



L'industria automotive
mondiale nel 2014 e
trend nel 2015

INDICE

L'economia mondiale	Pag. 3
L'industria automotive mondiale	Pag. 5
Parco mondiale auto	Pag. 11
Focus Europa	Pag. 13
Focus Nafta	Pag. 19
Focus Sud America	Pag. 27
Focus Asia/Pacifico	Pag. 32
Focus Italia	Pag. 40
- Sintesi economica	Pag. 40
- La filiera produttiva	Pag. 42
- La componentistica	Pag. 43
- Il mercato autoveicolistico	Pag. 44
- Il parco circolante.....	Pag. 51

Pubblicazione a cura dell' Area Studi e Statistiche di ANFIA
Responsabile Marisa Saglietto

La pubblicazione è stata chiusa con le informazioni disponibili al 15 settembre 2015

► L'economia mondiale

Secondo i dati pubblicati a luglio 2015 dal Fondo Monetario Internazionale, la crescita dell'economia mondiale per l'anno 2014 è stata del 3,4%.

La proiezione per il 2015 è stata rivista al ribasso a +3,3% e a +3,8% nel 2016. Le economie avanzate sono previste in graduale ripresa, anche se più lenta rispetto alle proiezioni di aprile: +2,1% nel 2015 e +2,4% nel 2016, grazie a condizioni finanziarie più facili, prezzi dei combustibili e delle materie prime più bassi, un clima di fiducia in miglioramento; rimangono inalterate invece le condizioni del mercato del lavoro. L'inaspettata battuta d'arresto dell'economia nordamericana nel 1° quadrimestre e la domanda interna piuttosto fiacca del Giappone hanno determinato la revisione in ribasso della previsione di crescita nel 2015 per le economie avanzate.

Le economie emergenti sono invece in rallentamento, determinato dal calo del prezzo delle materie prime, da condizioni finanziarie esterne più ristrette, da alcune economie in sofferenza per fattori geopolitici e per la crisi dell'economia cinese.

Le proiezioni a luglio 2015 del FMI stimano per le economie emergenti crescita contenute a +4,2% nel 2015 e +4,7% nel 2016, in ribasso rispetto alle proiezioni precedenti. L'aumento del prodotto interno lordo è stato del 7,4% in Cina e le proiezioni del FMI stimano crescite inferiori per il prossimo biennio (+6,8% nel 2015 e +6,3% nel 2016). Il surplus commerciale è una delle cause del rallentamento dell'economia cinese, con le esportazioni diminuite a causa della crisi economica dell'Europa, principale area di destinazione dei prodotti cinesi. Ad agosto 2015 le autorità cinesi hanno pilotato la maggiore svalutazione giornaliera dello yuan da quasi due decenni, portando il cambio ufficiale ai minimi da circa tre anni nei confronti del dollaro, con una mossa finalizzata a sostenere l'economia reale ed in particolare le esportazioni dopo una serie di dati deludenti.

A seguito dell'iniziativa di Pechino, sui mercati valutari asiatici si sono create tensioni, con ribassi per il won sudcoreano, il dollaro di Singapore e quello australiano, tutti Paesi che possono subire gli effetti di un rallentamento dell'economia cinese.

Tra i problemi finanziari della Cina, c'è l'enorme liquidità in circolazione, che ha alimentato la bolla immobiliare e delle commodity, tali bolle rischiano di esplodere e contribuiscono a far crescere l'inflazione a livelli preoccupanti: quest'anno si è infatti registrato un picco del 6,5% contro un target del piano quinquennale del 4%. La debolezza del sistema pensionistico e di quello sanitario, induce le famiglie cinesi a risparmiare con finalità assicurative e, così facendo, si riduce la loro propensione al consumo. Il problema della Cina si sta concretizzando nella necessità di individuare un percorso sostenibile ed equilibrato di sviluppo, che affronti le questioni riguardanti la qualità della vita delle persone e dell'ambiente.

Il calo dei prezzi delle materie prime e del petrolio ha pesato negativamente soprattutto nelle economie dell'area latino-americana. Nel 2014 il PIL ha rallentato in Brasile (+0,1%) e ha continuato a ristagnare in Russia (+0,6%), con previsioni negative per entrambi i paesi nel 2015 rispettivamente dell'1,5% e del 3,4%.

Le prospettive a breve e a medio termine per l'economia mondiale restano tuttavia incerte: per la persistente debolezza nell'area dell'euro, anche se la situazione difficile della Grecia non ha avuto effetti sulle altre economie deboli dell'area; per la contrazione del Pil in Giappone nel secondo trimestre 2015, attribuita ad una riduzione della spesa delle famiglie e al rallentamento delle esportazioni dopo due trimestri in crescita, e anche alla svalutazione dello yuan; per il rallentamento dell'economia in Cina e in alcuni paesi ASEAN; per la brusca frenata in Russia e per le tensioni in Ucraina, Medio Oriente e in tanti parti dell'Africa.

Nel 2014 l'economia mondiale è cresciuta del 3,4% sul 2013, l'incremento del commercio mondiale è stato del 3,2%. Le previsioni del Fondo Monetario Internazionale stimano la crescita a +3,3% nel 2015 e +3,8% nel 2016.

L'economia dell'Africa Sub-Sahariana è prevista mantenere un tasso di crescita attorno al 5%. A partire dal 2000, la regione sub-sahariana ha registrato una dinamica economica positiva, con tassi di crescita del Pil reale attorno al 5% medio annuo. Due aggettivi caratterizzano in particolare quello che alcuni descrivono come il "nuovo corso" economico africano: si tratta di una crescita prolungata – in quanto è in essere dagli inizi del 2000 – e diffusa, perché non ha interessato soltanto le economie basate sull'export di materie prime energetiche, ma quasi tutti i Paesi dell'area. Parallelamente, il continente ha registrato importanti progressi nelle condizioni socioeconomiche della popolazione, misurabili sia in termini di aumento del Pil pro capite sia in termini di miglioramento degli indicatori di sviluppo umano (*Studio "Frontiers – Africa Sub-Sahariana" pubblicato da SACE*).

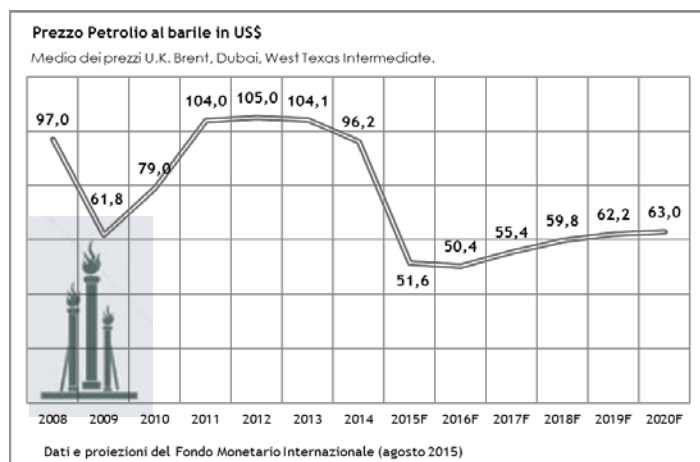
Permangono elementi di instabilità politica e sociale, che ostacolano uno sviluppo più incisivo e forti criticità nel sistema delle infrastrutture, soprattutto energetiche e dei trasporti.

Nel 2014 la dinamica degli scambi dei volumi del **commercio mondiale** è stata del 3,2% (inferiore alle aspettative), le proiezioni sono di miglioramento: +4,1% nel 2015 e +4,4% nel 2016.

	2013	2014	2015F	2016F
PIL	3,4	3,4	3,3	3,8
Paesi avanzati	1,4	1,8	2,1	2,4
Area euro	-0,4	0,8	1,5	1,7
Germania	0,2	1,6	1,6	1,7
Francia	0,7	0,2	1,2	1,5
Italia	-1,7	-0,4	0,7	1,2
Spagna	-1,2	1,4	3,1	2,5
Giappone	1,6	-0,1	0,8	1,2
Regno Unito	1,7	2,9	2,4	2,2
Stati Uniti	2,2	2,4	2,5	3,0
Paesi emergenti	5,0	4,6	4,2	4,7
Brasile	2,7	0,1	-1,5	0,7
Cina	7,7	7,4	6,8	6,3
India	6,9	7,3	7,5	7,5
Russia	1,3	0,6	-3,4	0,2
CSI (escluso Russia)	4,2	1,9	0,7	3,3
Messico	1,4	2,1	2,4	3,0
ASEAN (1)	5,1	4,6	4,7	5,1
Africa Sub-Sahariana	5,2	5,0	4,4	5,1
Nigeria	5,4	6,3	4,5	5,0
Sud Africa	2,2	1,5	2,0	2,1
Commercio mondiale	3,3	3,2	4,1	4,4

(1)Indonesia, Malaysia, Philippines, Thailand, and Vietnam.

Fonte: FMI – Luglio 2015



► L'industria automotive mondiale

L'andamento dell'industria autoveicolistica a fine 2014 ha conseguito risultati di segno positivo; la **domanda di autoveicoli**¹ ha riguardato complessivamente oltre 88,24 mln di unità, con una crescita del 3% rispetto al 2013. **La domanda di autoveicoli leggeri** (vetture+veicoli commerciali leggeri) **invece è stimata a 86,3 mln di unità (+3,5%) sul 2013** (dati IHS). Il 74% delle vendite complessive di *light vehicles* sono **autovetture**, nel 2014 hanno riguardato 64 milioni di unità (+3,6% sul 2013, dati IHS²). Il mercato degli **autoveicoli** nel 2014 è stato sostenuto in particolare dalle vendite in: Cina (+6,8%) e Nafta (+6,1%). L'Unione Europea (incluso Efta) finalmente, dopo anni di segni negativi, consegue un aumento delle vendite degli autoveicoli del 5,7%, nel resto dell'Europa la domanda registra i cali di Russia (-15%) e Turchia (-9,6%). Si ridimensiona il mercato in Argentina e Brasile rispettivamente del 36% e del 7%, anche le vendite nell'area ASEAN registrano una contrazione del 10%.

Nel 2014 la domanda di autoveicoli in Cina ha rappresentato oltre ¼ dell'intero mercato mondiale di autoveicoli (27%), mentre l'intero continente asiatico equivale al 44% della domanda globale. Si tratta di un continente che ospita quasi il 60% della popolazione mondiale, circa 3,8 mld di abitanti su 7 mld, con tassi di crescita economica del 7,4% per Cina, 7,3% India e 4,6% ASEAN (dati FMI, Luglio 2015).

Nonostante il rallentamento della domanda in Sud America e nell'area ASEAN, questi mercati rappresentano una grande opportunità per l'industria automotive, che andrà ad aumentare i propri livelli produttivi proprio nei paesi emergenti, di conseguenza un rischio per i mercati maturi, che invece soffrono di un eccesso di capacità produttiva rispetto alla sola domanda di sostituzione.

Le innovazioni tecnologiche applicate ai veicoli, ai servizi e ai sistemi di trasporto e gestione del traffico, in Europa possono però creare nuovi posti lavoro, compensando le perdite determinate dal ridimensionamento di siti produttivi.

