

## Previsioni congiunturali per il settore svizzero dell'automobile

Studio realizzato per conto dell'Unione professionale svizzera dell'automobile (UPSA)

Novembre 2019



**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

**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**

Michael Grass  
Marco Vincenzi

**Copyright**

Copyright © 2019 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 continua ad attraversare una fase di saturazione. Gli effetti di recupero dovuti al passaggio al ciclo WLTP nell'anno precedente e l'inasprimento dei limiti del CO<sub>2</sub> a partire dal 2020 faranno sì che nel 2019 verrà probabilmente di nuovo superata quota 300 mila nuove immatricolazioni. Per l'anno 2020 contiamo su una sensibile flessione delle immatricolazioni del tre per cento circa, per un totale di 297 mila auto nuove. Anche a medio termine il potenziale rimarrà limitato a causa delle grandi sfide che dovrà affrontare questo segmento.

### Andamento annuo fino al momento attuale e previsioni per l'intero 2019

Fino al mese di settembre, le attuali immatricolazioni superano dello 0,5 per cento il livello dell'anno precedente. L'intero anno 2018 era stato però pesantemente influenzato dalla problematica del ciclo WLTP, con un primo semestre relativamente sostenuto e sensibili cali a partire da settembre. Considerando questi retroscena, fino all'agosto 2019 anche le nuove immatricolazioni erano inferiori di 1,4 punti percentuali rispetto all'anno precedente. Contiamo che nei restanti mesi del 2019 ci sarà uno sviluppo nettamente più dinamico rispetto all'anno precedente e che l'anno si chiuderà con un aumento del numero di nuove immatricolazioni di 2,1 punti, per un totale di 306 mila auto nuove. I primi segni di questa inversione di tendenza si erano già notati nel mese di settembre, che ha chiuso con un aumento mensile del 19 per cento rispetto all'anno precedente. Nell'anno in corso il numero dei passaggi di proprietà si colloca di 2,4 punti percentuali sotto al valore dell'anno precedente (agosto 2019). Prosegue dunque il calo osservato dal 2017. Dal momento che la dinamica del segmento delle auto nuove si rispecchia con un certo ritardo anche in quello delle occasioni, nell'anno in corso si può prevedere un rallentamento del mercato delle occasioni. In questo segmento ci attendiamo un calo del 2 per cento (835 mila passaggi di proprietà).

### Condizioni congiunturali

Anche in Svizzera le dinamiche si sono indebolite dopo l'ottimo 2018. Nel secondo semestre del 2019 probabilmente il ritmo di crescita continuerà a diminuire. Le condizioni quadro internazionali sono sicuramente il principale responsabile: il pericolo di una Brexit «no deal» genera insicurezza e il conflitto commerciale tra gli USA e la Cina ha raggiunto nel mese di settembre, con i dazi imposti sui beni di consumo cinesi, un nuovo livello di escalation.

I fattori globali di preoccupazione offuscano le previsioni per le esportazioni svizzere, che nei prossimi trimestri dovrebbero espandersi solo più lievemente. A questo si aggiunge inoltre il fatto che il franco dovrebbe rimanere ancora per un po' fermo sull'attuale alto livello di poco sotto al tasso di cambio di 1.10 EUR/CHF. Questa difficile situazione grava sullo stato d'animo degli imprenditori e continua a frenare la disponibilità agli investimenti delle imprese. Un segnale positivo per l'economia svizzera è il fatto che il 19 maggio 2019 il popolo svizzero ha accettato a larga maggioranza la legge federale concernente la riforma fiscale e il finanziamento dell'AVS (RFFA).

Le previsioni per l'economia svizzera restano quindi contenute. Ricapitolando, BAK prevede un'espansione dell'economia svizzera di 0,7 punti percentuali nel 2019 e di 1,3 punti nel 2020.

## Previsioni per il settore dell'automobile

Le prospettive per il segmento delle auto nuove nel 2020 sono complessivamente contenute. Sul lato della domanda il segmento delle auto nuove si trova in una fase di saturazione e anche dalla situazione economica non è previsto nessun impulso. Sul lato dell'offerta, le tensioni sono causate dai provvedimenti regolatori.



Per l'anno 2020, BAK prevede un calo delle immatricolazioni di 3,1 punti percentuali, per un totale di 297 mila auto nuove. A medio termine, il mercato delle auto nuove dovrà affrontare ulteriori sfide. Da un lato si prevedono ulteriori provvedimenti regolatori che dovrebbero esercitare effetti sia sul lato dell'offerta (ad es. i limiti del CO<sub>2</sub>) che su quello della domanda (ad es. prezzi dei carburanti).

Inoltre, sul lato della domanda l'attuale incertezza sulla scelta del miglior tipo di propulsore dovrebbe smorzare la disponibilità all'acquisto o ritardare la decisione di acquisto. Alcuni paesi come la Norvegia e la Cina stanno già progettando di vietare completamente i motori a combustione tra il 2025 e il 2030. Altri paesi prevedono di introdurre il divieto tra il 2040 e il 2050. Anche solo dallo sviluppo demografico si prevedono tuttavia minori impulsi di crescita, dal momento che cresceranno soprattutto i minorenni e i più anziani, mentre il principale target dell'auto avrà un'evoluzione meno dinamica. A medio termine un effetto di sostentamento sarà dato dall'ulteriore aumento del parco circolante. Attualmente circolano sulle strade oltre 500 mila veicoli con età compresa tra 13 e 16 anni, periodo che corrisponde alla durata di utilizzazione media. A medio termine, il potenziale della domanda rimane quindi relativamente alto. Complessivamente, BAK prevede tra il 2021 e il 2025 una vendita media di 296 mila veicoli.

