

Economic observatory of Italian and European Car Market.

Analysis of trends in 2013.

For the sixth consecutive year the European car market closed at a loss: 12,308,215 units registered in the EU+EFTA, 1.8% less than in 2012. It should be emphasized that in 2012, after a sluggish 2011, the descent of the market had become more consistent, bringing the demand ever closer to the levels of twenty years ago, values that probably represent the physiological demands of the European market, in the absence of adequate sales support and in the presence of a severe reduction in consumption that are struggling to recover in the face of continued budgetary maneuvers in the name of austerity.

In particular Italy (Figures 1-6) ended the year with a further fall in registrations by 7.1% to 1,303,534 units, as many as 47.7 % less, (amounting to nearly 1,200,000 units) compared to 2007, the best year in the Italian market. With no special action on the part of the Government for the current year the market is expected to increase by no more than 2/3%. In 2013 the share of the Italian brands has dropped to 28.71%, compared to 29.61% the year before. The crisis in the auto market is paradigmatic of the crisis in which the Italian economy fell with one year of Monti Government followed by 8 month of Letta premiership, crisis made evident by some figures: GDP falling by a further 1.8% unemployment rising to 12.7% (more than 41% among young people), the purchasing power of households falling by another 5% after -4.8 % in 2012, going back, according to Nomisma , to the level of 25 years ago, industrial production declining in the first 11 months of another 3.1%, tax burden growing still . To this must be added, as far as the car in particular, a specific tax burden completely out of control (17% of total fiscal revenues), cost of fuel at the highest levels in Europe, rising costs for insurance and tolls and VAT increased to 22%.

The only positive note of the year the conquest by the Fiat Group of the complete control of Chrysler, making it a true global player.

The market of environmentally friendly vehicles (Figure 7-9). The high price at the pump of conventional fuels has favored their further slight increase, in particular gas vehicles, grown to 14.05 % of the market in 2013. Among other alternative fuel vehicles electric and hybrids also increased (to 1.21% from 0.52 % in 2012) and now represent about 8% of the so called green vehicles. Up also the diesels, which closed 2013 with a share of 54.1%. The gasoline-powered vehicles ended the year below 31%.

In Europe (EU+EFTA) (Figures 10-13), the crisis that has hit the industry for the past 6 years, has worsened also last year, with a drop of 1.8% after a 7.8% drop in 2012 and 1,4% in 2011. The crisis has worsened across the continent with the exception of Great Britain, where the market increased by a further 10.8%, and that since late 2012 has become the second largest European market, overtaking France and only after Germany. In 2013 also Spain improved its position, with registrations increasing by 3.3%, thanks to government incentives. It should be emphasized once more the particular crisis of the areas (i.e. most of Eurozone) under pressure from the financial markets and under constant monitoring by the global and European monetary authorities, increasingly concerned by the lack of recovery in economic activity and therefore private consumption. In particular, in addition to Italy, the drop in demand also affected France (-5.7%). But also many markets in Northern Europe, however, has seen a decrease in registrations, including Germany, which closed the year with a -4.2%. According to many analysts, the European economies are expected to continue to recover this year, after the reversal of the GDP trend, led by the United Kingdom, started from the 2nd quarter of last year. As to the automotive industry predictions are contradictory, and however in the best of hypothesis the increase does not exceed a 2/3%. In fact, among other things, continue the news 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 Fiat Group the further reduction of its share to 6.0%, against 6.4% in 2012 and 7% in 2011.

Production levels (Figures 14-16) were closely related to the poor market demand. In Western Europe, the production of automobiles, which increased in 2011 by only 2.6 %, dropped by 9 % in 2012. No official data is available for the past year, but the estimate is of a reduction in the production of cars of another 8-9%. In Italy the production of cars in the first 7 months of the year lost another 7.5% compared to the same period of 2012.

