## Economic Observatory on the European Commercial Vehicles and Truck market. 2011 Balance.

If 2010 was the year of reversal of the negative trend caused by the global crisis in 2009, 2011 was the year of recovery, particularly strong in the truck sector (> 3.5 t): Europe closes 2011 with a progress of 7.5% among commercial (< 3, 5t), with 1.650.978 registrations in EU + Efta; and with 324,886 trucks (> 3, 5t), with a progress of 28.9% on 2010, including 243.043 heavies (> 16t) equal to +35.8% on previous year.

The difference with 2077 remains however significant (-26,5% for Commercial (< 3,5t) and -24.2% for heavy goods vehicles > 3.5T), but the market has undoubtedly scored good recoveries: Unfortunately the return of a new slight recession does not give much hopes for the continuation of this trend also in 2012. As to commercial vehicles (< = 3.5 t) in Italy, in particular, (figures 1-3) data show that the market has continued the depressive phase, which began in the second half of 2008 and momentarily slowed at the end of 2009 and in the first quarter of 2010 as a result of 2009 incentives, with a further loss of 6.1% over 2010. For this year, also in the light of the new recession hitting Italy, a further decline by about 10% to 160,000 units is expected.

**In Europe (Figures 4-7)** things went much better: registrations of C.V. increased 7.5% in the year, but with signs of a weakening trend in recent months. The economic difficulties in many European countries, including Germany, experienced in the last quarter of 2011, and that may continue in the first part of this year, may lead to a slight contraction in the market which at best can remain stable.

**Much better the situation for trucks** (> 3.5 t) **(figures 8-14)**, with an increase in the year of 28.9%. The trend, particularly brilliant in the first three quarters, seems to slow down, in the latter part of 2011, partly because the comparison is done with a period in which the monthly increases were already high. **The Italian situation is not as good**, with a recovery that appears to be much slower, as pointed out also by the registrations of trailers and semi-trailers (**Figure 9**) that in 2012 have increased by only 10.9% but fell in the second half by 7.8%, keeping a distance with the 2007 still abysmal (-44.1%) and offering worrisome prospects for the likely development of the market of trucks this year.

<u>a and <u>b</u> graphs on page 10 show the widening gap between Italian and the EU + Efta markets. Even better the recovery of the vehicles over 16 tons (see **figures 15-17**), especially thanks to Britain and France, as well as Germany, the new EU member countries and in many Northern Europe countries,, with an overall increase of 35.8%.</u>

**Production levels (Figures 18 – 21)** In 2010 the production of commercial vehicles in Europe increased by 40.5%, and by 50.2% in the truck sector (> 3,5 t). Nevertheless it remains 44,1% lower than in 2008 for trucks (> 3,5t) and 19.1% for commercials (< 3.5). No data was posted for 2011. In Italy commercial production in 2011 was 14.5% higher than in 2010; 20.1% for trucks. Distance with 2008 remains of 14.2% for Commercial Vehicles, of 30.4% for trucks.

**Road freight transport (Figure 22).** Volume of goods transported in the EU suffered a remarkable downturn, affected as it was by the global crisis, and relative reduced industrial and commercial activities, consumptions and trade balance. Always weak growth of domestic transport, which emphasizing the weakness of the recovery of domestic demand.

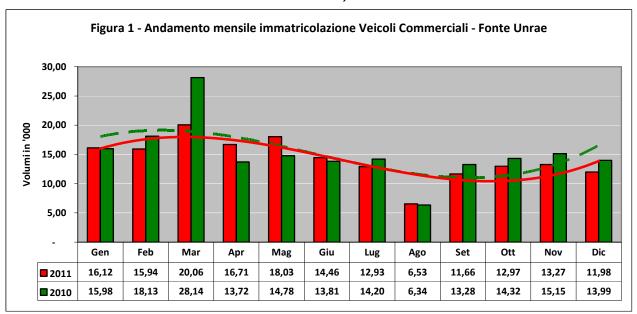
Freight volumes in ton/km by road and rail are still lower than 9% and 7% respectively than pre-crisis levels (seasonally adusted). Usa rail transport, picking up in recent times, is now 4% lower, compared to precrisis level.

Heavy Truck market: comparison between the EU and the US in figures 23-24

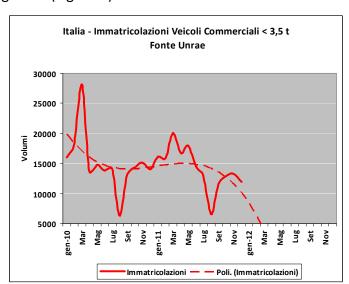
**Attached:** a brief history of the evolution of the Italian Market for commercial and industrial vehicles since 1993 to 2011 and short-term forecasts.

