



Economic analysis of the European Car Market in 2012

Data and trends.

After a lackluster 2011, in 2012 the descent of the market has become more consistent, returning to the levels of the years 93/94, the years following the crisis of 1992-93 (and before the beginning of the season of the scrappage schemes), However, those are the values that probably represent the physiological demands of the Italian and European markets, in the absence of sales support and in the presence of a severe reduction in consumptions due to budgetary maneuvers in the name of austerity (operations that have led to a new mini-recession in the euro area).

In particular in Italy (Figures 1-6) the market closed the year with a fall in registrations of 19.9% to 1,402,088 units (-43.7% on 2007, the best year of the Italian market: in the period therefore almost 1,100,000 units were lost, 350,000 lost from last year). The crisis in the automobile market is paradigmatic of the crisis in which the Italian economy has sunk after a year of treatment of Monti' Government, crisis made evident by some figures: GDP down by 2.3%, the purchasing power of households dropped by 4.1%, industrial production fallen by 6.2%, the tax burden grown by almost three points, unemployed increased by more than 600,000 units, real estate sales fallen by 23.6%. To this one must add, with regard to the car in particular, the tax burden out of control, cost of fuel at the highest levels in Europe, rising costs for insurance and tolls.

The market of ecological vehicles (Figure 7-9). As we predicted in last year' report the dramatic increase in the price of conventional fuels in late 2011 and 2012 has favored the recovery of these vehicle,, in particular CNG and LPG, that grew to 13% of the market in 2012. Among other ecological vehicles the "myth" of the electric remains confined to slightly more than 500 units, and hybrids of various types to almost 7000 vehicles, far from the values of the cars equipped with LPG or CNG engines: even with a slight growth they remained at about 4% of the total number of "green vehicles".

Diesel stopped its recovery and closed the year with a share of 53%. Gasoline cars, which increased their share in 2011, ended the year at just over 33%.

In our opinion this year we can aspect a further moderate increase in environmentally friendly vehicles.

In Europe (EU + EFTA) (Figures 10-13) the crisis that has hit the sector has worsened over the past year, a decrease of 7.8%, after the descent of 1, 4% in 2011. In total 12,527,912 units were registered. The crisis has worsened throughout the continent with the exception of Great Britain, where the market grew by 5.3% during the year, and that a few months ago has become the second largest European market after Germany. It should be emphasized once more the crisis of the areas under pressure from financial markets and under constant monitoring by the monetary authorities, European and global, increasingly concerned by the lack of recovery in economic activity and therefore revenue and consumptions. In particular, in addition to Italy, the fall in demand has hit France (-13.9%) and Spain (-13.4). The Northern Europe, however, has also seen a decrease in registrations, including Germany, which closed the year with a very negative trend. According to many analysts, the economies of southern Europe will remain in recession this year, especially for severe austerity measures and high unemployment. Unfortunately this will contract the economies of Northern Europe too. Some (including Germany, which saw GDP fall in 2012 to +0.7% compared to 3% in 2011) will have growth even if weak. In other (including Belgium, France, and the Netherlands) growth will be flat or slightly downhill. Overall, this will mean a fall in income of about 0.2% of the 'Eurozone'.

As to the automotive industry is therefore clear that in the coming months the market will continue to remain negative.

This also following, among other things, news plant closures and staff reductions in the face of a steady decline in demand, even in markets less affected by new recession.

Sore point for Fiat the further reduction of its share to 6.4%, compared to 7.0% last year

Production levels (Figures 14-16) were closely related to the market demand, which has been consistently negative. In Western Europe, production of passenger cars increased in 2011 by only 2.6%. No official data is available for last year, but the estimate is for a reduction of car production as a result of the drop in demand. In Italy the production of cars fell through October by more than 18% compared to the same period of 2011.

Mobility of people (Figs 17 and 18) Similar developments in Europe and in Italy: in both areas the private car dominates, providing more than 80% of the mobility of people; the railway remains stable, both in Europe and in Italy, after the sharp decline in the last century. The use of buses decreases in Europe but increased rather significantly in Italy in 2010, returning to the values of the 90s.

Emilio di Camillo - January 2013 - <http://www.centrostudisubalpino.it>

1) The Italian Car market

I grafici pubblicati in questa pagina mostrano gli andamenti mensili (Fig. 1) e trimestrali (Fig. 2) degli ultimi 4 anni. Dopo la contrazione delle vendite legate alla crisi del 2008, nel 2009 l'introduzione degli incentivi garantì solo il mantenimento dei volumi dell'anno precedente. Il 2010, partito meglio dell'anno precedente proprio per l'effetto residuo degli incentivi, assenti invece nel primo trimestre del 2009, si è poi assestato, come indicano le immatricolazioni a partire da aprile, su valori probabilmente fisiologici in presenza di basso sviluppo economico e ridotto reddito disponibile per i consumi, specie di beni durevoli.

Dal 2011 il mercato ha continuato a scendere progressivamente e senza soste finendo il 2012 su volumi che ci riportano ai livelli del 1979 (vedi Fig. 5).

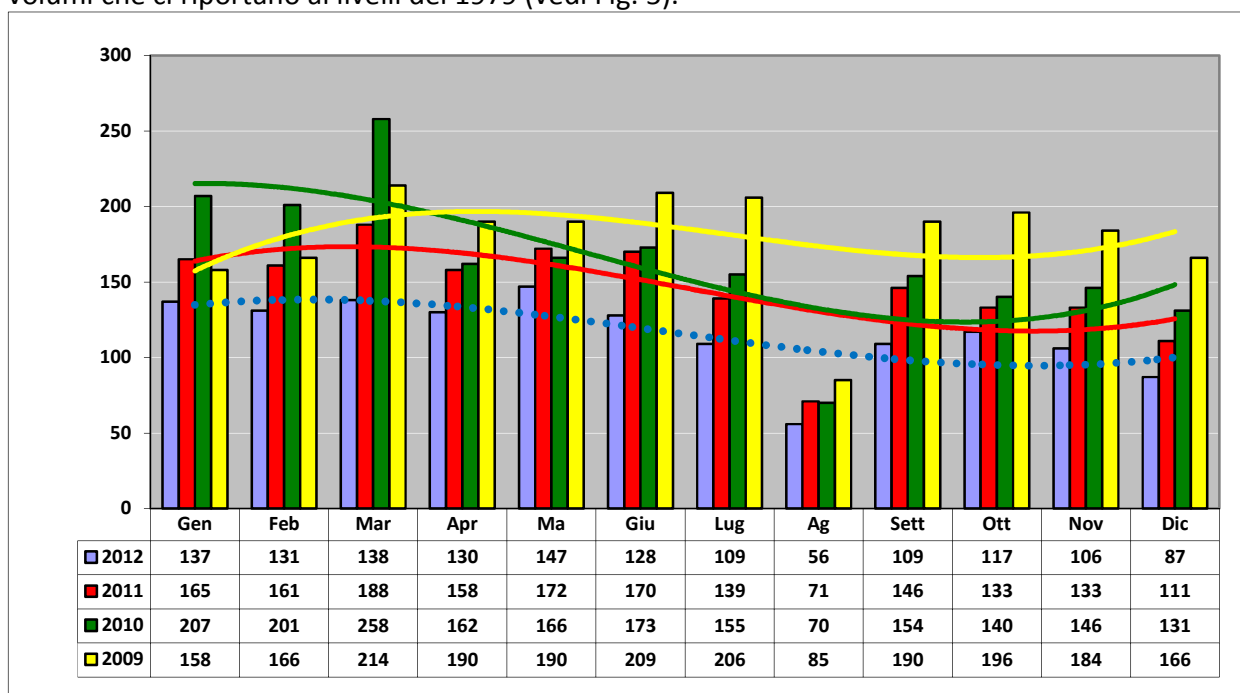
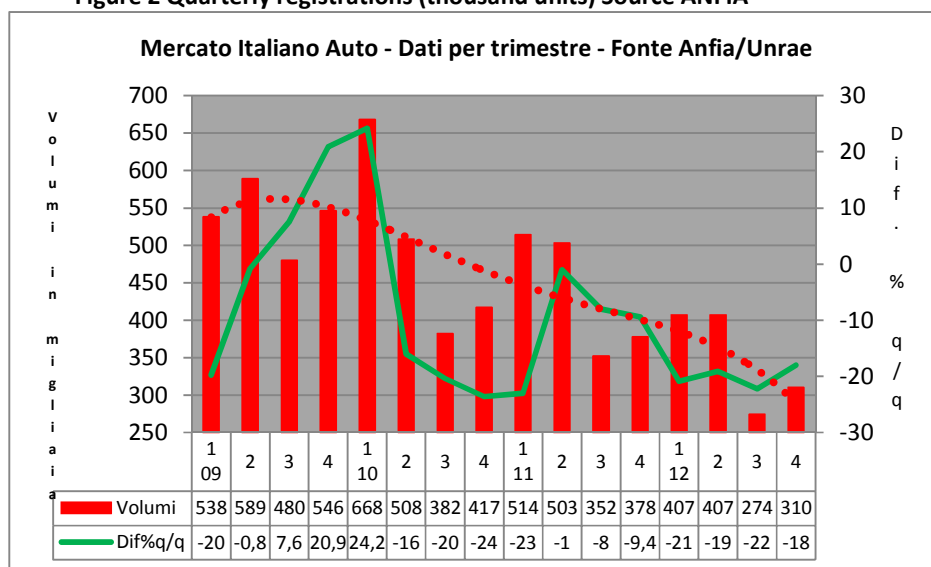