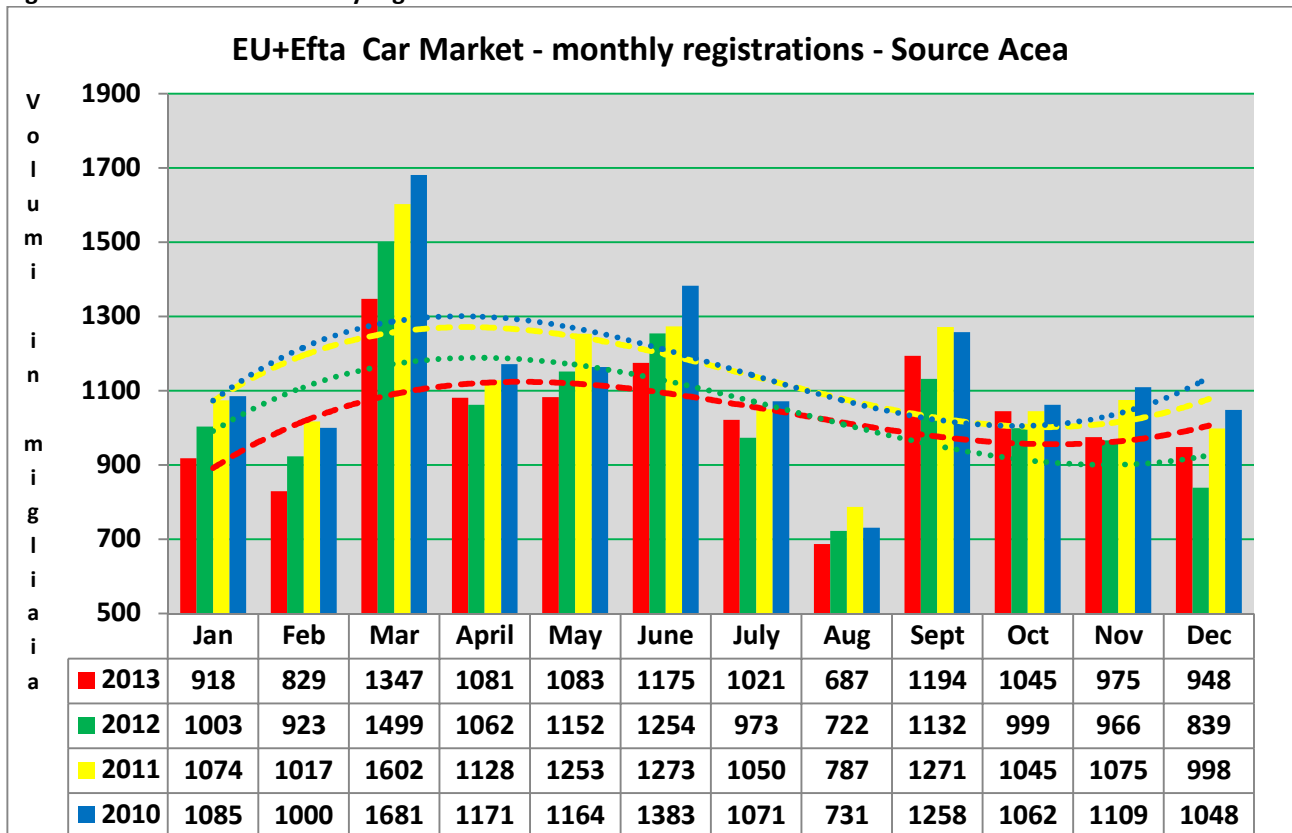
Mobility of people (Figures 17 and 18) The most recent data published by the ITF (International Transport Forum) and Eurostat show similar trends in Europe and in Italy. In both areas the private car dominates by far, providing more than 80 % of the mobility of people; meanwhile remains stable the railway in Europe but continues to decline in Italy. The use of bus decreases in Europe, but instead increases significantly in Italy in 2011, returning to the values of the 90s.

Emilio di Camillo - January 2014 - <http://www.centrostudisubalpino.it>

3) European Car Market

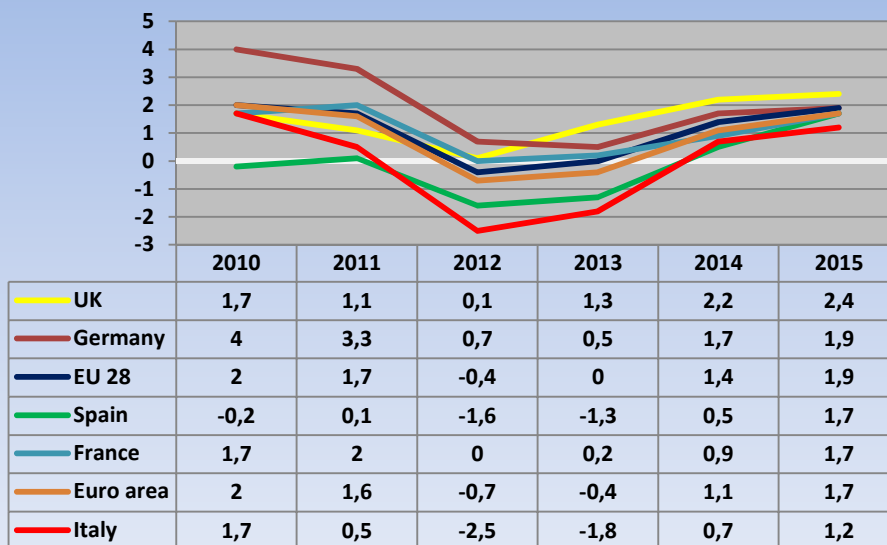
In Europa (EU+Efta) la crisi che ha colpito il settore ormai da 6 anni si è ulteriormente aggravata lo scorso anno, con un calo dell'1,8%, dopo la discesa del 7,8% nel 2012 e dell'1,4% nel 2011. In totale nel 2013 si sono immatricolate 12.308.215 unità.

