94% delle auto immatricolate è di produzione giapponese. Nel contempo circa la metà della produzione viene esportata, specialmente negli Stati Uniti (33%), oltre che in Asia e Medio oriente (26%) e in Europa (18%).

Il mercato europeo dell'auto rappresenta il 17% delle vendite mondiali: nel 2013 le immatricolazioni sono ammontate a 12,9 mln di unità. Con il mese di settembre 2014 si è arrivati al tredicesimo mese consecutivo di crescita. Nei primi nove mesi del 2014 le immatricolazioni di auto in Europa sono state pari a 9,6 milioni di veicoli, in rialzo del 5,8% rispetto allo stesso periodo del 2013. Tutti i principali mercati hanno segnato valori positivi: In particolare Spagna (+17,2%) e Regno Unito (9,1%), mentre Italia (+3,6%), Germania (+2,9%) e Francia (+2,1%) sono cresciute a un ritmo più contenuto. Il 2014 si sta caratterizzando dunque per un andamento congiunturale positivo che, seppure diverso per intensità, non è rappresentativo delle dinamiche in atto in Europa nel medio periodo. Se estendiamo l'orizzonte temporale a prima della crisi finanziaria del 2007, è possibile infatti verificare come: a) il ritmo di sviluppo tra i paesi si presenti molto eterogeneo; 2) il livello assoluto delle immatricolazioni sia ancora per tutti i paesi inferiore a quello pre-crisi. Ponendo pari a 100 le auto immatricolate nel 2007, la Germania nel 2013 ha raggiunto quota 92, il Regno Unito 91, la Spagna 75, la Francia 58; l'Italia si è fermata a 52, con una flessione quindi del 48% rispetto al 2007.

Variazione delle nuove immatricolazioni di auto e veicoli commerciali leggeri tra il 2007 e il 2013



Fonte: Oica, Euler Hermes

Il mercato europeo appare caratterizzato da elevati livelli produttivi e da una profittabilità piuttosto contenuta. La competizione sui prezzi ha eroso i margini di profitto innescando in molte case automobilistiche un processo di taglio dei costi. In particolare i produttori italiani hanno perso quote di mercato in Europa e ridotto la propria offerta. Su 100 veicoli venduti in Europa, 37 sono di produzione tedesca, 20 francese, 15 statunitense, 12 giapponese, 6 prodotti in Corea e 6 provenienti da case automobilistiche italiane.

Nel 2013 il fatturato del settore auto in Italia è stato pari a 24,6 mld di euro, il 35% in meno rispetto al 2009; una riduzione in cinque anni di 13 mld di euro di fatturato e un minor gettito IVA di 2 mld di euro. Nel 2014 il settore auto in Italia è tornato a crescere. Dopo la lunga e intensa contrazione che ha portato l'industria su livelli produttivi minimi, analoghi a quelli del 1979, si registrano segnali, seppure deboli, di inversione di tendenza. Nei primi 9 mesi del 2014 si è registrata una crescita delle immatricolazioni del 3,7% rispetto ai primi nove mesi dell'anno precedente. La dinamica dei fatturati e degli ordini appare in miglioramento, specie per la componente estera. Le vendite nella Ue hanno registrato una crescita con velocità diverse tra i vari mercati, più contenuta in

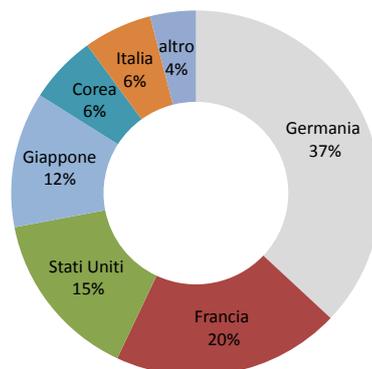
Francia e Germania e più accentuata in Spagna (grazie anche agli incentivi pubblici) e nel Regno Unito.