Figure 1 Monthly sales registrations 2009-2012 (thousand units) Source: Anfia/Unrae

Figure 2 Quarterly registrations (thousand units) Source ANFIA

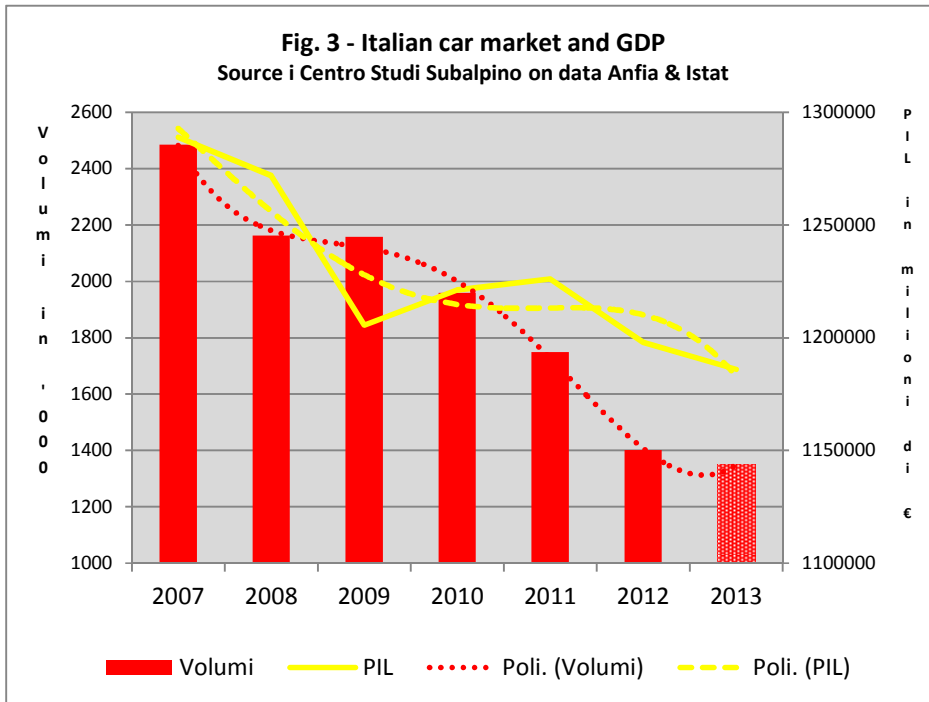
La crisi del mercato dell'auto è paradigmatica della crisi in cui l'economia italiana è sprofondata con un anno di cura Monti, crisi resa evidente da alcune cifre: PIL in discesa del 2,5%, potere d'acquisto delle famiglie crollato del 4,1%, produzione industriale scesa del 6,2%, pressione fiscale cresciuta di quasi tre punti, disoccupati aumentati di oltre 600.000



unità, compravendite immobiliari scese del 23,6% e mercato dell'auto sceso del 20%, tornato com'è ai valori dei primi anni '70 del secolo scorso. Nemmeno la "cura" del Governo Amato era riuscita a tanto! E nonostante questa mole mastodontica di sacrifici imposti agli italiani il debito pubblico è salito di quasi 90 miliardi di Euro, pari al 4,4% del PIL. A ciò va aggiunta, per quanto riguarda l'auto in particolare, una pressione fiscale fuori controllo, costo dei carburanti ai più alti livelli europei, costi

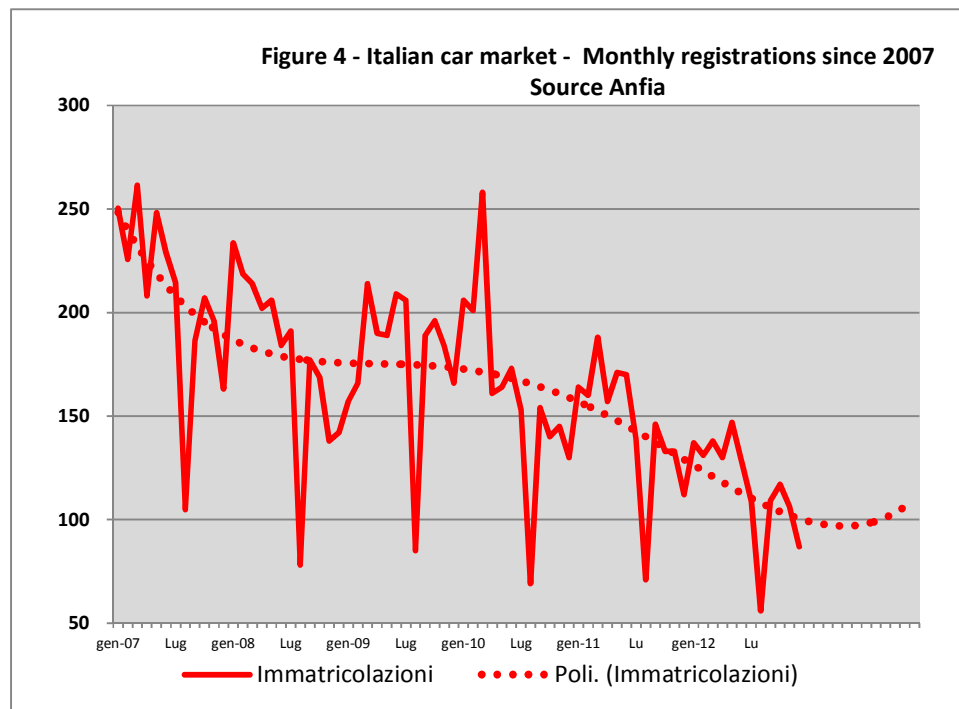
crescenti per assicurazioni e pedaggi.