Figura 10- UE 27+Efta – Monthly registrations 2010-2013 – 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. Crisi che si è poi sviluppata nel 2012 e nella prima parte del 2013 come mostra la tabella a fianco (Figura 10bis)

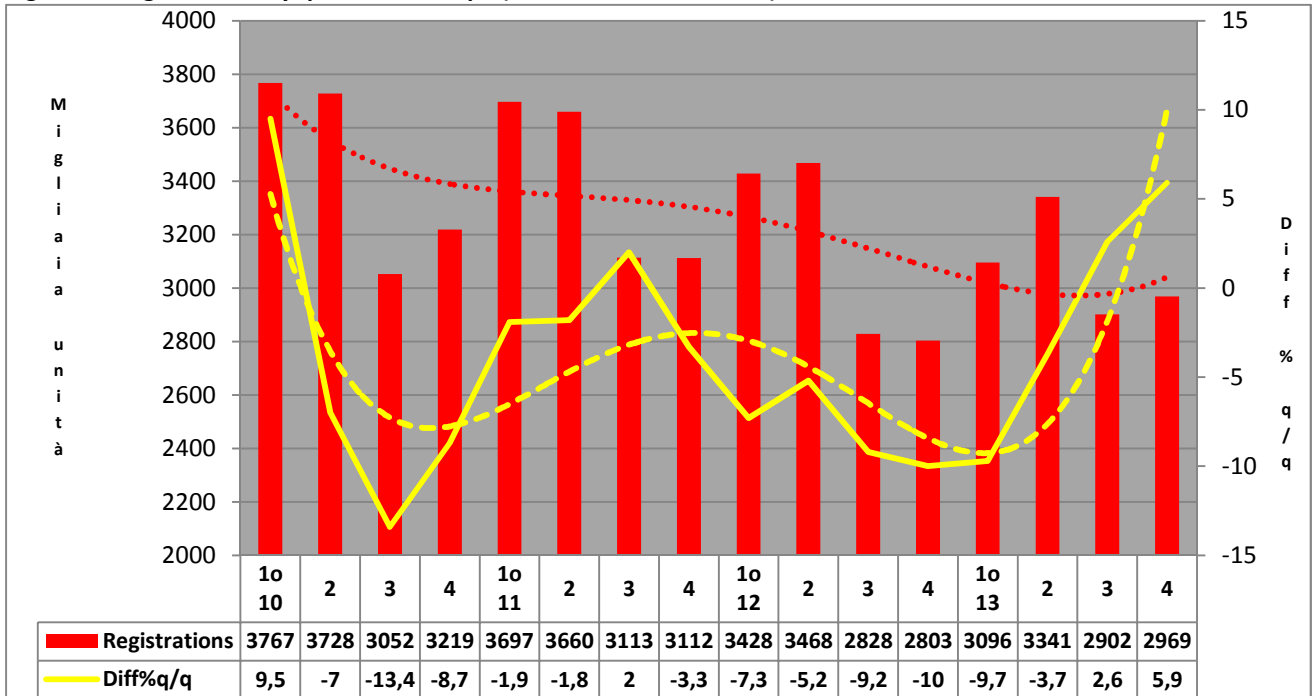
Figure 10bis - GDP in Europe - Data & Forecast
Source Eurostat



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.