La domanda interna, specie quella dei privati rimane debole, indice che la stabilità della ripresa è ancora da consolidare. Più sostenuto l'impulso proveniente dalla domanda di vetture destinate al noleggio sia di breve sia di lungo termine. Gli indici di fiducia del settore segnalano un miglioramento delle aspettative, specie nel segmento business. A fronte di questi segnali positivi, dopo sette anni di flessione, il livello assoluto della produzione (1,04 milioni nei primi nove mesi del 2014) rimane molto contenuto.

Nonostante il difficile momento di mercato, l'Italia resta tra i primi paesi al mondo per diffusione di veicoli a motore. Il tasso di motorizzazione, dato dal numero di veicoli per 1.000 abitanti, vede al primo posto tra le grandi aree del mondo gli Stati Uniti con 791 veicoli ogni mille abitanti, seguono il Canada a 624, il Giappone (599) e l'Unione Europea con una media pari a 563. L'Italia tra i grandi mercati europei è al primo posto. Con 690 vetture ogni 1.000 abitanti sopravanza Francia (597), Spagna (588), Germania (562) e Regno Unito (570). Nonostante le dinamiche di crescita sostenute tra i paesi BRIC la sola Russia presenta un valore elevato (317), mentre Cina (79), Brasile (187) e India (18) evidenziano valori ancora molto contenuti ma anche un potenziale di sviluppo di mercato molto elevato.

2013: quote di mercato in Europa per nazionalità del marchio

(val %)



Fonte: Euler Hermes

Il mercato italiano dell'auto: un'analisi di lungo periodo

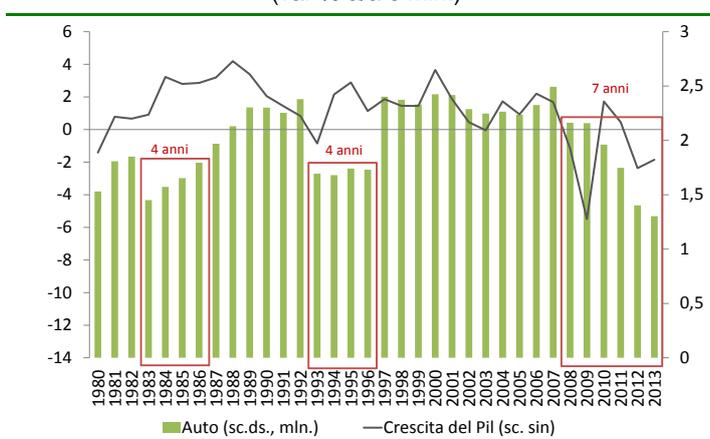
Negli ultimi quarant'anni il mercato italiano dell'auto ha vissuto una fase di grande sviluppo ma si è dovuto confrontare in più occasioni con alcune crisi, accentuate talvolta da situazioni economiche e congiunturali particolarmente sfavorevoli. A partire dalla metà degli anni settanta è possibile identificare almeno tre fasi di particolare involuzione del mercato. La prima è iniziata nel 1983, anno in cui il mercato ha registrato una flessione superiore al 20% delle nuove immatricolazioni, passate in un anno da 1,8 milioni a 1,4 milioni di unità. In quella circostanza per tornare sui livelli pre crisi sono occorsi quattro anni. La seconda caduta ha avuto origine nel 1993, poco dopo la crisi dello Sme e la svalutazione della lira. In questo caso il calo è stato ancora più pronunciato, si è passati infatti dai quasi 2,4 milioni di veicoli immatricolati nel 1992 agli 1,7 milioni del 1993 (-29%). Anche in questa occasione sono stati necessari

quattro anni per riportare il mercato sui livelli precedenti, nel 1997 le vetture immatricolate sono risultate infatti pari a 2,4 milioni.

E' seguito poi un lungo periodo di relativa stabilità. Negli anni compresi tra il 1997 e il 2007 il numero di vetture immatricolate si è mantenuto oltre le 2,2 milioni di unità l'anno, un valore storicamente elevato. Ma l'inizio della prima crisi finanziaria ha avuto un impatto negativo sul mercato dando l'avvio, a partire dal 2008 alla più lunga flessione del mercato degli ultimi quarant'anni. Tra il 2007 e il 2013 le immatricolazioni sono diminuite infatti del 48% con una contrazione delle nuove immatricolazioni pari a 1,2 milioni.

