

## **Economic-Cyclical Observatory of the Italian and European auto Market.**

### **Analysis of trends in 2014 – Executive Summary**

After six consecutive years of losses the European car market ended in progress: 13,006,451 units registered in the EU + EFTA, 5.4% more than in 2013. It should be noted that the recovery had already begun in the last quarter of 2013 and continued throughout the past year, with 16 consecutive monthly increases. Nevertheless, market volumes take us back nearly two decades. But probably these values represent the physiological demand of the European market, in the absence of adequate support to sales and in the presence of a severe reduction of income and consumption that are slow to recover in the face of constant austerity budgets

**In particular in Italy (Figures 1-6)** where the market has continued to decline gradually since 2011 and without a break until 2013 on volumes that took us back to the levels of the late 60s, early 70s of the last century (see Fig. 5) suddenly last year the trend reversed guaranteeing a total volume 4.4% higher than in 2013, with 1,359,916 units registered. Despite 2014 progress you can not say that the Italian market is out of the crisis, a crisis linked to the dramatic drop in income and consumptions, also linked to the dramatic austerity policy that has blocked investment and GDP, rising to unsustainable levels the tax burden on businesses and households, as shown in Figure 3. Without special initiatives of the Government for the current year (see example in the text) future market is expected to increase by no more than 3/4%.

In the year FCA group share of the European Market fell to 27.82% against 28.71% in 2013.

Even if in modest recovery the crisis of the car market is paradigmatic of the crisis in which the Italian economy has sunk with years of austerity, illustrated by a few parameters: GDP falling again last year by a further 0.5%, against recovery of other European markets, unemployment risen to 13,4% (44% among young people), the purchasing power of households in continuous descent, that went back, according to Nomisma, at the level of 25 years ago, industrial production that fell 0.2% more in the year, the tax burden still grown. To this must be added, with regard to the car in particular, a tax burden out of control, cost of fuel at the highest levels in Europe, even if mitigated in the year by the collapse of oil prices, rising costs for insurance and tolls and VAT increased to 22%.

**The market of environmentally friendly vehicles (Figure 7-9).** The high price of conventional fuels at the pump, at least until the autumn, it has facilitated a further slight increase, particularly of gas vehicles, grown to 14.4% of the market at the end of 2014. Among other “green vehicles” increased also the electric and hybrid one, which now account for about 10% of Green Park.

Went up again the diesel, which closed 2014 with a share of 55.2%. Petrol cars, which increased their share in 2011, ended the year at 28.7%

**In Europe (EU+Efta) (Figure 10-13).** 2014 was the year of the breakthrough: Figure 11 shows the monthly trend in sales over the last four years and it is immediately evident that when in the 2nd quarter of 2013 GDP in Europe started to rise also the sales trend started to rise, in particular in Great Britain. The crisis that hit the industry for 6 years overturned into recovery month after month, to end the year with more than 13 million units registered. To be underlined the case of Spain, where, thanks to government incentives increased registrations even in 2013, when the European total was down by 1.8% (and it would have been down 4.2 % without the brilliant performance of Britain which closed 2013 at + 10.8%) and again dramatically by another 18.4% last year. An example that perhaps the Italian Government should have followed too.

As to the future forecasts are contradictory, and speak at best of increases contained within a 2/3%. In fact, among other things, we continue to hear of plant closures and workforce reductions in the face of stagnant demand even in markets less affected by the recession of the past two years.

Sore note for FCA Group the further reduction of its share to 6.1%, against 6.2% in 2014.

**Production levels (Figures 14-16)** were closely related to the market demand, which has been consistently negative until 2013. In Western Europe, the production of automobiles, which increased in 2011 by only 2.6%, was reduced by 9% in 2012, and to be stabilized at that level in the following year. We foresee an increase of about 4% in 2014, based on an extrapolation of the data for the first half year. Italian car production has recovered at year-end and closed at 401,317 units, 3.3% more than in 2013, positive for the first time in decades.

**Mobility of people (Figures 17 and 18)** The latest figures published by the ITF (International Transport Forum) and Eurostat show similar trends in Europe and Italy. In both areas the private car dominates, providing about 80% of the mobility of people; In 2012 we watched a slightly increases of the railway in Europe and in Italy. Use of busses decreases in Europe but instead increases significantly in Italy in 2011 and 2012, returning to values even higher than the in the 60.

**Emilio di Camillo – february 2015 - <http://www.centrostudisubalpino.it>**

# 1) Italian car Market

I grafici pubblicati in questa pagina mostrano gli andamenti mensili (Fig. 1) e trimestrali (Fig. 2) degli ultimi 4/5 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 fino al 2013 sui volumi che ci hanno riportato ai livelli di fine anni '60, primi anni '70 del secolo scorso (vedi Fig. 5).

L'anno scorso il trend si è invertito garantendo un volume totale dell'anno superiore del 4,2% al 2013, con 1.359.916 unità immatricolate

Figura 1 Car Registrations, monthly trend -2011-2014 (thousand units) Source: Anfia/Unrae