Per il mercato delle occasioni prevediamo nel 2020 un segno positivo dell'1,1 per cento. A causa dei cali registrati dal 2017 al 2019, alla fine del 2019 il numero dei passaggi di proprietà dovrebbe aver raggiunto un livello relativamente basso. Sul lato della domanda, le incertezze nel segmento delle auto nuove dovrebbero inoltre avere effetti positivi sul mercato delle occasioni. Ci aspettiamo una breve espansione quantitativa dell'offerta causata dalle immatricolazioni brevi nel quarto trimestre del 2019, motivate dall'inasprimento dei limiti del CO<sub>2</sub> previsto a partire dal 2020. Questo dovrebbe continuare a sostenere il mercato delle auto usate. Inoltre, i prezzi delle auto nuove si sono sviluppati in modo molto più dinamico rispetto a quelli delle auto d'occasione, aumentando così l'interesse verso l'usato. A medio termine saranno soprattutto la durata più lunga dei veicoli e l'ulteriore aumento del parco circolante a esercitare un effetto di sostegno. Tra il 2021 e il 2025 prevediamo in media 855 mila passaggi di proprietà all'anno.

Per il mercato post-vendita le previsioni rimangono invariate. A medio termine il parco circolante continuerà ad aumentare, anche se con una dinamica leggermente più debole. Il fatto che fino a oggi l'età media dei veicoli continui ad aumentare dimostra che a medio termine non si prevedono grandi cali né per l'intensità dell'assistenza, né per il potenziale della domanda di lavori di manutenzione e riparazione. Inoltre, con una percentuale attuale di appena 0,4 punti percentuali sull'intero parco circolante, il minore fabbisogno di manutenzione delle auto elettriche non influirà ancora sull'andamento degli affari dei garagisti.

## Panoramica dei fattori d'influenza per il settore dell'automobile

	2018	2019	2020	
Condizioni economiche generali	↑	→	→	
Condizioni demografiche	↗	↗	→	
Condizioni quadro normativo	↓	→	↘	
<hr/>				
Prezzi				
Veicoli nuovi	↗	↑	→	
Usati	↘	↗	→	
Autofficine	↗	↗	→	

Fonte: BAK Economics

## Panoramica generale delle previsioni

		Ø 2001 - 2016	2016	2017	2018	2019	Ø 2020 - 2024	Crescita media annua.	
								2002 -2018	2019 -2025
<b>Commercio</b>									
Immatricolazioni di veicoli nuovi	in migliaia di unità	316	314	300	306	297	296	-1.5%	-0.4%
Passaggi di proprietà	in migliaia di unità	838	868	851	835	844	855	0.6%	0.6%
<b>Settore delle autofficine*</b>									
Fatturato	in milioni di CHF	16'665	16'986	17'266	17'480	17'606	18'230	0.4%	1.1%
<b>Intero settore dell'automobile</b>									
Plusvalore lordo reale	indice, 2000 = 100	118	122	123	123	123	122	0.6%	-0.2%
Persone occupate	in 1'000 equivalenti a tempo pieno	77	76	77	77	76	76	0.1%	-0.7%

\*Comprende servizi d'officina, ricambi &amp; accessori, pneumatici

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

Previsione: BAK Economics

## Previsioni congiunturali per le nuove immatricolazioni

### Evoluzione in Svizzera

#### Riepilogo del 2018

Nel 2018 sono stati immatricolati in Svizzera e nel Principato del Lichtenstein quasi 300 mila nuovi veicoli leggeri. In questo caso si tratta di un calo del 4,6 per cento rispetto all'anno precedente. Anche se il mercato si trovava in una fase di saturazione (immatricolazioni 2016: -2%; 2017: -1%), l'evoluzione del 2018 è stata guidata prevalentemente da fattori interni: entro settembre 2018 tutti i nuovi veicoli importati dovevano disporre di un'approvazione del tipo conforme al ciclo WLTP, requisito che alcune case costruttrici non sono riuscite a soddisfare per tempo. Ciò ha causato un notevole calo nel numero delle immatricolazioni nella restante parte dell'anno. Per il primo settembre 2019 era previsto il secondo adeguamento al secondo livello WLTP (adeguamenti tecnici / inasprimento del procedimento di collaudo e introduzione della nuova norma sulle emissioni Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC). I sondaggi attuali dimostrano tuttavia che non si prevedono problemi di consegna come nell'anno precedente.