## 1) Il Mercato Italiano dei Veicoli Commerciali (< 3,5 t)

In discesa nell'anno la domanda di veicoli < 3,5 t

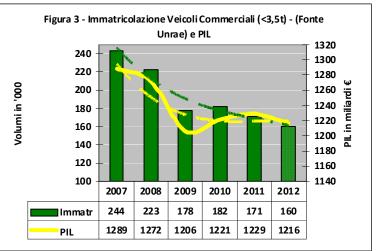


Il grafico (Figura 1) che mostra l'andamento mensile delle immatricolazioni nel 2010 e 2011 e



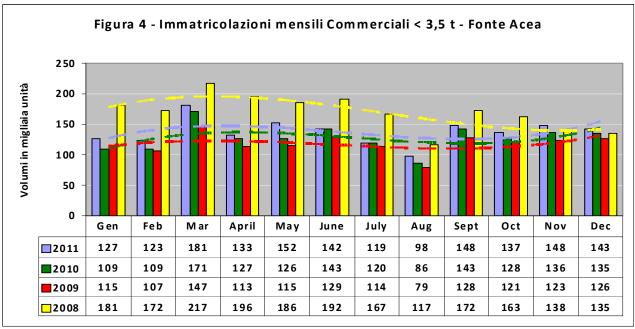
quello più sotto riportato, che ne da rappresentazione grafica tendenziale, sottolineano come a parte l'andamento anomalo soprattutto del 1° trimestre del 2010, legato all'effetto incentivi, il mercato ha continuato a scendere come ormai va facendo dal 2008 (Figura 3). Senza la punta del primo trimestre del 2010, legata all'inevaso del programma d'incentivi 2009, non ci sarebbe stata soluzione di continuità con la precedente tendenza negativa mercato. Del resto ciò

ampiamente giustificato decrescente del dall'andamento PIL negli ultimi quattro anni. Dato che le serie del PIL e delle Immatricolazioni sono strettamente correlate (indice di correlazione 0,94) è da prevedere caduta che la del mercato anche proseguirà quest'anno, come mostra la nostra previsione, a fronte della nuova fase recessiva cui la manovra del Governo Monti, varata l'anno scorso, ha dato una

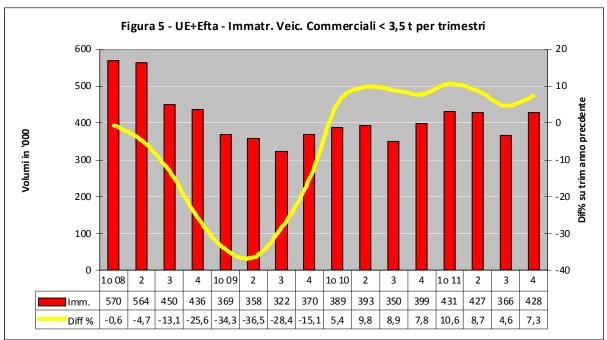


decisa accelerazione. Solo una forte azione di sostegno al settore potrà interrompere questa preoccupante fase di recessione .

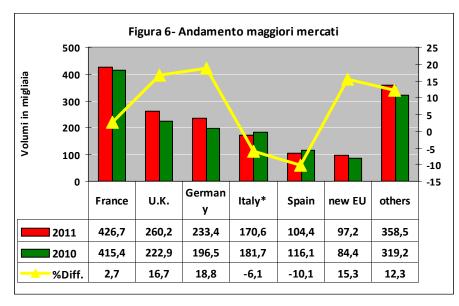
## Mercato Europeo Veicoli Comm. <= 3,5



In Europa (UE+Efta) il settore è andato progressivamente riprendendosi dopo la grave crisi che l'aveva colpito, già a partire dalla seconda parte del 2008 e progressivamente per quasi tutto il 2009, quando aveva consuntivato una perdita di oltre il 30% sul 2008. La ripresa era partita già



dall'ultimo trimestre del 2009 (vedi figura 5), ed è proseguita nel 2010 anche per effetto di alcune campagne d'incentivazione lanciate in vari paesi europei. La ripresa è stata guidata già nel 2010 dalla Germania, il cui sviluppo economico è stato molto più incisivo che nel resto d' Europa.



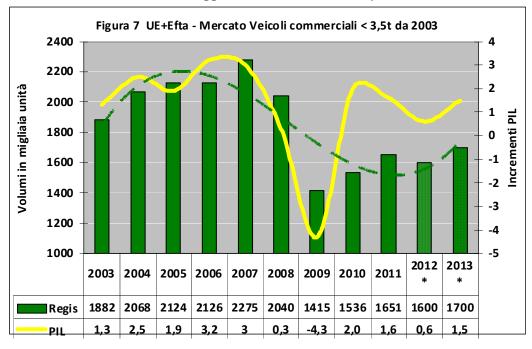
La ripresa è poi continuata anche nel 2011, sempre soprattutto per merito della Germania, oltre che della Gran Bretagna e della UE a 10, e marginalmente della Francia. Negli ultimi mesi il però trend si notevolmente affievolito anche in Germania e le prospettive per quest'anno non sembrano molto favorevoli.

• i dati Italiani sono di fonte Unrae

Siamo ancora molto distanti dai massimi storici raggiunti nel 2007, con una perdita del 27,4%.

Rispetto al 2008 la perdita è del 19,1%.