Italia:crescita del Pil e immatricolazione di nuove auto

(var % a/a e mln.)



Fonte: Istat, Unrae

La crisi in atto nel settore auto in Italia è la più lunga e la più intensa sperimentata negli ultimi quarant'anni. Il mercato ha registrato non solo una flessione nel numero assoluto di nuove vetture, ma anche una ricomposizione in termini di utilizzatori, tipologia di alimentazione e segmenti.

La crisi ha impattato in maniera più forte nel comparto dei privati che hanno risentito, specie nelle fasi più acute della recessione, del minor poter d'acquisto a disposizione, dell'aumento del carico fiscale e di maggiori difficoltà di accesso al credito. In particolare sono state le fasce più giovani a risentire maggiormente delle difficoltà. Nel 2007 su 100 auto immatricolate 49 erano intestate a persone sotto i 45 anni; nel 2013 tale quota è scesa a 40. I nove punti percentuali in meno sono ripartiti tra la fascia 19-30 anni che passa dal 12,4 all'8,3% e quella 30-45 anni che scende dal 36,7 al 32,3%. L'incidenza della flessione è dunque molto maggiore per i giovani sotto i 30 anni, che hanno rinunciato in molti casi all'acquisto di un'auto nuova dinanzi a prospettive incerte nel mercato del lavoro e a livelli salariali piuttosto contenuti.

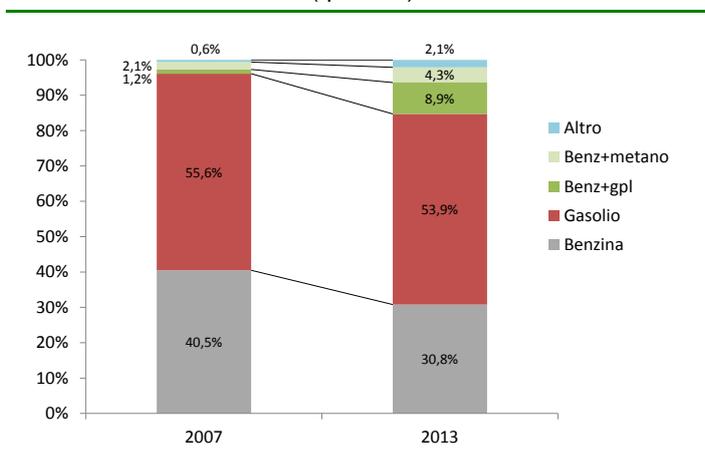
L'aumento dei prezzi dei carburanti ha accentuato l'interesse verso combustibili e motorizzazioni alternative alla benzina, con un progressivo ridimensionamento di questo tipo di alimentazione. Nel 2007 il 40,5% delle vetture immatricolate in Italia era alimentato a benzina, il 55,6% a gasolio, solo l'1,2% a benzina e gpl e il 2,1% a benzina e metano. Nel 2013, a sei anni di distanza, il segmento a benzina risulta calato di circa 10 punti percentuali mentre quello a gasolio solo di 1,7 punti. A beneficiarne sono state le vetture che utilizzano gpl e metano. Le prime (benzina e gpl) detengono

attualmente una quota pari all'8,9% delle immatricolazioni, sette volte superiore a quella del 2007, le seconde hanno raddoppiato il proprio peso arrivando al 4,3% del totale.

La dinamica positiva delle vetture alimentate da combustibili alternativi è legata anche a un progressivo ampliamento dell'offerta da parte delle case automobilistiche, presenti ormai in diversi segmenti con una vasta gamma di modelli in grado di coprire le esigenze di una platea di potenziali clienti imprese oltre che privati. Prova ne è la crescente penetrazione delle alimentazioni alternative sulle vetture intestate a persone giuridiche. A sostegno di questo segmento nel corso del 2013 sono stati introdotti dal Decreto Sviluppo degli incentivi alla mobilità sostenibile, rivolti principalmente alle imprese, la cui efficacia è risultata comunque limitata dal momento che prevedevano la sostituzione di un veicolo con più di dieci anni di anzianità, raramente presente in un parco auto aziendale.