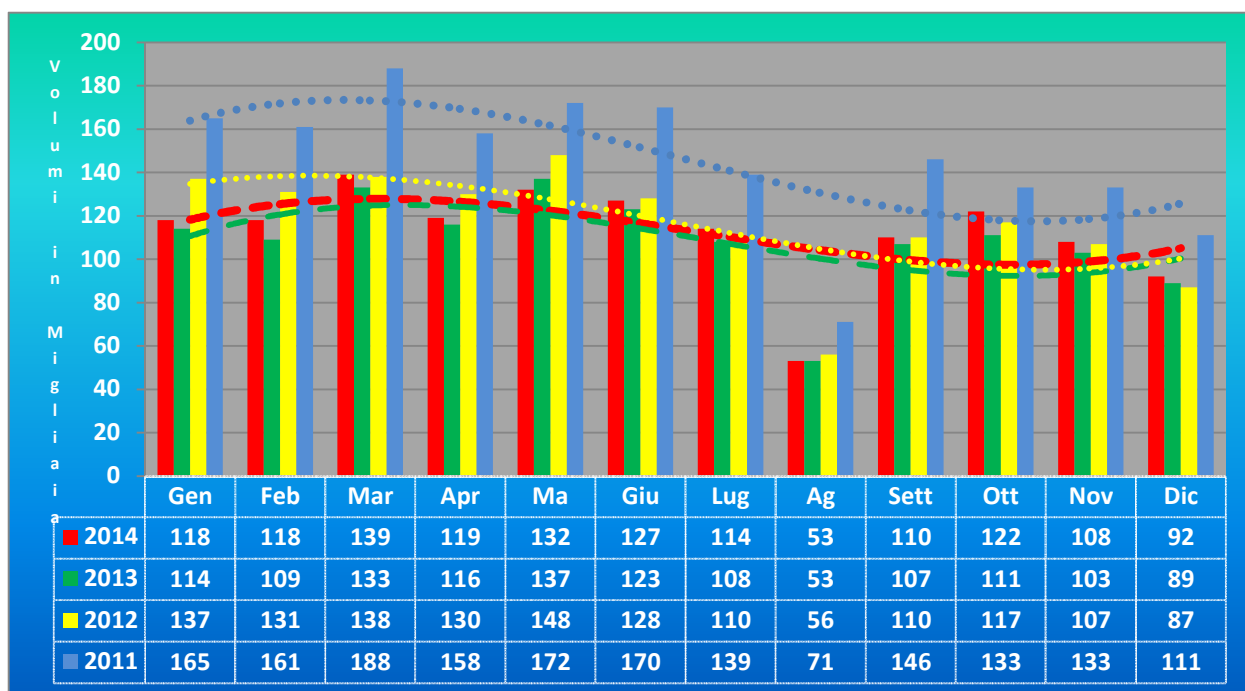
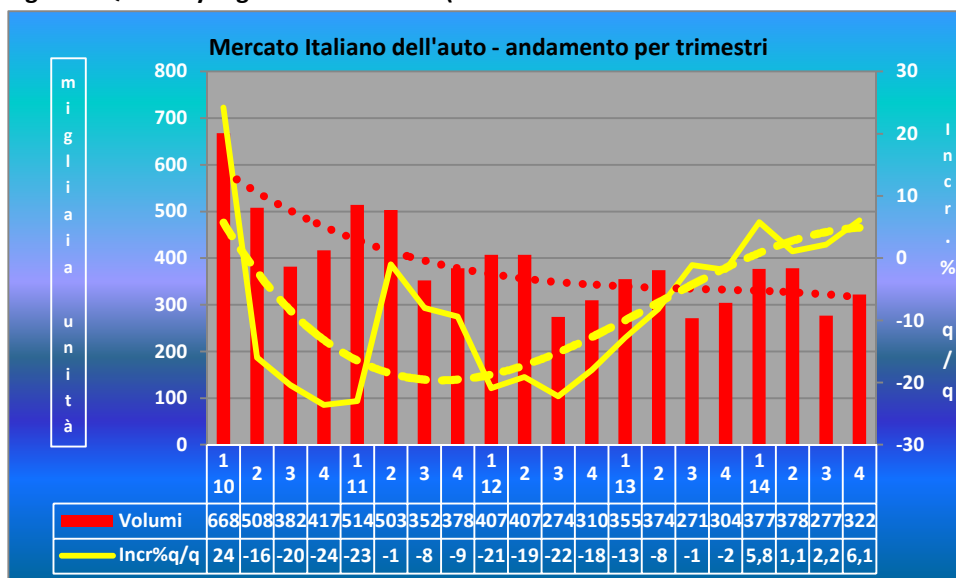
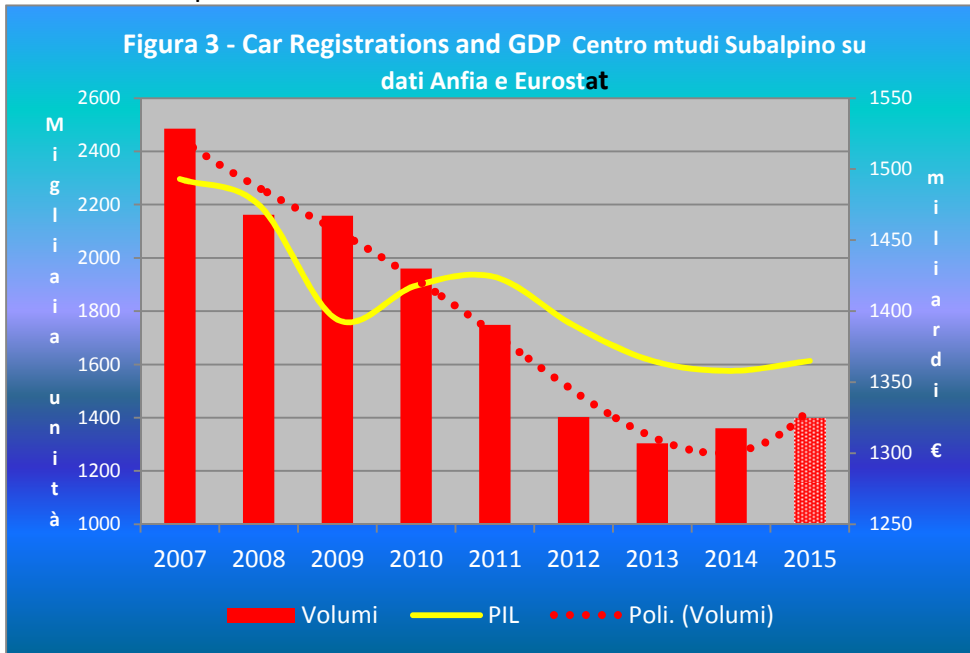


Figura 2 Quarterly registrations of cars (thousand units) Fonte: ANFIA



Nonostante il progresso del 2014 non si può certo affermare che il mercato italiano sia uscito dalla crisi, una crisi legata alla drammatica caduta di reddito e consumi legata anche alla drammatica politica di austerità che ha bloccato investimenti e PIL, alzando a livelli insostenibili la pressione fiscale su imprese e famiglie, come evidenziato dalla Figura 3.

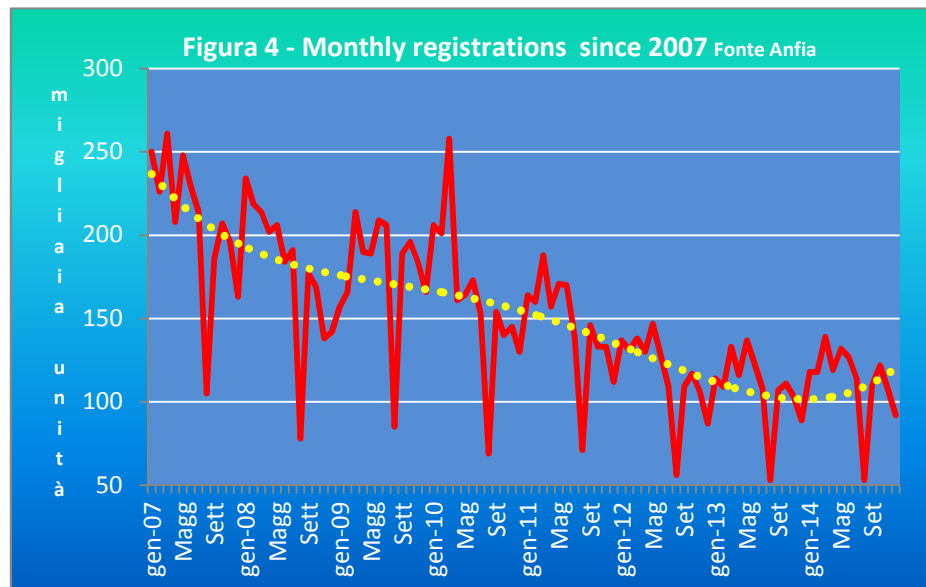
Alcune cifre: PIL in continua discesa dal 2011 e caduto di un ulteriore 0,5% l'anno scorso e previsto salire solo dello 0,4% quest'anno; disoccupazione salita al 13,4% (quasi 44% quella giovanile) record assoluti dal 1977, potere d'acquisto delle famiglie sceso del 12,7% dal 2007 e arretrato, secondo Nomisma, al livello di 25 anni fa, produzione industriale scesa nell'anno di un altro 0,2%, pressione fiscale ancora cresciuta per finanziare l'ulteriore aumento della spesa pubblica. A ciò va aggiunta, per quanto riguarda l'auto in particolare, una pressione fiscale fuori controllo, costo dei carburanti, che anche se sceso per il crollo del prezzo del barile degli ultimi mesi dello scorso anno, rimane ai più alti livelli europei, costi crescenti per assicurazioni e pedaggi e IVA (un ulteriore aumento dell'1,3% dei pedaggi dal 1 gennaio di quest'anno), e debito pubblico salito a oltre 2200 miliardi di Euro a fine anno, nonostante le promesse del Governo Renzi..



La figura a fianco, che mostra gli andamenti d'immatricolazioni e PIL, sottolinea (con una correlazione di 0,87) quanto le prime siano condizionate dall'andamento del reddito. La correlazione risulterebbe poi ancora maggiore se a fine 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.