La figura a fianco, che mostra gli andamenti d'immatricolazioni e PIL, sottolinea (con una correlazione di 0,82) quanto le prime siano condizionate dall'andamento del reddito. La correlazione risulterebbe poi ancora maggiore se nel 2009 non fossero stati varati gli incentivi, i cui effetti si sono trascinati fino al primo trimestre del 2010. Infatti le immatricolazioni del 2009 si sono mantenute praticamente



al livello del 2008 nonostante la caduta verticale del PIL proprio per l'effetto incentivi.

Purtroppo, a parte gli incentivi, sono poi mancati del tutto i tante volte promessi provvedimenti per lo sviluppo economico, ed anzi con la "legge di stabilità" l'IVA aumenterà di un altro punto, con conseguenti effetti sul prezzo delle auto, ma anche dei carburanti. Si aggiungono inoltre IVIE, Tares e Tobin Tax e aumenti sui bolli sui Conti Correnti e Fondi. Ma, come più volte ribadito, senza ripresa dell'economia e dei



consumi, di cui l'auto è una componente non irrilevante, gli attuali gravosissimi sacrifici richiesti a tutti

gli italiani si riveleranno inutili se non addirittura controproducenti, e anche il mercato dell'auto non potrà che continuare a contrarsi.

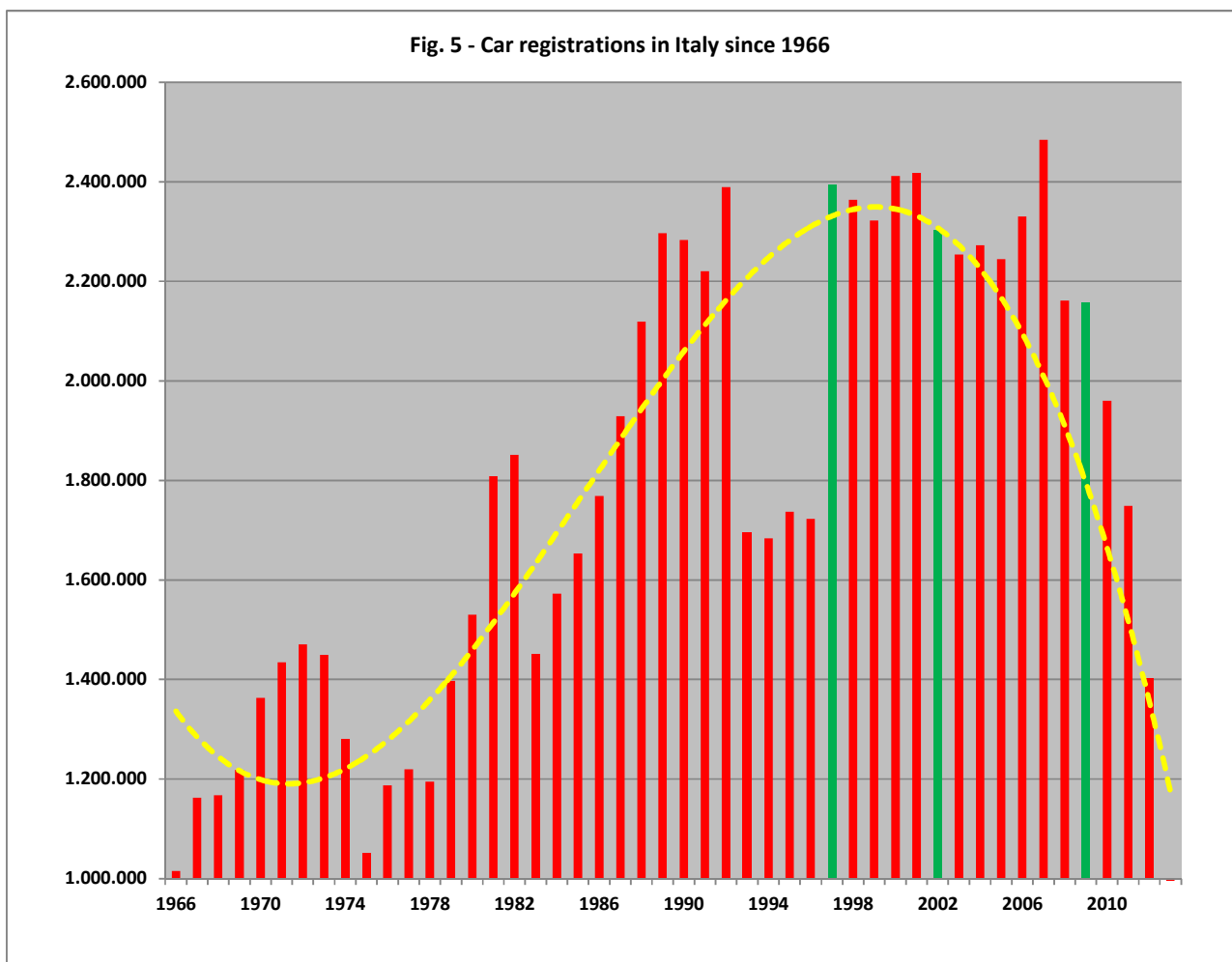
Solo dalla seconda parte dell'anno in corso si potrà avere una leggera svolta della tendenza negativa che prosegue dal 2008 (vedi Fig. 4), sempreché non vi siano prima ulteriori provvedimenti ad hoc del governo. E, in effetti, la difficile situazione economica rende urgenti le iniziative per rilanciare la crescita, e il sostegno allo sviluppo del Paese non può prescindere da una forte azione strutturale di rilancio del comparto *automotive*, che rappresenta – con tutta la filiera – uno dei settori più rilevanti e determinanti per la crescita dei consumi e del Pil in Italia.