Per l'anno corso le difficoltà economiche che stanno tornando a colpire con una fase nuova recessiva (il PIL Europeo è previsto in aumento di solo lo 0,6%) fanno prevedere che anche il Mercato dei Commerciali tornerà

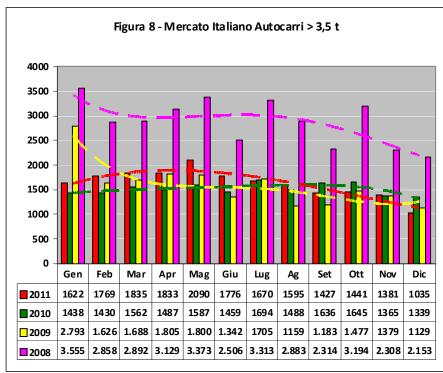


contrarsi o al più a mantenere i volumi di vendita dell'anno scorso. Una nuova fase positiva dovrebbe verificarsi nel 2013.

## 2) Il Mercato Autocarri

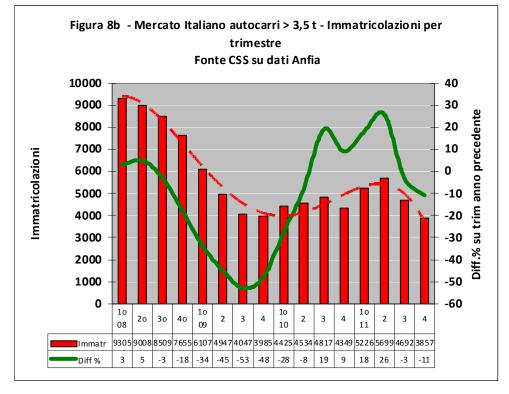
2011: anno di consistente ripresa in Europa; più fiacca in Italia.

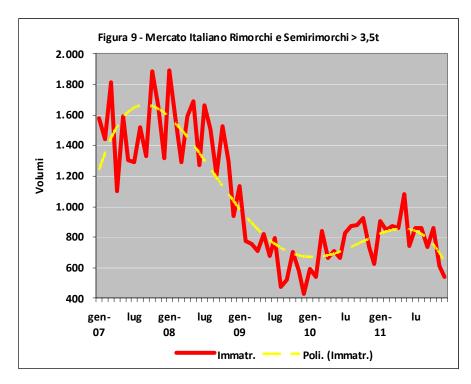
### Mercato Italiano Autocarri > 3,5 t.



Come mostrano i grafici che seguono, dopo la pesante perdita del 2009 (-44,6%), nel 2010 il mercato ha stentato a mantenersi sui già bassi valori dell'anno precedente. chiudendo l'anno a 18.130 unità con un - 5% sul 2009. Nel 2011 la ripresa è stata più consistente, soprattutto nel primo semestre. Già dal 3° trimestre però

il mercato è rientrato in stagnazione e l'anno ha chiuso a 19.474 unità (+7,4%sul 2010), molto distante dai valori abituali prima della crisi (vedi globale 16 pag. seguenti).





L'andamento del mercato dei rimorchi (Figura 9) conferma con anche maggiore evidenza le difficoltà del mercato italiano degli autocarri con preoccupante una inversione iniziata tendenza, nel 30 trimestre con una perdita del 4% sullo stesso periodo del 2010 e che si è acuita negli ultimi mesi dell'anno -12,1% nel

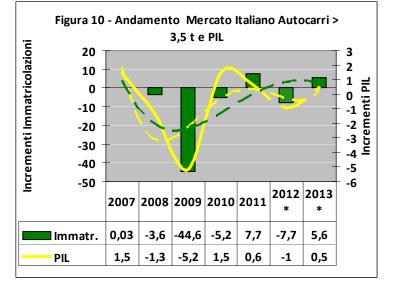
-12,1% nel 4° trimestre).

L'aumento del 2011

sul 2010 è stato così di solo il 10,9%. Il consuntivo 2011 è rimasto inferiore ai valori del 2008

del 44,1%. Le marche estere sono cresciute nell'anno al 39% del totale.

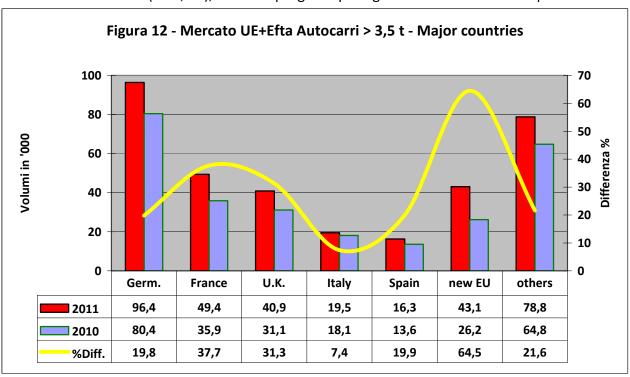
Per i mesi a venire (Figura 10) ci si aspetta un peggioramento della situazione, parallelamente alla nuova fase recessiva cui l'economia italiana va incontro, con una diminuzione delle immatricolazioni, che potrebbero assestarsi ai valori del 2010 (circa 18.000 unità).



