

Previsioni congiunturali per il settore svizzero dell'automobile

Analisi e previsioni per conto della
Unione professionale svizzera
dell'automobile (UPSA)

Ottobre 2018



Committente

Unione professionale svizzera dell'automobile (UPSA)

Casella postale 64

CH-3000 Berna 22

Tel. +41 31 307 15 15

Fax +41 31 307 15 16

Olivia Solari Tel. +41 31 307 15 34

olivia.solari@agvs-upsa.ch

Editore

BAK Economics AG

Güterstrasse 82

CH-4053 Basilea

Con il sostegno di:

Eurotax Svizzera

Wolleraustrasse 11a

CH-8807 Freienbach

Eurotax.....

Part of Autovista Group

Referenti

Marco Vincenzi, responsabile del progetto

T +41 61 279 97 26, marco.vincenzi@bak-economics.com

Michael Grass

Direzione, responsabile Analisi di settore

T +41 61 279 97 23, michael.grass@bak-economics.com

Marc Bros de Puechredon

Direzione, responsabile Marketing e comunicazione

T +41 61 279 97 25, marc.puechredon@bak-economics.com

Redazione

Silvan Fischer

Michael Grass

Marco Vincenzi

Copyright

Copyright © 2018 by BAK Economics AG

Tutti i diritti sono di proprietà del committente

Previsioni congiunturali per il settore svizzero dell'automobile

Il mercato svizzero delle auto nuove manifesta anche per il 2018 tendenze alla saturazione. Dopo l'aumento record di nuove immatricolazioni registrato nel 2015, il numero di veicoli leggeri nuovi venduti è calato leggermente negli ultimi anni. Per l'anno in corso BAK prevede una flessione dell'1,3% delle nuove immatricolazioni, per un totale di 310 mila veicoli. Nel confronto storico le vendite rimangono comunque sempre a un livello molto alto, grazie soprattutto al grande dinamismo economico generale. Secondo le previsioni di BAK, nel prossimo anno il segmento delle auto nuove continuerà a normalizzarsi, per attestarsi intorno ai 308 mila veicoli circa.

Andamento annuo fino al momento attuale e previsioni per l'intero 2018

Sino al mese di settembre 2018, il numero cumulativo di nuove immatricolazioni dopo nove mesi era inferiore di 6'000 nuovi veicoli (2,7%) rispetto all'anno precedente. Il mese di settembre ha contribuito per il 70% circa a questa flessione. Questi attuali sviluppi sono da ricondursi al passaggio alla nuova procedura di approvazione del tipo sulla base del ciclo WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure, vedere box informativo nel prossimo capitolo). L'evoluzione della domanda mostra invece solo un calo moderato rispetto all'anno precedente. Fino al mese di agosto il numero di nuove immatricolazioni era sotto di un solo punto percentuale rispetto al valore dell'anno precedente. Per quanto riguarda l'evoluzione dei prezzi, nell'anno in corso si registra una normalizzazione. Fino al mese di settembre i prezzi medi delle auto nuove sono aumentati di un punto percentuale abbondante. Per i restanti mesi del 2018 BAK si aspetta che questa dinamica prosegua nella stessa direzione e chiuda l'anno con un aumento dell'1,3%. Questo fa sostanzialmente pensare che la saturazione del mercato sarà ancora una volta leggermente più forte rispetto all'anno precedente. Il fatto che nell'anno in corso la domanda di veicoli nuovi mostri comunque un calo moderato è da ricondursi allo sviluppo congiunturale altamente dinamico. Il ritmo di crescita dell'economia svizzera dovrebbe tuttavia rallentare leggermente nel secondo semestre, mentre l'aumento dei prezzi nel segmento delle auto nuove guadagnare dinamismo. Nella restante parte dell'anno si prevede quindi una flessione leggermente più alta delle nuove immatricolazioni. Per l'anno 2018, BAK prevede nello scenario base un calo delle nuove immatricolazioni dell'1,3%, per un totale di quasi 310'000 veicoli leggeri. Nel caso in cui le case costruttrici non riuscissero a compensare entro la fine dell'anno gli arretrati causati dall'assenza di certificazioni WLTP, secondo le analisi di BAK Economics il calo potrebbe coinvolgere dalle 6'000 alle 10'000 auto nuove.

La moderata evoluzione nel segmento delle auto nuove influenza anche la situazione in quello delle auto d'occasione. Il numero cumulativo dei passaggi di proprietà è di 1,1 punti percentuali inferiore al valore dell'anno precedente. Nella restante parte dell'anno BAK si aspetta un insignificante miglioramento e prevede un calo dei passaggi di proprietà pari a un punto percentuale.

Condizioni congiunturali

La congiuntura svizzera mostra un dinamismo che non si registrava ormai da oltre 10 anni. Nel primo e secondo trimestre il prodotto interno lordo svizzero è aumentato rispettivamente del 4 e del 2,9%, valori nettamente più alti rispetto alla media degli anni precedenti (+1,6%). I principali impulsi di crescita sono giunti soprattutto dal commercio con l'estero e dagli investimenti. Nell'anno in corso il consumo privato continuerà a essere incentivato dallo slancio sul mercato del lavoro. Mentre l'occupazione registra una crescita record dell'1,9%, la dinamica salariale rimane, con una crescita dello 0,5%, piuttosto piatta. Ciononostante, nell'anno in corso i consumi privati sono aumentati di un robusto 1,3%.

Per l'anno prossimo si prevede un rallentamento del ritmo di crescita, soprattutto perché lo slancio dell'economia mondiale è destinato a perdere progressivamente il suo dinamismo. Ad esempio, nell'eurozona il ritmo effettivo di crescita è già diminuito sensibilmente. Negli USA si prevede per il 2019 un rallentamento delle dinamiche quando si esauriranno gli effetti dell'espansivo pacchetto fiscale sull'economia statunitense. La congiuntura globale più debole frena anche la domanda di beni prodotti in Svizzera. Il ritmo di crescita delle esportazioni di merci svizzere e degli investimenti in attrezzature dovrebbe quindi essere un po' più lento nel 2019. Nel prossimo anno i consumi privati verranno sostenuti soprattutto da uno sviluppo stabile del mercato del lavoro così come dagli aumenti salariali. Tutto questo causerà un'accelerazione dei consumi privati pari all'1,6%. Per il 2019, BAK prevede complessivamente una crescita del PIL dell'1,6%.