#### Anno in corso e previsioni 2019

Fino al mese di settembre, le attuali immatricolazioni superano dello 0,5 per cento il livello dell'anno precedente. Mentre nel primo trimestre alcuni marchi hanno beneficiato delle forniture successive causate dall'adeguamento al ciclo WLTP (ad es. VW:+15%; Toyota:+10%; Skoda:+24%), in generale il mercato totale ha avuto un'evoluzione relativamente scialba. Dalle analisi è emerso tuttavia che nel primo semestre 2018 molte immatricolazioni erano cosiddette immatricolazioni brevi. Queste dovrebbero essere state circa il doppio di quelle effettuate negli anni 2016 e 2017. Questa circostanza distorce l'attuale sviluppo: fino ad agosto, il mercato totale era ancora di 1,4 punti percentuali al di sotto del livello dell'anno precedente. Se si confrontano le nuove auto effettivamente messe in circolazione, fino ad agosto 2019 lo sviluppo è di 1,2 punti rispetto all'anno precedente. Da settembre questa distorsione dovrebbe cessare e fino alla fine dell'anno prevediamo uno sviluppo nettamente più dinamico. I primi segni di questa inversione di tendenza si erano già notati nel mese di settembre, che ha chiuso con un aumento mensile del 19 per cento rispetto all'anno precedente. A partire dal 2020 entreranno inoltre in vigore un limite più restrittivo per quanto riguarda il CO<sub>2</sub>, pari a 95 g/km. Il valore medio rilevato nel 2018 era ancora di 137,8 g CO<sub>2</sub>/km, con una tendenza in lieve aumento già dal 2017. Sussiste un certo rischio che nei restanti mesi dell'anno vengano importati in modo mirato veicoli con elevate immissioni di CO<sub>2</sub> per evitare le pesanti sanzioni previste nel prossimo anno. Un'evoluzione simile era già stata osservata alla fine del 2011 e nel primo semestre del 2012, prima dell'introduzione dei primi limiti previsti per luglio 2012. Tali situazioni sono difficili da quantificare e rappresentano un rischio previsionale. Complessivamente, prevediamo per l'intero anno 2019 un aumento delle nuove immatricolazioni per un totale di 306 mila auto nuove (+2,1%).

## Previsioni per l'anno 2020

L'anno prossimo entreranno in gioco alcuni fattori destinati a rallentare il segmento delle auto nuove. La situazione economica si è nettamente raffreddata e i fattori di preoccupazione globali come la Brexit e il conflitto commerciale tra gli USA e la Cina offuscano anche le previsioni per l'anno 2020. Per il prossimo anno, BAK prevede quindi una crescita economica solo contenuta, pari a 1,1 punti percentuali (Ø2011/16: 1,7%). Questo sviluppo contenuto avrà effetti anche sul segmento delle auto nuove, storicamente sensibile alle variazioni congiunturali. Soprattutto il mercato delle flotte dovrebbe diminuire perché la disponibilità agli investimenti delle imprese sarà più contenuta. I fattori di preoccupazione internazionali hanno influenzato anche il tasso di cambio del franco, che si assesta di nuovo poco al di sopra della parità con l'euro. Contrariamente a quanto accaduto dopo lo shock del franco nel 2015, attualmente non si prevedono correzioni dei prezzi di listino. Anzi, nel corso del 2019 i prezzi delle auto nuove sono aumentati addirittura del 3,5 per cento. Dal momento che il tasso di cambio non è destinato ad allentarsi neanche nel 2020, bisogna ancora attendere per capire se verrà lanciata una nuova politica di ribassi che incentiverà la domanda. Se tuttavia le condizioni rimarranno uguali a quelle dell'anno in corso, un nuovo apprezzamento del franco è da considerarsi un ulteriore fattore di preoccupazione.

Sul lato della domanda ci troviamo inoltre in una fase di saturazione. Dopo il boom del 2015, ci sono stati solo lievi cali negli anni 2016 e 2017 e il numero delle immatricolazioni è rimasto sopra alla soglia delle 300 mila unità. Il calo più consistente del 2018 è stato causato principalmente da uno shock dell'offerta, per cui nell'anno 2019 – a causa degli effetti di recupero – verranno probabilmente vendute di nuovo 300 mila auto nuove. Per l'anno 2020 prevediamo quindi una netta correzione verso il basso.

Sul lato della domanda la situazione è fortemente influenzata dai provvedimenti regolatori. Il nuovo limite del CO<sub>2</sub> di 95 g CO<sub>2</sub>/km/km è da considerarsi oltremodo impegnativo a fronte di un attuale valore medio delle emissioni di 137,8 g (dato aggiornato al 2018). Dalle attuali analisi svolte dall'Ufficio federale dell'energia è inoltre emerso che nell'anno 2018 nessuno degli indicatori delle flotte si trovava al di sotto degli obiettivi validi a partire dal 2020<sup>1</sup>. Come per l'anno 2019, questa situazione rappresenta un rischio previsionale anche per l'anno 2020: se le importazioni di auto nuove che emettono molto CO<sub>2</sub> verranno anticipate al 2019, nel 2020 si dovrebbe registrare un'attenuazione. Inoltre non è chiaro come si configurerà la composizione delle flotte e come reagiranno i consumatori. Le modalità di introduzione con il phasing-in (aumento della percentuale delle flotte per il calcolo della media del CO<sub>2</sub>) e i supercrediti (conteggio multiplo di veicoli a basse emissioni) da un lato e l'offerta nettamente più alta di propulsori elettrici e ibridi dall'altro dovrebbero mitigare le possibili conseguenze.

Le previsioni BAK per l'anno 2020 sono nel complesso grigie. Sul lato della domanda il segmento delle auto nuove si trova in una fase di saturazione e anche dalla situazione economica non è previsto nessun impulso. Sul lato dell'offerta, le tensioni sono causate dai provvedimenti regolatori. Per l'anno 2020, BAK prevede un calo delle immatricolazioni del 3,1%, per un totale di 297 mila auto nuove.