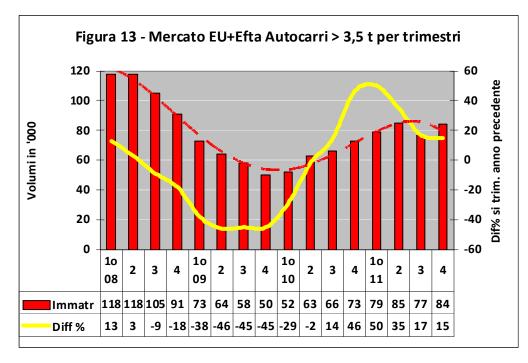
#### Figura 11 - Mercato UE+Efta Autocarri > 3,5 t - Fonte Acea 00 170 150 130 7 110 April Gen Feb Mar May June July Sept Oct Nov Dec Aug

### Mercato Europeo Autocarri > 3,5 t.

Ottima la ripresa nell'anno passato del mercato Europeo degli autocarri (> 3,5 t.), con un consuntivo di 324.886 unità immatricolate, e un aumento del 28,9% sul 2010: particolarmente significativi i progressi in volume di vendite e tassi di crescita della Germania (+19,8%), Francia (+37,7%), UK (+31,3%) e Spagna (+19,9%). Sempre in grande risalto gli ottimi risultati nei paesi nuovi membri della UE (+64,5%), ma con i progressi più significativi consuntivati soprattutto nel

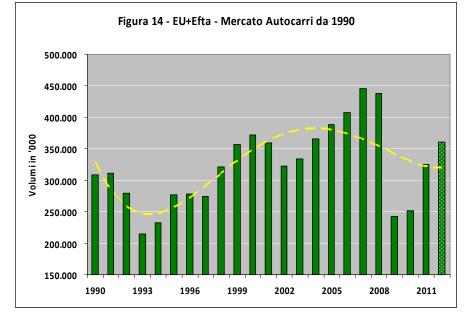


primo semestre dell'anno. Decisamente positivi anche quelli di diversi paesi del Nord Europa.



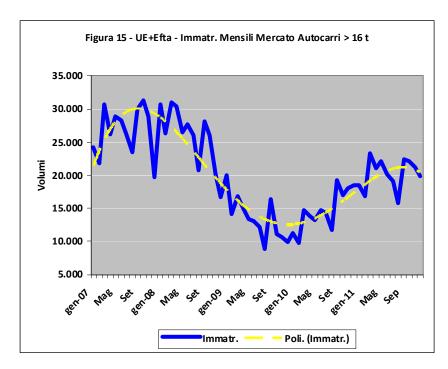
L'andamento per trimestri mostra comunque un raffreddamento del trend nel secondo semestre, dovuto parte confronto con un periodo in cui il tasso di recupero del mercato era particolarmente elevato secondo semestre 2010), ma anche probabile affacciarsi di una

nuova fase recessiva. Ciò non toglie comunque che anche per il 2012 si possa prevedere ulteriore un modesto incremento in un mercato che, nonostante i progressi dello scorso anno, dista ancora di un buon 27% dal massimo storico del 2007. avvicinandosi ai valori del successivo alla periodo precedente recessione del 1992/3.



#### Mercato Autocarri > 16 t

L'Europa in tale settore aveva già invertito all'inizio del 2010 il trend negativo che durava dal 3°



trimestre del 2008, consolidando i guadagni soprattutto nel secondo semestre di quell'anno.

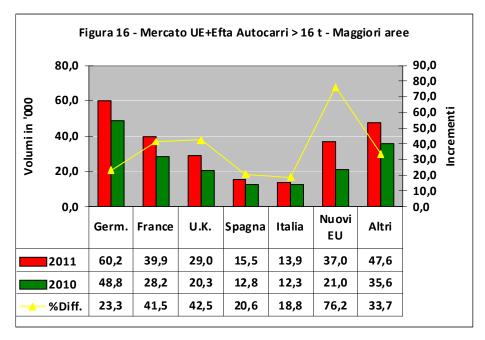
Nel 2011 la ripresa si è mantenuta su livelli più che buoni per tutto l'anno: nel cumulativo ha consuntivato un totale di 243.086 immatricolate, con un recupero del 35,8% sul 2010 e con dati particolarmente significativi nel Regno Unito ( + 42,5%), in Germania (+23,3%), е Francia (+41,5%) e in Spagna (+20,6%).

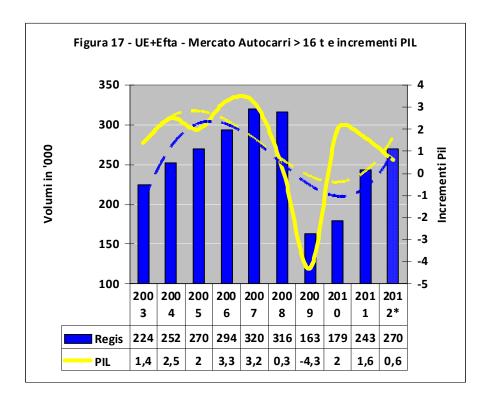
Volumi di vendita sempre elevati anche nei paesi nuovi membri dell'EU (+76,2% nel

cumulativo), con dati particolarmente significativi in Polonia, Lituania, Lettonia, Ungheria, Estonia e Repubblica Ceca.