Previsioni per l'anno 2019

Il prossimo anno la situazione economica si raffrederà notevolmente. Per l'economia svizzera si prevede un'espansione di 1,6 punti percentuali, grazie alla quale la congiuntura dovrebbe di nuovo tornare alla normalità. Una certa distensione è prevista anche sul fronte del tasso di cambio euro-franco, rilevante in particolare nel segmento delle auto nuove. Nell'anno in corso le incertezze politiche nell'eurozona hanno nel frattempo causato di nuovo un apprezzamento del franco svizzero. BAK presuppone tuttavia che si tratti di un fenomeno temporaneo e che nel 2019 verrà di nuovo raggiunto un tasso di cambio intorno a 1,18 EUR/CHF. Il rischio di drastici adeguamenti di prezzo nel segmento delle auto nuove è pertanto considerato piuttosto scarso. Con un'evoluzione stabile dei prezzi e una normalizzazione della congiuntura, BAK si aspetta che la fase di ribasso che si è estesa dal 2016 si protrarrà anche nel prossimo anno. Per l'anno 2019, BAK prevede nello scenario base un calo delle nuove immatricolazioni dello 0,6%, per un totale di 308'000 veicoli nuovi.

Dal nuovo valore di punta registrato nel 2015 nel segmento delle auto nuove, i passaggi di proprietà hanno vissuto un dinamismo nettamente più rallentato rispetto alla media storica. Da un lato ciò è da ricondursi al dieselgate e al conseguente calo della domanda di veicoli di questo tipo, dall'altro, anche al fatto che i prezzi delle auto nuove sono drasticamente diminuiti. Nell'anno 2018, tuttavia, il livello dei prezzi delle auto nuove aumenterà di nuovo per la prima volta dal 2010. Nel segmento delle occasioni BAK si aspetta un ulteriore calo dei prezzi, cosa che renderà relativamente più allettante l'acquisto di auto usate. Per l'anno 2019 BAK prevede quindi di nuovo un aumento dei passaggi di proprietà dello 0,4%, per un totale di 863'000 cambi di proprietario.

Rischi e sfide

I rischi globali si sono in parte ridotti rispetto all'anno precedente. Sul mercato globale, la guerra commerciale tra USA e China così come l'imminente Brexit e l'attuale incertezza economica e politica in Italia dimostrano che alcuni focolai di rischio sono sempre ancora presenti. Gli effetti sul valore del franco prodotti da questi rischi assumeranno sicuramente l'importanza maggiore per il settore dell'automobile locale. Tra maggio e gli inizi di settembre 2018 il franco si è apprezzato nei confronti dell'euro di circa 6 punti percentuali. Questo eccessivo movimento del tasso di cambio rende evidente che il franco svizzero continua a essere un sismografo estremamente sensibile allo stato dell'eurozona. L'ultimo apprezzamento sembra quindi perfettamente in linea con la svolta politica avvenuta in Italia. Ciò dimostra che la pressione all'apprezzamento del franco svizzero potrà di nuovo aumentare drasticamente anche nel breve periodo. Inoltre, c'è da rilevare che la maggiore incertezza generale in merito a come sarà strutturato in futuro l'accesso al mercato unico dell'UE rappresenta un rischio da non sottovalutare. Anche le incertezze relative al Progetto fiscale 17 seguono le stesse orme.

Il settore dell'automobile deve però affrontare anche alcune sfide specifiche. Dal 2020 entrerà in vigore il nuovo limite di 95 g CO₂/km, cosa che dovrebbe portare gli importatori a fare alcuni adeguamenti ne mix di vendita. Nei prossimi anni il settore dell'automobile si troverà davanti alla sua più grande sfida, quella cioè di conciliare tale nuovo mix di vendita con gli interessi della popolazione svizzera.

		Ø 2001 - 2016	2016	2017	2018	2019	Ø 2020 - 2024	Crescita media annua.	
								2002 -2018	2019 -2025
Commercio									
Immatricolazioni di veicoli nuovi	in migliaia di unità	295	317	314	310	308	309	0.3%	-0.1%
Passaggi di proprietà	in migliaia di unità	755	869	868	859	863	872	1.0%	0.3%
Settore delle autofficine*									
Fatturato	in milioni di CHF	13'378	15'608	15'491	14'773	15'007	15'739	1.9%	1.3%
Intero settore dell'automobile									
Plusvalore lordo reale	indice, 2000 = 100	114	125	126	124	124	124	0.8%	-0.2%
Persone occupate	in 1'000 equivalenti a tempo pieno	74	78	78	78	78	77	0.7%	-0.4%

* Comprende servizi d'officina, ricambi & accessori, pneumatici

Fonte: BAK Economics, UST, Eurotax, SECO, AFC

Previsione: BAK Economics

Previsioni congiunturali per le nuove immatricolazioni

Evoluzione in Svizzera

Sino al mese di settembre 2018, il numero cumulativo di nuove immatricolazioni dopo nove mesi era inferiore del 2,7% rispetto all'anno precedente. Il mese di settembre ha contribuito per il 70% circa a questa flessione. Dal primo settembre 2018, in Europa tutti i veicoli di nuova immatricolazione devono disporre di una certificazione WLTP. Nel corso dell'anno molte case costruttrici non sono state in grado di ottenere in tempo un'approvazione del tipo per il loro intero parco veicoli. Ciò ha causato nel mese di settembre uno shock negativo sul versante dell'offerta e, di conseguenza, un sensibile calo delle nuove immatricolazioni. L'evoluzione della domanda mostra invece solo un calo moderato. Anche grazie a un mese di gennaio estremamente forte che, con circa 22'000 nuove immatricolazioni, aveva fatto registrare un avvio equiparabile a quello degli anni del boom 2011 e 2012, il primo trimestre ha concluso con una flessione modesta di un punto percentuale rispetto all'anno precedente. Nella restante parte dell'anno si è inoltre stabilizzato il rapporto con l'anno precedente. Fino al mese di agosto, cioè fino alla svolta causata dalla problematica WLTP, il numero cumulativo di nuove immatricolazioni era inferiore rispetto all'anno precedente di un punto percentuale, cioè di 2'000 veicoli nuovi.