<sup>1</sup> UFE: Norme sulle emissioni di CO<sub>2</sub> per veicoli leggeri – Risultati d'esecuzione centrali 2018

## Previsioni di sviluppo a medio termine fino al 2025

A medio termine, il mercato delle auto nuove dovrà affrontare ulteriori sfide. Da un lato si prevedono ulteriori provvedimenti normativi. La legge sul CO<sub>2</sub> presentata alla fine di settembre dal Consiglio degli Stati prevede ad es. di ridurre ulteriormente del 15 per cento i limiti del CO<sub>2</sub> per le auto nuove nel 2025 e poi di nuovo nel 2030. Questi limiti ancora più severi avranno effetti soprattutto sul lato dell'offerta. Ulteriori punti sono le compensazioni più alte per gli importatori di carburanti (cosa che potrebbe influire su un aumento dei prezzi del carburante), così come i sostegni finanziari per lo sviluppo dell'infrastruttura delle stazioni di ricarica elettriche. I due ultimi punti dovrebbero avere più effetti sul lato della domanda, perché aumentano l'interesse verso i propulsori alternativi.

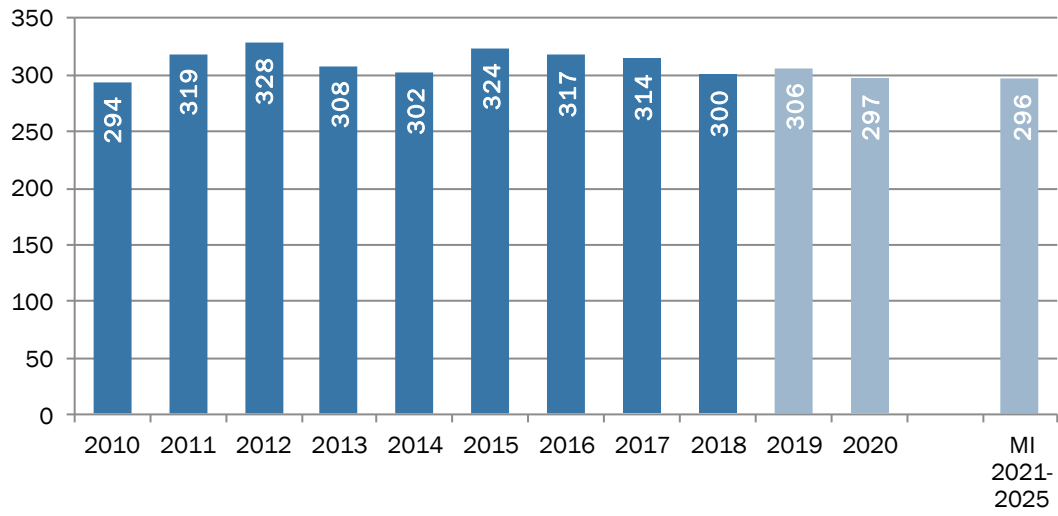
Sul lato della domanda dovrebbe esserci attualmente una determinata incertezza in riferimento alla scelta del miglior propulsore. Alcuni paesi come la Norvegia e la Cina stanno già progettando di vietare completamente i motori a combustione tra il 2025 e il 2030. Altri paesi prevedono di introdurre il divieto tra il 2040 e il 2050. Ma anche in Svizzera sono stati discussi simili divieti, ad es. nel Cantone di Basilea Città. Ancora non è chiaro in che misura i propulsori ibridi e i combustibili alternativi a basso tenore di CO<sub>2</sub> (ad es. combustibili sintetici) saranno interessati da questi divieti. Se i grandi mercati di vendita quali la Cina e i paesi UE come la Germania e la Francia promuovono prevalentemente la mobilità elettrica, ciò avrà effetti anche sull'offerta delle case costruttrici perché per motivi di efficienza queste punteranno a lungo termine anche su singole tecnologie. A breve e medio termine, la disponibilità all'acquisto di propulsori alternativi dovrebbe risultare ancora contenuta, anche se dovesse largamente affermarsi una tecnologia specifica: dal momento che simili forme di propulsione sono ancora giovani, la maggior parte dei consumatori attenderà ad es. che vengano raggiunte autonomie maggiori o che venga potenziata la necessaria infrastruttura di ricarica.

A medio termine un effetto di sostentamento sarà dato dall'ulteriore aumento del parco circolante. Attualmente circolano sulle strade oltre 500 mila veicoli con età compresa tra 13 e 16 anni, periodo che corrisponde alla durata di utilizzazione media. Inoltre, i proprietari di auto nuove dell'anno 2015 in cui sono stati registrati volumi alti dovrebbero progressivamente entrare nella fase di un nuovo acquisto. Il potenziale in termini di domanda rimane quindi relativamente alto.

Complessivamente, BAK prevede tra il 2021 e il 2025 una vendita media annua di 296 mila auto nuove.



