

Economic-Cyclical Observatory of the Italian and European LCVs and Trucks markets.

Analysis of trends in 2015.

Executive Summary

Strengthens in the year the recovery of the European market for commercial vehicles (<3.5 t), after the turnaround that took place beginning in the last months of 2013, closing with a 11.6% gain over 2014, to 1,779. 477 units, especially for the very positive results of Spain, Italy and Great Britain.

Even more marked the increase of the truck market > 3.5t that, after the descent of 2014, started to rise tumultuously from the beginning of last year to close at 334,988 units, 15.5% more than in 2014. The outlook for the current year remains positive, given the economic climate in moderate progress, according to the latest information from the International Monetary Fund (IMF).

Looking in particular to the Italian LCV sector (<= 3,5 t) (Figures 1-3) data indicate the continuation of the of the market recovery, with a strong growth in new vehicles registrations, rose by 12.4% on 2014, to 132,186 units registered. With the improvement in the economic climate and the need to renew an obsolete fleet, in addition to the new amortization rules, the recovery is expected to continue in the current year. Despite the recovery the market remains 45.5% lower than in 2007, the year that preceded the global crisis.

Even in Europe (EU+EFTA - Figures 4-7) where a timid turnaround was already visible at the end of 2012, the LCV sector in 2015 has had a strong surge with an 11.6% increase on 2014, year that ended with an increase of 10.8% on 2013. Even in Europe, however, despite the recovery, the market is still 20% lower than in 2007, the year that preceded the global crisis.

More complicated the evolution of the Trucks markets (> 3.5 t) (Figures 8-18): since the 3rd quarter of 2011 watched a reversal of the positive trend began in late 2009. 2012 closed with a net decrease. A new recovery took place only in the last quarter of 2013, with the anticipation of purchases in view of Euro 6 standards, ending the year with an increase of 6.2%. New trend reversal in the second quarter of 2014, which closed with a decline of 7.5%, discounting the excessive volumes in the last quarter of 2013. Strong increase last year. Clearly improving also the Italian situation where the market increased last year by 20.4% to 15,248 units, accompanied by a parallel increase of heavy vehicle registrations (+25.3%) and of trailers and semi-trailers (Figure 11b), grown last year by as much as 54.8%, after the slight recovery that already took place in 2014 (+5.4%).

The graphs 21 and 22 on p. 16 show the divergence between Italian market and EU+EFTA trends.

Also vehicles over 16 tons (Figures 19-22) had a more than significant recovery, with an increase during the year of 17.1% to 267,182 units, after the descent of the market in 2014 (-5.1%). Clearly improving also the Italian situation: +25.3% to 11,896 units.

LCVs and Trucks Production (Figures 23-25). According to the data provided by ACEA commercial vehicle production (<3.5 t) in the EU recovered well after the fall of 2009, increasing by 48% between 2009 and 2011. The drop in demand produced the reduction of 11.8% of 2012 production, production that has recovered significantly in 2014, following the increase in demand across Europe. We estimate that an increase in production took place also last year. Even in Italy the positive trend of the light commercial production was abruptly interrupted in 2012, following the collapse of the Italian market, to recover significantly in 2014 and last year. The export share was around 84% last year too. The truck production in the EU, after the resumption of 2011, and the new descent in 2012, has remained broadly stable until 2014 to recover last year alone. In Italy the production of trucks increased in 2013, mainly thanks to exports, given the heavy descent of the Italian market, with a further decline in 2014. Good increase last year.