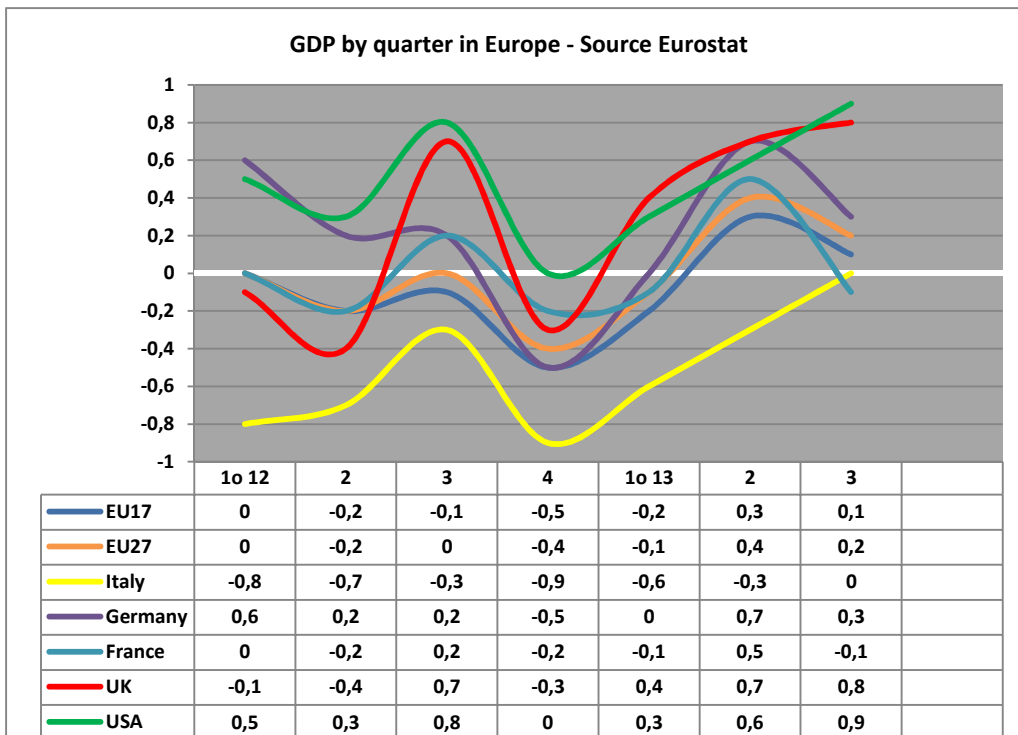
trend delle vendite ha ripreso a salire, con particolare evidenza in Gran Bretagna.

Figure 11 Registrations by quarter in Europe (EU+Efta, thousand units) Source: Acea



Va sottolineato, infatti, che senza i buoni risultati in quel paese la perdita complessiva del 2013 si

sarebbe attestata al -4,2%.

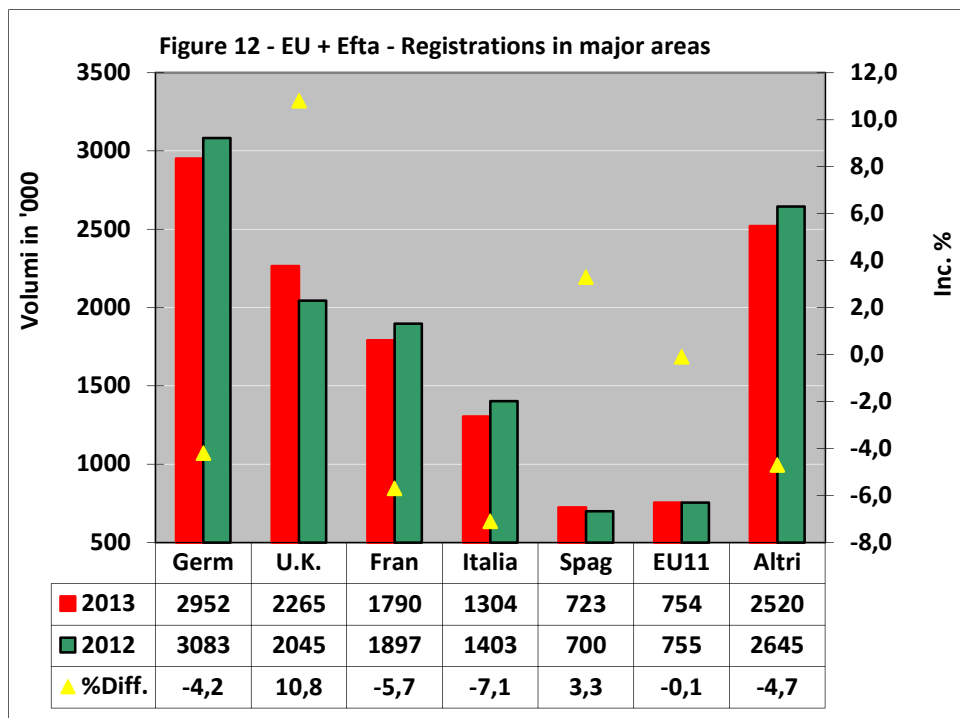


Nel totale dell'anno è migliorata anche la posizione della Spagna, le cui immatricolazioni sono aumentate del +3,3%. Sono invece risultate negative le performances dell'Italia (-7,1% - la peggiore tra i major markets), della Francia (-5,7%), e della Germania (-4,2%). L'area dell'UE11 (nuovi membri UE) ha azzerato

praticamente le perdite rispetto al 2012 con un -0,1%, soprattutto per merito di Polonia (+6,3%), Ungheria (+5,8%), e Slovenia (+4,6%). Ha continuato a migliorare nell'anno anche il Portogallo (+11,1% nel cumulato di fine anno). E' rimasta negativa nel totale dell'anno buona parte dei mercati del Nord Europa.