### Immatricolazioni di veicoli leggeri nuovi, 2010 - 2025

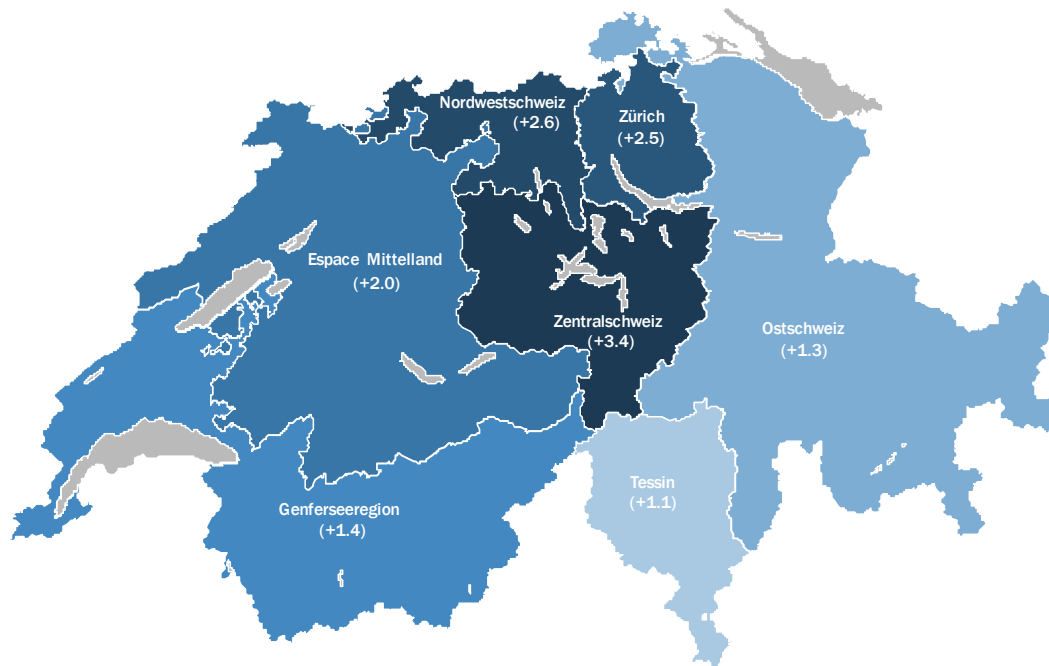


In migliaia di unità  
Fonte: auto-svizzera, BAK Economics

### Evoluzione a livello regionale

Nell'anno 2019 i mercati regionali Svizzera nord occidentale, Zurigo e Svizzera centrale sono cresciuti di più rispetto alla media. Sui mercati Svizzera orientale, Ticino e regione del Lemano la dinamica rimane inferiore alla media. Per l'Altipiano svizzero si prevede uno sviluppo in linea con la media. Degna di nota è l'evoluzione nella Svizzera centrale. Nell'anno in corso questa regione vanta uno sviluppo oltremodo dinamico, che probabilmente influenzerà il risultato di tutto l'anno.

### Evoluzione delle nuove immatricolazioni nelle macroregioni, 2019



In percentuale, CH: +2,1%  
Fonte: BAK Economics

## Previsioni congiunturali per il segmento delle auto usate

### Evoluzione in Svizzera

#### Riepilogo del 2018

Nell'anno 2018 sono stati registrati circa 850 mila passaggi di proprietà, pari a un calo di quasi due punti percentuali. La dinamica contenuta si è protratta per tutto l'anno, fatta eccezione per il secondo trimestre in cui c'è stato un aumento di quasi 2 punti rispetto all'anno precedente. La causa principale dovrebbe essere stata un'espansione dell'offerta a fronte di un aumento delle immatricolazioni brevi (cfr. capitolo dedicato alle auto nuove).

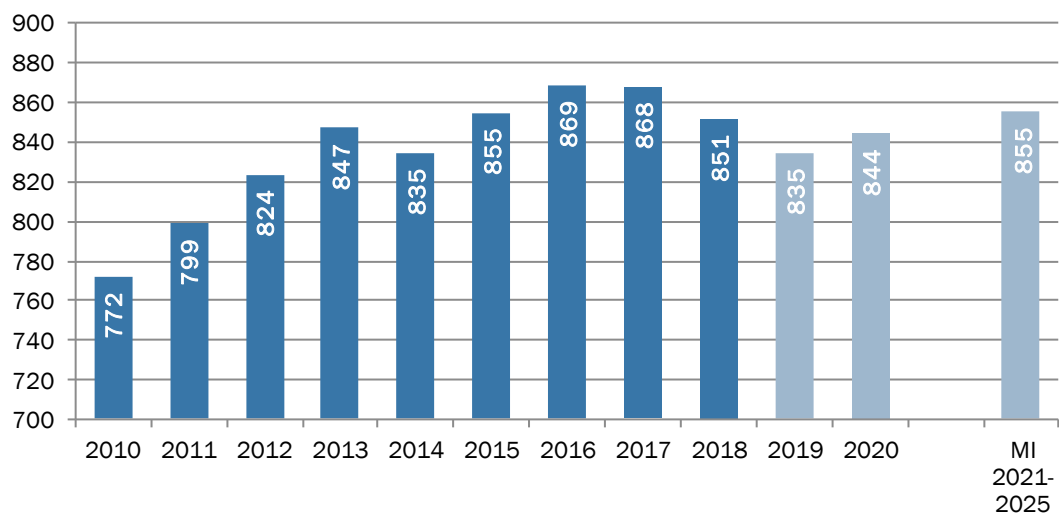
#### Anno in corso e previsioni 2019

Nell'anno 2019 in corso il numero dei passaggi di proprietà si è assestato al 2.4 per cento sotto al valore dell'anno precedente. Prosegue dunque il calo osservato dal 2017. Dal momento che la dinamica del segmento delle auto nuove si rispecchia con un certo ritardo anche in quello delle occasioni, nell'anno in corso si può contare su un rallentamento del mercato delle occasioni. L'ultimo trimestre dell'anno precedente è stato tuttavia plasmato, anche sul mercato delle occasioni, dalla questione del ciclo WLTP (-4.3%). Ci aspettiamo che i restanti mesi dell'anno 2019 si svilupperanno con un dinamismo leggermente maggiore rispetto all'anno precedente e che nel risultato finale il calo sarà limitato al due per cento. Per l'anno 2019, BAK prevede quindi complessivamente 835 mila passaggi di proprietà.