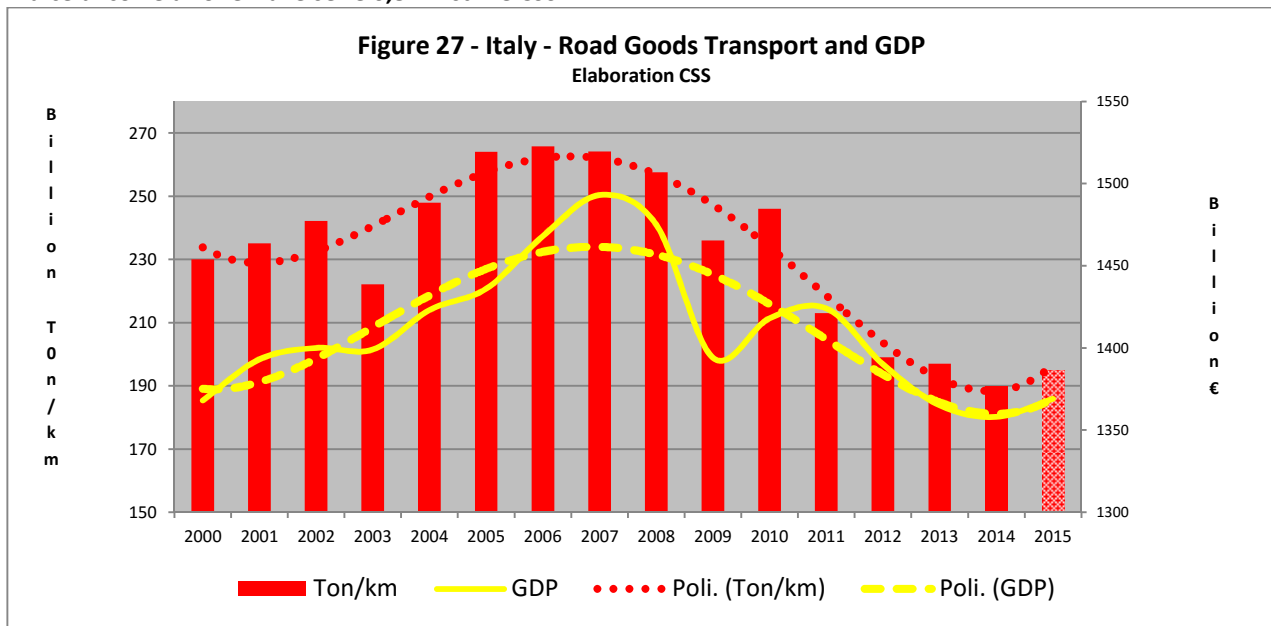
Road freight transport (Figures 26 -27): decimal increases in both the road and rail transport in Europe, but with significantly lower values compared to the pre-crisis levels. Always critical the trend of the Italian transport, underlining the weakness of domestic demand. Even in the US the road prevail on the railway as a leading mode of transport.

Heavy Truck markets: comparison between EU and USA (Figures 28-29)

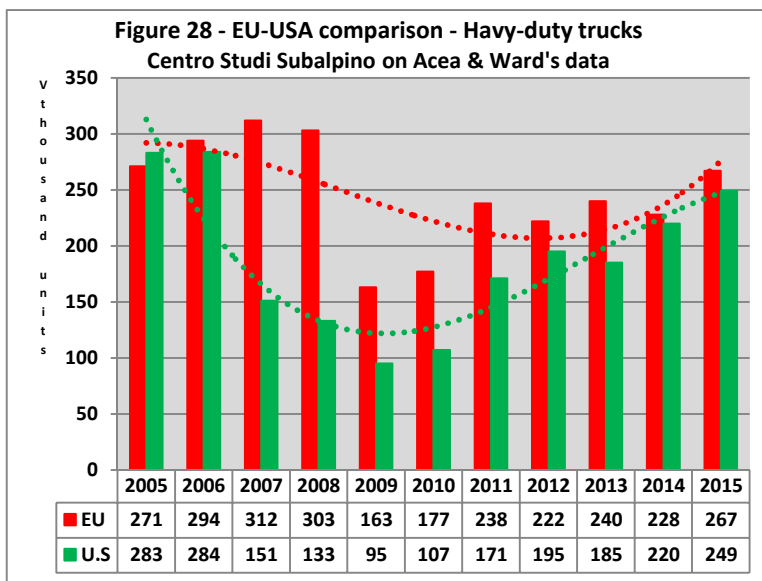
In 2015 increased significantly both the European (EU+Efta) and the US Markets.

Emilio di Camillo – Centro Studi Subalpino – march 2016.

Indice di correlazione fra le serie 0,82 * stime CSS



EU-Usa comparison on Heavy Trucks Vehicles



Anche quest'anno, per concludere questa panoramica e sottolineare non solo come la crisi abbia colpito ovunque nel mondo nel 2009, ma come la ripresa si sia manifestata in modo diverso nelle varie aree economiche, è interessante un confronto tra le vendite di veicoli pesanti (sopra le 16 t in Europa, e della classe 8 negli USA), unico confronto significativo date le disparità di rilevazione statistica per gli altri settori. Si nota subito come **negli Usa la crisi si sia manifestata un anno prima che in Europa**, con un calo delle vendite che nel 2009 fu del 66,5% rispetto al 2006,