Nei primi sette mesi del 2015 la domanda mondiale di light vehicles è cresciuta solo dello 0,9% rispetto allo stesso periodo del 2014. Le previsioni per il 2015 stimano una crescita del comparto attorno all'1%. La domanda mondiale di veicoli industriali in gennaio-luglio è in contrazione del 17%, dovuto ai cali delle vendite in Asia e Sud America.

A fine 2015 le vendite complessive di autoveicoli nel mondo potrebbero risultare in leggero calo rispetto ai volumi del 2014.

*Nel 2014 la **domanda di autoveicoli** ha riguardato **88,24 milioni di autoveicoli**, con una crescita del 3% rispetto al 2013, che aveva già registrato il 4,2% di incremento sul 2012.*

¹ Vetture+VCL+autocarri+autobus (elaborazioni ANFIA su dati OICA, BMI, Ward's)

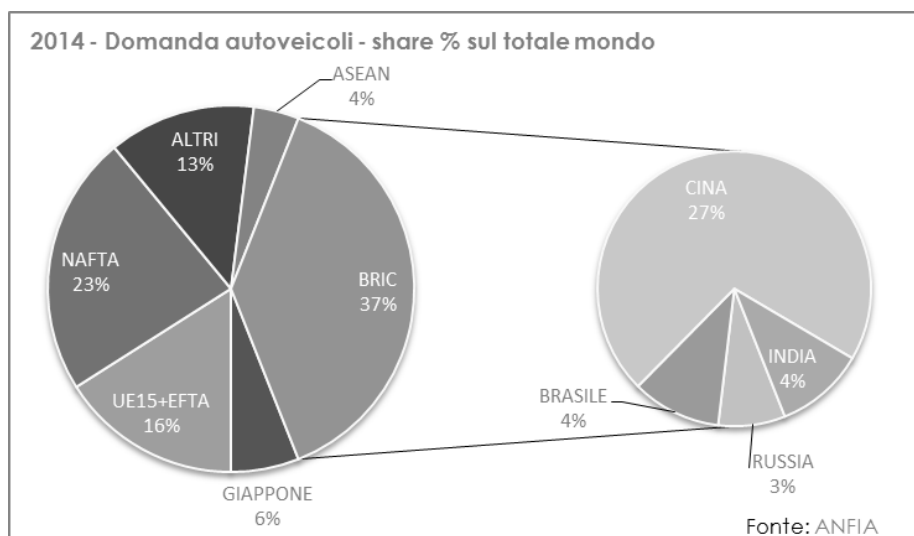
² Il dato IHS per il mercato autovetture non include i light trucks USA

Vendite mondiali di autoveicoli (.000 unità)

	2012	2013	2014	var% 13/12	var% 14/13	sh% 2014
MONDO (stime)	82.166	85.642	88.240	4,2	3,0	100%
EUROPA	18.663	18.343	18.481	-1,7	0,8	21%
UE+EFTA	14.358	14.127	14.926	-1,6	5,7	17%
UE15 +EFTA	13.420	13.190	13.868	-1,7	5,1	16%
Germania	3.394	3.258	3.357	-4,0	3,0	4%
Francia	2.332	2.207	2.211	-5,3	0,2	3%
UK	2.334	2.596	2.843	11,2	9,5	3%
Italia	1.534	1.421	1.492	-7,4	5,0	2%
Spagna	791	823	987	4,0	20,0	1%
UE NUOVI MEMBRI	938	937	1.059	-0,1	13,1	1%
RUSSIA	3.142	2.999	2.546	-4,5	-15,1	3%
TURCHIA	818	893	807	9,2	-9,6	1%
NAFTA	17.528	18.765	19.900	7,1	6,1	23%
Canada	1.716	1.780	1.889	3,7	6,1	2%
Messico	1.024	1.101	1.169	7,5	6,2	1%
USA	14.788	15.884	16.842	7,4	6,0	19%
SUD AMERICA	5.125	5.228	4.489	2,0	-14,1	5%
Argentina	831	964	614	16,1	-36,3	1%
Brasile	3.803	3.767	3.498	-0,9	-7,1	4%
ASIA-OCEANIA	34.896	37.476	38.949	7,4	3,9	44%
Cina	19.303	21.993	23.489	13,9	6,8	27%
Giappone	5.370	5.376	5.563	0,1	3,5	6%
India	3.584	3.239	3.182	-9,6	-1,7	4%
Sud Corea	1.565	1.574	1.737	0,6	10,3	2%
ASEAN	3.422	3.524	3.167	3,0	-10,1	4%
ALTRI	5.954	5.830	6.421	-2,1	10,1	7%

La Triade (Europa Occidentale, USA-Canada, Giappone), ovvero i mercati storici degli autoveicoli, pesano nel 2014 per il 44% di tutte le vendite mondiali, un punto in più rispetto al 2013.

Fonte: ANFIA/OICA/WARD'S/FOURIN



Nel 2014 la domanda in Cina ha rappresentato oltre ¼ dell'intero mercato mondiale di autoveicoli, mentre l'intero continente asiatico equivale al 44% della domanda globale.

La **produzione di autoveicoli**, sostenuta quindi dall'andamento positivo della domanda, **nel 2014 ha totalizzato oltre 90 mln di unità**, pari ad una crescita del 2,8% sul 2013, più contenuta rispetto agli anni precedenti, su cui hanno influito le produzioni in contrazione di Argentina (-22%), Brasile (-15%), Russia (-13,5%), Thailandia (-23,5%), penalizzate da un calo della domanda interna.

Nel 2014 tutte le macro aree di produzione risultano in crescita, con la sola eccezione del Sud America. Rispetto al 2007, la produzione mondiale registra un aumento di circa il 23%, pari a circa 16,78 milioni di veicoli prodotti in più. **L'unica area che totalizza nel 2014 volumi inferiori a quelli conseguiti nel 2007 è ancora l'Unione europea, 17,4 milioni di unità prodotte nell'ultimo anno contro 19,7 del 2007 (-12%)**. L'area Nafta ha incrementato i volumi produttivi del 12,9% rispetto al 2007, che risultano leggermente inferiori ai volumi record del 2000 (-1,4%). **Nel continente asiatico invece è stato prodotto il 54% in più rispetto al 2007**.

Nel 2014 il 52,6% degli autoveicoli è prodotto in Asia-Oceania, il 23% in Europa e il 19,4% nell'area Nafta, il 5% nel Resto del Mondo. La Cina è il primo paese produttore del mondo (oltre il 26% della produzione mondiale), seguita da Stati Uniti (13%), Giappone (11%), Germania, Sud Corea, India, Messico, Brasile, Spagna, Canada, Russia e Thailandia.

Nella classifica dei paesi produttori il Messico ha conquistato una posizione (7^a posizione), superando il Brasile; la Spagna ha conquistato ben tre posizioni, passando dalla dodicesima alla nona, prima di Canada, Russia e Thailandia. I paesi BRIC con 32,6 mln di autoveicoli (+2,1% sul 2013) rappresentano il 36% della produzione mondiale, grazie ancora alla crescita dei volumi produttivi in Cina (+7,3%, pari a 1,6 milioni di autoveicoli in più), mentre India, Russia e Brasile registrano cali rispettivamente dell'1,5%, del 13,5% e del 15,3%.

Classifica dei paesi produttori di autoveicoli

	Paese	2000	Paese	2005	Paese	2013	Paese	2014	+/-
1	USA	12.773.714	USA	11.946.653	CINA	22.116.825	CINA	23.722.890	=
2	GIAPPONE	10.140.796	GIAPPONE	10.799.659	USA	11.066.432	USA	11.660.702	=
3	GERMANIA	5.526.615	GERMANIA	5.757.710	GIAPPONE	9.630.181	GIAPPONE	9.774.725	=
4	FRANCIA	3.348.361	CINA	5.708.421	GERMANIA ²	5.910.277	GERMANIA ²	6.099.498	=
5	SUD COREA	3.114.998	SUD COREA	3.699.350	SUD COREA	4.521.429	SUD COREA	4.524.932	=
6	SPAGNA	3.032.874	FRANCIA	3.549.003	INDIA	3.898.425	INDIA	3.840.160	=
7	CANADA	2.961.636	SPAGNA	2.752.500	BRASILE	3.712.380	MESSICO	3.368.010	▲
8	CINA	2.069.069	CANADA	2.687.892	MESSICO	3.054.549	BRASILE	3.146.118	▼
9	UK	1.813.894	BRASILE	2.530.840	TAILANDIA	2.457.057	SPAGNA	2.402.978	▲
10	MESSICO	1.922.889	UK	1.803.109	CANADA	2.379.834	CANADA	2.394.154	▼
11	ITALIA	1.738.315	MESSICO	1.684.238	RUSSIA	2.192.245	RUSSIA	1.895.474	=
12	BRASILE	1.681.517	INDIA	1.638.674	SPAGNA	2.163.338	TAILANDIA	1.880.007	▼

²Dato include stime BMI per VI

Fonte: OICA/Associazioni nazionali/Ward's/Fourin

Gli autoveicoli leggeri (cars+light trucks) prodotti sono stati 85,62 mln (+3,1% sul 2013 con 83,07 mln). Nelle economie tradizionali USA+Canada, Europa Occidentale e Giappone, le produzioni di *light vehicles* rappresentano nel 2000 l'81% della produzione globale, mentre nel 2007 scendono al 55% e nel 2014 al 42%. I paesi BRIC invece passano dal 21% di quota del 2000 al 35% nel 2014.

I paesi BRIC condividono una grande popolazione (circa il 42% della popolazione mondiale), un immenso territorio, abbondanti risorse naturali strategiche, insieme rappresentano oltre il 29% del Pil mondiale e il 16% del commercio mondiale.

Nel mondo sono stati prodotti 16,78 milioni di autoveicoli in più rispetto al 2007.

In UE28 sono stati prodotti 17,4 milioni di autoveicoli, il 4,9% in più rispetto al 2013, ma il 12% in meno rispetto al 2007.

L'area Nafta supera i volumi produttivi del 2007, inferiori solo dell'1,4% al record storico del 2000.

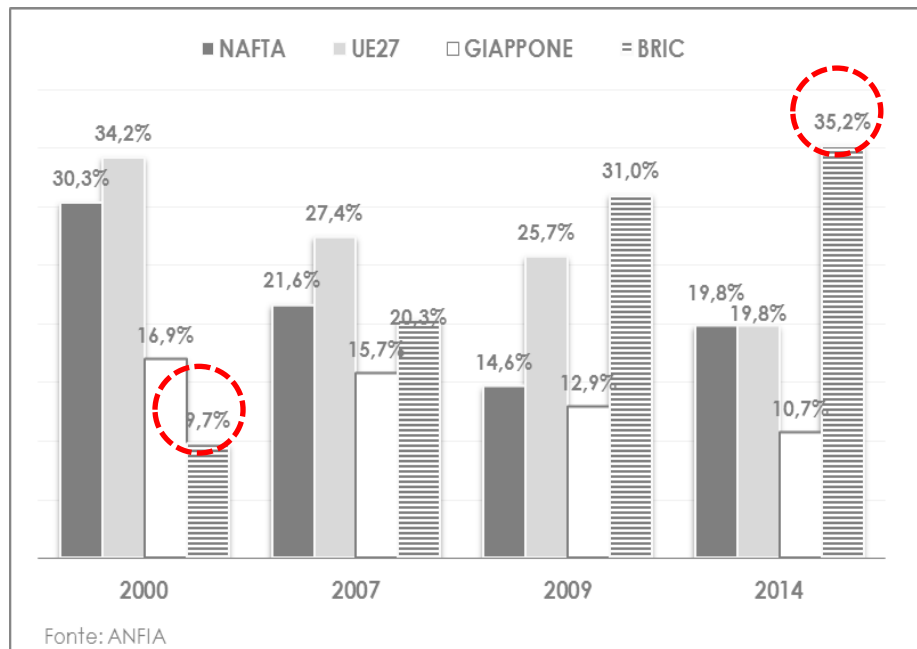
Nella classifica dei Paesi produttori di autoveicoli il Messico supera il Brasile e la Spagna, passa dalla dodicesima posizione alla nona, davanti a Canada, Russia e Thailandia.