#### Previsioni per l'anno 2020 e sviluppi a medio termine fino al 2025

Lo sviluppo in calo del mercato negli anni dal 2017 al 2019 dovrebbe far sì che il livello dei passaggi di proprietà raggiunga un livello relativamente basso. Il potenziale di crescita per l'anno 2020 dovrebbe quindi aumentare notevolmente. Ci sono tuttavia altri fattori da non sottovalutare. Se a causa dei regolamenti più severi sul CO<sub>2</sub> l'importazione di veicoli che emettono meno verrà anticipata al quarto trimestre 2019, all'inizio del 2020 si prevede una netta espansione dell'offerta nel segmento dell'usato. Questo dovrebbe avere un effetto di sostegno sul segmento delle occasioni. Un ulteriore fattore è rappresentato dall'evoluzione dei prezzi: già nell'anno in corso i prezzi delle auto nuove si dimostrano più dinamici di quelli delle auto d'occasione. Questo aumenterà l'interesse verso l'usato, creando un effetto di sostegno anche sul lato della domanda. Infine si prevede una distensione anche per quanto riguarda il dieselgate. Anche se la questione che ruota intorno al dieselgate non si è ancora concretizzata sensibilmente (ad es. nel segmento delle nuove immatricolazioni si continua a registrare un calo della quota di mercato del diesel), gli effetti sul mercato delle occasioni si avvertono dal 2017. Con il passare del tempo, l'importanza del dieselgate dovrebbe quindi diminuire. A causa dei fattori illustrati, per l'anno 2020 prevediamo un più 1,1 per cento (844 mila passaggi di proprietà). A medio termine saranno soprattutto la durata più lunga dei veicoli e l'ulteriore aumento del parco circolante a esercitare un effetto di sostegno. Tra il 2021 e il 2025 prevediamo in media 855 mila passaggi di proprietà all'anno.

### Passaggi di proprietà, 2010 - 2025



In 1'000 unità

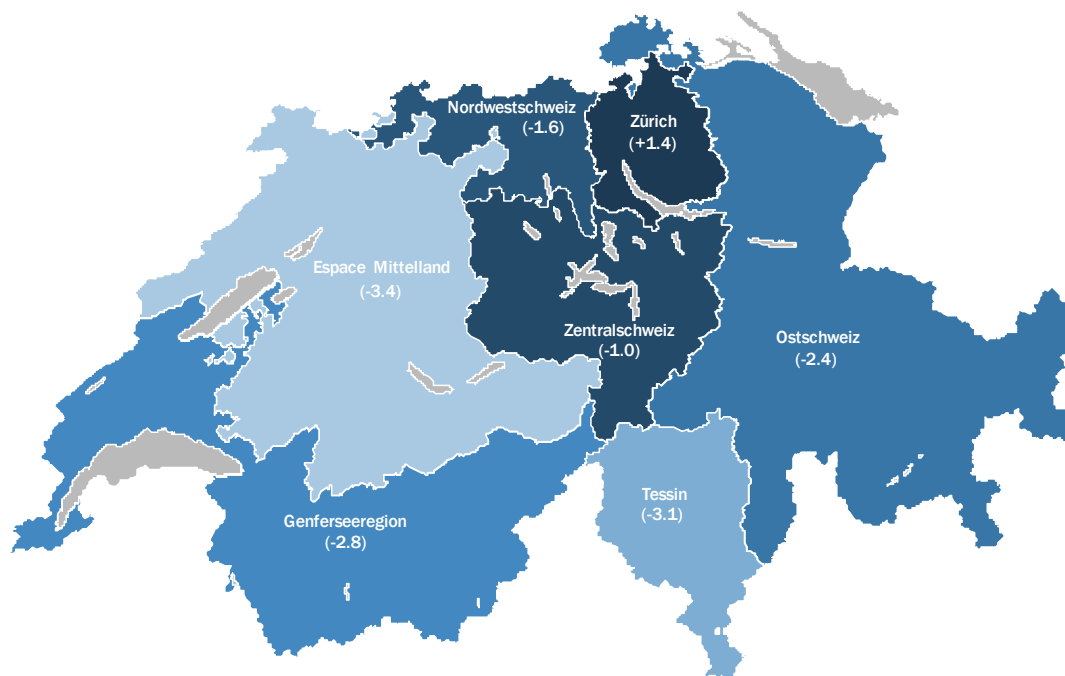
Fonte: Eurotax, BAK Economics

## Evoluzione a livello regionale

Gli sviluppi nel segmento delle auto nuove si notano con un certo ritardo anche in 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 rallentata del segmento delle occasioni è visibile anche nelle singole regioni.

Sui mercati regionali Svizzera nord occidentale e Svizzera centrale, il calo del mercato delle occasioni non sarà così forte come nella media nazionale. Nella regione Zurigo si prevede addirittura un segno positivo. Per contro, nelle regioni Altipiano svizzero, regione del Lemano e Ticino si prevedono cali più consistenti. La regione Svizzera orientale dovrebbe svilupparsi in linea con la media.