Il modesto aumento del PIL previsto per quest'anno ci fa quindi prevedere un ulteriore modesto aumento della domanda di mercato (attorno al 3%) sempre che le clausole di salvaguardia non facciano nuovamente aumentare l'IVA e le accise sui carburanti che per fortuna sono diminuiti sensibilmente dallo scorso autunno. Ma, come più volte ribadito,



senza una consistente ripresa dell'economia e dei consumi, di cui l'auto è una componente non irrilevante, il ritorno a medio termine a valori di vendita che dovrebbero essere fisiologici, stimati dalle associazioni di categoria attorno al 1.800.000, rimarranno una chimera. E, in effetti, anche 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

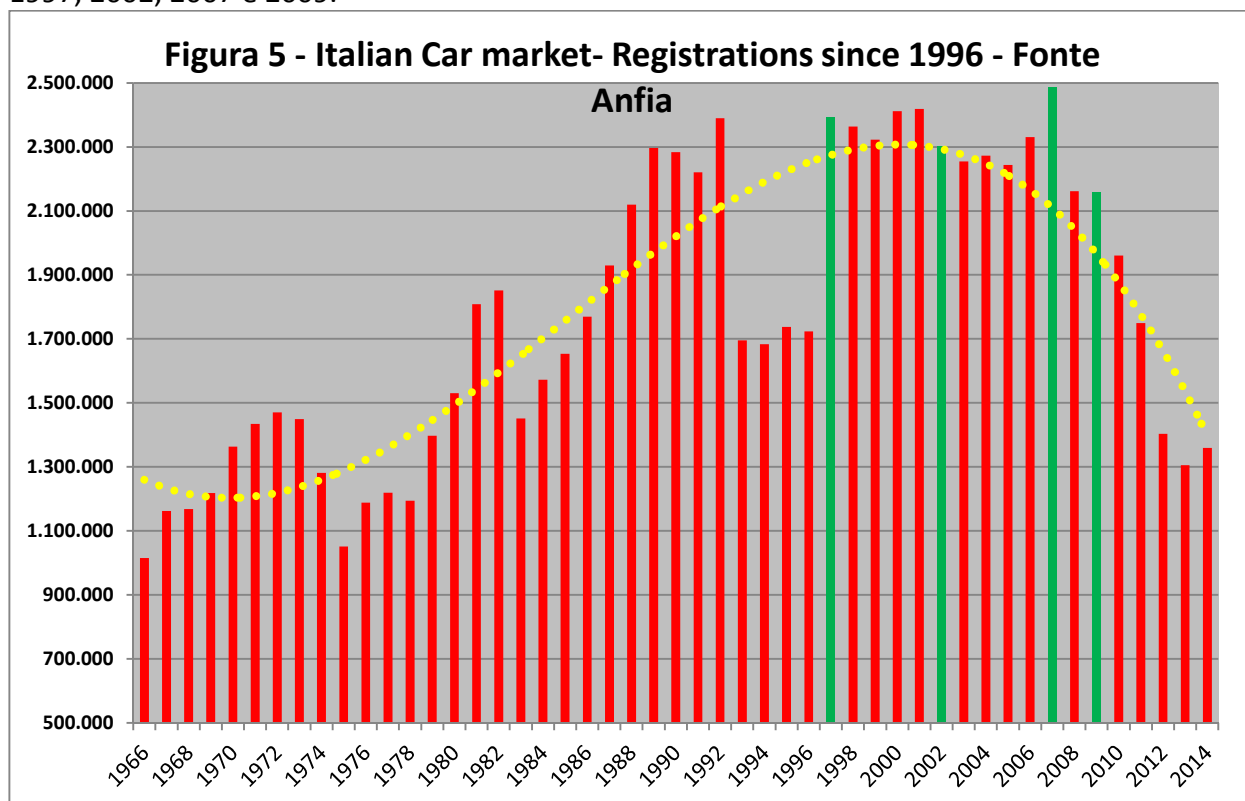
*automotive*, che rappresenta – con tutta la filiera – uno dei settori più rilevanti e determinanti per la crescita dei consumi e del Pil in Italia.

Prima di chiudere il capitolo è 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 quarantacinque anni, le più gravi delle quali sono state:

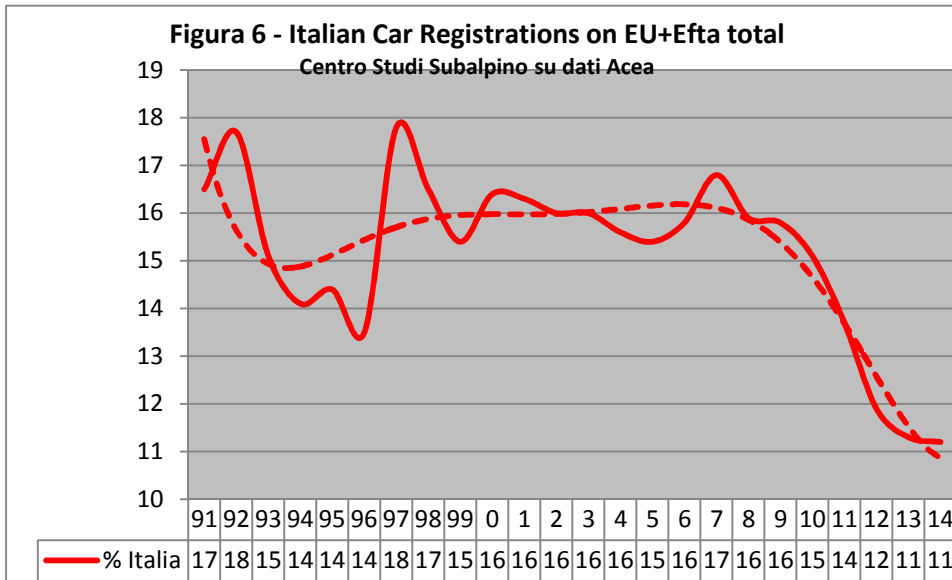
1. Shock petrolifero del 1973/74
2. Recessione mondiale del 1982/83
3. Recessione mondiale del 1993
4. Crisi Globale del 2008/9 e massimo storico del prezzo del petrolio.

Ma nel caso del crollo dal 2011 al 2013 questo è imputabile quasi esclusivamente alle manovre fiscali degli ultimi anni.

E' anche interessante notare i benefici effetti prodotti dagli incentivi (vedi colonne in verde), varati nel 1997, 2002, 2007 e 2009.



Chiaramente il succedersi delle crisi economiche dal 1990 ad oggi ha colpito anche l'Europa, ma sia nel '93 (manovra del Governo Amato) che negli scorsi anni con le manovre del Governo Monti prima (che ha avuto effetti anche più dirompenti di quelli già pesanti del Governo Amato) e successivamente del Governo Letta, l'Italia ha avuto conseguenze molto più gravi, tanto che oggi la quota delle immatricolazioni dell'Italia sul totale della UE a 15+Efta, che nel passato si era mantenuta in media su di un valore attorno al 16%, scende ancora nel 2014 a poco più dell'11%. Rispetto all'anno migliore, il 2007, mentre il dato per l'Europa Occidentale (EU15+Efta) parla di un calo del 18,2%, per l'Italia la caduta è addirittura del 45,4%.



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

C'è da augurarsi che manovre tipo quella proposta da Unrae lo scorso novembre e più sotto riassunta, possano

trovare ascolto presso le sedi opportune per garantire un minimo di rilancio del settore automotive in Italia..

- o detraibilità 10% del costo di acquisto fino ad un massimo di 2.000 € in 4 anni
- o acquisto di un'auto nuova con emissioni fino a 120 g/Km di CO2
- o contestuale rottamazione di un'auto Euro 0, 1 o 2.

Con i seguenti vantaggi previsti.