In passato il segmento delle auto nuove era stato caratterizzato da cicli fortemente oscillanti, in cui a una fase di boom seguiva tradizionalmente una fase di calo con flessioni dal 7 al 10%. Dal boom del 2015 queste flessioni si sono tuttavia palesate solo in modo molto titubante. Il motivo può essere ricondotto principalmente al fatto che i prezzi delle auto nuove sono drasticamente diminuiti. Dal 2010 il prezzo medio è sceso di oltre il 20%. Ciò ha consentito alle concessionarie locali di mantenere una domanda relativamente alta.

Nell'anno in corso l'evoluzione dei prezzi tenderà a normalizzarsi gradualmente. Fino al mese di settembre i prezzi medi delle auto nuove sono aumentati di un punto percentuale abbondante. Per i restanti mesi del 2018 BAK si aspetta che questa dinamica prosegua nella stessa direzione e chiuda l'anno con un aumento dell'1,3%. Questo fa sostanzialmente pensare che la saturazione del mercato sarà leggermente più forte rispetto all'anno precedente. Il fatto che nell'anno in corso la domanda di veicoli nuovi mostri comunque un calo moderato è da ricondursi allo sviluppo congiunturale. Nel primo semestre l'economia svizzera è aumentata di oltre tre punti percentuali. Oltre ai forti impulsi di crescita giunti dal commercio con l'estero e dagli investimenti, anche il consumo privato ha contribuito con una crescita piacevolmente positiva. Quest'ultimo ha beneficiato soprattutto del dinamismo del mercato del lavoro. Da questo punto di vista, la vendita di auto nuove è sostenuta dall'ambiente economico da un lato come bene di investimento e, dall'altro, come bene di consumo. La dinamica congiunturale dovrebbe tuttavia rallentare leggermente nel secondo semestre, mentre l'aumento dei prezzi nel segmento delle auto nuove dovrebbe guadagnare dinamismo. Nella restante parte dell'anno, nello scenario base (vedere box) si prevede quindi una flessione leggermente più alta di nuove immatricolazioni. Per l'anno 2018 BAK prevede un calo delle nuove immatricolazioni dell'1,3%, per un totale di quasi 310'000 veicoli leggeri.

Valutazione della problematica WLTP per la previsione di nuove immatricolazioni

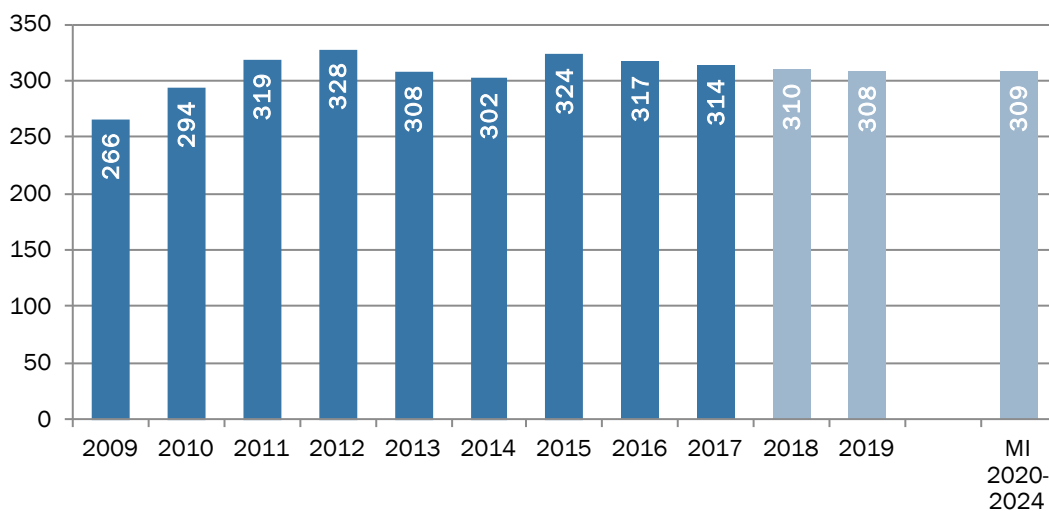
Dal primo settembre 2018 tutti i nuovi veicoli immatricolati in Svizzera devono essere omologati secondo la procedura WLTP. Dalla metà dell'anno è emerso che alcune case costruttrici non sono state in grado di ottenere tempestivamente la certificazione WLTP e che quindi potranno verificarsi ritardi nelle consegne. Le statistiche delle immatricolazioni per il mese di settembre dimostrano che le conseguenze non sono irrilevanti. Complessivamente è stato infatti immatricolato circa il 17% di veicoli in meno rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Tra gli altri, sono i marchi del gruppo VW – per loro stessa ammissione – ad avere problemi con la certificazione WLTP. Lo dimostrano anche le attuali statistiche sulle immatricolazioni di *auto.svizzera*: Audi ha accusato un calo del 17%, Seat e Skoda rispettivamente del 39 e del 34% e Volkswagen del 33%. Altri marchi che hanno avuto meno problemi con la certificazione WLTP hanno venduto anche nel mese di settembre più veicoli nuovi rispetto all'anno precedente e registrano nel frattempo una crescita cumulativa di oltre 10 punti percentuali. Questo dimostra che la domanda di veicoli nuovi è rimasta pressoché intatta e che l'attuale evoluzione è da considerarsi uno shock sul versante dell'offerta. Gli effetti della problematica WLTP sull'anno 2018 rimangono tuttavia difficili da valutare. Nello scenario base, BAK Economics presume che per i modelli con i maggiori volumi di vendita sarà ben presto disponibile una certificazione WLTP e quindi potranno essere consegnati entro la fine dell'anno. Nel caso non sia possibile compensare entro la fine dell'anno gli arretrati causati dall'assenza di certificazioni WLTP, secondo le analisi di BAK Economics il calo potrebbe coinvolgere dalle 6'000 alle 10'000 auto nuove. In questo scenario l'anno potrebbe chiudersi con un risultato compreso tra 300'000 e 304'000 veicoli nuovi (Ø -2,5% rispetto all'anno precedente). BAK si basa sullo scenario base anche per le previsioni del 2019. Se non sarà possibile compensare gli arretrati nell'anno in corso, questi veicoli nuovi verranno registrati nei primi due trimestri del 2019. In queste condizioni vale la stessa previsione come nello scenario di base del 2019 con un risultato complessivo di 308'000 nuove immatricolazioni. Rispetto all'anno precedente, ne risulta tuttavia una variazione di più 2 punti percentuali a fronte di una flessione dello 0,6% (scenario base).