Una delle principali conseguenze della crescita e del consolidamento dei BRIC è stato l'emergere di una nuova classe media, il che costituisce un dato di grande rilevanza poiché si tratta di quattro paesi molto popolosi (principalmente Cina e India).

L'industria autoveicolistica rappresenta il volano della crescita per le economie delle principali aree di produzione, che attraverso essa hanno creato valore, hanno generato effetti positivi sulle bilance commerciali e hanno trainato tanti altri settori industriali creando occupazione diretta ed indiretta. **Questo sviluppo tuttavia non solo presenta disomogeneità, ma è caratterizzato da continui cambiamenti e contraddizioni.** Difatti dal punto di vista geografico si è delineato uno spostamento dei volumi produttivi dalle aree di più antica tradizione automobilistica, condizionate dalla saturazione dei mercati e dall'eccesso di capacità produttiva, verso aree nuove, a favore delle quali giocano fattori demografici e di sviluppo economico generale oltre che bassi costi di produzione. Nei paesi emergenti non mancano però fattori frenanti sia di natura economica (alti livelli inflattivi, perdita di valore delle monete, accelerazione delle tasse sulle auto premium), sia di natura politica (crisi Russia-Ucraina, tensioni in Medio Oriente e in Nord Africa), sia di natura ambientale (restrizioni alle vendite di auto nelle grandi città cinesi).

Nelle aree di storica produzione, gli Stati Uniti superano i volumi produttivi del 2007 e nell'Unione Europea si vanno consolidando come paesi produttori. Spagna, Regno Unito, Repubblica Ceca e Slovacchia.

PRODUZIONE MONDIALE DI LIGHT VEHICLES – DISTRIBUZIONE PER AREA IN%



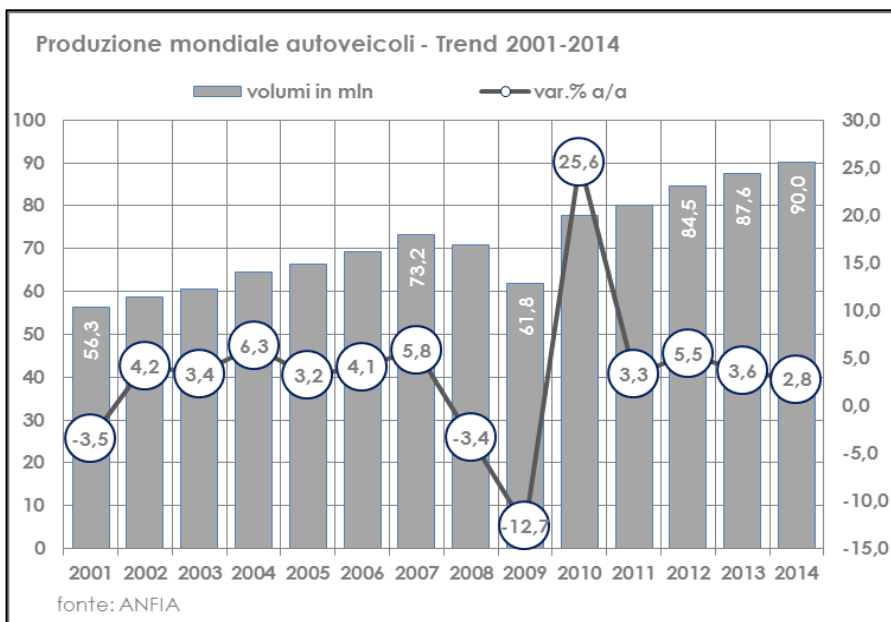
Produzione mondiale di autoveicoli

Migliaia di unità	2007	2009	2013	2014 provv	var% 14/07	var% 14/13	sh% 2007	sh% 2009	sh% 2013	sh% 2014
MONDO (stime)	73.238	61.786	87.589	90.016	22,9	2,8	100,0	100,0	100,0	100,0
EUROPA	22.853	17.056	20.103	20.714	-9,4	3,0	31,2	27,6	23,0	23,0
UE	19.725	15.290	16.596	17.403	-11,8	4,9	26,9	24,7	18,9	19,3
UE15 *	16.691	12.243	13.171	13.759	-17,6	4,5	22,8	19,8	15,0	15,3
UE NUOVI MEMBRI	3.034	3.047	3.424	3.644	20,1	6,4	4,1	4,9	3,9	4,0
RUSSIA	1.660	725	2.192	1.895	14,2	-13,5	2,3	1,2	2,5	2,1
TURCHIA	1.099	870	1.126	1.170	6,5	4,0	1,5	1,4	1,3	1,3
ALTRI EUROPA	368	171	190	245	-33,6	28,9	0,5	0,3	0,2	0,3
NAFTA	15.426	8.761	16.501	17.423	12,9	5,6	21,1	14,2	18,8	19,4
Canada	2.579	1.490	2.380	2.394	-7,2	0,6	3,5	2,4	2,7	2,7
Messico	2.095	1.561	3.055	3.368	60,7	10,3	2,9	2,5	3,5	3,7
USA	10.752	5.709	11.066	11.661	8,4	5,4	14,7	9,2	12,6	13,0
SUD AMERICA	3.699	3.767	4.580	3.799	2,7	-17,1	5,1	6,1	5,2	4,2
Argentina	545	512	791	617	13,3	-22,0	0,7	0,8	0,9	0,7
Brasile	2.977	3.183	3.712	3.146	5,7	-15,3	4,1	5,2	4,2	3,5
ASIA-OCEANIA	30.715	31.789	45.779	47.360	54,2	3,5	41,9	51,4	52,3	52,6
Cina	8.882	13.791	22.117	23.723	167,1	7,3	12,1	22,3	25,3	26,4
Giappone	11.596	7.934	9.630	9.775	-15,7	1,5	15,8	12,8	11,0	10,9
India	2.254	2.642	3.898	3.840	70,4	-1,5	3,1	4,3	4,5	4,3
Sud Corea	4.086	3.513	4.521	4.525	10,7	0,1	5,6	5,7	5,2	5,0
Tailandia	1.287	999	2.457	1.880	46,0	-23,5	1,8	1,6	2,8	2,1
Iran	997	1.394	744	1.091	9,4	46,7	1,4	2,3	0,8	1,2
AFRICA	545	413	626	720	32,1	15,0	0,7	0,7	0,7	0,8
BRIC	15.773	20.341	31.920	32.605	106,7	2,1	21,5	32,9	36,4	36,2

Nel 2014 i BRIC crescono solo del 2,1% sul 2013 e pesano per oltre il 36% della produzione mondiale. Nonostante il rallentamento economico, le prospettive di crescita di questi paesi rimangono alte.

Ove possibile, esclusi doppi conteggi

Fonte: ANFIA/OICA



Toyota è il primo produttore mondiale di autoveicoli. FCA è il settimo produttore posizione nella classifica mondiale.

Toyota è il primo produttore mondiale con 10,47 milioni di autoveicoli, seguito da Volkswagen Group, GM Group. FCA è il settimo produttore nella classifica mondiale con 4,87 milioni di autoveicoli (dati OICA).

Sono in atto grandi cambiamenti legati a una nuova cultura della mobilità per persone e merci, a standard regolatori sempre più stringenti rispetto a sicurezza, ambiente, ad una domanda sempre più interessata alla tecnologia collegata a mobilità e servizi connessi, che diventerà un business interessante sia nei mercati saturi che in quelli emergenti.

Pertanto l'innovazione tecnologica rappresenta un fattore di costo importante per l'industria automotive in termini di investimenti in Ricerca & Sviluppo. In questa direzione molti player globali guardano a relazioni sempre più strette con brand ITC, come fornitori indispensabili per il futuro dell'auto. L'industria automotive è alla ricerca di soluzioni mirate ad una maggiore efficienza. Le mutate esigenze di mobilità hanno infatti portato gli attori dell'industria a ripensare il loro modello di business e la loro organizzazione, guardando all'interazione completa con i fornitori.

Dopo la rivoluzione delle macchine, alla fine del '700, quella del fordismo, all'inizio del '900, e quella dei robot, a metà del secolo scorso, siamo alla quarta rivoluzione dell'industria con il passaggio al digitale. Secondo gli analisti, la digitalizzazione dell'industria potrebbe restituire una parte dell'occupazione che l'introduzione dei robot aveva eliminato a partire dalla fine degli anni '70.

Per l'Europa, osserva uno studio di Roland Berger, l'obiettivo è di tornare al 20 per cento di valore aggiunto manifatturiero rispetto al 15 per cento attuale. Per raggiungere lo scopo è necessario investire nel Vecchio Continente 1.300 miliardi di euro nei prossimi 15 anni. Significa mettere sul piatto 90 miliardi di euro all'anno. Di questi, la sola Germania conta di spenderne la metà. In Gran Bretagna e in Francia la quota di valore attribuibile all'industria nel suo complesso è scesa dal 15 all'11 per cento nel decennio che va dal 2001 al 2011. In Italia si è passati dal 20 al 16%. L'unica a crescere è stata l'industria tedesca che nel 2001 rappresentava il 22 per cento del valore generato e nel 2011 è arrivata al 23. L'industria è il pilastro centrale dell'economia europea il settore manifatturiero dell'Ue conta 2 milioni di imprese e 33 milioni di addetti. La sfida ora è assicurarsi che tutti i settori industriali facciano uso delle nuove tecnologie e migrino verso processi e prodotti digitalizzati, ovvero verso l'**Industria 4.0**. Obiettivo dell'Unione è aumentare il contributo dell'industria al Pil fino al 20% nel 2020, progetto ambizioso visto che la quota è scesa negli ultimi anni. Il settore Automotive è uno dei più avanzati e attento all'evoluzione tecnologica. I concetti e gli obiettivi dell'Industria 4.0 quali la digitalizzazione delle fabbriche e l'interazione fra le macchine trovano pertanto applicazione in questo ambito industriale più e prima di altri.

Tutte le principali case automobilistiche e i loro fornitori hanno abbracciato da tempo il concetto di efficienza energetica, facendone ormai una priorità negli ordini di macchine e impianti. Il calo del prezzo dei prodotti petroliferi è sicuramente una variabile significativa di contenimento della bolletta energetica dei paesi importatori e dei costi industriali per le imprese, favorisce la ripresa dei consumi dei carburanti, in contrazione negli ultimi anni, contribuendo alla ripresa del mercato. Rappresenta invece una variabile negativa per i paesi esportatori di prodotti energetici. L'attenzione verso i veicoli ad alimentazione alternativa è crescente ovunque; si accompagna agli investimenti pubblici in infrastrutture, al sostegno del mercato dei veicoli elettrici, con politiche di incentivazione finalizzate al contenimento delle emissioni nocive e al rinnovo del parco circolante, anche nei paesi emergenti. La riduzione dei consumi e delle emissioni rappresenta da tempo una priorità nel processo produttivo dei costruttori di autoveicoli.