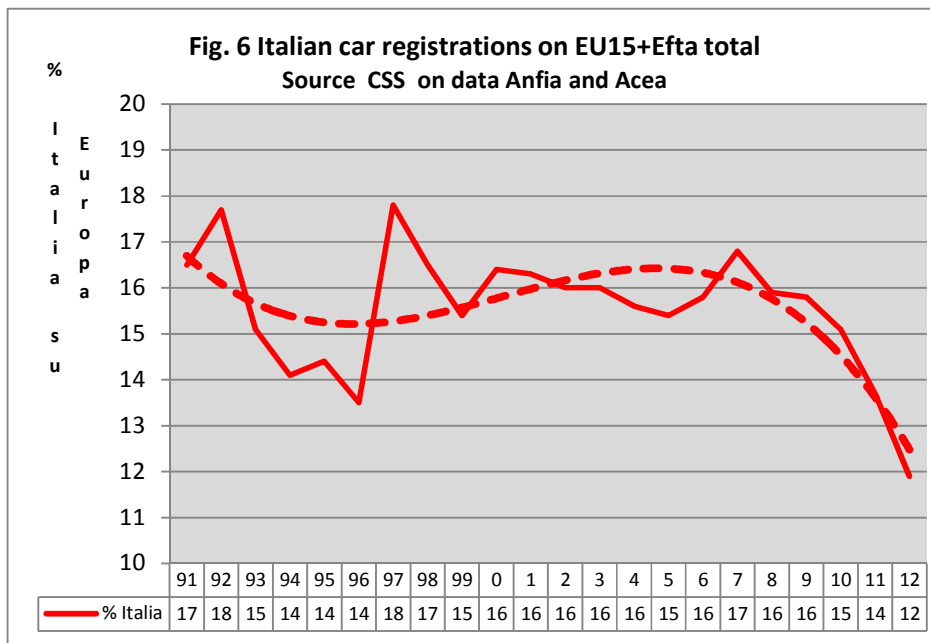
Prima di chiudere il capitolo sembra interessante analizzare il grafico delle immatricolazioni, partendo dal 1966, primo anno in cui fu superata la soglia del milione di unità immatricolate. Da quell'anno il trend si è mantenuto costantemente in aumento, interrotto solo dalle varie crisi economiche mondiali che si sono succedute negli ultimi 45 anni, le più gravi delle quali sono state:

1. Shock petrolifero del 1973/74
2. Recessione mondiale del 1982/83
3. Recessione mondiale del 1993
4. Crisi Globale del 2008/9 e massimo storico del prezzo del petrolio.

Ma nel caso del crollo del 2011 e del 2012 questo è imputabile quasi esclusivamente alle manovre fiscali degli ultimi due anni.

E' anche interessante notare i benefici effetti prodotti dagli incentivi (vedi colonne in verde), varati nel 1997, 2002 e 2007.





Chiaramente il succedersi delle crisi economiche dal 1990 ad oggi ha colpito anche l'Europa, ma sia nel '93 (manovra del Governo Amato) che oggi con la manovra del Governo Monti (che ha avuto effetti anche più dirimpenti di quelli già pesanti del Governo Amato) l'Italia ha avuto conseguenze

molto più gravi, tanto che oggi la quota delle immatricolazioni dell'Italia, che nel passato si è mantenuta in media su di un valore attorno al 16%, scende nel 2012 sotto il 12%. Rispetto all'anno migliore, il 2007, mentre le previsioni per l'Europa Occidentale (EU15+Efta) parlano di un calo del 20%, per l'Italia la caduta è addirittura del 44%.

Da sottolineare che gli effetti della manovra del governo Amato di fine '92 si sono fatti sentire per ben 4 anni, e che solo il varo degli incentivi nel '97 ha riportato il mercato italiano sui valori ante crisi.

2) The Italian market of alternative fuel' vehicles

Il mercato dei veicoli a gas ha avuto crescita esponenziali soprattutto a partire dal 2007, quando gli incentivi governativi erano particolarmente rivolti a garantire un deciso miglioramento del parco dal punto di vista ambientale.

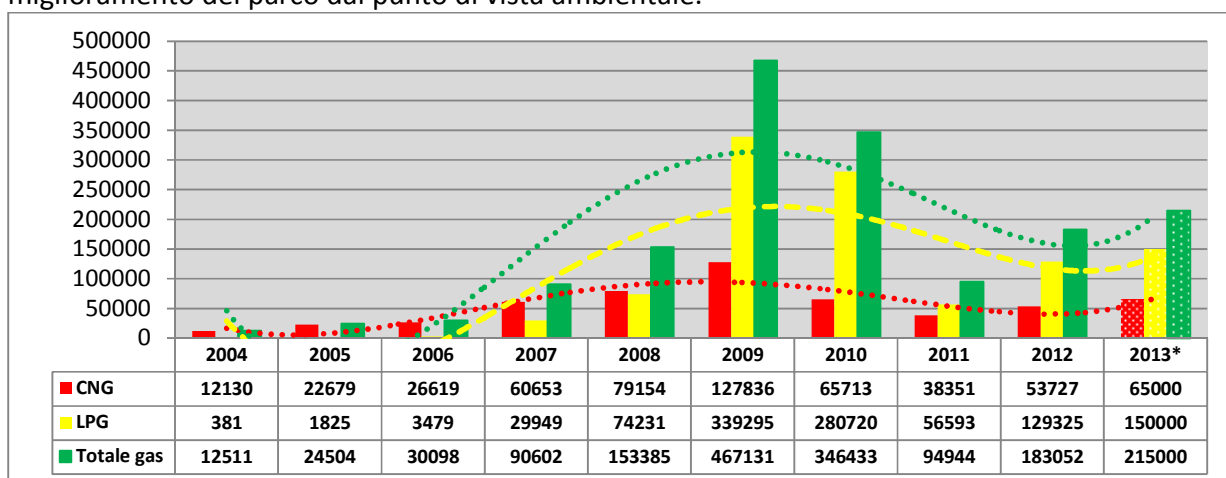
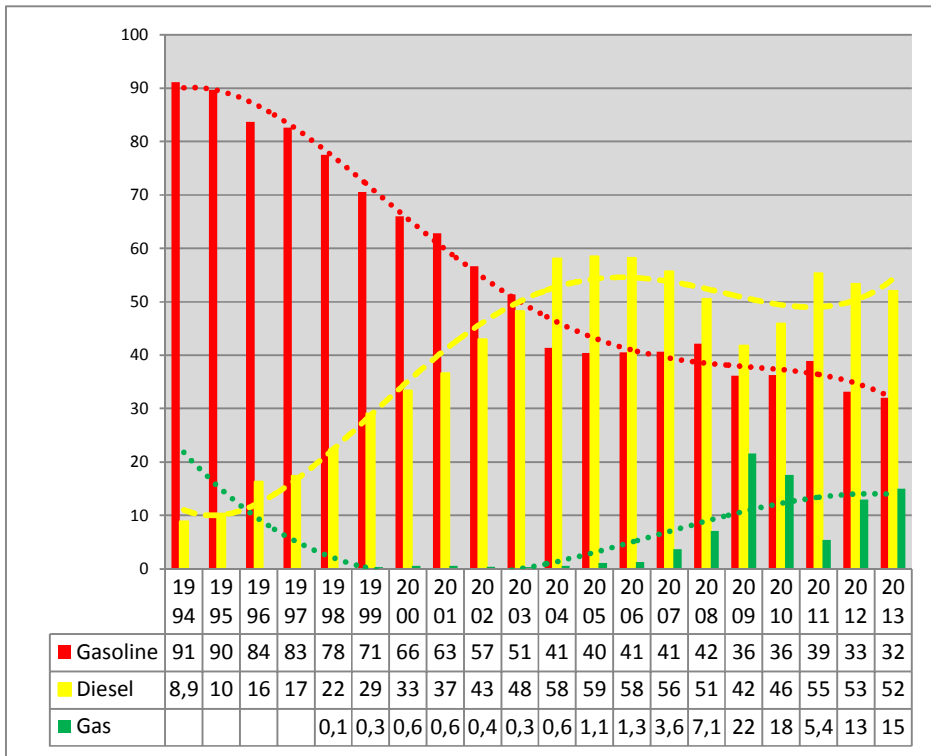