Il prossimo anno la situazione economica dovrebbe raffreddarsi notevolmente. Per l'economia svizzera si prevede un'espansione di 1,6 punti percentuali, grazie alla quale la congiuntura dovrebbe di nuovo tornare alla normalità. Una certa distensione è prevista anche sul fronte del tasso di cambio euro-franco, rilevante in particolare nel segmento delle auto nuove. Nell'anno in corso le incertezze politiche nell'eurozona hanno nel frattempo causato di nuovo un apprezzamento del franco svizzero. BAK presuppone tuttavia che si tratti di un fenomeno temporaneo e che nel 2019 verrà di nuovo raggiunto un tasso di cambio intorno a 1,18 EUR/CHF. Il rischio di drastici adeguamenti di prezzo nel segmento delle auto nuove è pertanto considerato piuttosto scarso. Secondo le stime di BAK, con una crescita dello 0,2% il livello dei prezzi si troverà solo leggermente al di sopra del valore dell'anno precedente. Dal 2012, la quota di importazioni dirette e parallele sul totale delle nuove immatricolazioni era drasticamente aumentata al 20%. Dopo gli adeguamenti interni dei prezzi questa quota si era stabilizzata all'8%, considerando che tra il 2012 e il 2015 vigeva un tasso minimo di 1.20 EUR/CHF. Il margine di fissazione dei prezzi delle concessionarie locali dovrebbe quindi continuare a rimanere limitato anche con i previsti rapporti di cambio. Con un'evoluzione stabile dei prezzi e una normalizzazione della congiuntura, BAK si aspetta che la fase di ribasso che si è estesa dal 2016 si protragga

rà anche nel prossimo anno. Per l'anno 2019, BAK prevede un calo delle nuove immatricolazioni dello 0,6%, per un totale di 308'000 veicoli nuovi.

A medio termine il segmento delle auto nuove dovrebbe essere plasmato soprattutto da condizioni quadro istituzionali. A partire dal 2020 entrerà in vigore il nuovo limite di 95 g CO₂/km. L'associazione degli importatori ufficiali di automobili *auto-svizzera* ha già pubblicato l'obiettivo settoriale: entro il 2020 la quota di veicoli leggeri elettrici (auto prettamente elettriche e ibride plug-in) dovrà essere del 10% sulle nuove immatricolazioni. Non è tuttavia ancora certo che questo 10% potrà essere effettivamente venduto ai consumatori. Al momento attuale è infatti ancora poco chiaro se le istituzioni saranno sufficientemente mature per ampliare da un lato le infrastrutture di ricarica e, dall'altro, per offrire incentivi per le propulsioni alternative. Un ulteriore fattore di rischio è quello relativo ai valori WLTP. In alcuni cantoni esiste per le tasse annuali sui veicoli a motore un sistema bonus/malus che si basa sulle emissioni di CO₂. Attualmente non sono ancora disponibili informazioni a partire da quando e in quale forma verrà realizzato l'abbandono del ciclo NEFZ in questi sistemi fiscali. Ciò potrebbe causare incertezze nei consumatori che si ripercuoterebbero anche sulla loro disponibilità all'acquisto. Sul versante dell'offerta, il passaggio al ciclo WLTP dal primo settembre 2018 ha già causato turbolenze dal momento che alcune case costruttrici non avevano a disposizione la certificazione WLTP. La norma Euro 6c che entrerà in vigore con questo passaggio verrà sostituita nei prossimi anni dalle norme Euro 6d Temp ed Euro 6d. Siccome per superare l'approvazione del tipo i nuovi modelli di auto devono soddisfare la norma Euro 6d già dal settembre del 2017, a medio termine sono improbabili ulteriori effetti sul versante dell'offerta. Ciononostante, gli attuali sforzi in materia di politica climatica dimostrano che le condizioni quadro istituzionali avranno anche in futuro un effetto importante sul settore dell'automobile.