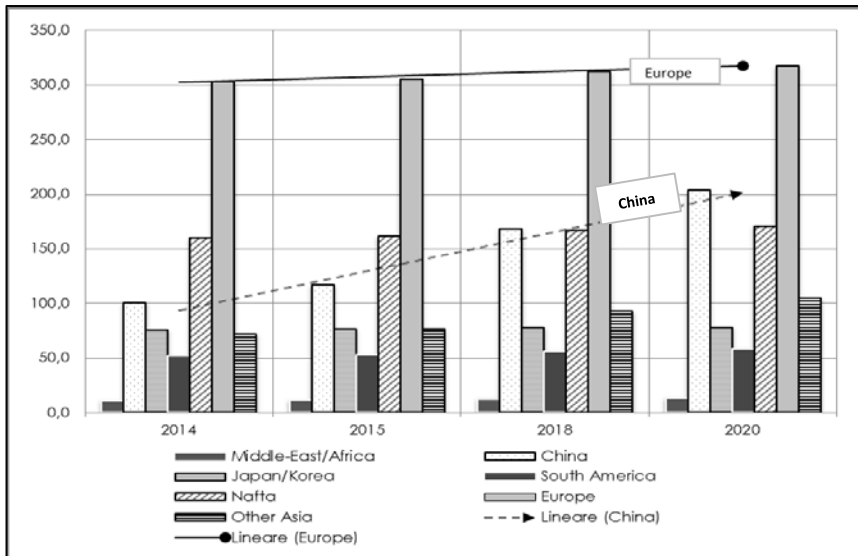
Nel 1° semestre 2015 la produzione mondiale di autoveicoli cresce appena dello 0,5%, la produzione è sui livelli di un anno fa in Asia, in leggero aumento nell'area Nafta (+2,6%) e in UE (+5%), in calo in Sud America (-17%). La produzione mondiale di light vehicles registra un incremento dell'1,1%, in calo invece i volumi produttivi dei veicoli industriali pesanti.

Dopo la rivoluzione delle macchine, alla fine del '700, quella del fordismo, all'inizio del '900, e quella dei robot, a metà del secolo scorso, siamo alla quarta rivoluzione dell'industria con il passaggio al digitale.

Il settore Automotive è uno dei più avanzati e attento all'evoluzione tecnologica. I concetti e gli obiettivi dell'Industria 4.0 quali la digitalizzazione delle fabbriche e l'interazione fra le macchine trovano una grande opportunità di applicazione nel settore automotive.

► Parco mondiale autovetture

PARCO AUTOVETTURE: TREND 2012- 2020 (Fonte IHS)



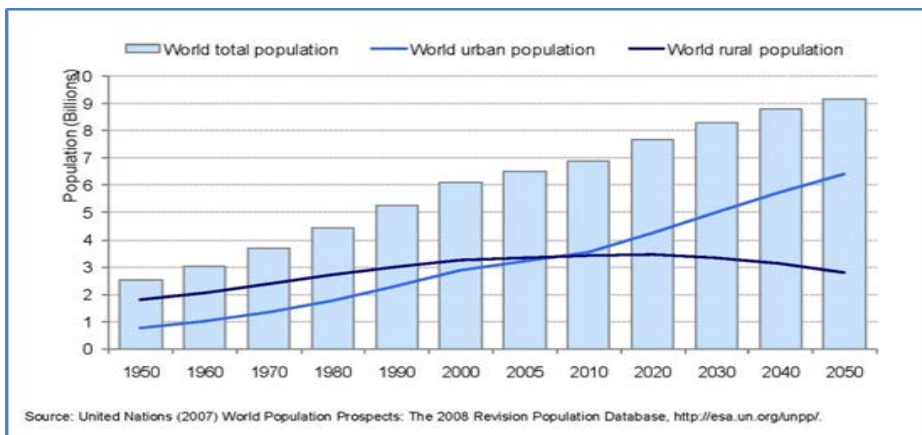
World car parc:
2015F : 802.25 Mn
2020F: 947.85 Mn
Dati IHS

Come è stato evidenziato precedentemente, crescita economica e demografica, determineranno un aumento della motorizzazione nei paesi emergenti e, tra questi, quelli con economie ormai consolidate come Cina e Brasile. La classe media dei Paesi BRIC nel 2015 rappresenta 1/3 della classe media mondiale, mentre la classe media dell'ASIA pesa per il 42% e nel 2030 peserà per il 66% ("The Emerging Middle Class in Developing Countries", WP n°285, 2010, OCSE).

Il grafico sull'evoluzione del **parco autovetture** evidenzia la crescita esponenziale di auto in Cina entro il 2020, seguita da un aumento della densità autoveicolistica in Sud America e nel Sud Est Asiatico, escluso Giappone/Corea. Il parco auto della Cina pesa sul totale mondo per il 13% nel 2014 ed è previsto crescere al 22% entro il 2020. In Europa circola il 39% della flotta auto globale, che peserà per il 33,5% nel 2020.

La popolazione residente nelle economie avanzate è solo il 14,7% della popolazione mondiale, il resto del mondo l'85,3%; Cina e India insieme rappresentano il 37% degli abitanti del pianeta.

World population trends: urban/rural breakdown



Nel mondo odierno, motorizzazione diffusa e mobilità sostenibile dovranno andare di pari passo. La congestione del traffico, l'inquinamento acustico e dell'aria, il fenomeno della "sovracrescita" urbana (*urban sprawl*), così come l'esclusione

sociale e la sicurezza stradale, sono tutte sfide che si pongono sul cammino di uno sviluppo urbano più sostenibile. Il traffico congestionato non è solo un fastidio per gli utenti della strada, ma comporta anche un enorme spreco di carburante e di produttività.

La densità automobilistica nell'UE è molto alta: 564 autoveicoli per 1000 abitanti (dato OICA 2013), +6% rispetto al 2005. La flotta in UE è di circa 250 milioni di autovetture e 38 milioni di veicoli commerciali e industriali. L'età media delle autovetture circolanti nei Paesi UE è di 9,7 anni, secondo le stime IHS, mentre era di 8,4 anni nel 2007. Il 41% delle autovetture circolanti in UE ha alimentazione diesel e solo il 5% usa carburanti alternativi.

L'Europa ha bisogno di trasporti più puliti.

Alcune città europee, come Parigi, Londra, Monaco di Baviera, Barcellona, Berlino, hanno introdotto significativi esempi di Piani per il trasporto urbano sostenibile legati alla mobilità urbana sostenibile e i cui effetti saranno visibili tra 10-15 anni. Vanno in questa direzione le "Smart cities", le città intelligenti, che nascono da un'iniziativa promossa dall'UE, con l'obiettivo di coniugare in un unico modello urbano tutela dell'ambiente, efficienza energetica e sostenibilità economica, e di migliorare quindi la qualità della vita delle persone che vi abitano. L'efficacia strategica di questo modello dipende da un elevato grado di innovazione tecnologica.

I Paesi asiatici, in rapida crescita, devono anch'essi affrontare i problemi derivanti dalla gigantesca urbanizzazione di massa e programmare lo sviluppo sostenibile delle grandi metropoli, in grado di ridurre l'inquinamento, preservare la salute dei cittadini, garantire la crescente domanda di mobilità di persone e merci e assicurare la domanda di energia che questa organizzazione urbana richiede. Molti Governi dei Paesi asiatici hanno lanciato ormai da qualche anno piani di investimento sulla produzione di veicoli elettrici/ibrid, di sostegno/promozione dei veicoli con bassi livelli di emissione di CO₂ e di consumo di carburanti. Tali misure attirano l'interesse di molti costruttori (in particolare giapponesi), che in alcuni Paesi del sud-est asiatico progettano di costruire stabilimenti per la produzione di veicoli elettrici e ibridi.

L'espansione della classe media nell'Africa Sub-Sahariana (parallela alla crescita demografica ed economica del continente) rappresenta una delle novità più importanti a livello globale. La Banca Africana di Sviluppo – che definisce come "classe media" la popolazione con un livello di spesa giornaliero compreso tra 2 e 20 dollari – sottolinea come questa fascia sia aumentata dall'11% nel 1990 al 15% nel 2000 all'attuale 34% della popolazione complessiva, ovvero 350 milioni di africani. Le previsioni della Banca indicano che nel 2030 la classe media africana raggiungerà una dimensione pari a circa un miliardo di individui, il 42% della popolazione complessiva nell'Africa sub-sahariana. La crescita della classe media avrà ricadute positive sui consumi privati, a beneficio della performance economica dei Paesi dell'area: si stima, infatti, che tra il 2012 e il 2020 i settori collegati ai beni di consumo in Africa sperimenteranno una crescita di 410 miliardi di dollari (Deutsche Bank, *Sub-Saharan Africa: a bright spot in spite of key challenges*, 2013.) Tra i fattori che hanno contribuito allo sviluppo della classe media e, in generale, ad un innalzamento della ricchezza pro capite, è da sottolineare il rapido processo di urbanizzazione: nel 1980 solamente il 28% della popolazione africana viveva nelle città, mentre oggi è il 40% della popolazione³.

La densità automobilistica nell'UE è molto alta: 564 autoveicoli per 1000 abitanti.

La flotta in UE è di circa 250 milioni autovetture e 38 milioni di veicoli commerciali e industriali. In UE l'età media delle autovetture circolanti è di 9,7 anni e il 41% delle autovetture circolanti ha alimentazione diesel e solo il 5% usa carburanti alternativi.

L'espansione della classe media nell'Africa Sub-Sahariana (parallela alla crescita demografica ed economica del continente) rappresenta una delle novità più importanti a livello globale.

Nel 1980 solamente il 28% della popolazione africana viveva nelle città, mentre oggi il 40%.

³ Studio "Frontiers – Africa Sub-Sahariana" pubblicato da SACE

► Focus Europa

18,5 milioni di nuovi autoveicoli immatricolati in Europa nel 2014, il 20% in meno del 2007.

Nel 2014 sono stati venduti in **Europa** 18,48 milioni di **autoveicoli** (+0,8% sul 2013), così ripartiti: 16,06 milioni di autovetture (+0,7%), 2,42 milioni di veicoli industriali leggeri e pesanti (+0,8%). Nel 2014 le vendite di autoveicoli in Europa sono il 20% in meno dei volumi del 2007. Il mercato continentale degli autoveicoli è stato contraddistinto da una crescita dei volumi nell'area dell'Unione europea allargata e dalle flessioni dei mercati di Russia (-15,1%) e Turchia (-9,6%). Il mercato europeo degli autoveicoli nel suo complesso pesa per il 21% del mercato mondiale e quello UE per circa il 17%.

Il mercato europeo degli autoveicoli nel suo complesso pesa per il 21% del mercato mondiale e quello UE per circa il 17%.