6,0% la quota del Gruppo Fiat nell'anno appena trascorso, scesa dal 6,4% del totale del 2012).

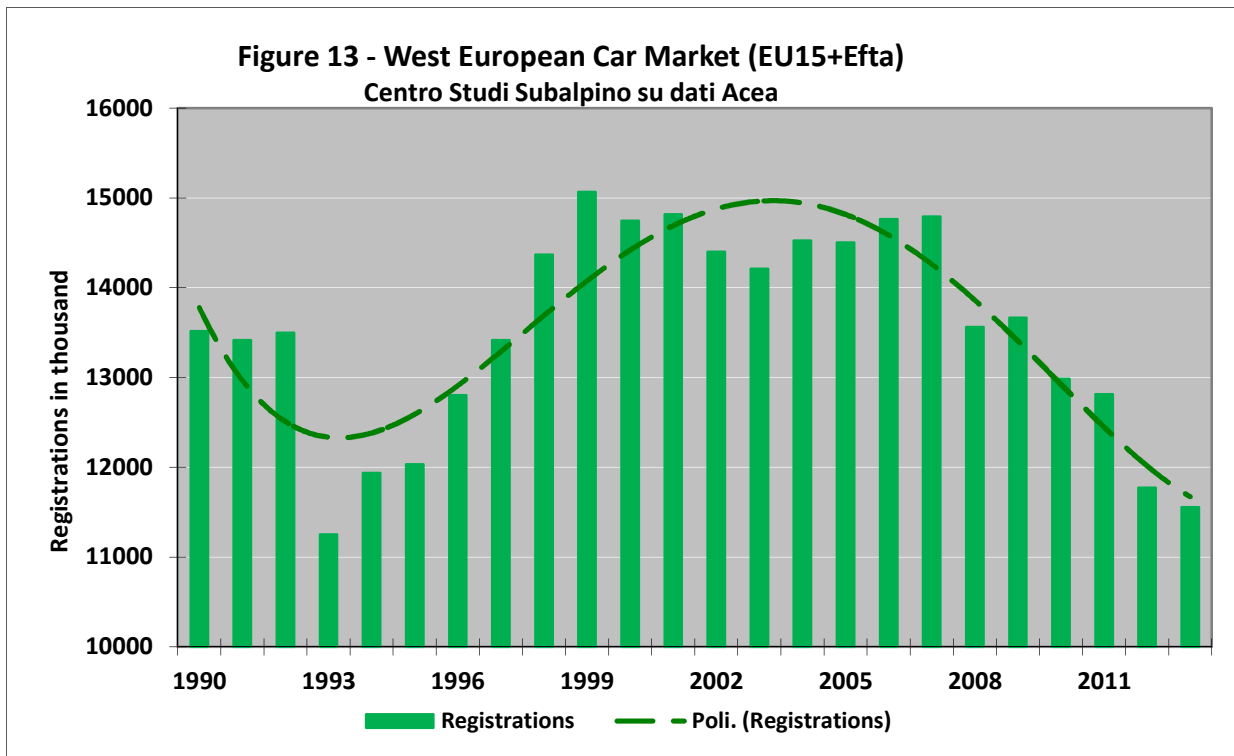
In complesso quindi il consuntivo dell'anno scorso conferma che la crisi del mercato dell'auto è andata aggravandosi in tutta Europa, con la sola eccezione della Gran Bretagna che rimane il miglior mercato del continente, e che resta ora stabilmente il secondo mercato europeo, e della Spagna, grazie agli incentivi promossi dal Governo. 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.

