

E' disponibile online, nel sito dell'Anfia, la versione integrale definitiva dell'Osservatorio della filiera autoveicolare italiana, edizione 2013, lo studio realizzato annualmente da Step Ricerche per la Camera di commercio di Torino, in collaborazione con ANFIA e con le Camere di commercio di Chieti e di Modena, e presentato a Torino lo scorso 9 luglio. Il panorama descritto dall'analisi dipinge un mercato e un'industria che crescono nel mondo, mentre l'Europa è ancora alle prese con una crisi che mette alla prova mercati e operatori.

Il terzo anno consecutivo di crescita del potere d'acquisto dei consumatori nel mondo ha agevolato l'ulteriore incremento della domanda di mobilità globale, e immatricolazioni di auto mondiale (+4,9%). Nel 2012 si sono venduti 3,8 milioni fra auto, veicoli industriali e commerciali e autobus in più rispetto all'anno precedente, per complessivi 81,7 milioni di unità. Il ritmo di crescita è addirittura in lieve aumento sia rispetto al 2011 (+3,3 milioni), sia rispetto alla media 2005-2012 (+2,3 milioni per anno). Il continente europeo è l'unica zona al mondo in controtendenza, con consumi in recessione. Nell'Europa a 27 c'è infatti stata una contrazione delle immatricolazioni nel 2012 (1,3 milioni), più che compensata dalle ottime performance dell'Asia (+2,7 milioni) e delle Americhe (+2,1 milioni).

La crisi delle vendite ha riguardato tutti i paesi europei, salvo la Gran Bretagna (+3,7%). Fra i mercati principali quello maggiormente in difficoltà è l'Italia (21%), seguito dalla Francia (13,2%). Anche la Germania, nonostante le condizioni macroeconomiche migliori, non è riuscita a frenare il calo delle vendite interne di autoveicoli (3,3%). Questa dinamica continentale ha provocato ripercussioni negative su tutti i risultati dei costruttori europei (7,8% la media delle immatricolazioni nel mercato unico europeo). Volkswagen, perde l'1,1% delle immatricolazioni. L'unico grande costruttore a crescere in Europa è Hyundai-Kia (+11,5%). Il gruppo Fiat perde il 15,8% delle sue immatricolazioni.

Se si allunga lo sguardo di qualche anno indietro, si vede che l'Europa evidenzia un calo delle immatricolazioni per il quinto anno consecutivo, con prospettive non felici per il 2013. La perdita di immatricolazioni di autovetture è di 1 milione rispetto al 2011, ma diventa di 3,5 milioni nei confronti del 2007 (l'anno precedente alla crisi). E' dunque probabile che si sia verificato un calo strutturale di questo mercato, collegato all'aggiustamento dei consumi rispetto alla recessione del reddito e alle politiche di austerità fiscale necessarie per stabilizzare i mercati finanziari dell'eurozona.

Nel 2012 la crescita delle immatricolazioni ha continuato a premiare i mercati emergenti. La Cina è ormai stabilmente il primo mercato mondiale ed è ulteriormente aumentato del 4,3% nel 2012. Sono riprese a crescere anche le immatricolazioni in alcuni mercati sviluppati: Stati Uniti +13,4% e Giappone +27,5%. Entrambi i paesi hanno beneficiato dell'impatto delle politiche economiche, e in particolare il Giappone grazie a una politica monetaria espansiva. E' proseguita l'espansione dei mercati dell'auto dei paesi del BRIC, anche se in Cina meno che proporzionalmente alla crescita del suo Pil, per evidenti difficoltà di basare

lo sviluppo nazionale sulla sola domanda interna. Sono state infatti registrate variazioni del +8,8% per l'India, del +8,3% per la Russia e del +4,6% per il Brasile, mercato storicamente importante per gli italiani. Ultima la Cina con +4,3%.

Per effetto della crescita della domanda mondiale di autoveicoli, anche la produzione mondiale tende a crescere (84 milioni di unità, +5,3% rispetto al 2011). L'Asia è il primo continente produttore con 43 milioni di autoveicoli prodotti, pari al 59% della produzione mondiale. Il NAFTA è la regione a più alta crescita (15,8 milioni di autoveicoli prodotti, +17,2% rispetto al 2011), grazie alla ripresa economica degli USA. Nella UE a 15 sono stati realizzati 12,8 milioni di veicoli, con una variazione pari a 9,2%. In sostanza, la produzione europea riflette le condizioni di compressione del mercato europeo delle immatricolazioni.

La crisi ha cambiato la geografia della produzione automotive, se vediamo i paesi in termini di piattaforme geografiche di produzione, da prima della crisi l'output è aumentato di 13,9 milioni in termini di unità prodotte, in Cina, di 2,7 milioni in India e di 1,6 milione milioni in Thailandia (terzo paese per crescita della produzione locale). Per contro i tre paesi che hanno perduto le maggiori quote sono la Francia (1,4 milioni), gli USA (1,1 milioni) e la Spagna (880mila unità di produzione).

© riproduzione riservata  
pubblicato il 3 / 10 / 2013