- ✓ Un'aggiuntività di 100.000 unità per il primo anno e poi via via a scalare fino a 55.000 unità nel medio termine.
- ✓ Inoltre, per le casse dello Stato a fronte di un impegno iniziale di 64 milioni di euro, equivalenti al 5 per mille investito dallo stesso per le ristrutturazioni delle abitazioni nel 2013, si recupera man mano un maggior gettito IVA capace di generare un flusso positivo di 22 milioni di euro in 4 anni".
- ✓ Evidenti, inoltre, i benefici che un più accelerato ricambio del parco delle famiglie genera in relazione alla minore incidentalità e minore mortalità, alla riduzione dell'impatto ambientale ed al saving occupazionale, che l'UNRAE ha quantificato insieme al Censis.
- ✓ Per quanto riguarda il costo sociale dell'incidentalità, si è rilevato che nel periodo 2015-2018 a seguito dell'attuazione del piano proposto si potrebbe registrare un risparmio per la collettività pari a oltre 77 milioni di euro per l'evidente riduzione di vittime e feriti derivanti da incidenti.
- ✓ Anche la filiera automotive ne avrebbe comunque un beneficio nell'area dell'occupazione: l'aggiuntività derivante dal piano consentirebbe un significativo saving occupazionale, permettendo di recuperare circa 1.000 addetti nei soli settori della distribuzione e dell'assistenza autorizzata dei veicoli.

## 2) Italian Car Market of ecological vehicles

Il mercato dei veicoli a gas ha avuto crescite 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.

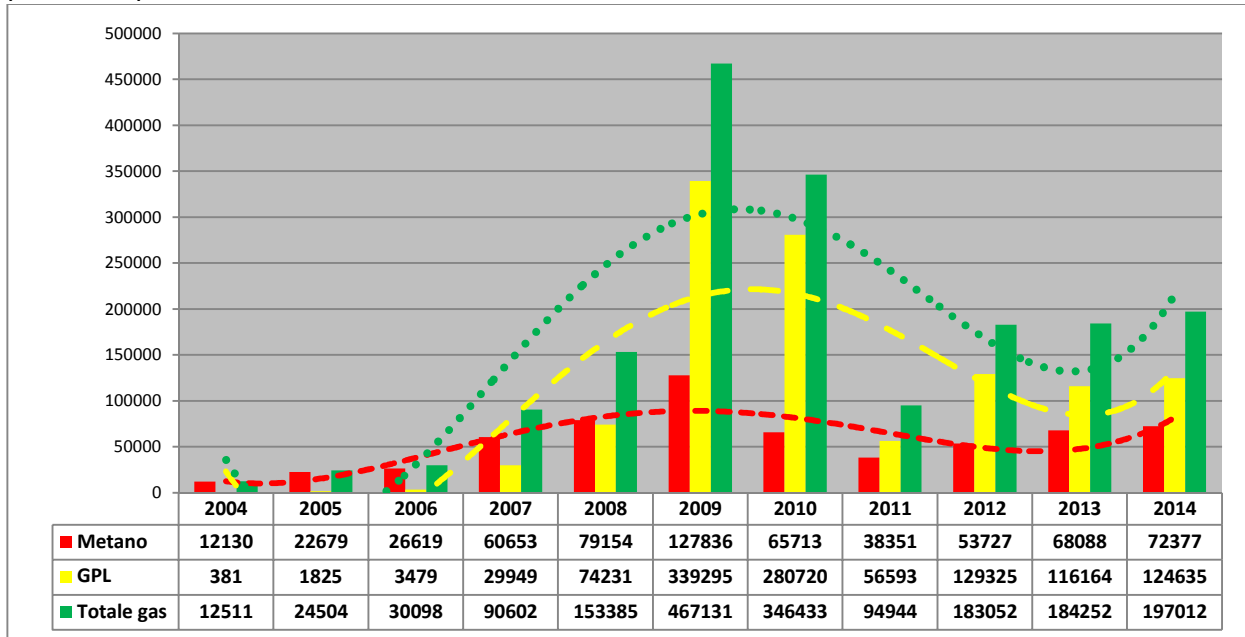
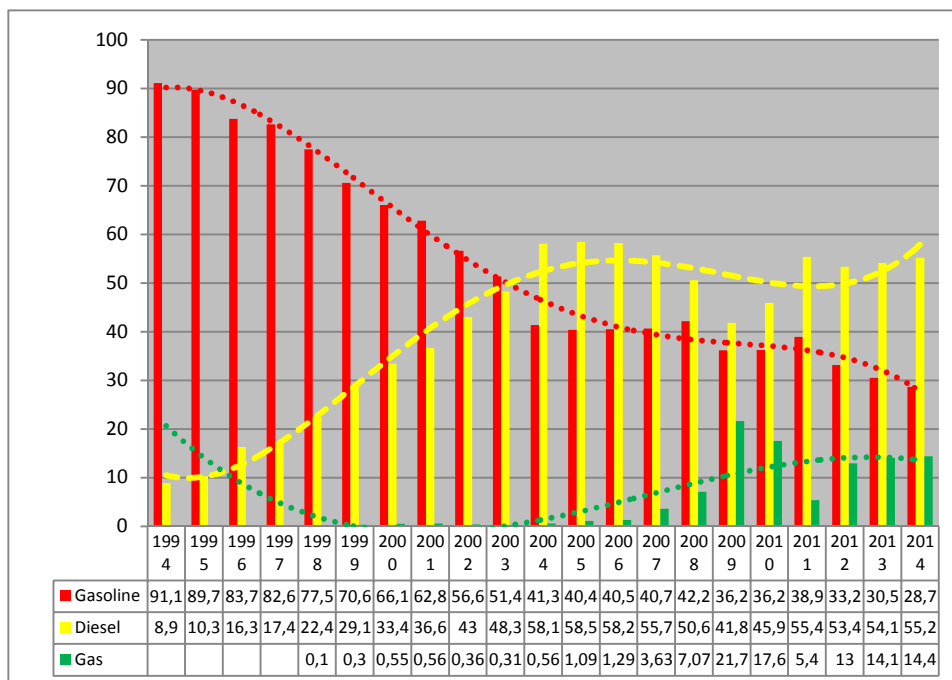


Figura 7 – Andamento del mercato dei veicoli a Gas – Fonte Unrae

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.

Figura 8 – Fuels shares



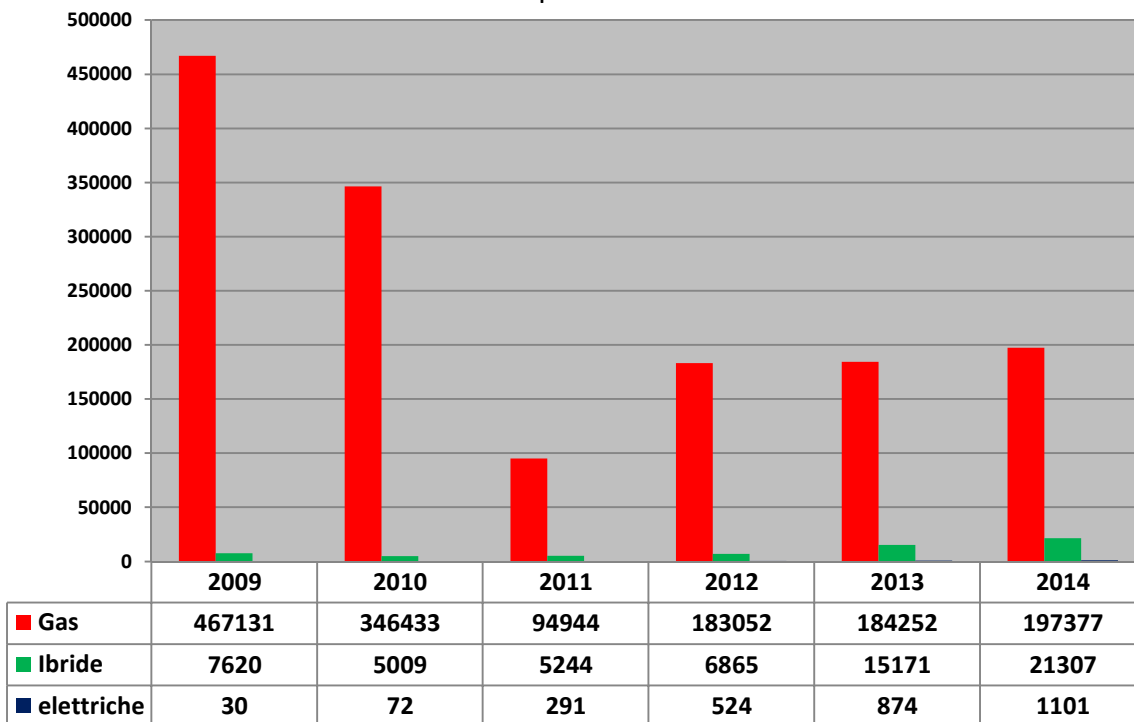
Il drammatico aumento del prezzo dei carburanti tradizionali dopo la seconda metà del 2011 ha favorito la ripresa dei veicoli ecologici, e in particolare di quelli a gas, cresciuti infatti al 13% a fine 2012, al 14,1% nel 2013 e al 14,4% l'anno scorso. La diminuzione dei prezzi dei carburanti alternativi sta comunque incidendo sulla quota dei veicoli a gas. Nel frattempo è

aumentata fino al 55,2% la quota del diesel a fine anno. Le vetture a benzina, che si erano riprese come quota nel 2011, hanno chiuso il 2013 al 30,5% e al 28,7% l'anno scorso.