Europa – vendite autoveicoli (dati OICA)

volumi	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Autovetture	19.618.588	18.821.599	16.608.761	16.499.863	17.167.600	16.191.359	15.941.854	16.060.143
Veicoli commerciali e industriali	3.388.134	3.050.831	2.036.590	2.308.825	2.572.419	2.471.908	2.401.136	2.420.824
Totale	23.006.722	21.872.430	18.645.351	18.808.688	19.740.019	18.663.267	18.342.990	18.480.967
var. %	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Autovetture	5,0	-4,1	-11,8	-0,7	4,0	-5,7	-1,5	0,7
Veicoli commerciali e industriali	6,6	-10,0	-33,2	13,4	11,4	-3,9	-2,9	0,8
Totale	5,2	-4,9	-14,8	0,9	5,0	-5,5	-1,7	0,8

UE+Efta – vendite autoveicoli (dati OICA)

volumi	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Autovetture	16.147.274	14.911.880	14.533.115	13.830.694	13.642.659	12.567.993	12.343.996	13.013.515
Veicoli commerciali e industriali	2.722.937	2.474.026	1.693.598	1.834.396	2.021.778	1.790.428	1.791.626	1.922.048
Totale	18.870.211	17.385.906	16.226.713	15.665.090	15.664.437	14.358.421	14.135.622	14.935.563
var. %	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Autovetture	1,2	-7,7	-2,5	-4,8	-1,4	-7,9	-1,8	5,4
Veicoli commerciali e industriali	6,6	-9,1	-31,5	8,3	10,2	-11,4	0,1	7,3
Totale	1,9	-7,9	-6,7	-3,5	-0,0	-8,3	-1,6	5,7

Il mercato autovetture è ancora inferiore del 19% a quello del 2007.

Nel 2014 in **UE+Efta** le nuove registrazioni di **autovetture** sono state oltre 13 milioni unità, il 5,4% in più rispetto al 2013, ma il 19% in meno rispetto al 2007, pari ad un calo di immatricolazioni di 3,1 milioni autovetture. Nel 2014 nei paesi UE sono state vendute 25 nuove autovetture ogni 1000 abitanti, con differenze molto marcate che oscillano da 43 auto in Lussemburgo a 3 in Bulgaria. In Italia il rapporto è di 22 auto immatricolate ogni 1000 abitanti.

I **cinque "major markets"**⁴ dell'Unione Europea hanno totalizzato oltre 9,5 milioni di nuove immatricolazioni di auto (+5,4%). Complessivamente questi mercati hanno un peso del 73,2% del mercato complessivo UE28+Efta. I cinque maggiori mercati europei risultano al di sotto dei volumi record conseguiti nel 2007, con la sola eccezione del Regno Unito, che registra volumi in crescita del 3% rispetto al 2007 e consegue il quarto miglior risultato di sempre; solo nel 2002, 2003 e 2004 furono immatricolate più auto. I volumi dei mercati di Italia e Spagna risultano ancora inferiori di oltre il 45% a quelli del 2007.

Nel 2014 nei paesi UE sono state vendute 25 nuove autovetture ogni 1000 abitanti, con differenze molto marcate che oscillano da 43 auto in Lussemburgo a 3 in Bulgaria. In Italia il rapporto è di 22 auto immatricolate ogni 1000 abitanti.

⁴ Germania, UK, Spagna, Francia e Italia

Mercato autovetture "Major Markets" UE

volumi	2009	2010	2011	2012	2013	2014	var% 14/13
GERMANIA	3.807.175	2.916.260	3.173.634	3.082.504	2.952.431	3.036.773	2,9%
UK	1.994.999	2.030.846	1.941.253	2.044.609	2.264.737	2.476.435	9,3%
FRANCIA	2.302.398	2.251.669	2.204.229	1.898.760	1.790.456	1.795.885	0,3%
ITALIA	2.159.465	1.962.042	1.749.469	1.403.150	1.304.648	1.360.293	4,3%
SPAGNA	952.772	982.015	808.051	699.589	722.689	855.308	18,4%

Elaborazione Anfia su dati Associazioni Nazionali di settore

Mercato autovetture - Numeri indici Anno Base 2007=100

indici	2009	2010	2011	2012	2013	2014	var.% 14/07
GERMANIA	121	93	101	98	94	96	-3,5%
UK	83	84	81	85	94	103	3,0%
FRANCIA	109	107	104	90	85	85	-14,9%
ITALIA	87	79	70	56	52	55	-45,5%
SPAGNA	59	61	50	43	45	53	-47,0%

Elaborazione Anfia su dati Associazioni Nazionali di settore

Nell'area UE13 il mercato autovetture del 2014 presenta volumi ancora inferiori del 30% rispetto al 2007. Se da un lato il mercato non ha ancora recuperato in termini di volumi rispetto ai livelli precrisi e il tasso di motorizzazione è al di sotto di quello dei paesi dell'Europa Occidentale, dall'altro è cresciuta invece la capacità produttiva di alcuni paesi dell'area, in particolare della Repubblica Ceca e della Slovacchia, dove il settore dell'auto è diventato un pilastro dell'economia.

Nel 2014 in UE il 54% del mercato è rappresentato da auto dei segmenti "small" "lower medium" (A+B), il 21% da SUV, il 13% da MPV, il 9% dal segmento "upper medium" (D) e il 3% dalle auto di lusso.

Il mercato delle auto diesel rappresenta il 53% del totale nuovo immatricolato nel 2014 (era il 55,2% nel 2011). In alcuni paesi europei le quote delle vendite di auto diesel sono molto alte: Irlanda (74%), Lussemburgo (72%), Portogallo (71%), Francia e Grecia (64%) e Belgio (62%). Il mercato delle vetture a benzina pesa invece per il 44,3% (43,4% nel 2011). Le vendite di auto ad alimentazione alternativa⁵ conquistano il 2,7% del mercato, quasi il doppio rispetto al 2011 (1,4%). Le auto elettriche (PEV, Extended range, Plug-in Hybrid) immatricolate nel 2014 in UE sono state oltre 75mila (dati ACEA), il 36,6% in più rispetto al 2013. I mercati più grandi hanno riguardato Regno Unito (15.400 unità, +300%), Germania (13.100, +70%), Paesi Bassi (12.900, -43%) e Francia (12.500, +30%). Fuori dell'UE è la Norvegia il paese che a livello mondiale ha maggiormente agevolato la diffusione dell'auto elettrica: 19.800 autovetture immatricolate nel 2014 (+141%), pari al 13,7% del mercato auto norvegese, grazie ad un generoso schema di agevolazioni per i modelli "zero-emission".

In UE+Efta le vendite di auto "puro elettrico", "extended range" e "plug-in ibrido elettrico" sono ammontate complessivamente a 98.000 circa (75.400 in UE e 22.500 in Efta), il 50% in più del 2013.

Nel 1° semestre 2015 le vendite di auto ad alimentazione alternativa nell'UE+Efta crescono del 26,5%, totalizzando circa 328 mila nuove immatricolazioni, di queste oltre 72.700 riguardano veicoli elettrici (+77%) e circa 118.200 ibridi elettrici (+21%), le vetture alimentate a gas hanno superato le 136.600 unità (+13,7%).

107mila vetture a gas sono state immatricolate in Italia, pari al 78% del mercato GPL e CNG dell'UE+Efta.

Le emissioni medie di CO₂ delle nuove auto vendute nel 2014 in UE è scesa di 2,6 g/km rispetto al 2013 e quasi 7 grammi in meno rispetto al target 2015 di 130 g/km

Nell'area dei nuovi Paesi membri UE, il mercato presenta volumi inferiori al 2007 e il tasso di motorizzazione è al di sotto di quello dei Paesi dell'Europa Occidentale. In compenso è cresciuta la capacità produttiva di alcuni paesi dell'area, in particolare della Repubblica Ceca e della Slovacchia.

In UE (escluso Efta) le vendite di auto ad alimentazione alternativa conquistano il 2,7% del mercato, quasi il doppio rispetto al 2011 (1,4%).

⁵ Dato EEA, include: elettrico, GPL, CNG, etanolo (E85), biodiesel e plug-in ibridi, esclude ibridi

fissato dalla Commissione Europea. La media delle emissioni delle nuove auto registrate è stata di 123,4 g/km nel 2014 (dati preliminari EEA). La metà delle auto vendute in UE produce meno 120 g/km di CO₂ (dato 2013).

I costruttori dovranno ridurre ulteriormente le emissioni di CO₂ per raggiungere il nuovo target fissato in 95 g/km entro il 2021.

La media delle emissioni delle nuove auto registrate è stata di 123,4 g/km di CO₂ nel 2014 (dati preliminari EEA).

In gennaio-agosto 2015 sono state immatricolate in UE+Efta oltre 8,6 milioni di autovetture con una crescita dell'8,4%, Spagna e Italia registrano crescite a doppia cifra, rispettivamente del 22,3% e del 15,3%.

Nell'UE+EFTA la domanda di **veicoli commerciali leggeri** ha totalizzato oltre 1,59 milioni di unità, in aumento del 10,7% sul 2013. I cinque major markets hanno realizzato il 72% del mercato (+11,3% l'incremento annuale).

Le emissioni di CO₂ provenienti dai veicoli commerciali dovranno ridursi a 147 g/km nel 2020 con un obiettivo obbligatorio di 175 g di CO₂/km nel 2017.

I veicoli leggeri come le autovetture e i furgoni, sono una delle principali fonti di inquinamento atmosferico e producono circa il 15% delle emissioni di anidride carbonica (CO₂) dell'Unione europea. **Dal primo settembre 2015, possono essere immatricolati solo veicoli Euro 6.**

Le vendite di **autocarri medi-pesanti** sono state oltre 290mila con un calo del 7,7%, di questi circa 225mila hanno riguardato autocarri con ptt superiore a 3,5 t. (-5,6% sul 2013). La Polonia è il 4° mercato per volumi venduti (17.700 autocarri), dopo Germania, Francia e Regno Unito. L'Italia si colloca al 6° posto, preceduta dalla Spagna. Sui camion, la nuova normativa europea sulle emissioni Euro VI, entrata in vigore nel 2013 per le omologazioni, dal 1° gennaio 2014 è diventata operante per le immatricolazioni (con più di un anno di anticipo rispetto alle automobili). Per tutto il 2013, i Costruttori hanno potuto produrre e vendere i modelli omologati prima del 31.12.2012 (purché Euro V o EEV). Dal 1° gennaio 2014, invece, si sono potuti vendere solo camion Euro VI e gli Euro V/ EEV, prodotti entro il 31.12.2013, per i quali è stata ottenuta una deroga di fine serie dal Ministero dei Trasporti. La ripresa del mercato nel 2° semestre 2013, è stata influenzata dall'entrata in vigore della normativa, che ha causato un aumento della domanda di autocarri Euro V o EEV. L'effetto distorsivo determinato dall'introduzione della norma Euro VI, è proseguito anche nei primi 3 mesi del 2014, dopo, il mercato, con la sola eccezione del mese di ottobre, è stato contrassegnato dal segno meno, con addirittura flessioni a due cifre negli ultimi due mesi dell'anno. La media annua degli autocarri venduti dal 2011 al 2014 è stata di circa 306mila veicoli, il 30% in meno dei volumi consuntivati negli anni pre-crisi.