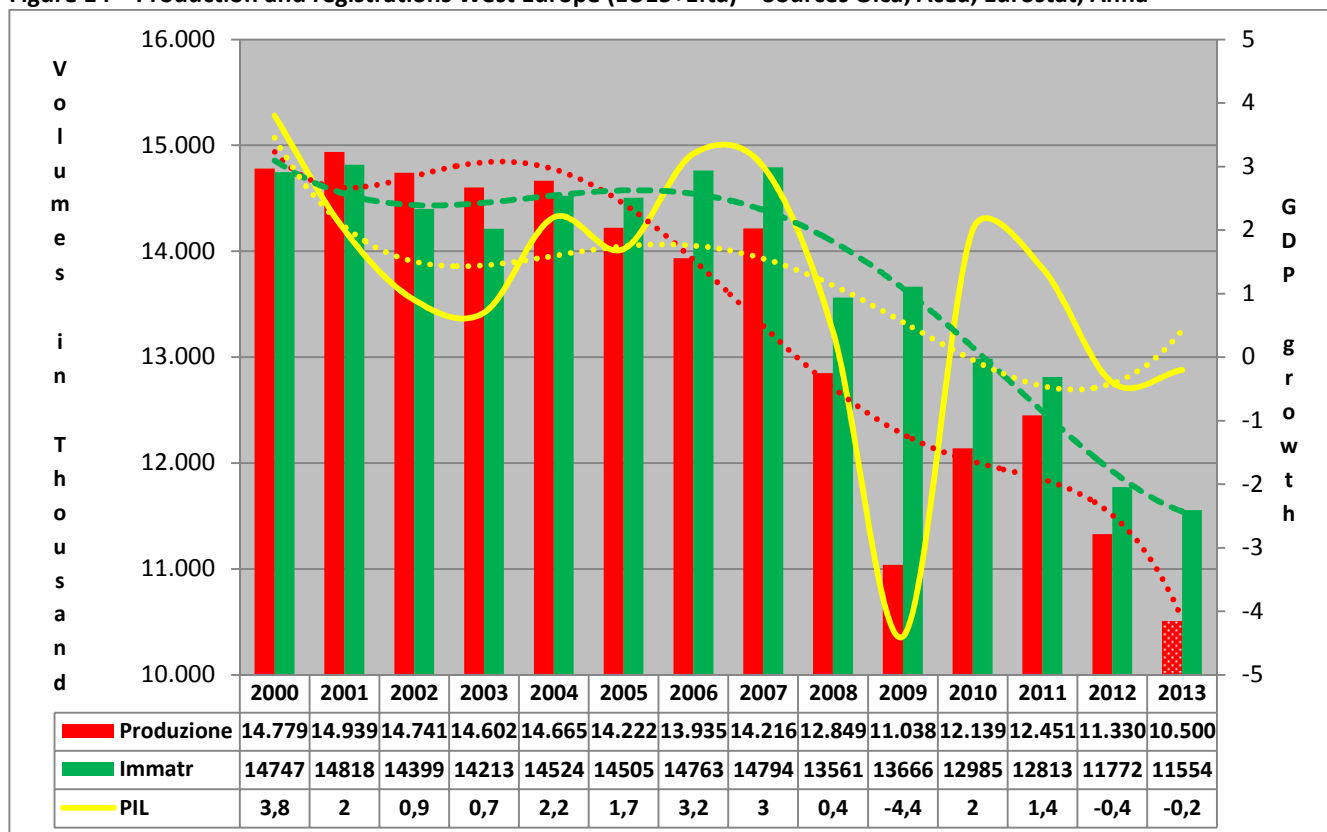
Uno sguardo all'economia mondiale: secondo il FMI l'anno in corso, con una crescita del PIL del 2,9%, vedrà l'economia mondiale flettere ancora rispetto al 2012, con il PIL sceso pesantemente al 3,2% dal 4,2% del 2010 e dal 3,9% del 2011. Da tener presente che nel 2012 erano rientrate in recessione Giappone e Eurozona che ne sembrano però entrambe uscite alla fine dello scorso anno. Anche Cina e India hanno risentito della crisi mondiale ma mostrano buone prospettive di crescita per il 2014, con il ritorno per la Cina a incrementi attorno all'8%. Gli Stati Uniti si sono mantenuti su buoni ritmi di sviluppo e puntano ad un incremento del PIL quest'anno attorno a 3%.

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 posizionando su volumi che riportano ai valori di 20 anni fa', all'epoca della precedente crisi globale.



4) Car Production Europe

Figure 14 – Production and registrations West Europe (EU15+Efta) – Sources 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 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%.

Dal 2012 la produzione è nuovamente diminuita (-9%) e così nel 2013, 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 oltre il 30% 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 per un paio d'anni, fa prevedere ulteriori riduzioni degli stabilimenti di produzione europei.

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.