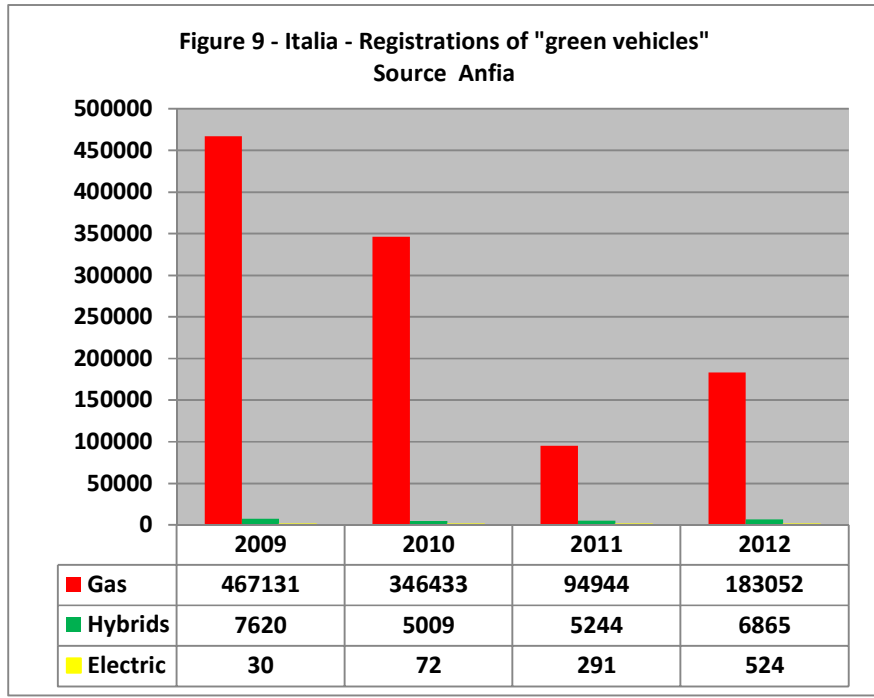
Figure 7 – Sales of CNG and LPG vehicles – Source Unrae

La fine dell'effetto incentivi ha riportato nel 2011 il volume dei veicoli a gas a poco più del 5% del mercato (5,4%) e una concomitante forte ripresa del diesel.



Il drammatico aumento del prezzo dei carburanti tradizionali tra la seconda metà del 2011 e il 2012 ha favorito la ripresa dei veicoli ecologici, e in particolare di quelli a gas, cresciuti infatti al 13% a fine 2012, mentre si è fermata la ripresa del diesel che ha chiuso l'anno con una quota del 53%. Le vetture a benzina, che si erano riprese come quota nel 2011, hanno chiuso l'anno a poco più

Figura 8 – Market shares by fuel del 33%.

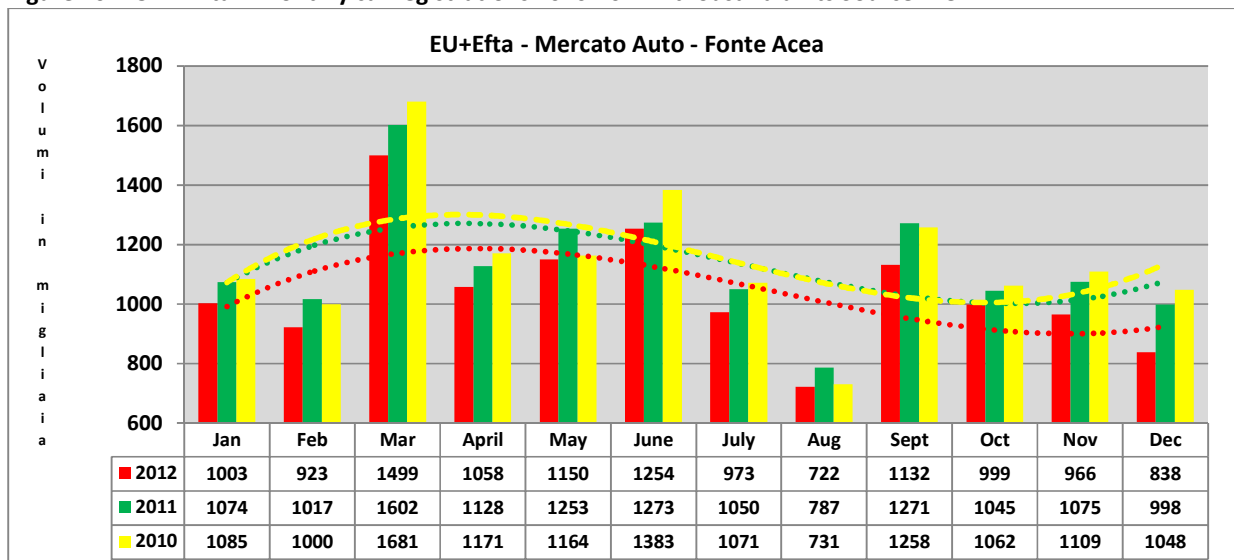


Tra gli altri veicoli a trazione alternativa al petrolio, il "mito" dell'elettrico rimane confinato a poco più di 500 unità, e gli ibridi di vario tipo a quasi 7000 veicoli, ben lontani comunque dai valori delle vetture a GPL o a metano (vedi figura 9): anche se in leggera crescita rimangono comunque a circa il 4% del totale dei veicoli "ecologici". A nostro avviso nell'anno in corso si potrebbe assistere a un ulteriore recupero di quei veicoli, e soprattutto di quelli a gas.

3) European Market

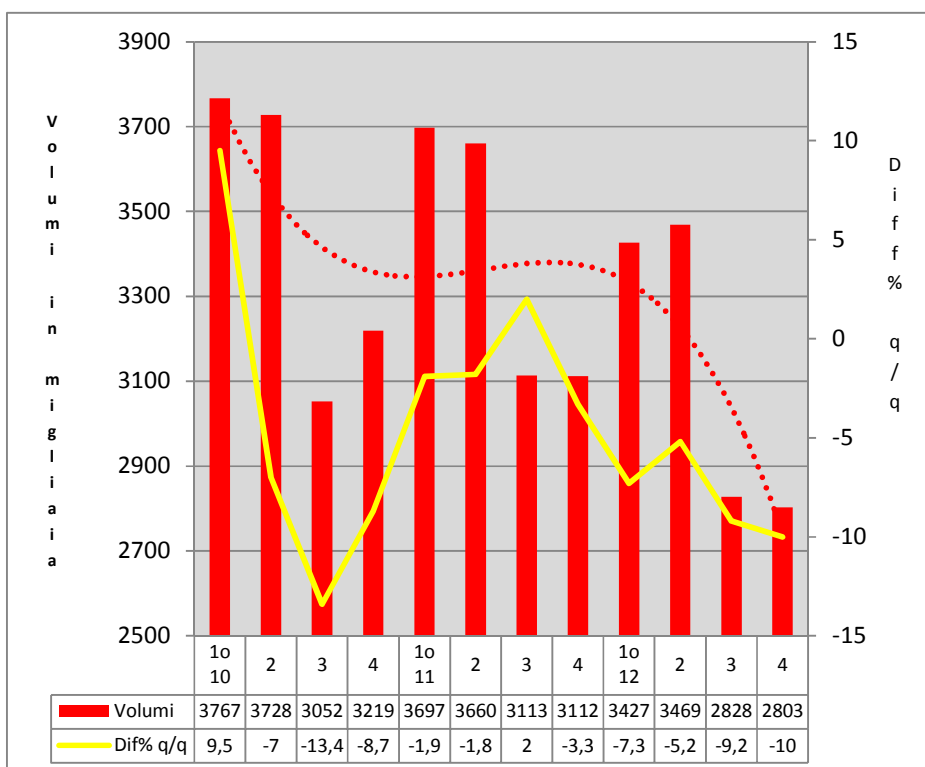
In Europa (EU+Efta) la crisi che ha colpito il settore si è ulteriormente aggravata lo scorso anno, con un calo del 7,8%, dopo la discesa dell'1,4% nel 2011, In totale si sono immatricolate 12.527.912 unità.