Nell'Unione Europea i volumi di merci movimentate sono cresciuti progressivamente fino al 2007, per subire una pesante battuta d'arresto nel 2009 e recuperare nel 2010, ancora in leggera flessione nel 2011, tendenza confermata anche per l'anno 2012. Secondo dati preliminari Eurostat, il traffico merci su strada nel 2013 registra un recupero dell'1,6% sul 2012, con 1.720 mld di t/km movimentate da camion e rimorchi. Se escludiamo mare e aereo, la strada è in assoluto la regina nel trasporto nazionale e internazionale (quest'ultimo include "cross trade" e "cabotaggio"), con punte eccezionali in Spagna, col 91% di tutte le merci trasportate, in Regno Unito con l'83%, in Italia e in Germania con l'80% e in Polonia con il 76%. La Germania si conferma il primo Paese dell'Unione per volumi di merci trasportate, seguita dalla Polonia. Germania e Francia sono anche i Paesi dell'UE con i più alti volumi di cabotaggio autorizzato.

La Polonia ha sperimentato la crescita maggiore, vicina al 63% nel periodo 2007-2013, passando da 151 mld t/km trasportate nel 2007 a 247,6 nel 2013, contribuendo insieme a Bulgaria (da 14,6 nel 2007 a 27,1 mlt t/km nel 2013), Slovenia (da 13,7 a 15,9 mld tkm) e Repubblica Ceca (da 48,1 a 54,9 mld tkm) a spostare il baricentro del trasporto europeo su strada verso oriente.

Il mercato degli **autobus** (con ptt superiore a 3500 kg) risultano allineati sui livelli 2013, con un leggero aumento dello 0,8% e oltre 35mila nuove immatricolazioni.

In gennaio-giugno 2015 sono stati immatricolati in UE+Efta 1,07 milioni di veicoli commerciali e industriali, così ripartiti: 887mila veicoli commerciali leggeri (+12,1%), 161.600 autocarri (+15%), di cui 129.800 autocarri pesanti (+19%), e infine 19.500 autobus (+16%).

In **Russia** nel 2014 con oltre 2,5 milioni di autoveicoli, il mercato russo ha subito una flessione del 15%. Le vendite di autovetture hanno fatto registrare una contrazione del 14% rispetto al 2013 con 2,3 milioni di unità vendute.

Per il mercato auto della Russia, le rosee prospettive, che avevano spinto appena qualche anno fa ad affermare che il mercato interno avrebbe superato nel 2014 le vendite della Germania e avrebbero fatto della Russia il primo mercato del continente, sono state fortemente disattese. La recente crisi con l'Ucraina e le sanzioni che ne sono scaturite da parte di UE-USA nei confronti della Russia, hanno aggravato una tendenza al ribasso dell'economia russa i cui segnali erano già visibili prima della crisi tra i due paesi. Le misure di incentivazione alla rottamazione, introdotte nel 3° trimestre del 2014 hanno rallentato nel 4° trimestre il declino del mercato dei mesi precedenti. Lada, al primo posto tra i brand, ha una quota pari al 16% dell'intero mercato. Il mercato delle autovetture, con 2,3 milioni di unità vendute, subisce una contrazione del 14%. Sul lungo termine il basso tasso di motorizzazione (271 autovetture per 1000 abitanti) fa della Russia un mercato con grandi potenzialità di crescita.

La crisi con l'Ucraina e le sanzioni economiche imposte dalla comunità internazionale, la marcata volatilità del rublo e il suo forte deprezzamento, la persistente diminuzione del prezzo del petrolio rendono le prospettive economiche a breve molto negative. Il FMI ha stimato una variazione negativa del Pil per il 2015 del 3,4% e una variazione appena positiva per il 2016 dello 0,2%.

In gennaio-agosto 2015 le immatricolazioni di light vehicles peggiorano e con 1,05 milioni di nuove registrazioni diminuiscono del 33,5% rispetto allo stesso periodo del 2014. Ai primi cinque posti nella classifica delle vendite per costruttori si piazzano Lada (-26%), Kia (-16%), Hyundai (-11%), Renault (-38%) e Toyota (-36%).

In **Turchia** il mercato autovetture risulta in contrazione dell'11,6%, con 587.331 nuove registrazioni, di queste 430mila circa sono vetture importate. I veicoli commerciali e industriali venduti sono stati oltre 220mila (-3,6%), che hanno riguardato 180mila light trucks, 35mila autocarri e circa 4.400 autobus.

Da ottobre 2014 il mercato degli autoveicoli risulta in crescita e nei primi 8 mesi 2015 segna un incremento positivo del 46%.

Il 23% della produzione mondiale di autoveicoli è "made in Europe".

La produzione di **autoveicoli** in Europa ha totalizzato 20,71 milioni di unità nel 2014 (il 23% della produzione mondiale), il 3% in più del 2013. **Operano in Europa 26 costruttori in 292 stabilimenti, mentre in Unione Europea gli stabilimenti sono 221 per 19 costruttori, che impiegano 2,3 milioni di addetti diretti⁶. La produzione di autoveicoli genera circa 830mila addetti indiretti nella filiera produttiva. Tutto il settore automotive, incluse le attività di commercio, servizi, trasporto e costruzione di infrastrutture dà lavoro a 12,1 milioni di persone.**

La Germania è il primo paese produttore del continente (circa 6,1 mln), seguita dalla Spagna (2,4 milioni) e dalla Russia (1,89 milioni). **Tra i nuovi Paesi membri dell'Unione europea si evidenziano le produzioni di: Repubblica Ceca, 1,25 milioni di autoveicoli; Slovacchia, circa 1 milione.**

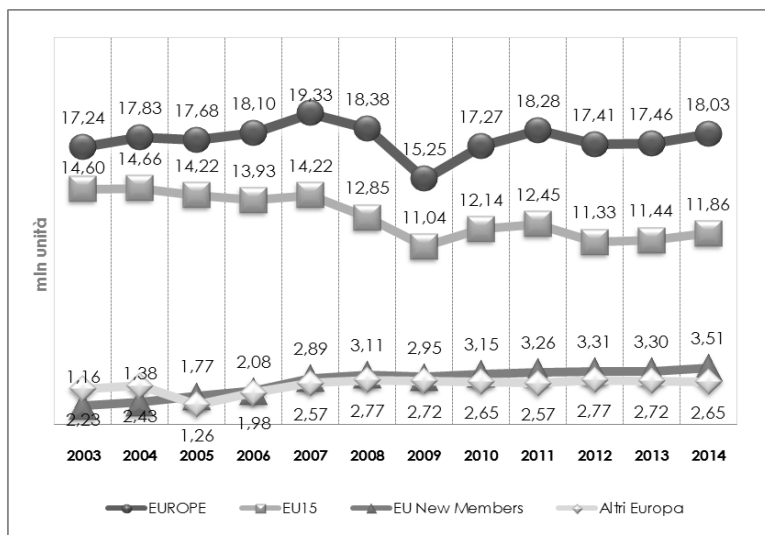
Il 66% delle autoveicoli prodotte in Europa esce dagli stabilimenti localizzati nell'area dell'UE15 (da sola la Germania detiene il 29% della produzione autoveicolistica europea); la quota di produzione dei Paesi nuovi membri UE raggiunge il 18%, il resto dei paesi europei pesa per il 16%.

La Turchia, è diventato un importante sito produttivo, gli autoveicoli prodotti nel 2014 sono stati 1,17 milioni, in gran parte destinati all'export. Molti costruttori hanno delocalizzato qui le loro produzioni, utilizzando il paese come base per le loro esportazioni, grazie alla posizione strategica di ponte tra Medio-Oriente, Europa e Africa, fattore che attrae anche investimenti esteri da parte dei maggiori produttori di componenti.

In UE l'industria automotive, con 221 stabilimenti per 19 costruttori, impiega 2,3 milioni di addetti diretti e 830mila addetti indiretti. Tutto il settore automotive (industria, commercio e servizi) dà lavoro a 12,1 milioni di persone.

Il 66% degli autoveicoli prodotti in Europa esce dagli stabilimenti localizzati nell'area dell'UE15 (da sola la Germania detiene il 29%); la quota di produzione dei Paesi nuovi membri UE raggiunge il 18%, il resto dei paesi europei pesa per il 16%. Repubblica Ceca e Slovacchia producono insieme 2,22 milioni di autovetture.

EUROPA – TREND PRODUZIONE AUTOVETTURE



In Europa le **autovetture** prodotte sono state 18 milioni, +3,3% sul 2013, ma al di sotto dei volumi del 2007, anno record di produzione con oltre 19,3 milioni di unità. Nel 2009, la crisi finanziaria ed economica globale ha colpito pesantemente l'Europa Occidentale e la Russia, che hanno prodotto rispettivamente il 14% e il 59% in meno rispetto al 2008.

⁶ Dati 2012 elaborati da ACEA

L'andamento produttivo nei nuovi Paesi membri è stato decisamente più lineare (-5% nel 2009 sul 2008) mentre dal 2010 al 2013 risulta in costante, anche se leggera, crescita.

Nel 2014, in Germania sono state prodotte 5,6 milioni di autovetture (+3% sul 2013), in Francia 1,49 milioni (+2,8%), in Spagna 1,9 milioni (+8,2%), nel Regno Unito 1,53 milioni (+1,2%) e solo 401 mila in Italia (+3,3%).

In Russia la produzione di auto è ammontata a 1,69 milioni di unità in calo del 12,2%. Le vetture prodotte in Europa rappresentano per il 26,7% della produzione mondiale.

I **veicoli commerciali leggeri** prodotti in Europa nel 2014, secondo i dati di OICA, sono stati 2,1milioni +4% sul 2013, con uno share dell'11,6% sulla produzione mondiale. Il 75% dei VCL prodotti in Europa proviene da stabilimenti dell'area UE (+13% sul 2013), il resto è prodotto in Turchia (-12%) e Russia (-28%).

In calo la produzione europea di **veicoli industriali medi-pesanti (autocarri e bus)**, che rappresenta solo il 13% della produzione mondiale con appena 583mila unità (-6%), era il 21% nel 2008 con oltre 802mila.

Nel 1° semestre 2015 la produzione europea di autovetture raggiunge 9,69 milioni di unità (+2%), di cui 8,5 milioni prodotti in UE 8,5 (+5,2%). La produzione di light trucks invece registra un incremento del 7,9% in Europa, grazie ad un aumento del 2,9% nei paesi UE e del 38% in Turchia.

► Focus Nafta

Nell'area le vendite di autoveicoli superano i livelli del 2007

Nel 2014 la domanda di "motor vehicles" è stata di 19,9 milioni di unità, con una crescita del 6% sul 2013. Il mercato, dopo la pesante contrazione del 2009, risulta in crescita dal 2010 e nel 2014 supera i livelli del 2007, anno record delle vendite di autoveicoli nel mondo prima della crisi. Sono state vendute nell'area Nafta complessivamente 9,17 milioni di autovetture (+1,7% sul 2013), mentre le vendite di light trucks (10,24 milioni) e di autocarri medi-pesanti (circa 485 mila) registrano rispettivamente incrementi del 10 e del 12%.