## Sviluppo dei passaggi di proprietà nelle macroregioni, 2019



In percentuale, CH: -2.0%  
Fonte: BAK Economics

## Previsioni congiunturali per il settore delle autofficine

### Evoluzione in Svizzera

#### Riepilogo del 2018

Nell'anno 2018 il fatturato del settore delle autofficine è aumentato dell'1,9 per cento. Questo sviluppo è stato sostenuto da una dinamica trainante dei prezzi. Nel segmento dei ricambi e degli pneumatici, il livello dei prezzi è tornato per la prima volta ad aumentare dopo il calo degli anni precedenti. Anche il livello dei prezzi per i lavori di manutenzione e riparazione è aumentato grazie a un maggiore dinamismo.

#### Anno in corso e previsioni 2019

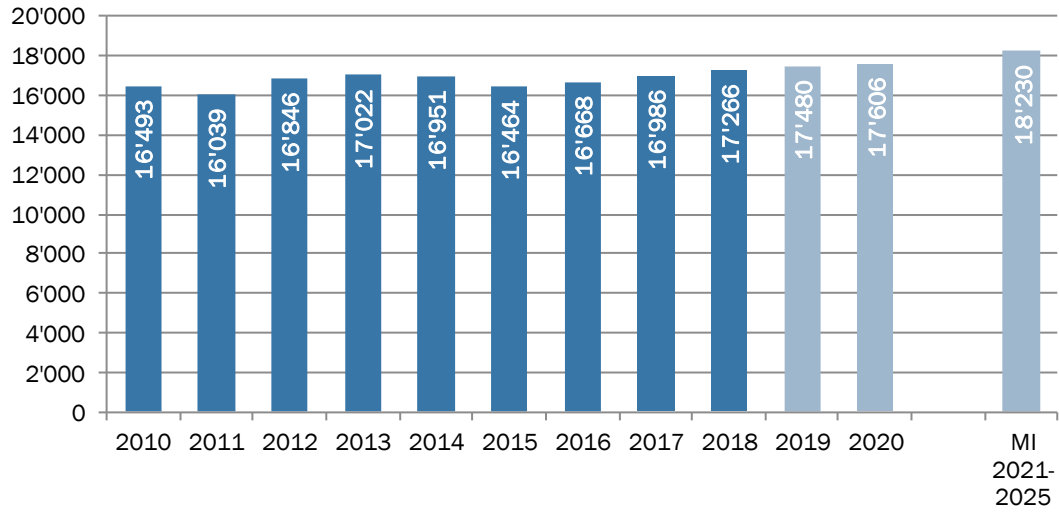
Per l'anno in corso gli indicatori economici anticipati fanno presagire un'evoluzione positiva. Da un lato, nell'anno precedente il parco circolante è di nuovo aumentato, causando un aumento anche del potenziale di domanda. Nello stesso tempo, anche l'età media dei veicoli è aumentata marginalmente: di conseguenza, l'intensità dell'assistenza non dovrebbe cambiare di molto rispetto all'anno precedente. Fino ad agosto, anche i prezzi dei ricambi, degli pneumatici e dei lavori di manutenzione e riparazione sono nuovamente aumentati. Rispetto all'anno precedente hanno tuttavia perso leggermente slancio. Per l'anno 2019, BAK prevede complessivamente un aumento del fatturato delle autofficine di 1,2 punti percentuali.

#### Previsioni per l'anno 2020 e sviluppi a medio termine fino al 2025

Per l'anno prossimo si prevede uno sviluppo leggermente più debole rispetto al 2019. Da un lato, l'aumento del parco circolante dovrebbe essere leggermente inferiore rispetto all'anno precedente e, dall'altro, ci aspettiamo una flessione dell'evoluzione dei prezzi dovuta ai tassi di cambio. Per l'anno 2020, BAK prevede un aumento del fatturato delle autofficine dello 0,7 per cento.

A medio termine le previsioni rimangono invariate. Il parco circolante continuerà ad aumentare, anche se con una dinamica leggermente più debole. Il fatto che fino a oggi l'età media dei veicoli continui ad aumentare dimostra che, anche a medio termine, non si prevedono grandi cali per l'intensità dell'assistenza e per il potenziale di domanda per lavori di manutenzione e riparazione. Inoltre, con una percentuale attuale di appena 0,4 punti percentuali sull'intero parco circolante, il minore fabbisogno di manutenzione delle auto elettriche non influirà ancora sull'andamento degli affari dei garagisti.