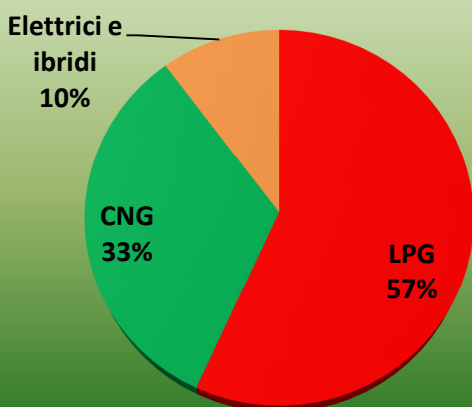
Tra gli altri veicoli a trazione alternativa al petrolio, il “mito” dell’elettrico rimane confinato a poco più di 1100 unità, e gli ibridi di vario tipo a poco oltre le 21000 unità, ben lontani comunque dai valori delle vetture a GPL o a metano (vedi figura 9), anche se in decisa crescita nel 2013 e 2014, quando hanno triplicato la loro quota sulle motorizzazioni “verdi” (dal 3,9 al 10%). A nostro avviso nell’anno in corso si potrebbe assistere a un’ulteriore leggera crescita di quei veicoli, e soprattutto di quelli ibridi e a metano (vedi figura 10).

**Figura 9 - Registrations of alternative fuels vehicles**

Centro Studi Subalpino su dati UNRAE



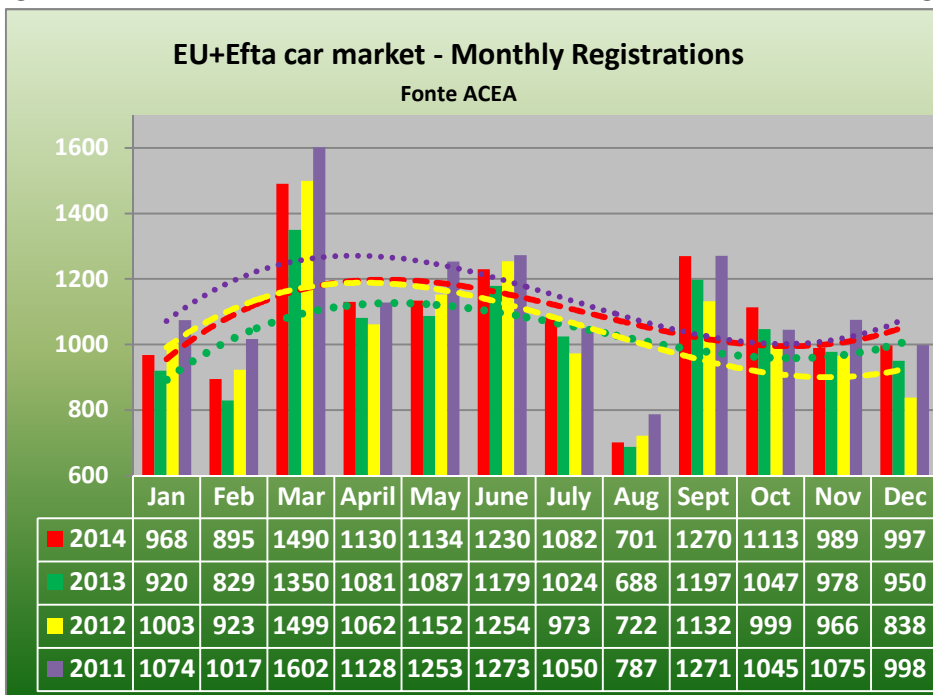
**Figura 10 - Motorizzazioni ecocompatibili**





### 3) European Car market

Figura 11- UE27+Efta - Andamento mensile immatricolazioni 2011-2014 – migliaia unità Fonte: ACEA



In Europa (EU+Efta) la crisi che aveva colpito il settore ormai da 5 anni si era ulteriormente aggravata nel 2013, con un calo dell'1,8%, dopo la discesa del 7,8% nel 2012 e dell'1,4% nel 2011. In totale nel 2013 si erano immatricolate 12.308.215 unità.

Il 2014 è stato l'anno delle svolte

La figura a fianco (Figura 11) mostra l'andamento mensile delle vendite degli ultimi 4 anni e appare

subito evidente che quando con il 2° trimestre del 2013 il Pil in Europa ha ripreso a salire anche il trend delle vendite ha ripreso a salire, con particolare evidenza in Gran Bretagna.

Va sottolineato, infatti, che senza i buoni risultati in quel paese la perdita complessiva del 2013 si sarebbe attestata al -4,2%.

Nel totale dell'anno era migliorata anche la posizione della Spagna.

In complesso quindi il consuntivo del 2013 ha confermato che la crisi del mercato dell'auto si stava aggravando in tutta Europa, con la sola eccezione della Gran Bretagna che è rimasto il miglior mercato del continente, e che resta

ora stabilmente il secondo mercato europeo, e della Spagna, grazie agli incentivi promossi dal Governo.

La svolta, come già in precedenza segnalato è venuta con la ripresa economica dell'area europea come anche il grafico delle vendite per trimestre mostra con chiarezza:

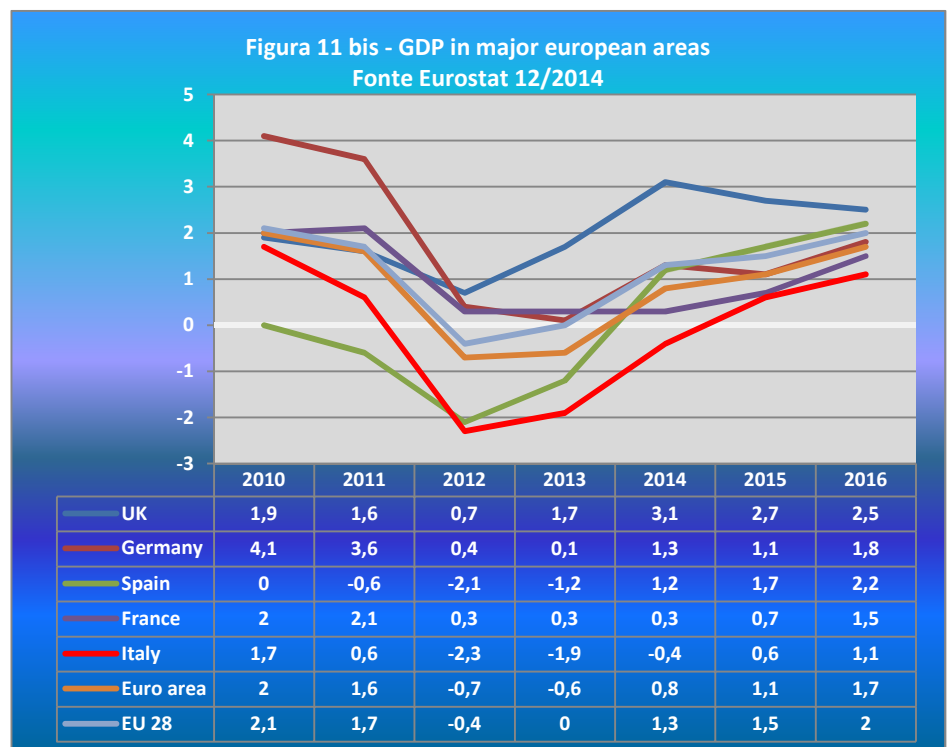
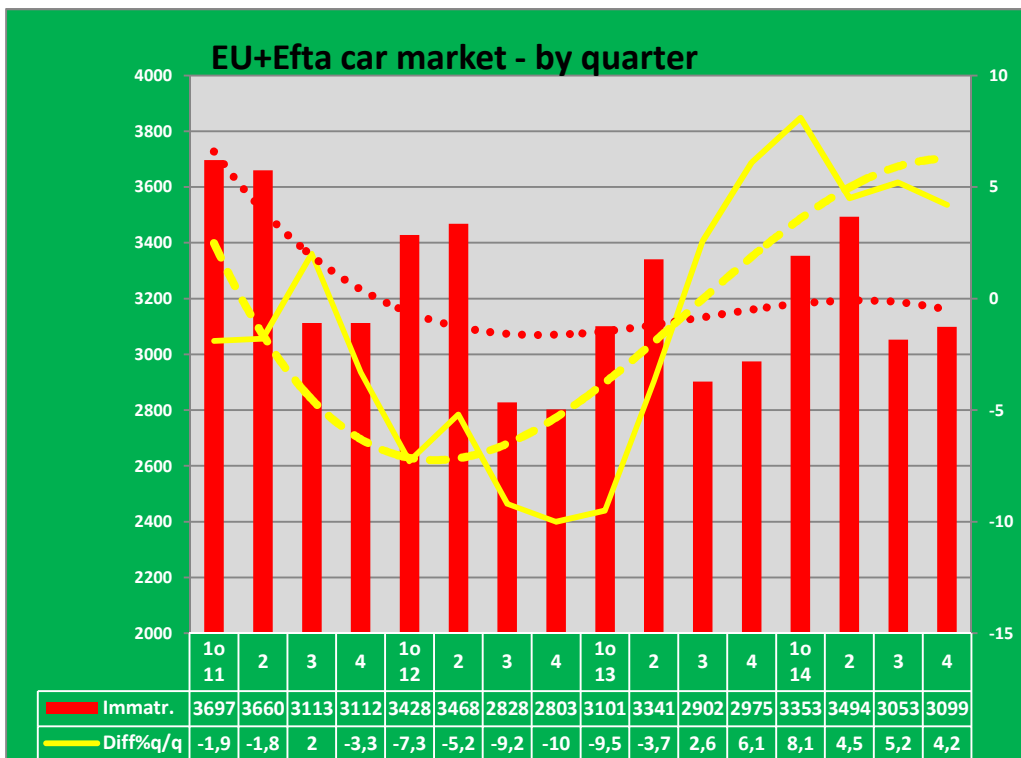


Figura 12 Immatricolazioni Trimestrali Europa (UE+Efta, migliaia unità) Fonte: Acea

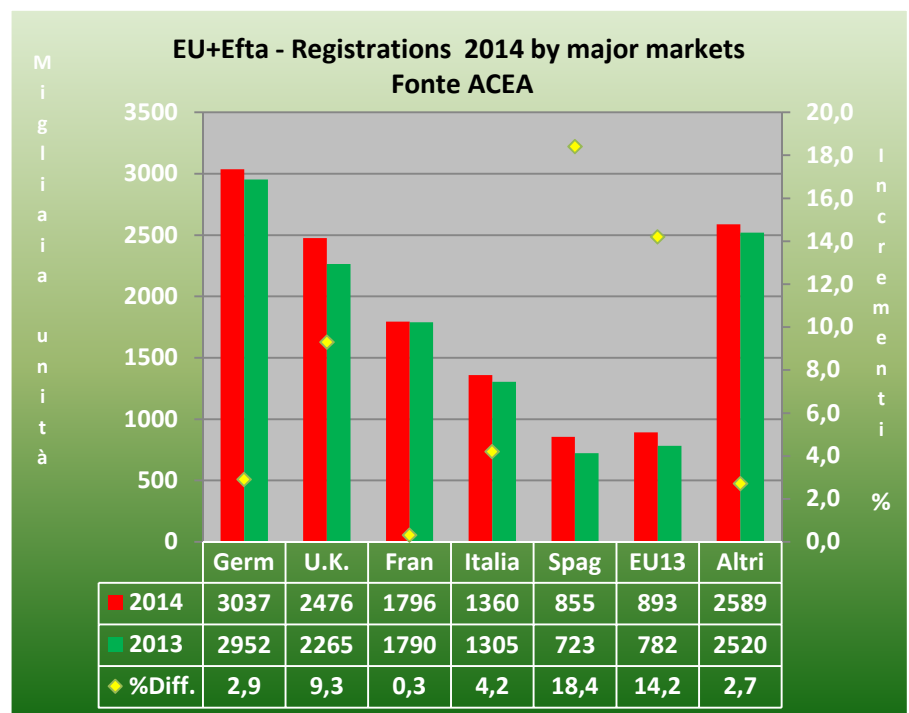




A partire dalla metà del 2013 il trend si è progressivamente invertito permettendo il recupero che ha permesso al 2014 di chiudere con 13.006.451 unità, il 5,4% in più del 2013 dopo sei anni di vacche magre.

Cumulativamente nell'anno il miglior mercato in termini di aumento percentuale è stato la Spagna che è salita del 18,4%, sempre sostenuta dagli incentivi

governativi che sono proseguiti fino a fine anno, seguita da vicino dall'area della UEa13 che è salita del 14,2%. Particolarmente brillanti tra i nuovi membri della UE i risultati della Romania (+21,6%), dell'Ungheria (+20,2%), della Repubblica Ceca (+16,7%) e della Polonia (+12,9%). La Gran Bretagna si consolida al secondo posto nella graduatoria europea, con un aumento nell'anno del 9,3%, continuando ad ampliare la distanza dalla Francia, che sale solo dello 0,3%. Nell'anno l'Italia è cresciuta del 4,2% e del 2,9% la Germania. Scende invece leggermente dello 0,4% la zona Efta. Continuano ad essere ottimi i risultati in Portogallo (+34,8%) e Irlanda (+29,8%). Più modesti, ma sempre positivi, i risultati nella gran parte dei paesi del Nord Europa; rimangono sotto il livello del