Figure 10- EU27+Efta – Monthly car registrations 2010-2012 – thousand units Source: ACEA



Come si può notare dalla figura 11 la crisi è ripresa col secondo trimestre 2010, con la fine della stagione degli incentivi del 2009, i cui benefici influssi si erano prolungati al primo trimestre dell'anno successivo: Nella prima parte del 2011 si è assistito ad una momentanea leggera ripresa, ma il trend discendente era già ripartito con l'ultimo trimestre dell'anno, quando si affacciavano le prospettive di una nuova mini-recessione, soprattutto legata alle difficoltà finanziarie dell'area dell'Euro.

Figure 11 European quarterly registrations (EU+Efta, thousand units) source: Acea

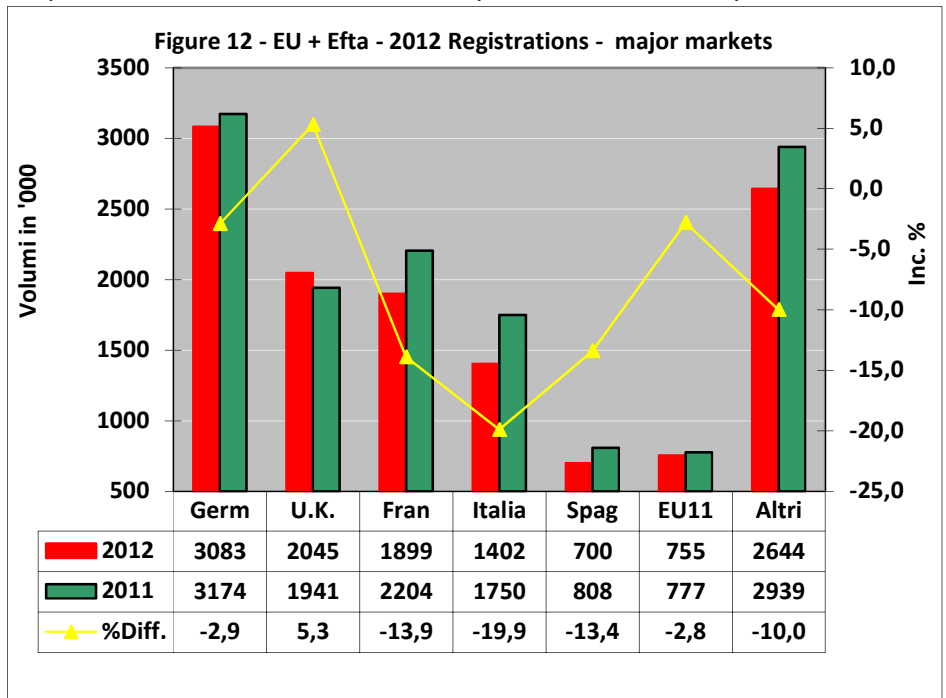


Va sottolineato, infatti, che senza i buoni risultati in Germania, la perdita complessiva del 2011 si sarebbe già attestata al -4,2%.

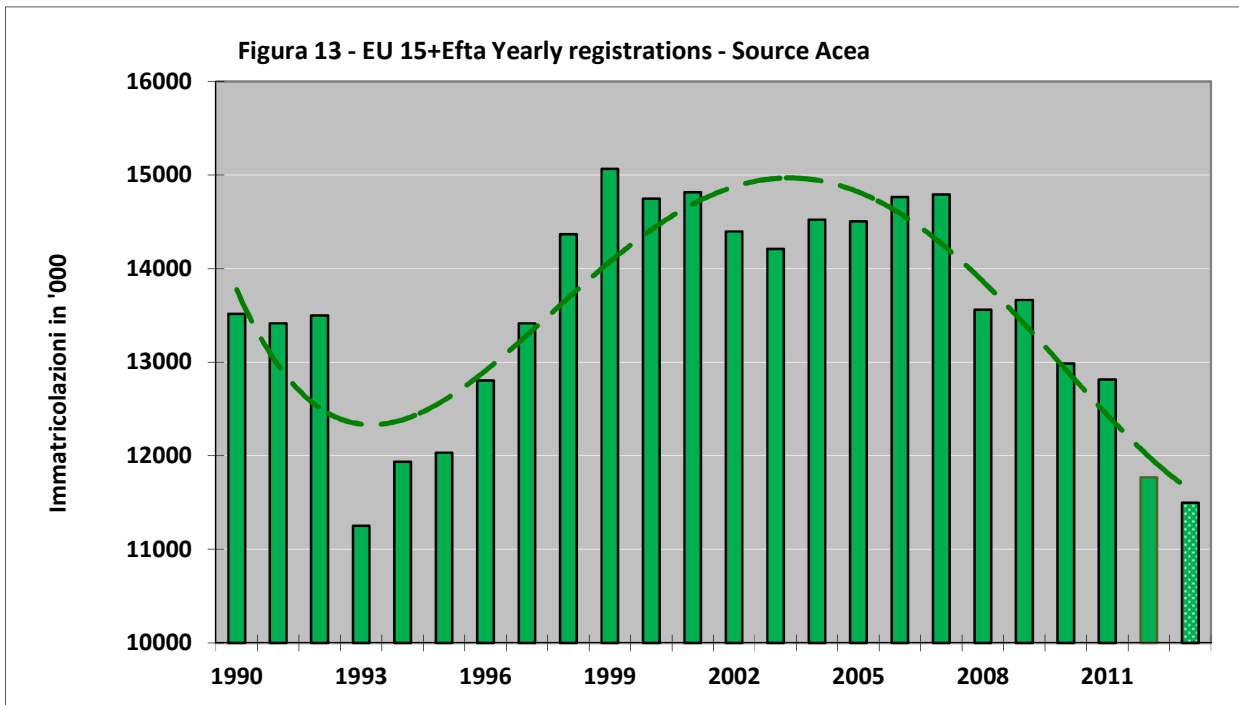
In complesso il consuntivo dell'anno scorso conferma che la crisi del mercato dell'auto è andata peggiorando in tutta Europa, con la sola eccezione della Gran Bretagna che rimane il miglior mercato del continente, e che resta

stabilmente il secondo mercato europeo. Da sottolineare una volta di più la crisi del tutto particolare

delle aree sotto pressione da parte dei mercati finanziari e sotto costante monitoraggio da parte delle autorità monetarie mondiali ed europee, sempre più preoccupate dalla mancanza di ripresa nelle attività economiche e quindi nei consumi. Secondo la IHS "l'anno in corso, con una crescita del PIL del 2,6% vedrà l'economia mondiale mantenere sostanzialmente i ritmi di sviluppo dello scorso anno, sceso pesantemente al 2,5% dal 4,2% del 2010 e dal 3% del 2011. Da tener presente che nel 2012 sono rientrate in recessione Giappone e Eurozona. Una modesta accelerazione mondiale del PIL si avrà solo nel 2014.