Immatricolazioni di veicoli leggeri nuovi, 2009 - 2024



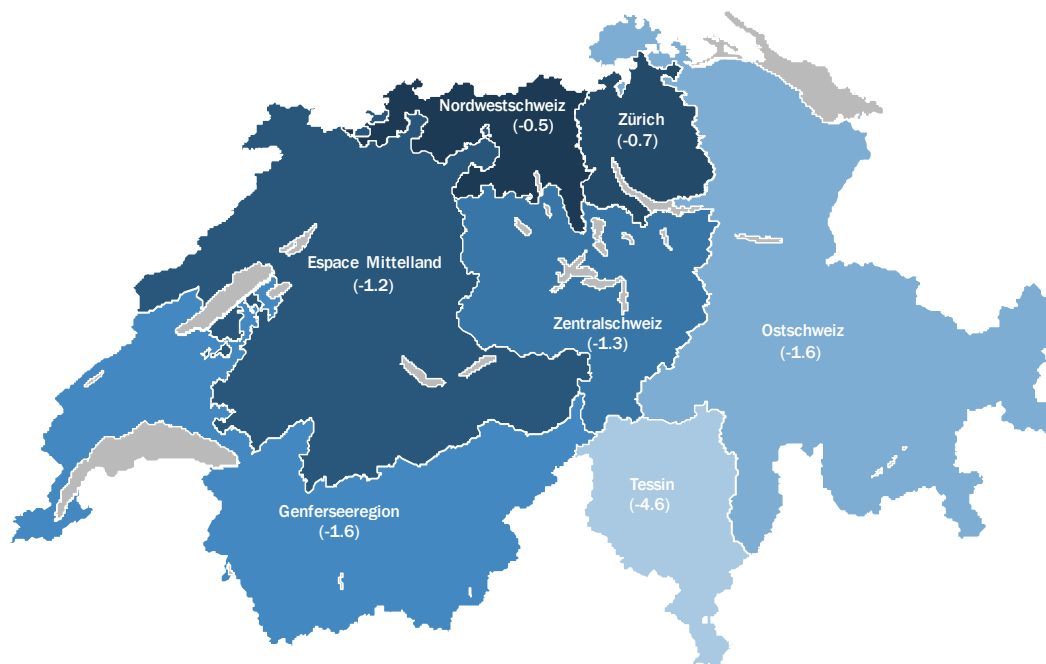
In migliaia di unità
Fonte: auto-svizzera, BAK Economics

Evoluzione a livello regionale

Nell'anno attualmente in corso la flessione delle nuove immatricolazioni era distribuita in modo molto variabile sulle macroregioni. La flessione più alta, -5,2%, è stata accusata dal Canton Ticino. Nella regione Svizzera nord occidentale le nuove immatricolazioni si sono invece assestate quasi al livello dell'anno precedente.

Anche se nella restante parte dell'anno queste differenze regionali si ridurranno leggermente, rimarranno comunque determinate divergenze. Il motivo principale è dovuto al fatto che in alcune regioni il calo delle immatricolazioni era già iniziato l'anno prima, mentre in altre veniva ancora registrato un aumento di veicoli nuovi rispetto all'anno precedente. A questo riguardo, soprattutto le regioni Svizzera nord occidentale e Zurigo saranno caratterizzate da una flessione più debole, mentre nella regione del Lemano e nella Svizzera orientale si prevedono cali più consistenti. Da un punto di vista complessivo, con un calo del 4,6% solo il Canton Ticino si discosterà nettamente dalla media nazionale (-1,3%).

Evoluzione delle nuove immatricolazioni nelle macroregioni, 2018



In percentuale, CH: -1,3%
Fonte: BAK Economics

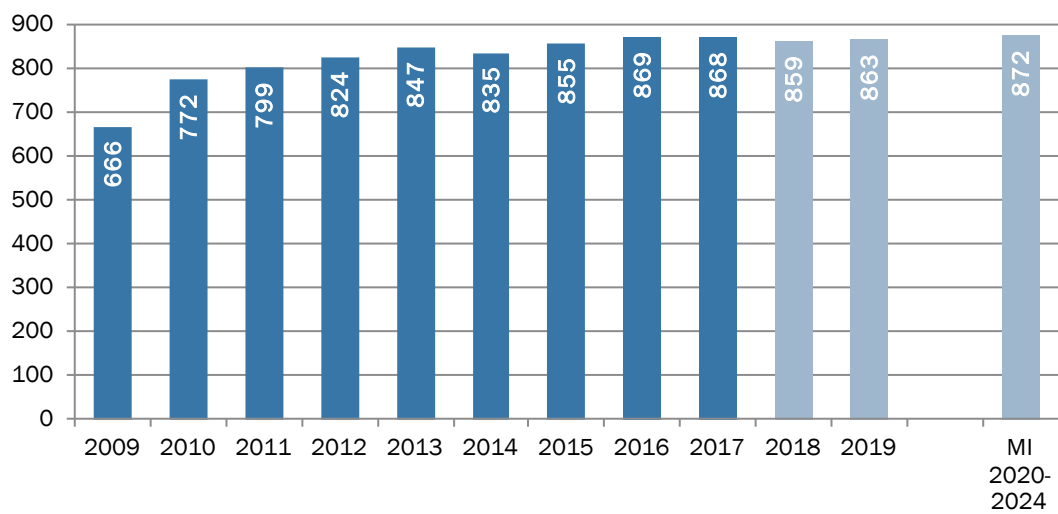
Previsioni congiunturali per il segmento delle auto usate

Evoluzione in Svizzera

Nell'anno 2018 in corso il numero dei passaggi di proprietà si è assestato poco oltre l'1% sotto al valore dell'anno precedente. Nel primo trimestre il mercato dell'usato è stato tuttavia caratterizzato da un forte calo dei passaggi di proprietà, pari a circa quattro punti percentuali. Il motivo principale dovrebbe essere il dieselgate che ha causato molta incertezza nei consumatori. Il fatto che il numero dei passaggi di proprietà sia aumentato nel corso dell'anno dimostra che le auto d'occasione con motore diesel stanno di nuovo progressivamente trovando acquirenti. Per la restante parte dell'anno BAK si aspetta una lieve distensione nella compravendita di occasioni con motore diesel e prevede una leggera flessione dei passaggi di proprietà di un punto percentuale, per un totale di 859'000 cambi di proprietario.