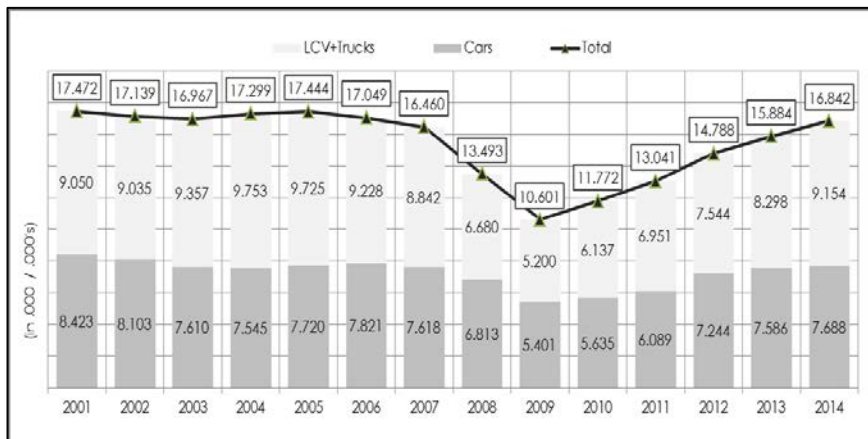
NAFTA - Mercato Autoveicoli - Numeri indice Base 2007=100

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Volumi (.000 unità)	19295	16184	12857	14202	15599	17528	18765	19900
Numeri indici	100	84	67	74	81	91	97	103

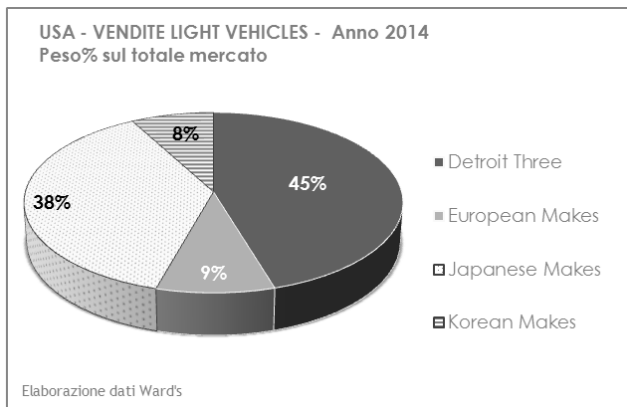
Elaborazioni ANFIA su dati Ward's Auto

Negli **Stati Uniti** il mercato degli autoveicoli aveva chiuso il 2013 con un incremento del 7,4%, dopo le già ottime performance delle vendite del 2012 (+13,4% sul 2011), beneficate dal miglioramento dell'economia americana (tra i fattori positivi: disoccupazione scesa al 5,6%, miglioramento del clima di fiducia, recupero del mercato immobiliare, taglio del prezzo medio della benzina incluse le tasse, sceso nel 2014 a 0,68€ il litro).

STATI UNITI – VENDITE DI AUTOVEICOLI, TREND 2001-2014 (fonte Ward's)



Nel 2014 il mercato USA ha proseguito il buon andamento dell'anno prima, in particolare per le vendite di light trucks, che hanno contato 8,75 milioni di nuove registrazioni (+10%) e dei medium-heavy trucks, 407 mila vendite (+15,6%). Il mercato delle autovetture invece è risultato poco al di sopra dei livelli raggiunti nel 2013, con 7,69 milioni di auto (+1,4%). I light vehicles totalizzano complessivamente 16,43 milioni di nuove immatricolazioni (+5,8%). Il 79% del mercato dei light vehicles ha riguardato veicoli prodotti nell'area Nafta, i veicoli importati rappresentano il 21% dell'intero mercato. Le vendite di light vehicles di produzione domestica sono cresciute del 6,9%, mentre le importazioni hanno registrato un incremento appena dell'1,8%.

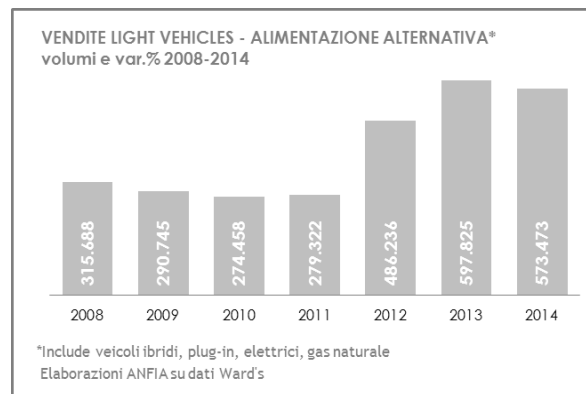


Ottimi i risultati dei marchi storici americani: le Big Three hanno venduto complessivamente 7,44 milioni di light vehicles (+5,9%), pari al 45,3% del totale venduto: Fiat Chrysler ha totalizzato nel 2014 quasi 2,08 milioni di nuove registrazioni (+16%), Ford 2,42 milioni (-0,7%)

In USA la percorrenza media annua per light vehicles è passata da 19.629 km del 2006 a 19.091 nel 2013. L'età media dei light vehicles circolanti è di 11,4 anni, un record.

e General Motors 2,93 milioni (+5,3%). Le vendite di marche giapponesi, che rappresentano invece il 38% del mercato totale (6,2 mln di LV), sono aumentate del 7,1% sul 2013. Le marche coreane invece hanno registrato un aumento del 4% con oltre 1,3 milioni di LV venduti. Le nuove registrazioni di marca tedesca hanno consuntivato 1,36 milioni di unità (+2,3%), con uno share dell'8,3% del mercato complessivo LV. Il brand VW ha venduto 366 mila light vehicles, in flessione del 10%. Audi e Porsche hanno venduto rispettivamente 182mila (+15%) e 47mila unità (+11%). Nei prossimi mesi, il mercato del Gruppo VW potrebbe risentire parecchio per la frode scoperta e denunciata a settembre 2015 dall'EPA⁷, l'autorità Usa per la protezione ambientale, che ha accusato la casa tedesca di aver infranto la legge, installando un software per aggirare gli standard ambientali per la riduzione dello smog nelle vetture Audi e Volkswagen a 4 cilindri prodotte tra il 2009 e il 2015. L'indagine dell'EPA, che potrebbe vedere coinvolti altre case automobilistiche, sta scuotendo tutto il mondo delle quattro ruote.

Veicoli ibridi-elettrici: Dopo anni di crescita sostenuta, rallenta la domanda di light vehicles ad alimentazione alternativa, nel 2014 sono stati venduti oltre 573 mila veicoli (-4,1%), così ripartiti: 545 mila autovetture (-5,5%) e oltre 28 mila light trucks (+35%).



Venduti negli USA oltre 573 mila light vehicles ibridi ed elettrici, in leggero calo sui volumi del 2013.

Nel 2014 sono stati venduti 406.747 autocarri medi-pesanti (+15,6% sul 2013). Dopo la pesante contrazione del mercato tra il 2007 e il 2011, dovuta alla crisi del mercato immobiliare e alla crisi economica, all'introduzione dei nuovi standard delle emissioni EPA del 2007, dal 2012 il mercato degli autocarri medi-pesanti è ripartito. Nel 2014 i trucks di classe 8 (i più pesanti) ammontano ad oltre 220 mila con un incremento del 19,3% sul 2013. Daimler è leader in questa classe e nel 2014 totalizza il 16% in più di vendite rispetto all'anno precedente con una quota del 37% sul totale dei volumi della "classe 8", seguono PACCAR con una quota del 27,6% e una crescita delle vendite del 20% e infine Volvo con il 21% di quota e il 25% in più di nuove registrazioni. Il comparto degli autocarri medium ha totalizzato oltre 186 mila nuove registrazioni (+11,6%).

⁷ Environmental Protection Agency

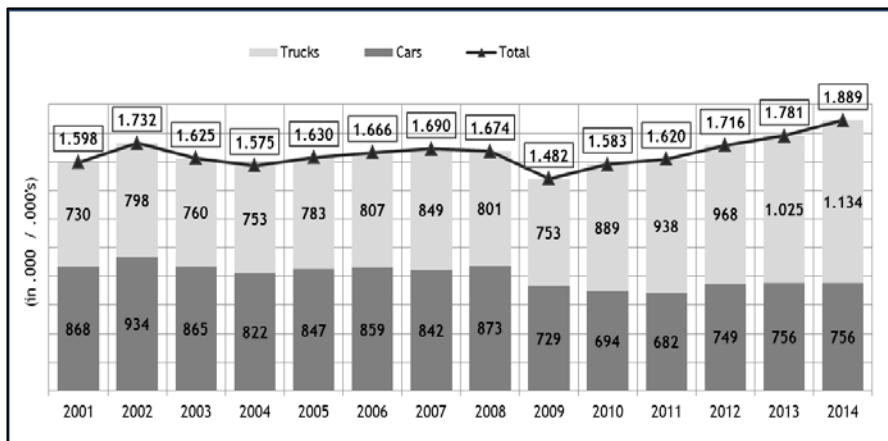
Nei primi 8 mesi 2015 il comparto dei light vehicles ha totalizzato 11,56 milioni di nuove registrazioni (+3,9%), FCA ha venduto 1,45 milioni di unità con un incremento del 5,4%. Il comparto degli autocarri medi-pesanti risulta in rialzo del 14,3% con oltre 295mila vendite, di cui oltre 168mila della classe "8" (i veicoli più pesanti) con un rialzo del 22%.

In **Canada** nel 2014 il mercato dei light vehicles ha superato 1,84 milioni di unità (+6,1%): i Big Three, con 827 mila nuove registrazioni e una quota del 44,8% sul totale venduto, guadagnano il 6,9% in più rispetto allo stesso periodo 2013, grazie all'ottima performance di Fiat-Chrysler, che ha visto incrementare le vendite dell'11,4% e raggiungere la quota di mercato del 15,6%. I brand giapponesi ed europei hanno registrato incrementi rispettivamente del 7,1% e del 7,8% del mercato; in controtendenza i brand coreani hanno subito una contrazione dello 0,7%. I marchi giapponesi conquistano il 33,9% del mercato.

Il mercato degli autocarri medi-pesanti ha consuntivato nel 2014 oltre 42 mila unità (+5,2%), di questi 29 mila riguardano il comparto dei pesanti.

In gennaio-agosto 2015 sono stati venduti 1,28 milioni light vehicles, +2,3% e 28.900 autocarri medi-pesanti, +6,1%.

CANADA – VENDITE DI AUTOVEICOLI, TREND 2001-2014 (fonte Ward's)



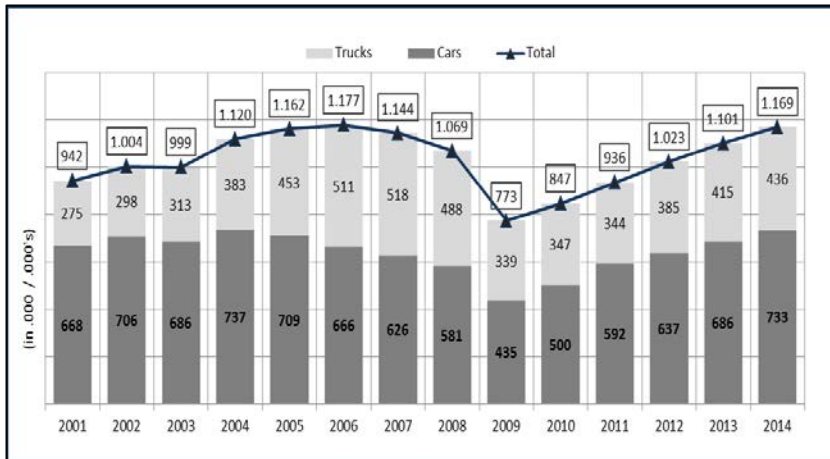
In **Messico** nel 2014 il mercato dei veicoli leggeri aumenta del 6,8%. Il segmento delle autovetture registra circa 733 mila vendite, il secondo miglior risultato dopo quello del 2004, mentre quello dei light trucks totalizza 401 mila veicoli venduti. In calo invece il mercato degli autocarri medi-pesanti, che con 35 mila unità, subisce una contrazione di quasi il 10%. Il mercato complessivo registra circa 1,17 milioni di autoveicoli venduti (+6,2%). I veicoli venduti di fabbricazione domestica sono stati il 47%.