Il grafico sotto riportato mostra come il mercato dell'Europa Occidentale (solo l'area della UEa15 più Efta permette confronti sin dal 1990) si stia strutturalmente posizionato su volumi che riportano ai

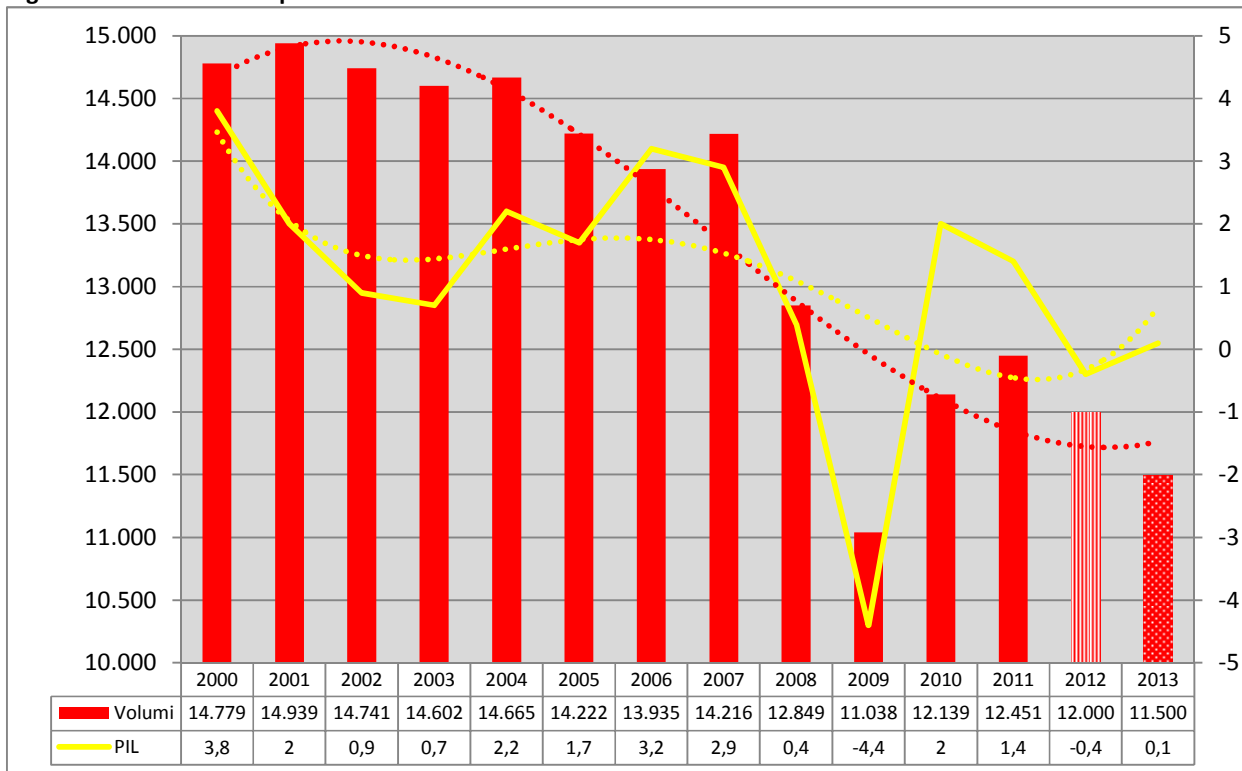


valori di 20 anni fa'.

4) Car Production

Europe

Figura 14 – Western Europe Car Production – Source Anfia



Strettamente correlati alla domanda di mercato, i livelli di produzione delle autovetture si sono fortemente contratti a partire dalla seconda metà del 2008, per poi cominciare a riprendersi nella seconda metà del 2009, in presenza di varie iniziative di supporto nei diversi paesi europei. In totale nel 2010 la produzione di autovetture è aumentata dell'8,3% sul 2009, ma con trend in discesa nella seconda parte dell'anno per la contrazione della domanda che ha fatto seguito alla fine degli incentivi. Infatti nel 2011 la produzione di autovetture è aumentata solo del 2,6%.

Purtroppo ad oggi non sono ancora disponibili i dati per il 2012 che abbiamo provveduto a stimare sulla base dell'immatricolato in netta diminuzione nel 2012 e che dovrebbe contrarsi ulteriormente nell'anno in corso.

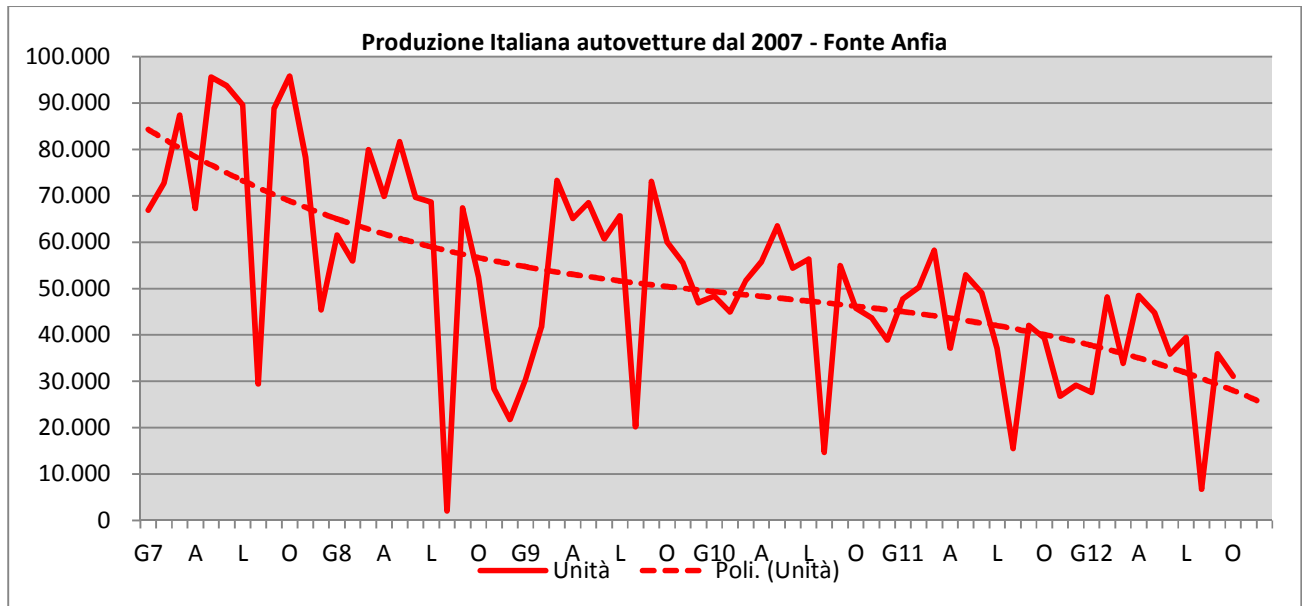
Car Production in Italy

Per l'Italia i volumi produttivi si sono pure pesantemente contratti a partire dal 2° trimestre del 2008, come ben evidenziato dal grafico qui sotto, per riprendersi solo nel secondo semestre del 2009, con una perdita complessiva nei due anni 2008/2009 di oltre 500.000 veicoli e mantenendo nel 2009 sostanzialmente lo stesso volume di produzione di auto (661.000 unità) dell'anno precedente. Nel 2010 la produzione di autovetture è calata a 573.169 unità (-13,3%) a seguito della costante contrazione della domanda, contrazione che è proseguita nel 2011 e 2012 facendo scendere il volume della produzione rispettivamente a 485.606 unità, pari ad una diminuzione del 15,3% rispetto al 2010, e a una previsione per il 2012 di 400.000 unità, pari ad una ulteriore flessione di circa il 18%.