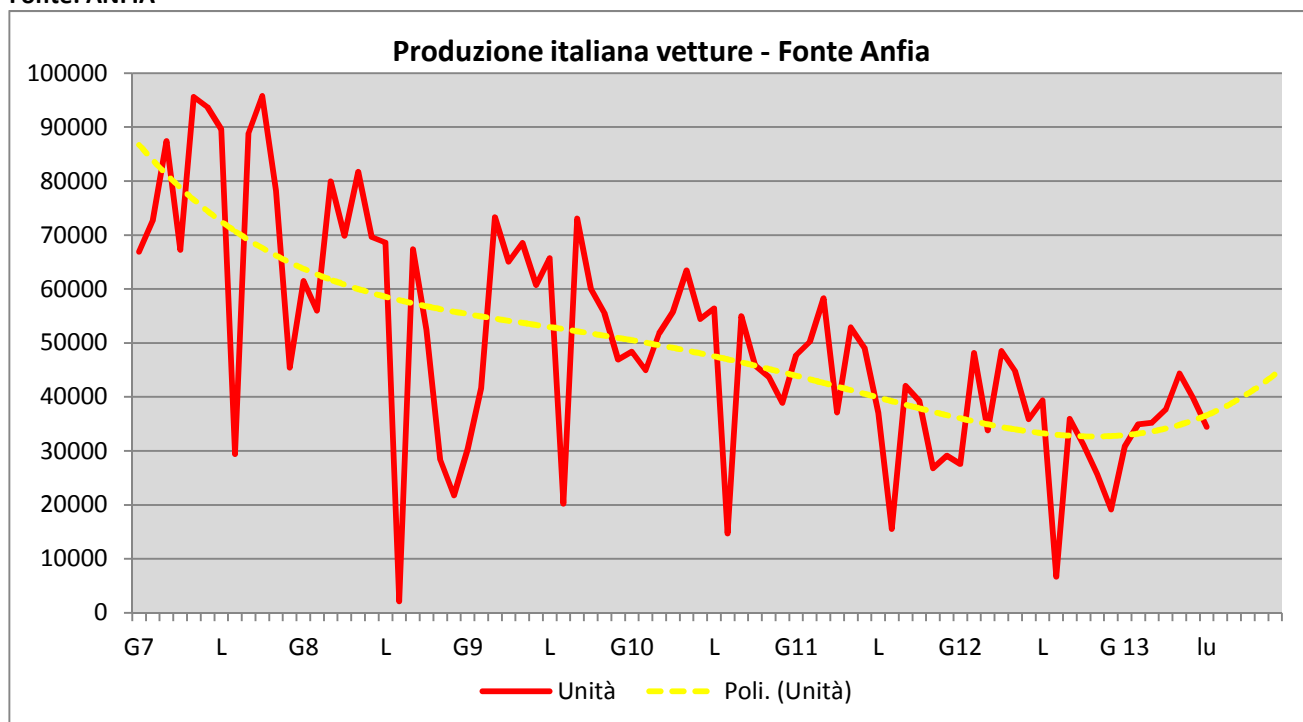
Nel 2010 la produzione di autovetture è calata a 573.169 unità (-13,3%) a seguito della costante contrazione della domanda, contrazione che è proseguita nel 2011 e 2012 facendo scendere il volume della produzione rispettivamente a 485.606 unità, pari ad una diminuzione del 15,3% rispetto al 2010, e a 396.817 unità nel 2012, pari ad una ulteriore flessione del 18,3%.

Per il 2013 sono disponibili solo i dati a tutto luglio che mostrano un'ulteriore flessione del 7,5%

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.

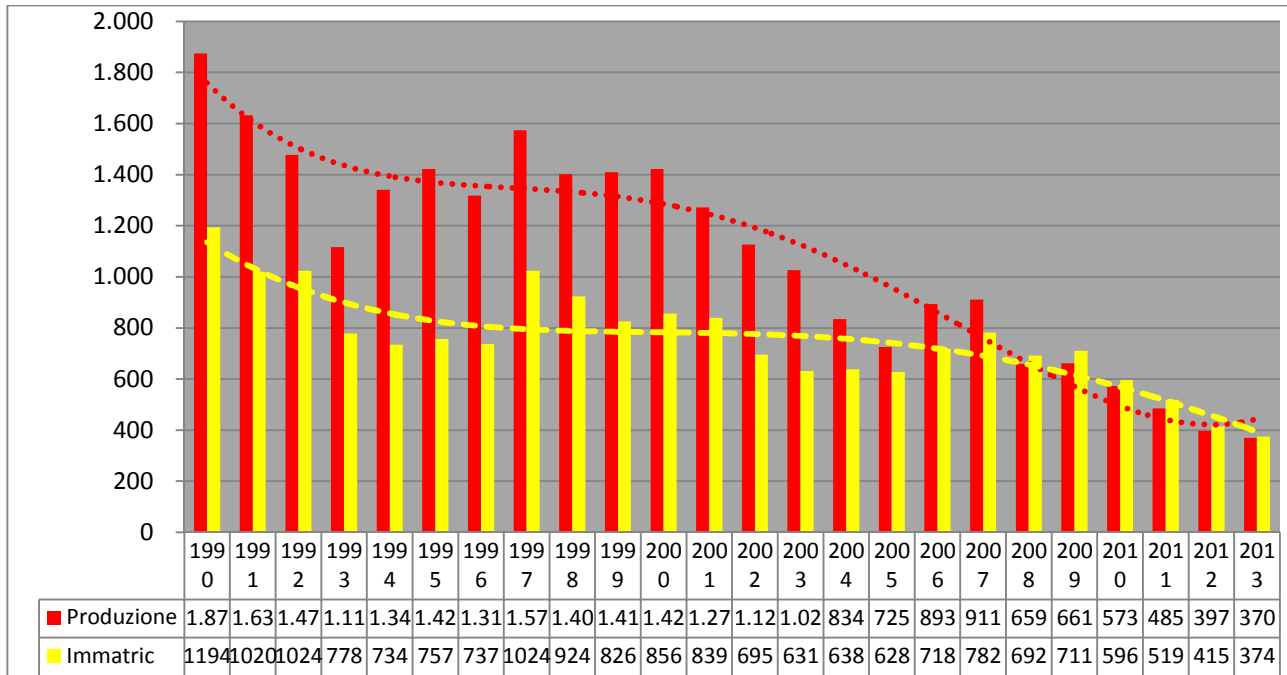
Figure 15 – Monthly Car Production in Italy since 2007