Nonostante gli importanti progressi, le immatricolazioni di autocarri pesanti (>16 t.) rimangono comunque inferiori del 21,6% al 2008, anno che ha preceduto la crisi globale.

Per l'Italia la ripresa appare più lenta. Indubbiamente comunque la debole ripresa del PIL, tra i più bassi d'Europa, e le cattive prospettive per l'anno in corso fanno prevedere comunque una diminuzione delle vendite per il 2012.

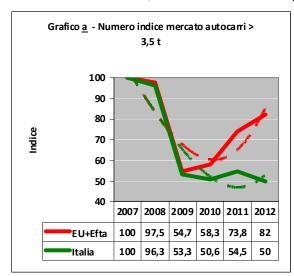


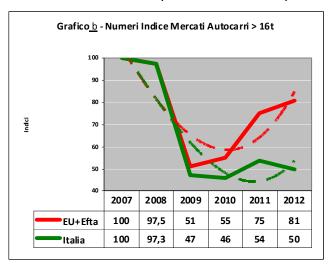


Prospettive che appaiano invece migliori per il resto di Europa, nonostante le non brillanti anticipazioni sviluppo del sullo continentale, ma con la Germania a far comunque da traino e con buone potenzialità anche settore degli autocarri, con un incremento sul 2010 ridotto comunque ad un + 11% rispetto al guadagno 35,8% dell'anno del scorso. Il coefficiente di correlazione tra le serie degli incrementi sia del Pil che delle immatricolazione risulta superiore allo 0,81.

#### Confronti Italia-UE

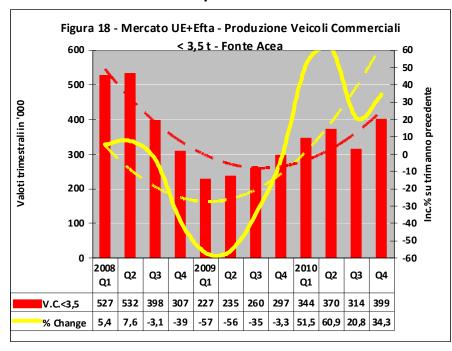
Nelle tabelle che seguono si è cercato di illustrare come Europa ed Italia siano uscite dalla crisi del 2009, usando i valori del 2007 come base per l'indice: appare evidente che la discesa del mercato è stata sostanzialmente analoga sia nella UE+Efta che in Italia. Il recupero invece è stato profondamente diverso, dato che in Italia la ripresa è stata e sarà molto più faticosa e si è quindi





creata una profonda divaricazione con gli andamenti del resto d'Europa.

## 3) Produzione Veicoli Commerciali e Industriali Volumi Produttivi Europa



Strettamente correlati alla domanda di mercato, i livelli di produzione Veicoli dei Commerciali leggeri (<= 3,5 t) e degli Autocarri (> 3,5 t) si fortemente sono contratti nel 2009, ma si sono ripresi sensibilmente soprattutto nel 2010, parallelamente ripresa della domanda е per ridimensionare gli stocks, scesi

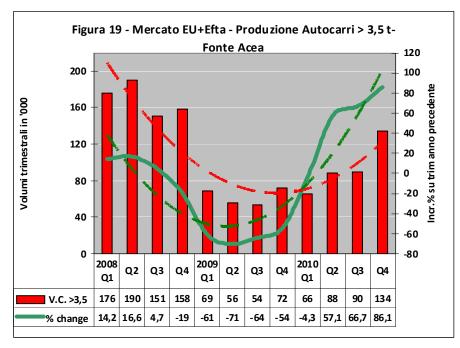
drammaticamente dalla fine del 2008. Nel 2010 la produzione in Europa è aumentata del 40,4% nei commerciali e del 50,2% negli autocarri. Ciò nonostante la produzione rimane inferiore allo stesso

periodo del 2008 del 44,1% per gli autocarri (>3,5t) e del 19,1% per i commercial(<3,5).

Per il 2011 non sono stati comunicati i dati della produzione,

probabilmente in seguito ala inchiesta dell'antitrust della Commissione Europea sull'attività dei produttori di Autocarri.

Comunque è facile prevedere che la produzione sia aumentata parallelamente alla ripresa della domanda, soprattutto di autocarri.