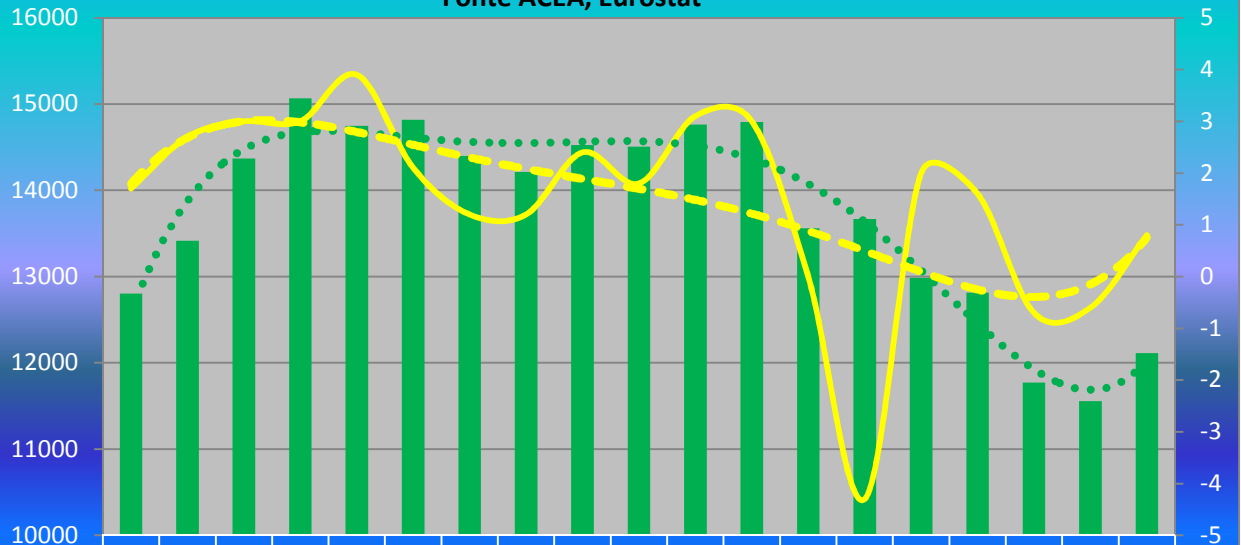


2013, e in peggioramento anche nel mese, quelli dell'Olanda, tra i pochi paesi in Europa a segnalare un dato negativo nel periodo (-6,9%), sempre accompagnata dal Belgio, sceso nell'anno dello 0,6%.

Il grafico sotto riportato mostra comunque come il mercato dell'Europa Occidentale (solo l'area della UEa15 più Efta permette confronti sin dal 1990) si stia strutturalmente posizionando su volumi che riportano ai valori di 20 anni fa', all'epoca della precedente crisi globale.

# EU15+Efta - Car Market and GDP

Fonte ACEA, Eurostat

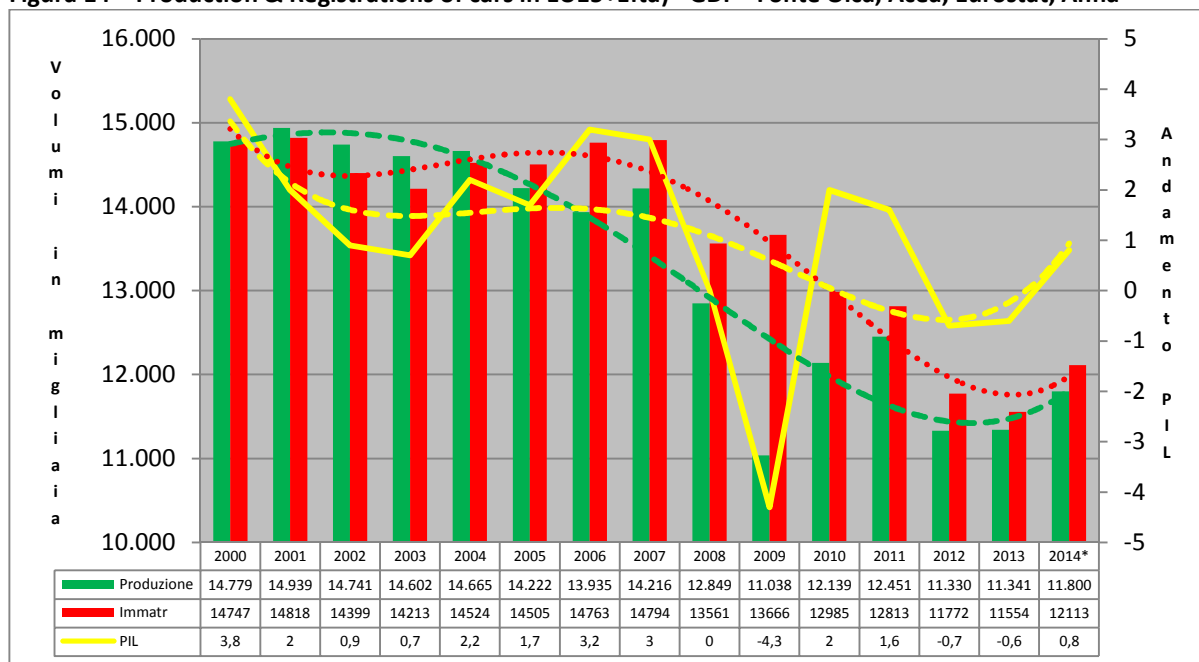


|         | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Immatr. | 1280 | 1341 | 1436 | 1506 | 1474 | 1481 | 1439 | 1421 | 1452 | 1450 | 1476 | 1479 | 1356 | 1366 | 1298 | 1281 | 1177 | 1155 | 1211 |
| PIL     | 1,7  | 2,7  | 3    | 3    | 3,9  | 2,1  | 1,2  | 1,2  | 2,4  | 1,8  | 3,1  | 3    | 0    | -4,3 | 2    | 1,6  | -0,7 | -0,6 | 0,8  |

## 4) Production

## Volumi Produttivi Europa

Figura 14 – Production & Registrations of cars in EU15+Efta)- GDP– Fonte Oica, Acea, Eurostat, 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 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 del 10% 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%.

Dal 2012 la produzione è nuovamente diminuita (-9%), stabilizzandosi su quel livello anche l'anno successivo. Abbiamo previsto un aumento di circa il 4% per il 2014, sulla base di una estrapolazione dei dati del primo semestre.

Da sottolineare che fino al 2004 la produzione è regolarmente aumentata più delle vendite. Dal 2005 si è indubbiamente proceduto ad un alleggerimento progressivo delle scorte, in particolare nel 2009. Ad oggi la produzione si è ridotta di circa il 20% rispetto all'inizio del millennio, anche a seguito della chiusura di alcuni siti produttivi, anche se permane un eccesso di capacità produttiva che, alla luce della debolezza della domanda che dovrebbe ancora protrarsi nell'anno in corso, fa prevedere ulteriori riduzioni degli stabilimenti di produzione europei.

## Volumi Produttivi in Italia

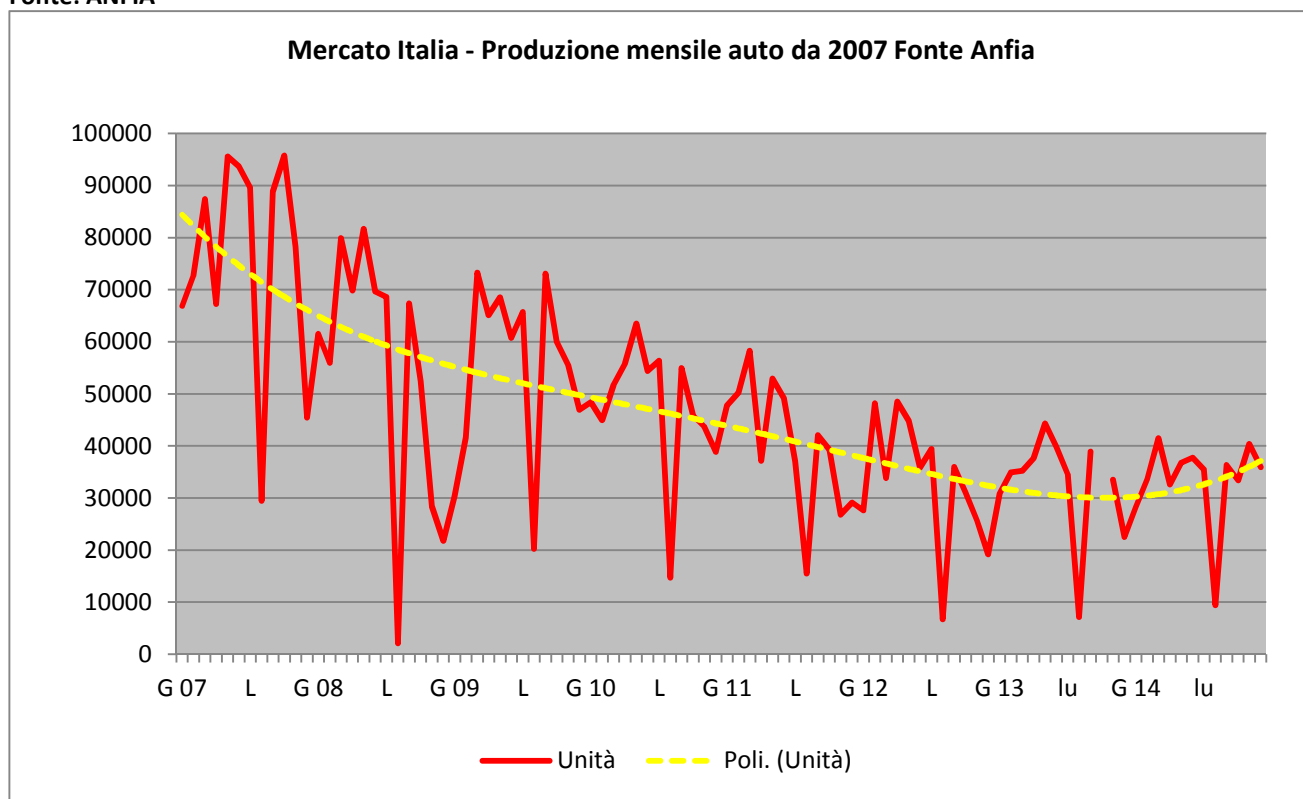
Per l'Italia i volumi produttivi si sono pure pesantemente contratti a partire dal 2° trimestre del 2008, come ben evidenziato dal grafico qui sotto, per riprendersi solo nel secondo semestre del 2009, con una perdita complessiva nei due anni 2008/2009 di oltre 500.000 veicoli e mantenendo nel 2009 sostanzialmente 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 396.817 unità nel 2012, pari ad una ulteriore flessione del 18,3%. La produzione è poi scesa anche nel 2013 a 388.465, -2,1%