In passato le fasi di boom registrate nel segmento delle auto nuove si erano riflesse anche in quello delle occasioni. Ad esempio, dopo i boom di auto nuove del 2006, 2007 e 2010 i passaggi di proprietà sono aumentati mediamente del 12%. Dopo il nuovo picco del 2015 registrato nel segmento delle auto nuove, l'evoluzione dei passaggi di proprietà è stata nettamente più piatta. Uno dei principali motivi dovrebbe essere anche il dieselgate. Da quando è venuta alla luce la manipolazione dei valori dei gas di scarico prodotti dai motori diesel, la discussione su questi ultimi si è inasprita sempre di più. I divieti di circolazione annunciati recentemente hanno poi disorientato ulteriormente i clienti. Tutto questo ha avuto effetti sensibili sulla compravendita di veicoli leggeri dotati di motore diesel. Dal 2015 il diesel ha ad es. perso un quarto abbondante della sua quota di mercato nel segmento delle auto nuove. Nel segmento delle auto usate sono stati osservati effetti simili. Per le concessionarie locali l'andamento degli affari è stato offuscato soprattutto dalla conseguente pressione sui prezzi: dal gennaio 2015 il prezzo delle auto d'occasione è calato del 15%. Nell'anno in corso, anche nell'evoluzione del valore residuo e dei tempi di fermo si è registrato un graduale aumento. Nonostante il dieselgate continui a rimanere un fattore inibitorio, la progressiva concretizzazione della situazione dovrebbe progressivamente portare a una maggiore comprensione da parte dei clienti. BAK si aspetta uno sviluppo sempre più positivo per tutti i veicoli diesel che rispondono alla norma Euro 6, dal momento che i divieti di circolazione riguardano le norme precedenti. Nell'anno 2018, inoltre, il livello dei prezzi delle auto nuove aumenterà di nuovo per la prima volta dal 2010. Nel segmento delle occasioni BAK si aspetta però un ulteriore calo dei prezzi, cosa che renderà relativamente più allettante l'acquisto di auto usate. Per l'anno 2019, BAK prevede di nuovo un aumento dei passaggi di proprietà dello 0,4%. Secondo le stime di BAK, a medio termine i passaggi di proprietà si attesteranno su un livello elevato, dal momento che un parco veicoli più ampio e una maggiore durata favoriranno una crescita dei cambi di proprietario.

Passaggi di proprietà, 2009 - 2024



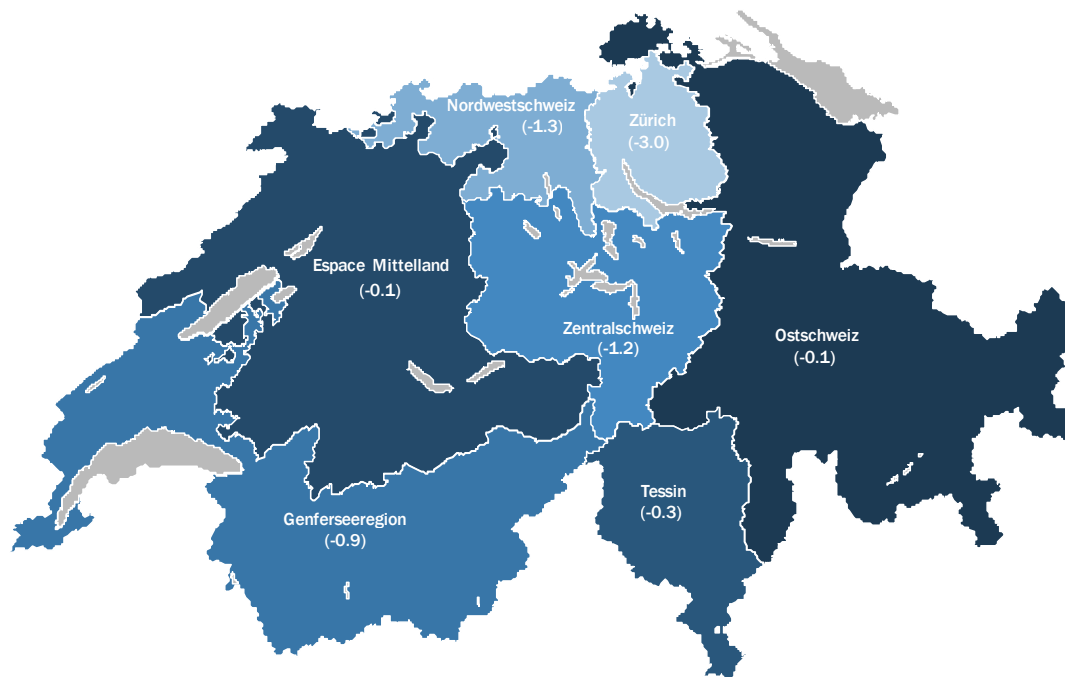
In migliaia di unità
Fonte: Eurotax, BAK Economics

Evoluzione a livello regionale

Gli sviluppi nel segmento delle auto nuove si notano con un certo ritardo anche su quello delle occasioni. Non sorprende quindi più di tanto che i differenti andamenti regionali delle nuove immatricolazioni siano rispecchiati anche dai mercati regionali dell'usato. In generale, l'evoluzione piatta del segmento delle occasioni è visibile anche nelle singole regioni.

BAK si aspetta che nel 2018 il Ticino, la Svizzera orientale e l'Altipiano svizzero accuseranno solo lievi cali e quindi il mercato delle occasioni si manterrà sui livelli dell'anno precedente. Nelle regioni Svizzera nord occidentale, Zurigo e Svizzera centrale si prevede un calo superiore alla media dei passaggi di proprietà. Nel 2016 e nel 2017, nelle regioni Svizzera nord occidentale e Zurigo il segmento delle auto nuove si era comportato meglio rispetto alle restanti regioni. Di conseguenza, le ripercussioni sul mercato delle occasioni si stanno facendo sentire appena nell'anno in corso, mentre ad es. la flessione nel Canton Ticino si sta già progressivamente appianando.