Italia: vetture di nuove immatricolazione per tipologia di alimentazione

(quote %)



Fonte: Unrae

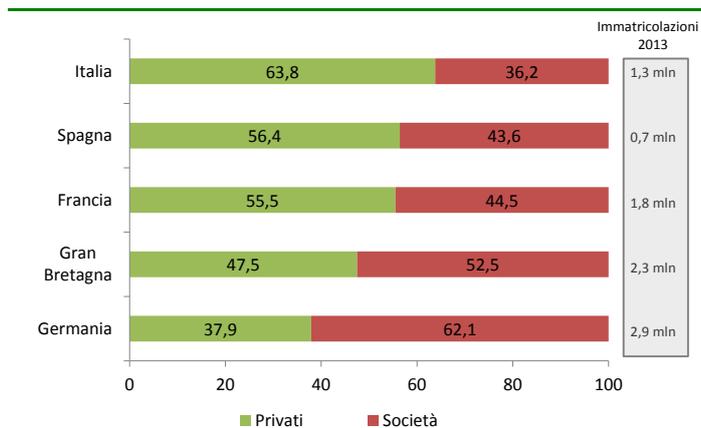
Il parco circolante italiano mostra un livello di cancellazioni superiore alla somma di immatricolazioni ed import, dando corpo a un fenomeno di "demotorizzazione". Il parco auto sta progressivamente invecchiando per il persistere di un elevato volume di vetture anziane e di una riduzione dell'immatricolato nuovo. L'età media ha raggiunto i 10 anni circa. Il tasso di sostituzione dell'usato rivela ancora una ricerca di mobilità a prezzi contenuti. Nel solo 2013 sono passate di proprietà quasi 2,4 mln di vetture, il 31% aveva oltre 10 anni, il 25% tra 7 e 10 anni.

A fine dicembre 2013 in Italia si contavano 35,2 mln di vetture circolanti, di cui circa un terzo immatricolate prima dell'anno 2000. In pratica circa una vettura su tre presenta livelli di sicurezza e rispetto ambientale molto distanti dagli standard attuali, ai quali si è pervenuti grazie all'utilizzo di nuove tecnologie in grado anche di garantire un rapporto tra contenuti e valore delle vetture molto più vantaggioso rispetto al passato. Oltre il 48% delle vetture attualmente circolanti presenta livelli di emissioni Euro 3 o inferiori. Il 28% (oltre 10 milioni) Euro 2 o inferiore. Il rinnovo del parco circolante potrebbe essere un elemento di rilancio della domanda interna nel momento in cui il miglioramento della congiuntura economica e/o eventuali incentivi pubblici dovessero creare condizioni di mercato più favorevoli per le famiglie.

In Italia la quota di autovetture immatricolate dalle aziende tra il 2007 e il 2013 è aumentata di nove punti percentuali dal 27,2% al 36,2%, un valore, tuttavia, molto più contenuto rispetto a quello prevalente negli altri quattro maggiori mercati europei. In Germania il rapporto risulta invertito rispetto all'Italia: nel 2013 due vetture su tre sono state immatricolate a nome di una società. Parte della diversità è spiegabile con un trattamento fiscale che negli altri mercati europei appare più vantaggioso rispetto a quello italiano in termini di deducibilità, quote e costi ammortizzabili e detraibilità dell'IVA.

2013: immatricolazioni di nuove auto segmenti privati e auto aziendali

(quote %, mln.)