#### Volumi Produttivi Italia

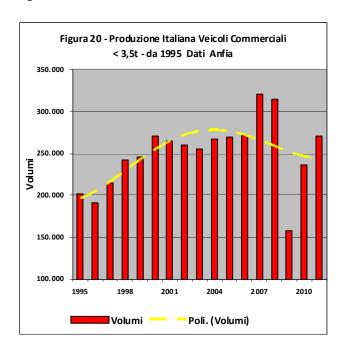
Per l'Italia i volumi produttivi si erano pure pesantemente contratti a partire dalla metà del 2008, con percentuali che a fine anno si sono attestate al -49,8% per i leggeri e -52,2% per i pesanti, più o meno in linea con i valori europei per i commerciali, e un po' meglio per i pesanti. Dalla seconda parte del 2009 e nel 2010 si è verificata comunque una certa

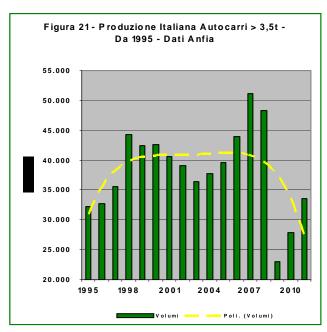
inversione dei trends, soprattutto per i commerciali, anche in concomitanza con la progressiva riduzione degli stocks e l'aumento degli ordini nel corso dell'anno.

Il consuntivo del 2010 è stato di 236.005 veicoli commerciali prodotti (<3,5t) con un aumento del 49,3% sul 2009, e di 23.046 autocarri (> 3,5 t) con un aumento del 21,3% sul 2009.

Nel 2011 la produzione di commerciali < 3,5t è aumentata del 14,5% e quella degli autocarri > 3,5t del 20,1%. L'81% della produzione di commerciali e l'86% della produzione di autocarri è stata destinata all'esportazione.

Rimane comunque una distanza del 14,2% dai livelli produttivi del 2008 per i commerciali e del 30,4% per gli autocarri.





## 5) Il Trasporto merci nel mondo

Le ultime cifre sul Trasporto Globale sottolineano la debolezza della crescita.

Le ultime cifre raccolte dall'International Transport Forum presso lo OECD a tutto settembre 2011 enfatizzano le preoccupazioni sulla ripresa economica:

- ▶ Il volume delle merci trasportate indica un deciso rallentamento a livello macroeconomico. Il Commercio Estero per mare si è stabilizzato sotto i livelli pre-crisi sia nella UE 27 che negli USA (rispettivamente -4% e -5%), mentre il trasporto aereo, in recupero nel 2010, diminuisce sia nella UE (scendendo al livello pre-crisi) che negli USA;
- ▶ La dipendenza dalla crescita guidata dall'Asia è in aumento. Le esportazioni via mare verso l'Asia (soprattutto Cina) sia da UE che da USA, misurate in ton/km movimentati, continuano a crescere: gli ultimi dati disponibili mostrano aumenti da USA e UE rispettivamente del 17% e del 28% sopra i livelli precrisi. E' invece diminuito il trasporto aereo verso Asia e Cina in presenza di andamento delle esportazioni in diminuzione e caduta delle importazioni (in diminuzione da Aprile 2012.
- ► Sempre debole la crescita del trasporto interno, il che sottolinea la debolezza della ripresa della domanda interna.

Nella UE i volumi del trasporto merci in ton/km su strada e ferrovia sono ancora inferiori rispettivamente del 9% e del 7% ai livelli precrisi (seasonally adusted). Negli Usa il trasporto ferroviario, in ripresa negli ultimi tempi, è ora al -4% rispetto ai valori precrisi.

#### Trasporto merci su strada e ferrovia nella UE (Nazionale e Internazionale)

Figure 6. National and international road freight in the EU

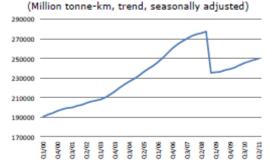
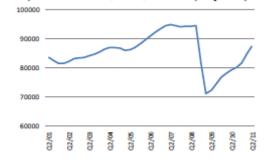


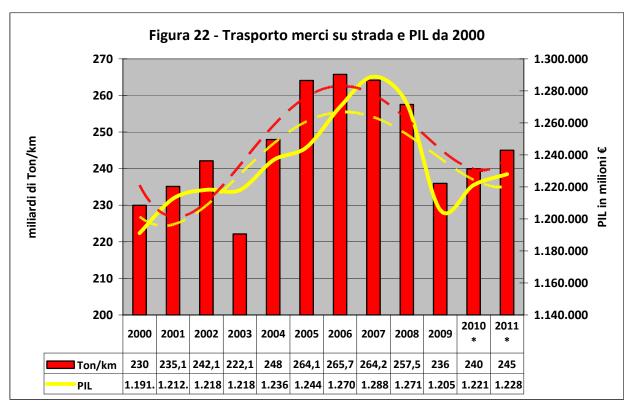
Figure 7. National and international rail freight in the EU (Million tonne-km, trend, seasonally adjusted)



Il trasporto merci su strada in Italia. Chiaramente i volumi d'immatricolazione sono direttamente correlati con l'andamento dell'economia e quindi dei volumi di trasporto merci.