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.

Figure 16- Italiy- Car Production and registrations of local brands.



5) 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 in Europa mentre continua a scendere in Italia. Diminuisce l'utilizzo degli autobus in Europa, ma aumenta invece significativamente in Italia nel 2011, riportandosi sui valori degli anni '90.

Figure 17- Europe – Modes shares
Source ITF- Eurostat

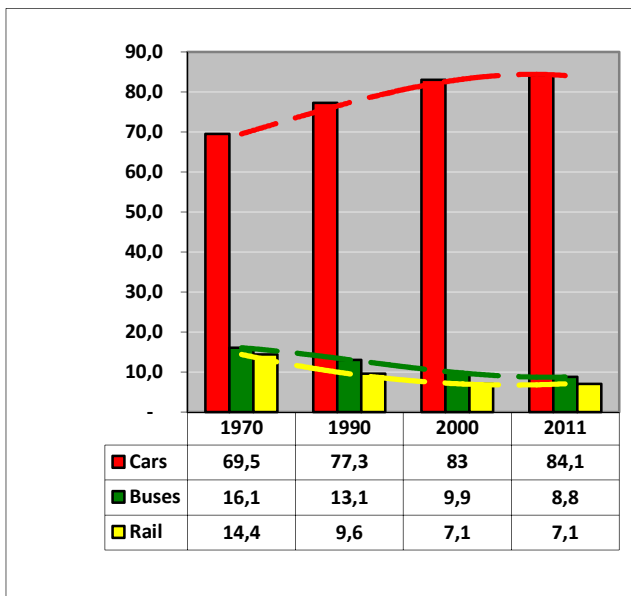
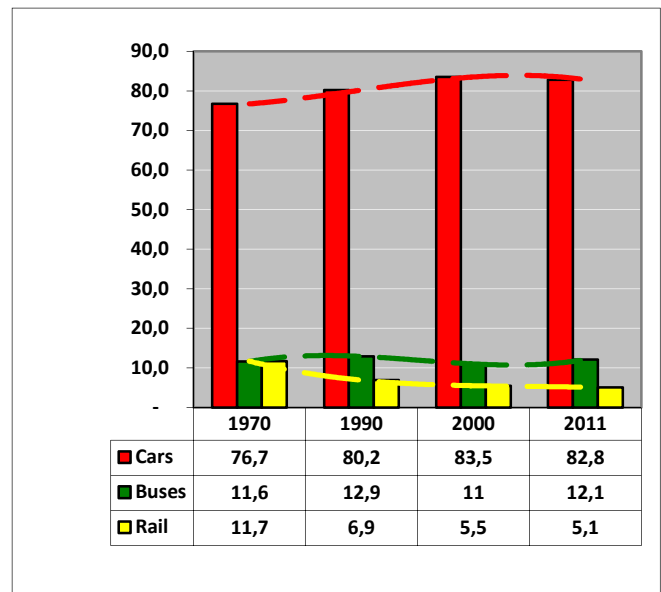


Figura 18- Italy –Modes shares – Source Eurostat



In totale in Europa nel 2010 sono stati percorsi 5150 miliardi di Passeggeri/km, 851 miliardi in Italia; per il 2011 non sono disponibili dati totali in volume per l'Europa. Per l'Italia il totale dei passeggeri Km nel 2011 è sceso a 770 miliardi di passeggeri/km, con una diminuzione del 9%. Nel 1970 ne erano stati percorsi 2100 in Europa e 275 in Italia.