Negli ultimi mesi del 2014 la svolta: per la prima volta sul totale annuo la produzione sale del 3,3%, a

401.317 unità, soprattutto per merito di Fiat 500X e Jeep Renegade. Dal 2007 si sono perse quindi quasi 2.000.000 di vetture rispetto al livello della produzione del 2007, anno che ha preceduto la crisi globale, pari a diversi punti di PIL.

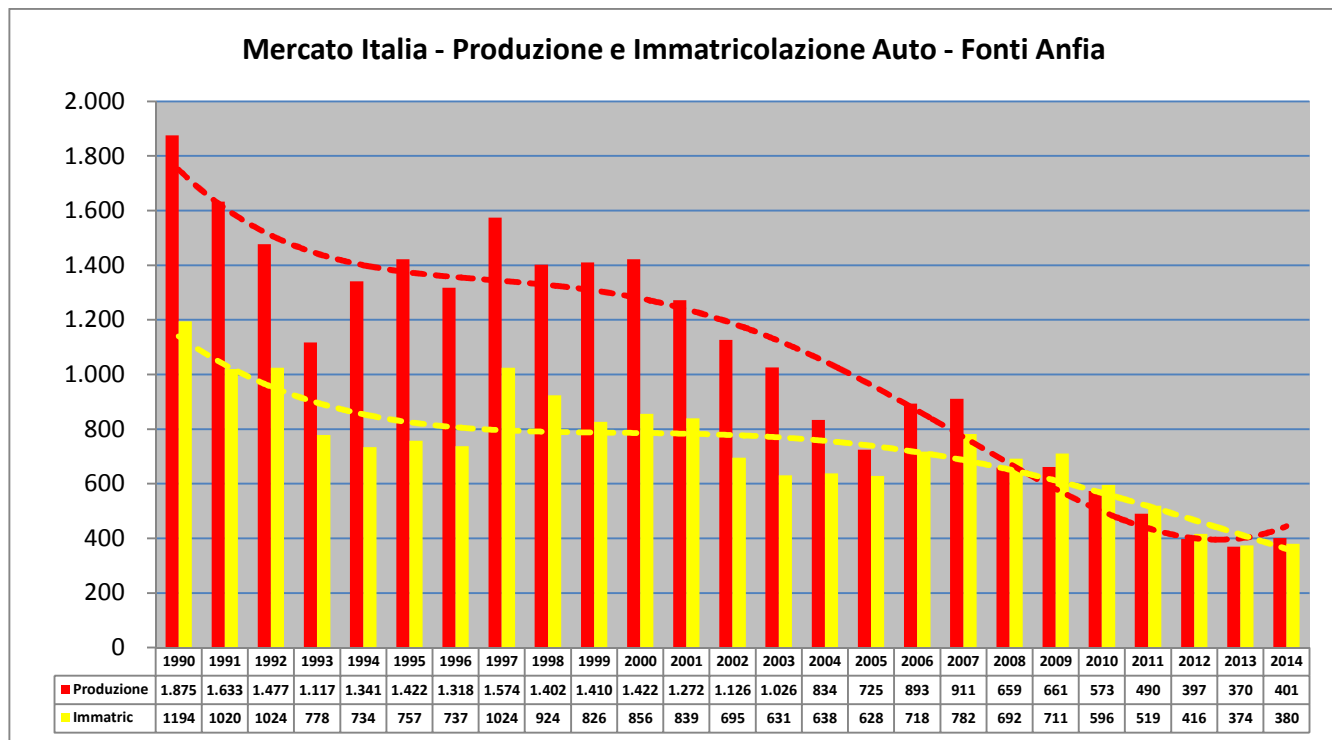
Figura 15 – Monthly car production in Italy since 2007

Fonte: ANFIA



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 oggi in Italia una quantità di vetture sostanzialmente identico alle immatricolazioni, anche se parte dell'immatricolato viene da altri paesi. Qualcosa potrebbe cambiare con le nuove 500X e la Jeep Renegade, per cui sono stati promessi aumenti di produzione a Melfi con relativi ulteriori assunzioni nei prossimi mesi.

Figura 16- Italy Production and Registrations of local vehicles



## 5) Mobility of Persons

Gli ultimi dati pubblicati dall'Eurostat mostrano andamenti molto differenti in Europa e in Italia. In entrambe le aree l'auto privata domina in assoluto, garantendo circa l'80% della mobilità delle persone; però cala notevolmente in Italia a favore degli Autobus; tende a salire leggermente la ferrovia sia in Italia che in Europa. Diminuisce l'utilizzo degli autobus in Europa, ma aumenta invece significativamente in Italia.

Figura 17- Europa – Mobility shares  
Source ITF- Eurostat

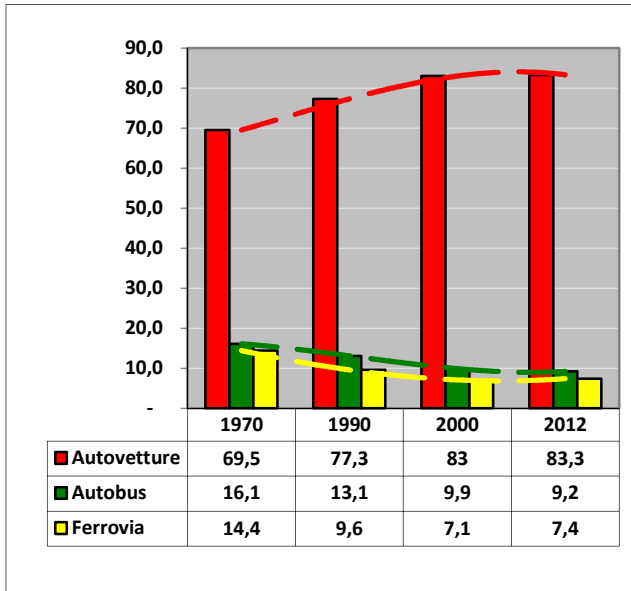


Figura 18- Italia – Mobilità shares – Source Eurostat