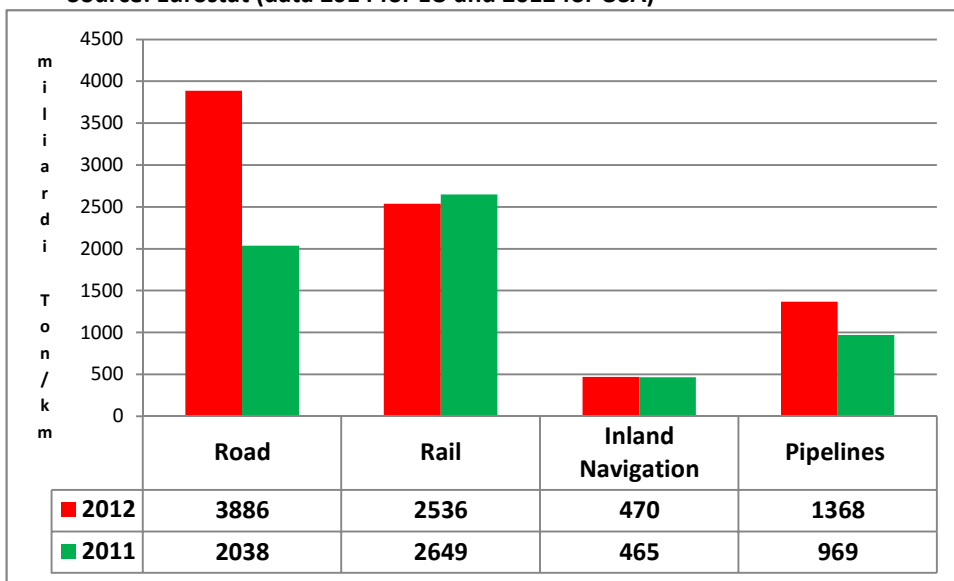
anno di massima espansione del settore.

La ripresa inizia nel 2010 un aumento dell'12,6% sul 2009; il trend positivo è poi continuato nel 2011 con un sostanzioso progresso del 60% sul 2010; nel 2012 la ripresa si è consolidata con un aumento del 14% sul 2011. Nella seconda parte dell'anno la ripresa si è però raffreddata a causa delle incertezze economiche e dei ritardi nella soluzione del problema del "fiscal cliff" su cui si è arrivati ad un primo accordo solo l'ultimo giorno di quell'anno. Il mercato ha continuato a scendere anche nel primo semestre del 2013 e nonostante i buoni risultati dell'ultimo trimestre le vendite si sono ridotte del 5,1% sul 2012. Ottima ripresa nei tre anni successivi.

In Europa il 2010, pur in lieve progresso, si è chiuso con una perdita di circa il 45% sul picco del 2007. Nel 2011 il progresso è stato molto buono (+35%). Nel 2012 il mercato è rientrato in fase recessiva, perdendo il 6,8% sul 2011. Nel 2013 il mercato si è ripreso nella seconda parte dell'anno, soprattutto per una grande anticipazione degli acquisti data l'introduzione degli standard Euro VI dal 1° gennaio dello scorso anno, e il totale mercato ha chiuso con un aumento dell'8,1%. Nuova discesa nel 2014

anche per il riaccutizzarsi della crisi economica nella prima parte dell'anno. Ottima ripresa invece l'anno scorso, con un progresso del 17,1%

Figure 29 – Goods Transport in USA – mode' volumes
 Source: Eurostat (data 2014 for EU and 2012 for USA)



Gli ultimi dati Eurostat sul trasporto merci negli USA, relativi al 2012, mostrano una situazione completamente diversa da quella pubblicata un anno prima e relativa al 2011. Il totale del trasporto merci risulta aumentato del 35%, in gran parte grazie al trasporto merci su strada che risulta infatti quasi raddoppiato, e aumentato di circa il 41%

quello con oleodotti. Indubbiamente l'economia statunitense si era ripresa molto bene nel 2012 e anche la vendita di autocarri pesanti era cresciuta del 14%, ma non si può scartare a priori che le ultime cifre di Eurostat abbiano rivalutato i dati sulla base di più aggiornate informazioni statistiche. A conti fatti il volume totale di merci trasportate negli USA è oltre 3 volte quello dell'Europa, e che la classifica per modalità vede ora completamente rovesciato il "mode share", dato che anche **negli USA la strada garantisce una assoluta prevalenza nelle modalità di trasporto, anche se con valori inferiori all'Europa(47% contro il 72% dell'Europa)**. La ferrovia scende al 30,7% contro il 17,1% in Europa.

Figure 29bis – Goods Transport – % mode shares in EU and USA
 Source: Eurostat (data 2014 for EU and 2012 for USA)