### Fatturato nel settore delle autofficine, 2009 - 2024

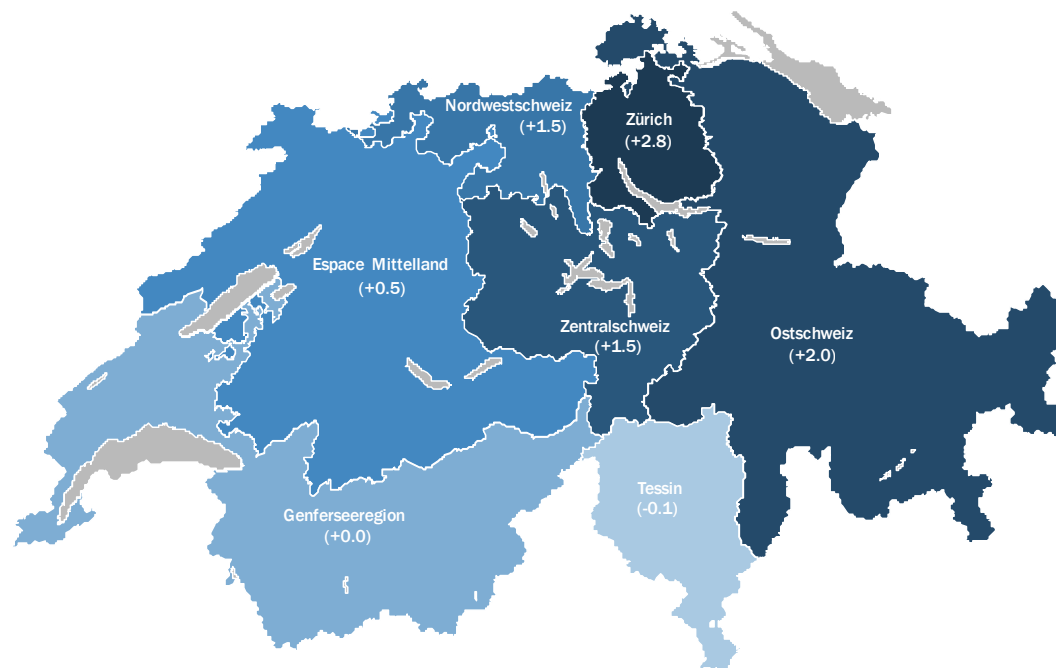


In milioni CHF  
Fonte: AFC, BAK Economics.

## Evoluzione a livello regionale

Secondo le previsioni di BAK, per le regioni Svizzera nord occidentale, Svizzera centrale e Svizzera orientale bisogna aspettarsi una crescita del fatturato d'officina in linea la media nazionale. Uno sviluppo inferiore alla media è previsto nella regione del Lemano e in Ticino. In entrambe le regioni, anche il segmento delle occasioni e quello delle auto nuove mostrano una dinamica più debole.

## Sviluppo del fatturato nominale nelle macroregioni, 2019



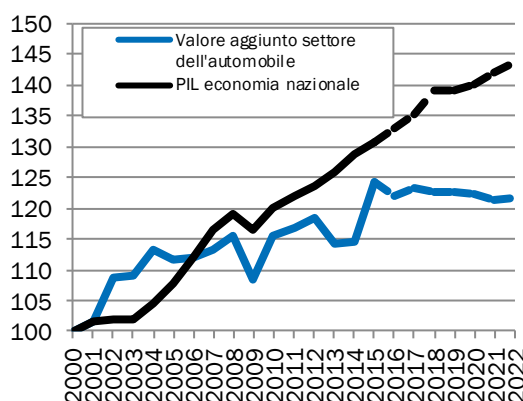
In percentuale, CH: +1,2%  
Fonte: BAK Economics



## Indicatori economici

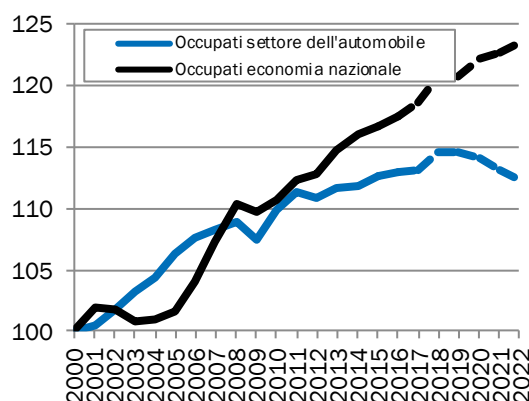
Nel 2016 lo sviluppo del valore aggiunto nel settore dell'automobile ha perso il 2% abbondante. Da allora, il ritmo procede solo moderatamente. Per il 2019 si prevede una flessione. A medio termine il quadro dovrebbe essere caratterizzato soprattutto dal previsto sfoltoimento della rete di concessionarie.

**Plusvalore lordo reale:**  
settore dell'automobile ed economia nazionale,  
2000-2022



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

**Occupazione:**  
settore dell'automobile ed economia nazionale,  
2000-2022



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
<b>Svizzera</b>	<b>7'391</b>	<b>-0.6%</b>	<b>-0.1%</b>	<b>-0.9%</b>	<b>-0.1%</b>
Regione del Lemano	1'264	-0.1%	0.2%	-0.2%	0.2%
Altipiano svizzero	1'467	-0.4%	0.0%	-0.8%	-0.3%
Svizzera nord occidentale	1'011	-0.7%	-0.1%	-2.4%	-0.1%
Zurigo	1'486	-0.8%	-0.2%	-5.0%	-0.1%
Svizzera orientale	1'004	-0.9%	-0.5%	-1.0%	-0.4%
Svizzera centrale	772	-0.7%	-0.3%	7.9%	-0.3%
Ticino	388	-0.4%	-0.1%	-0.5%	-0.1%

Occupazione	Livello 2017	2017	2018	2019	2020-2024
<b>Svizzera</b>	<b>76.8</b>	<b>1.3%</b>	<b>-0.4%</b>	<b>-1.0%</b>	<b>-0.6%</b>
Regione del Lemano	13.5	0.9%	-0.9%	-1.4%	-1.1%
Altipiano svizzero	15.2	0.0%	-1.8%	-2.6%	-2.2%
Svizzera nord occidentale	10.4	2.2%	0.6%	-1.3%	0.5%
Zurigo	14.7	1.5%	-0.2%	-4.3%	-0.3%
Svizzera orientale	10.8	1.7%	-0.1%	-0.6%	-0.2%
Svizzera centrale	8.0	1.5%	-0.2%	7.5%	-0.5%
Ticino	4.2	3.7%	1.9%	1.3%	1.5%

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](http://www.bak-economics.com)