I dati in tabella sono tratti dalle analisi di Eurostat e ITF (dati storici sul trasporto merci fino al 2008 con stima 2009 e 2010), e sulle ultime statistiche Istat fino a tutto il 2010 del PIL. La nostra indicazione per il 2009/10 è anche basata sulle rilevazioni di Confetra, pubblicate con il bollettino di ottobre 2011, e dalle stime dell'IRU.

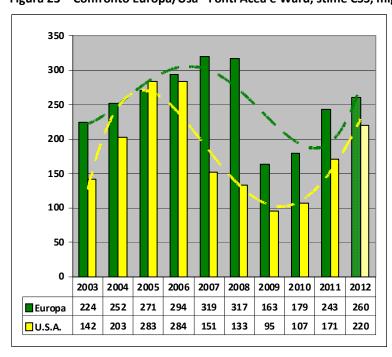
Guardando agli ultimi anni i volumi di traffico hanno guadagnato un buon ritmo di crescita a partire dal 2004, in parallelo alla crescita del PIL. Data quindi la successiva sensibile contrazione del PIL, iniziata già nel 2008, ma concretizzatasi soprattutto nel 2009, non stupisce la forte contrazione nei volumi del trasporto merci nel 2009, la leggera ripresa di quello stradale nel 2010 e 2011 e la possibilità di una ulteriore modesta stagnazione quest'anno, in presenza di una ulteriore diminuzione del PIL. Più consistente la ripresa nel 2010 del traffico aereo. Pesanti le perdite del traffico ferroviario sia in Italia che in Europa anche nel 2010 e 2011.



Indice di correlazione fra le serie 0,86 \* stime CSS

## Confronto Europa - Usa sui Veicoli Pesanti

Figura 23 – Confronto Europa/Usa - Fonti Acea e Ward, stime CSS, migliaia unità



Per concludere questa panoramica, e sottolineare come la crisi abbia colpito ovunque nel mondo, e come la ripresa abbia poi avuto luogo, 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 era pari al -66,5% rispetto al 2006, anno di massima espansione del settore.

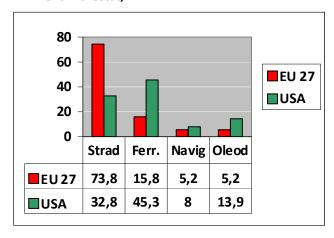
In Europa il 2010, pur in lieve

progresso, si è chiuso con una perdita di circa il 45% sul picco del 2007. Nel 2011 il progresso è stato molto buono (+ 35%), la distanza con il 2007 è rimasta di circa il 23%. Per l'anno in corso si prevede un ulteriore modesto aumento.

Negli USA si è avuto nel 2010 un aumento del 13% sul 2009, e il trend positivo è continuato nel 2011 con un progresso del 60% sul 2010; la distanza con il 2006 è comunque rimasta notevole (-

40%). Ciò è dovuto, secondo il commento degli analisti, dal ritorno degli acquisti per l'invecchiamento del parco e le migliorate condizioni economiche, assieme alla accresciuta fiducia sulle tecnologie che riducono le emissioni. Per l'anno in corso gli analisti prevedono ulteriori aumenti di circa il 30%

Figura 24 - Trasporto Merci in Europa e in USA – mode share Fonti: Eurostat, ITF

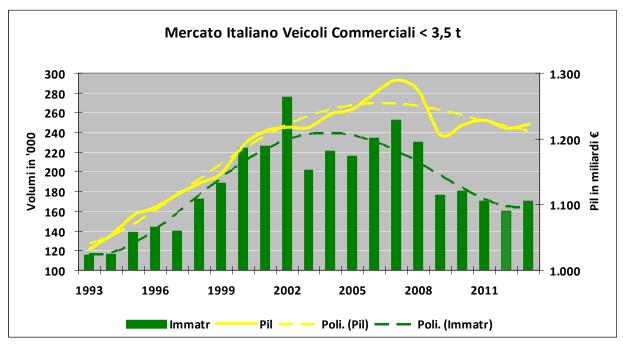


Il confronto proposto è significativo anche perché i volumi di merci trasportate su strada, in termini di Ton/km, sono praticamente identici (dati 2008, ultimi disponibili ).

Resta però il fatto che il volume totale di merci trasportate negli USA è più che doppio rispetto all'Europa, e che la classifica per modalità vede negli USA l'assoluta prevalenza della ferrovia, (45,3 % contro il 15,8% dell'Europa). La strada invece rappresenta negli Usa solo il 32,8 % contro il 73,8.

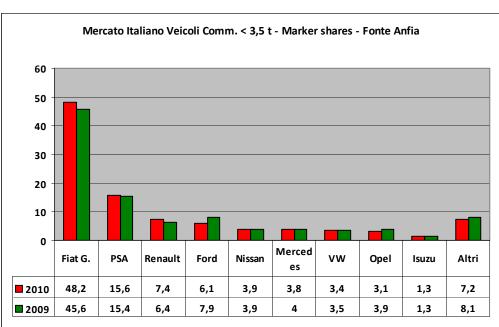
# Allegato: Breve storia dell'evoluzione del Mercato Italiano dei Veicoli Commerciali e Industriali dal 1993 al 2011 e previsioni a breve.