Dal 2007 si sono perse quindi quasi 1.800.000 vetture rispetto al livello della produzione del 2007, anno che ha preceduto la crisi globale, pari a diversi punti di PIL.

Figura 15 – Monthly Car Production in Italy since 2007

Source: ANFIA

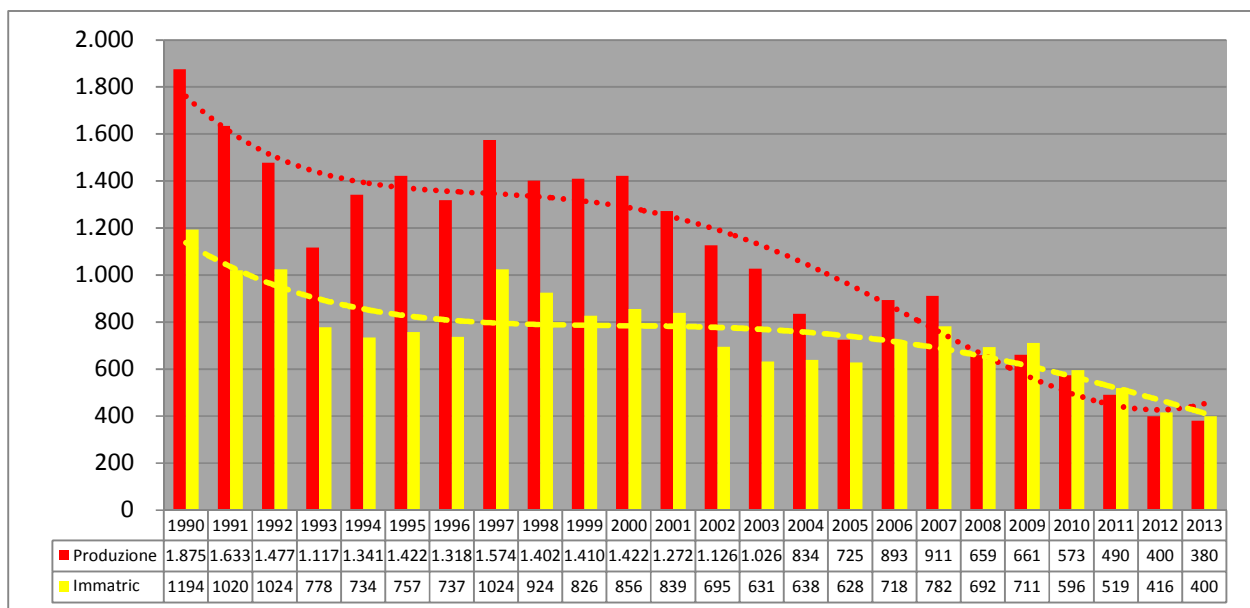


Anche per l'anno in corso si prevede un'ulteriore diminuzione della produzione di autovetture, come il

Trend che appare nel grafico (Figura 15) indica con sufficiente chiarezza.

Confrontando la curva delle immatricolazioni con quella della produzione nazionale si nota immediatamente il loro andamento depresso e pressoché parallelo (indice di correlazione 0,89.) In pratica le marche nazionali producono in Italia una quantità di vetture sostanzialmente identico alle immatricolazioni, anche se parte dell'immatricolato viene da altri paesi.

Figura 16- Italy – Production and Registration of Italian brands



Mobility

Gli ultimi dati pubblicati dall'ITF (International Transport Forum) e dall'Eurostat mostrano andamenti analoghi in Europa e in Italia. In entrambe le aree l'auto privata domina in assoluto, garantendo oltre l'80% della mobilità delle persone; rimane stabile la ferrovia, sia in Europa che in Italia, dopo la forte contrazione del secolo scorso. Diminuisce l'utilizzo degli autobus in Europa che aumenta invece significativamente in Italia nel 2010, riportandosi sui valori degli anni '90.

Figura 17- Europe – Shares of modes
Source ITF- Eurostat

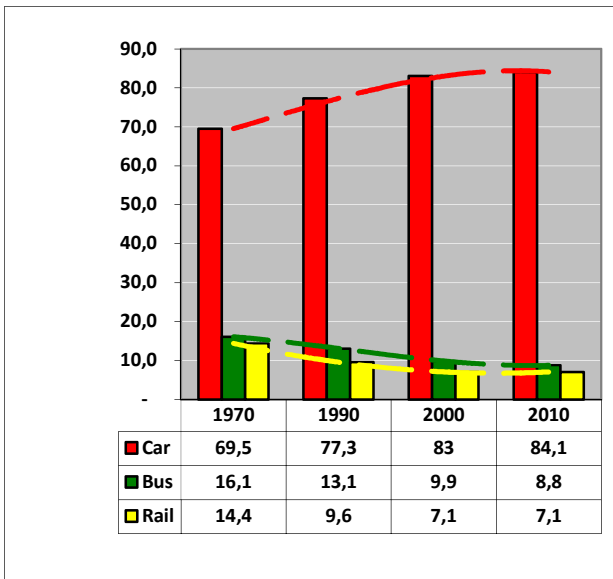
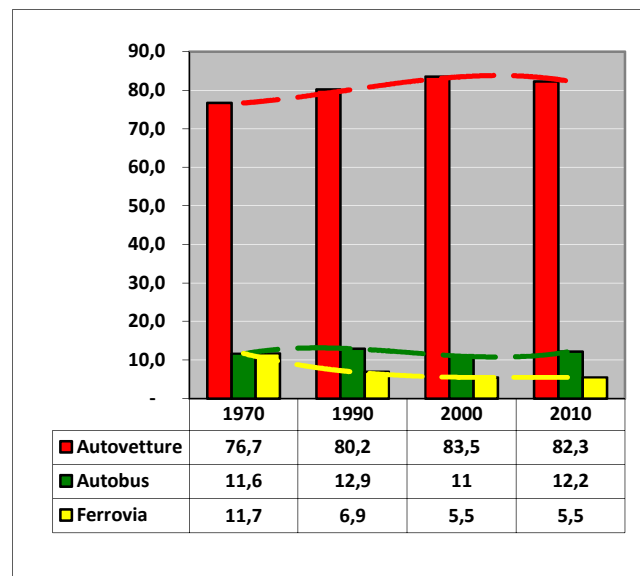


Figura 18- Italy – Shares of modes – Source ITF



In totale in Europa nel 2010 sono stati percorsi 5150 miliardi di Passeggeri/km, 851 miliardi in Italia; nel 1970 ne erano stati percorsi 2100 in Europa e 275 in Italia.