Sviluppo dei passaggi di proprietà nelle macroregioni, 2018



In percentuale, CH: -1%
Fonte: BAK Economics

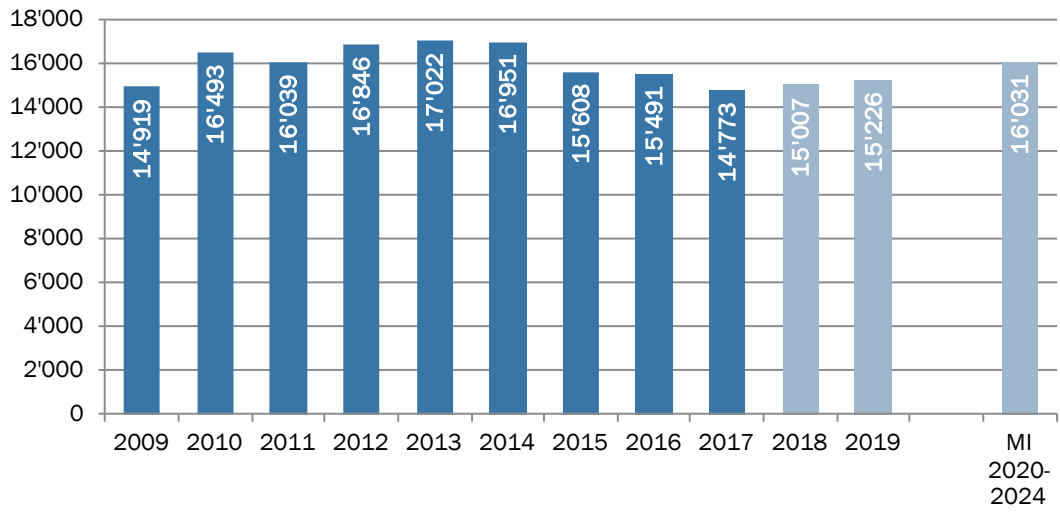
Previsioni congiunturali per il settore delle autofficine

Evoluzione in Svizzera

Dal 2013 l'evoluzione del fatturato nel settore delle officine è retrocessa. Il motivo principale è l'abolizione nel 2013 dell'obbligo di manutenzione dei gas di scarico per tutti i veicoli dotati di un sistema di diagnosi on-board (OBD). Siccome dal 2004 tutti i veicoli leggeri di nuova immatricolazione sono obbligati ad avere a bordo un sistema OBD, ogni anno diminuisce la percentuale sull'intero parco circolante di veicoli soggetti all'obbligo della manutenzione dei gas di scarico. BAK prevede che entro la fine del 2018 questa percentuale diminuirà del 70% circa rispetto al momento dell'abolizione dell'obbligo della manutenzione dei gas di scarico. Le stime di BAK fanno supporre che dal 2013 questo effetto ha causato una perdita del 18% circa sul volume di fatturato. Questo effetto speciale è tuttavia destinato a placarsi nel corso degli anni. Anche se la percentuale di veicoli dotati di un sistema OBD aumenta costantemente, anche la perdita di fatturato supplementare diminuisce nella stessa misura rispetto all'anno precedente. In generale si può osservare che il calo di fatturato previsto con il nuovo obbligo di manutenzione dei gas di scarico ha potuto in parte essere compensato da altri fatturati d'officina. Tra il 2013 e il 2017 il volume di fatturato effettivo dell'officina è infatti diminuito solo del 13% scarso invece che del 18%. Il fatto che il calo complessivo di fatturato sia risultato più moderato è dovuto al netto aumento del parco circolante nello stesso periodo (+7%). Per l'anno in corso BAK si aspetta che l'effetto della manutenzione dei gas di scarico risulti per la prima volta più debole rispetto all'aumento di fatturato causato dal più ampio parco circolante e prevede una crescita del fatturato d'officina dell'1,6%. Questa evoluzione verrà supportata dai prezzi nel settore dei ricambi, per la prima volta di nuovo in aumento in un segmento che era in calo dal 2010.

Per l'anno prossimo si prevede uno sviluppo simile al 2018. L'aumento del parco circolante da un lato dovrebbe essere leggermente minore rispetto all'anno precedente e, dall'altro, si prevede una dinamica nettamente più alta sul fronte dell'evoluzione dei prezzi. Dall'inizio del nuovo millennio, il livello dei prezzi per gli interventi di riparazione e manutenzione è aumentato mediamente di 1,4 punti percentuali. Con una crescita di rispettivamente 0,5% e 0,4%, lo sviluppo nei due anni precedenti (2016 e 2017), era stato piuttosto modesto. Nel corso del 2018 si nota una dinamica trainante che dovrebbe consolidarsi ulteriormente il prossimo anno. La stessa tendenza si prevede per il livello dei prezzi nel settore dei ricambi. Per l'anno 2019, BAK prevede un aumento del fatturato d'officina dell'1,5%.