Il settore dei veicoli commerciali e industriali ha sofferto anche in Italia della precedente crisi generalizzata del 1992/93; comincia a riprendersi nel 1994 con la prima Tremonti, ma soprattutto nel 1997/8, anni degli incentivi alla rottamazione di cui beneficiarono anche i veicoli promiscui, e dal 98 al 2000 con la decisa ripresa dell'attività economica, e relativo aumento dei consumi e una



dinamica sostenuta degli investimenti (macchine, attrezzature e mezzi di trasporto) che hanno contribuito alla crescita della domanda, che si è espressa con un significativo ritmo di sviluppo.

I fattori che hanno influito in quegli anni sul rapido sviluppo di questo segmento sono molteplici, fra cui progressiva espansione delle attività terziarie, la capillarità e il forte aumento della rete distribuzione di delle merci di largo consumo, chiusura delle aree urbane ai mezzi pesanti. Ha inciso



anche il ritmo degli investimenti per la preparazione del Giubileo 2000.

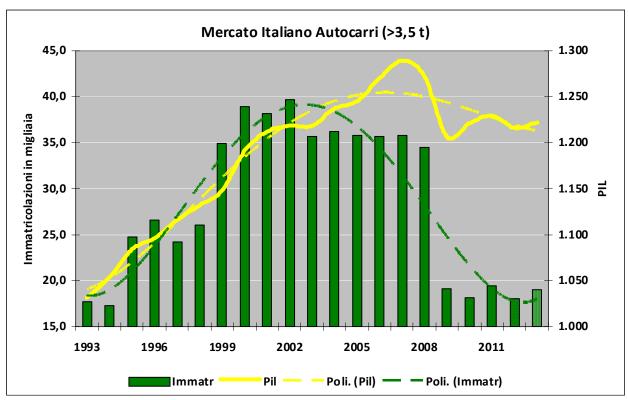
Già nel 2001, comunque, questa spinta si era affievolita notevolmente, e solo la reintroduzione nel 2002 della Tremonti (bis), faceva raggiungere al settore il record assoluto di vendite.

La crisi globale del 2008/9 ha profondamente colpito questo settore che non si è ripreso nemmeno con il pur limitato recupero dalla recessione ed è quindi previsto in declino anche per l'anno in corso dato che ci si attende un'ulteriore fase recessiva a seguito della manovra governativa.

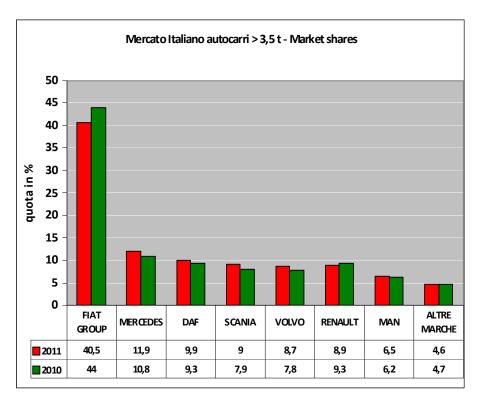
La correlazione tra immatricolazioni e PIL è abbastanza significativa, com' è naturale dato che la vendita di veicoli commerciali è chiaramente influenzata dal ciclo economico. Tra il 1993 e il 2002 l'indice di correlazione sale allo 0,96.

Le quote di mercato vedono nel 2010 il gruppo Fiat con circa il 50%, seguito da PSA e Renault.

Per i veicoli industriali (>3,5) in particolare valgono le considerazioni sopra indicate fino al 2002; Dal 2003 il mercato si è stabilizzato sulle 35.000 unità annue, indirettamente sottolineando una pura sostituzione nell'ambito delle Grandi Flotte. I padroncini, che rappresentano la maggioranza



dell'autotrasporto, mantengono invece a lungo I loro veicoli e il parco tende ad invecchiare progressivamente. Nel 2009 la domanda di mercato si è riportata sui valori di quindici anni prima, epoca della precedente crisi che colpì l'Europa intera in quegli anni. La scarsa correlazione con la serie del Pil di tutto il periodo (0,47) indica probabilmente che le immatricolazioni in Italia sono state comunque condizionate dalla disponibilità di prodotto sul mercato italiano, più che da fattori economici direttamente influenti sulla domanda. A riprova di ciò, misurando invece la correlazione tra immatricolazioni e PIL tra il 1993 e il 2002 la correlazioni è molto elevata (0,96) come per il settore dei commerciali, a riprova che in quel periodo la domanda di autocarri (> 3,5 t era direttamente influenzata da fattori quasi esclusivamente economici.



Prima di chiudere una breve analisi del comportamento delle principali marche d' autocarri sul mercato italiano, confrontate con stesso periodo dell'anno precedente.

Tutte le marche straniere (soprattutto Mercedes, Scania e Volvo), con eccezione della Renault V.I., hanno incrementato nel 2011 le quote di mercato a scapito del Gruppo Fiat, che perde tre punti e mezzo nel periodo analizzato, lungo una discesa che continua da qualche anno.