Fonte: Unrae

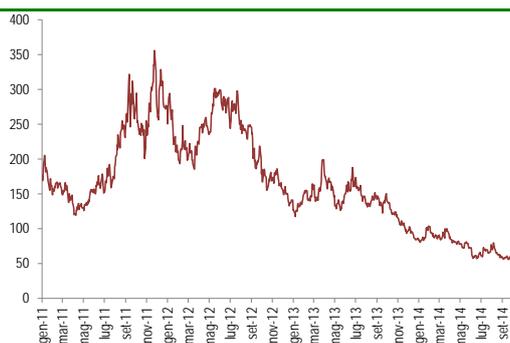
L'auto è una tipologia di bene durevole dal costo medio elevato di acquisto e con un'incidenza significativa sul bilancio familiare. La decisione di comprare l'auto, spesso coincide con la sostituzione di una vecchia vettura. Sul rinvio di questa scelta di acquisto hanno pesato molteplici fattori: la contrazione dei redditi, la riduzione del potere di acquisto oltre agli elevati costi di manutenzione. I costi di mantenimento della vettura hanno subito negli anni della recessione un incremento significativo che ha riguardato il prezzo del carburante, le tariffe assicurative e la fiscalità (come l'aumento del bollo auto o quello dell'IVA varato a ottobre del 2013, che ha portato l'imposta dal 21 al 22%).

Il settore auto si deve confrontare anche con fattori di cambiamento di carattere sociale e culturale oltre che economico. La flessione della spesa per veicoli sconta anche i cambiamenti delle abitudini di spesa dei consumatori, quelle dei giovani in particolare. L'auto o la moto hanno lasciato il posto ai consumi tecnologici in cima alle preferenze di spesa dei giovani. Si registra inoltre in molte famiglie la rinuncia ad una seconda vettura, per effetto della diffusione di modalità alternative di trasporto (voli low cost e alta velocità) maggiormente utilizzate nei viaggi di lunga percorrenza.

Un ulteriore fattore rilevante è dato dai cambiamenti in termini di mobilità urbana. Nelle grandi città per gli spostamenti urbani l'utilizzo dell'auto è reso più difficile dall'aumento delle barriere di accesso ai centri cittadini e dall'aumento dei costi di parcheggio. Anche sul fronte business la diffusione a costi limitati di strumenti tecnologici avanzati sta progressivamente contribuendo a ridurre gli spostamenti, attraverso un crescente utilizzo delle possibilità di operare in remoto offerte da e-commerce, e-banking, telelavoro e videoconferenze.

Un cruscotto della congiuntura: alcuni indicatori

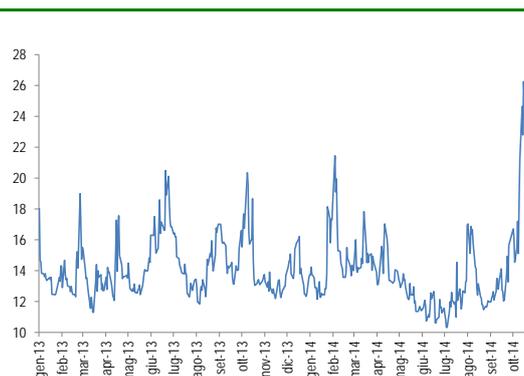
Indice Itraxx Eu Financial



Fonte: Thomson Reuters

I premi al rischio passano da 66 a 69.

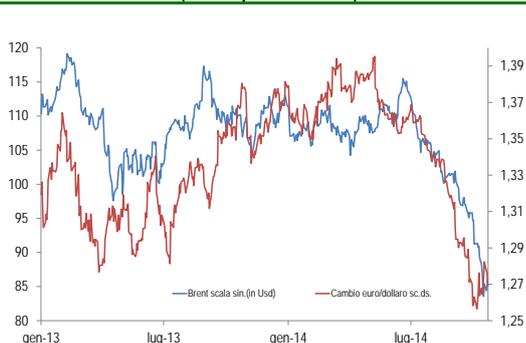
Indice Vix



Fonte: Thomson Reuters

L'indice Vix nell'ultima settimana passa da un picco di 26 a 18.