Fatturato nel settore delle autofficine, 2009 - 2024

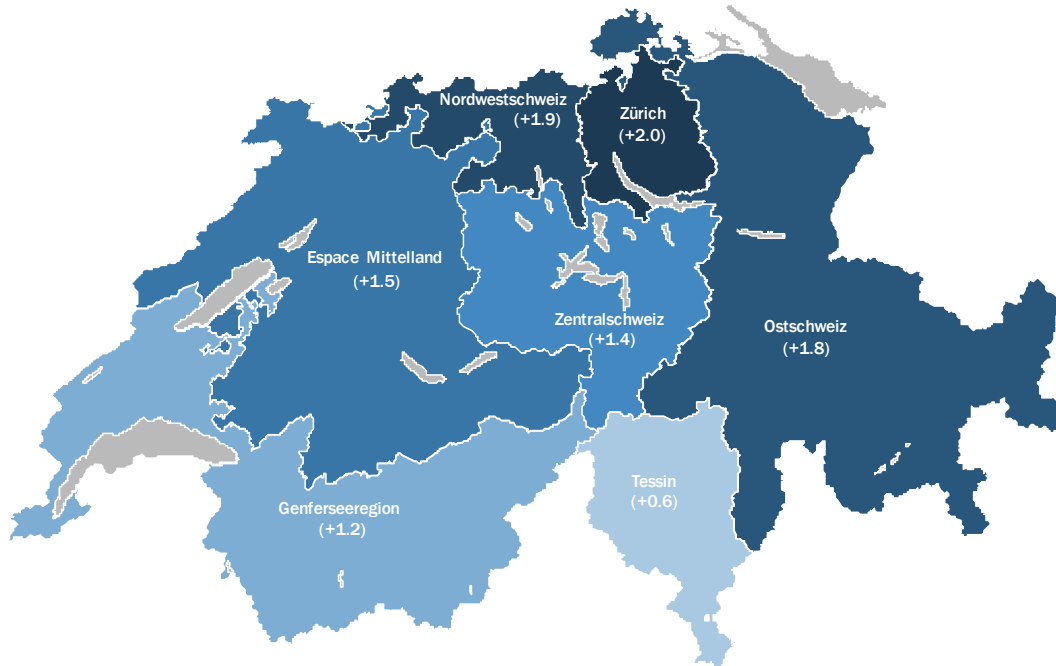


In milioni CHF
Fonte: AFC, BAK Economics.

Evoluzione a livello regionale

Per quanto riguarda il fatturato delle autofficine, secondo le previsioni di BAK la maggior parte delle regioni oscilla in una fascia di $\pm 0,4$ punti percentuali intorno alla media svizzera del $+1,6\%$. Unico outsider negativo è il Canton Ticino con una crescita relativamente trattenuta dello $0,6\%$. Nell'anno in corso il Canton Ticino dovrebbe accusare il più forte calo di nuove immatricolazioni rispetto alle restanti regioni. Di conseguenza, anche la crescita del parco circolante dovrebbe risultare piuttosto modesta.

Sviluppo del fatturato nominale nelle macroregioni, 2018

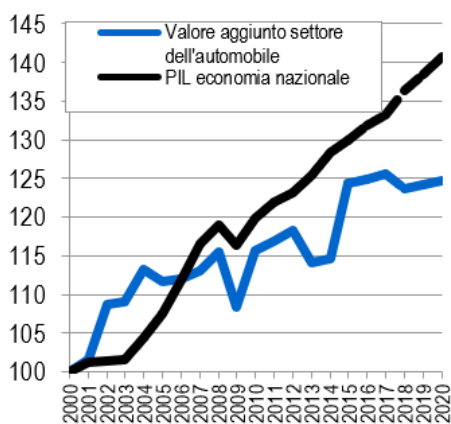


In percentuale, CH: $+1,6\%$
Fonte: BAK Economics

Indicatori economici

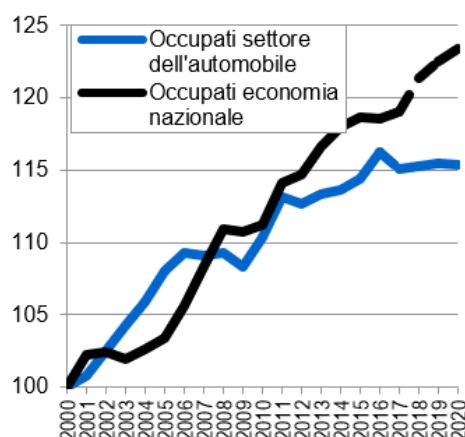
Nel 2016 lo sviluppo del valore aggiunto nel settore dell'automobile ha perso il 2% abbondante. Da allora, il ritmo procede solo moderatamente. Per il 2018 si prevede di nuovo un piccolo valore positivo, dovuta al fatto che nell'anno in corso l'occupazione è tornata leggermente ad aumentare e che i servizi d'officina sono nuovamente in crescita. A medio termine il quadro dovrebbe essere caratterizzato soprattutto dal previsto sfoltimento della rete di concessionarie.

Plusvalore lordo reale:
settore dell'automobile ed economia nazionale,
2000-2020



Indice: 2000 = 100
Fonte: UST, SECO, BAK Economics

Occupazione:
settore dell'automobile ed economia nazionale,
2000-2020



In equivalenti a tempo pieno, indice: 2000 = 100
Fonte: UST, SECO, BAK Economics

Evoluzione a livello regionale

Occupazione e plusvalore nel settore dell'automobile per macroregioni
Variazione percentuale rispetto all'anno precedente.

Valore aggiunto	Livello 2017	2017	2018	2019	2020-2024
Svizzera	7 558	0.5%	-1.4%	0.3%	-0.3%
Regione del Lemano	1 259	0.1%	-1.2%	0.6%	0.0%
Altipiano svizzero	1 507	0.5%	-1.5%	0.5%	-0.5%
Svizzera nord occidentale	1 030	0.6%	-1.5%	0.2%	-0.3%
Zurigo	1 549	0.8%	-1.5%	0.4%	-0.3%
Svizzera orientale	1 052	0.5%	-1.7%	0.0%	-0.7%
Svizzera centrale	768	0.4%	-1.4%	0.2%	-0.4%
Ticino	393	0.7%	-1.0%	0.4%	-0.3%
Occupazione	Livello 2017	2017	2018	2019	2020-2024
Svizzera	77.7	-1.0%	0.2%	0.2%	-0.5%
Regione del Lemano	13.4	-1.6%	0.1%	0.1%	-0.6%
Altipiano svizzero	15.9	-1.6%	-0.4%	-0.2%	-1.2%
Svizzera nord occidentale	10.4	-0.8%	0.2%	0.2%	-0.3%
Zurigo	15.0	-0.5%	0.3%	0.5%	-0.2%
Svizzera orientale	11.0	-0.7%	0.3%	0.1%	-0.5%
Svizzera centrale	8.0	-0.9%	0.3%	0.3%	-0.4%
Ticino	4.1	-0.4%	1.1%	0.7%	0.0%

Note: livello occupazionale (in equivalenti a tempo pieno) in migliaia, livello plusvalore in milioni di CHF
Fonte: UST, SECO, BAK Economics

BAK Economics è un istituto indipendente svizzero di ricerche economiche che garantisce dal 1980 analisi empiriche su basi scientifiche e la loro applicazione concreta.

www.bak-economics.com