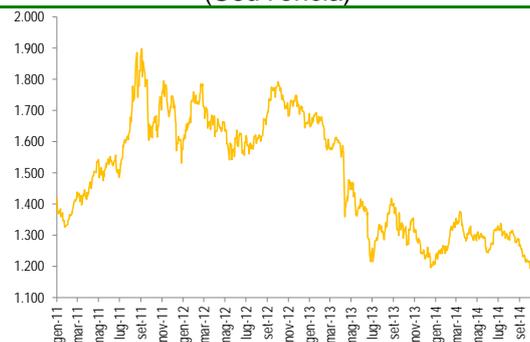
**Cambio euro/dollaro e quotazioni Brent
(Usd per barile)**



Fonte: Thomson Reuters

Il tasso di cambio €/€ a 1,27. Il petrolio di qualità Brent quota \$86 al barile.

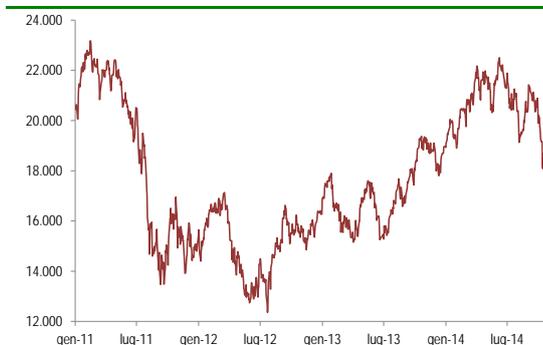
**Prezzo dell'oro
(Usd l'oncia)**



Fonte: Thomson Reuters

Il prezzo dell'oro quota 1.244 dollari l'oncia.

Borsa italiana: indice Ftse Mib



Fonte: Thomson Reuters

Il Ftse Mib nell'ultima settimana sale da 18.305 a 19.266.

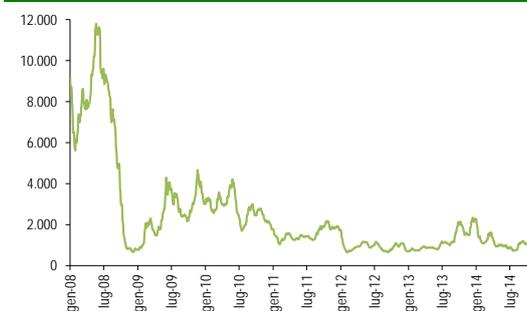
Tassi dei benchmark decennali: differenziale con la Germania (punti base)



Fonte: elaborazioni Servizio Studi BNL su dati Thomson Reuters

I differenziali con il Bund sono pari a 253 pb per il Portogallo, 99 pb per l'Irlanda, 137 pb per la Spagna e 167 pb per l'Italia.

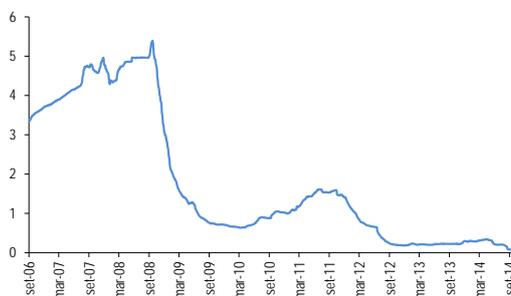
Indice Baltic Dry



Fonte: Thomson Reuters

L'indice Baltic Dry nell'ultima settimana torna sopra quota 1.100.

Euribor 3 mesi (val. %)



Fonte: Thomson Reuters

L'euribor 3m resta sotto lo 0,10%.

Il presente documento è stato preparato nell'ambito della propria attività di ricerca economica da BNL-Gruppo Bnp Paribas. Le stime e le opinioni espresse sono riferibili al Servizio Studi di BNL-Gruppo BNP Paribas e possono essere soggette a cambiamenti senza preavviso. Le informazioni e le opinioni riportate in questo documento si basano su fonti ritenute affidabili ed in buona fede. Il presente documento è stato divulgato unicamente per fini informativi. Esso non costituisce parte e non può in nessun modo essere considerato come una sollecitazione alla vendita o alla sottoscrizione di strumenti finanziari ovvero come un'offerta di acquisto o di scambio di strumenti finanziari.