Il mercato degli autoveicoli è condizionato dall'importazione di veicoli usati, provenienti soprattutto dagli USA. Questo fenomeno, negli anni, si sta ridimensionando: nel 2014 sono stati importati 455mila veicoli, con un calo rispetto al 2013 del 29% e del 64% rispetto ai volumi medi importati negli anni 2006-2008.

E' stato già evidenziato che la domanda interna di auto nuove è molto bassa, rispetto alle potenzialità del paese, che conta oltre 120 milioni di abitanti.

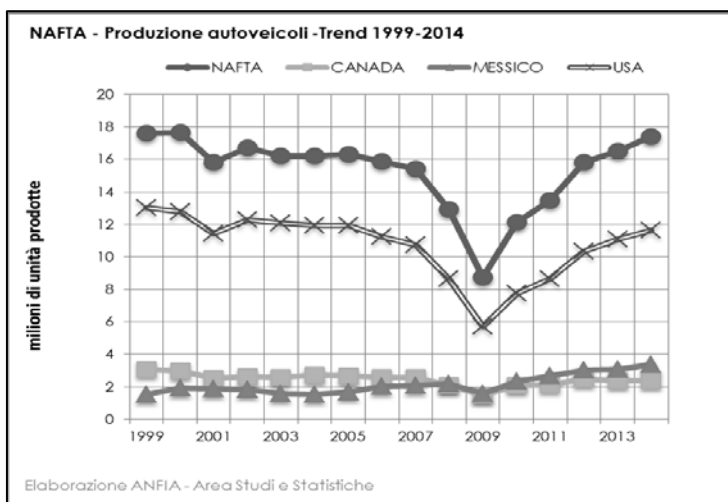
Dal 2005 al 2014 sono stati importati e immatricolati oltre 7,5 milioni di veicoli usati, un fenomeno che impatta notevolmente sul mercato interno.

MESSICO – VENDITE DI AUTOVEICOLI, TREND 2001-2014 (fonte Ward's)

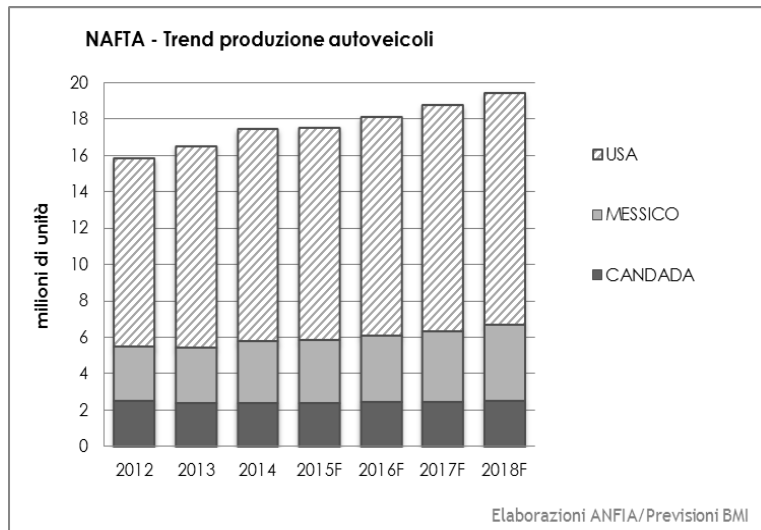


Con 17,4 milioni di autoveicoli, la produzione del 2014 rappresenta il terzo miglior risultato dell'industria autoveicolistica dell'area Nafta.

Nell'area Nafta sono stati prodotti nel 2014 circa 17,42 milioni di autoveicoli, 922mila veicoli in più rispetto all'anno precedente, pari ad un incremento del 5,6%. Dopo il picco negativo nel 2009, al culmine della crisi, quando la produzione scese a soli 8,76 milioni di veicoli, il recupero è stato progressivo. Nel 2013 la produzione aveva raggiunto i valori medi annui antecedenti alla crisi, che erano attorno a 16,49 milioni di veicoli prodotti (media 2000-2005). **La produzione del 2014 rappresenta il terzo miglior risultato dell'area dopo quello conseguiti nel 1999 e nel 2000 (17,6 milioni di veicoli prodotti).**



Le autovetture prodotte sono state 7,08 milioni di unità (-0,3% sul 2013), i light trucks 9,86 milioni (+9,7%) e gli autocarri medi-pesanti oltre 476mila con una crescita del 17,8%. Le "Big Three" (Chrysler, Ford, GM), con 9,14 milioni di veicoli (244 mila veicoli prodotti in più rispetto al 2013, pari ad un incremento del 2,7%), detengono il 52,5% della produzione domestica.



FCA con 2,82 milioni di veicoli prodotti ha raggiunto la quota del 16,2% della produzione complessiva nell'area NAFTA, con un incremento del 12,3%. Ford riduce i volumi produttivi del 4,6% con 2,96 milioni di unità prodotte e una quota del 17% sulla produzione complessiva dell'area. GM con il 19,3% di quota e un incremento del 2,4%, ha totalizzato oltre 3,36 milioni veicoli prodotti nel 2014. Gli altri costruttori hanno prodotto il 47,5% del totale e realizzato un incremento dell'8,7%, grazie soprattutto ai brand giapponesi che hanno registrato un aumento del 10,5% dei loro volumi produttivi (5,9 milioni di veicoli prodotti). **I brand tedeschi hanno prodotto complessivamente 1,17 milioni di veicoli (+3,4%), ottime performance di BMW e Mercedes che registrano incrementi rispettivamente del 18 e del 23%. In calo è la produzione di Volkswagen, che ha subito una contrazione del 9% nel 2014 (592mila veicoli prodotti).** La Casa tedesca, secondo i risultati dell'indagine svolta dall'EPA (Agenzia Governativa per la Protezione dell'Ambiente), ha violato le norme anti-smog sulle emissioni dei motori diesel negli USA. La VW ha ammesso di aver falsato la misurazione degli scarichi di gas dei veicoli diesel venduti negli Stati Uniti per aggirare gli standard ambientali, un'operazione che rischia di essere sanzionata pesantemente. E' stata aperta da Washington un'inchiesta penale sulla vicenda. L'indagine sarà estesa alle vetture diesel delle altre case automobilistiche.

I livelli produttivi sono tornati ai livelli prima della crisi, che iniziò proprio nell'area Nafta, per poi dilagare nel resto del mondo ed esplodere con il picco negativo nel 2009, quando a livello globale la produzione mondiale subì una contrazione pari a circa 11,5 milioni di autoveicoli rispetto all'anno 2007. La domanda interna ha contribuito alla crescita dei volumi produttivi: le vendite di autoveicoli, in costante recupero dal 2010, hanno totalizzato, nell'anno appena concluso, 19,9 milioni di nuove registrazioni, il miglior risultato di sempre dell'area Nafta.

In gennaio-agosto 2015 sono stati prodotti nell'area NAFTA oltre 11,92 milioni di autoveicoli (+3,1%), così ripartiti: 11,58 milioni di light vehicles, +2,8% e 350mila autocarri medi-pesanti, +12,8%.

Gli **USA** rappresentano il sito produttivo più importante dell'area NAFTA con il 67% della produzione complessiva nel 2014. La produzione di "light trucks" è stata di 7,12 mln di unità, in aumento del 10%, mentre le autovetture prodotte sono state 4,25 milioni (-2,6%). La produzione complessiva di Light Vehicles ha totalizzato complessivamente 11,37 mln di unità (+5,1%). Il miglior risultato dal 2006 (11,52 mln di unità prodotte).

FCA con 2,82 milioni di veicoli prodotti ha raggiunto la quota del 16,2% della produzione complessiva nell'area NAFTA, con un incremento del 12,3%.

L'industria autoveicolistica occupa negli Stati Uniti oltre 656mila addetti diretti e indiretti. L'intero settore automotive (industria, commercio, servizi) occupa oltre 8 milioni di persone (dati 2012).

In USA la produzione totale di light vehicles ha totalizzato 11,37 milioni di unità nel 2014. Il miglior risultato dal 2006, in cui furono prodotti 11,52 milioni di autoveicoli.

La produzione di "autocarri medi e pesanti" è ammontata ad oltre 289mila unità (+15%), un risultato determinato dalla ripresa del trasporto merci su strada, generata dalla domanda di imprese e consumatori finali, che ha determinato un aumento delle vendite di autocarri medi-pesanti del 15,6% nel 2014, con oltre 406 mila nuove registrazioni. Le previsioni per questo comparto si mantengono positive per il 2015, con incrementi più contenuti. Complessivamente gli USA hanno prodotto 11,65 mln di veicoli, il 5,3% in più rispetto ad un anno fa.

Alla crisi economica finanziaria l'industria automotive USA ha reagito con profonde ristrutturazioni che hanno consentito il raggiungimento dei risultati positivi di oggi, grazie alla flessibilità nella produzione, al lancio di nuovi modelli, al migliore allineamento tra scorte e domanda e alle negoziazioni con il sindacato dei lavoratori, concluse con accordi utili a creare efficienza. Il Michigan torna ad essere quindi l'epicentro mondiale dell'industria automobilistica. Lo Stato del Michigan finanzia una serie di programmi di incentivazione pensati per incoraggiare gli investimenti nel proprio territorio; la Michigan Economic Development Corporation rappresenta il principale veicolo di incentivazione dello Stato e si adopera per aumentare la disponibilità di capitale delle società presenti nel Michigan in ogni fase dello sviluppo aziendale.

Secondo le previsioni di BMI la produzione di autoveicoli continuerà a crescere fino al 2019 ad un tasso medio annuo del 2,9% per raggiungere i livelli record di produzione degli anni 1999-2000 con oltre 13 milioni di unità. Il trend di crescita della produzione finora è stato sostenuto sia dalla domanda interna che dall'export. Le esportazioni di autoveicoli nel 2014 hanno riguardato 2,24 milioni di autoveicoli per un valore di oltre 65 miliardi di US\$; l'export delle sole autovetture è stato di 1,78 milioni di unità (US\$ 49 miliardi). Nei prossimi mesi il rialzo del dollaro potrebbe però penalizzare l'export made in Usa.

In gennaio-agosto 2015 la produzione di light vehicles registra una crescita del 3,3% con 7,86 milioni di unità, mentre i volumi produttivi degli autocarri medi-pesanti sono in rialzo del 14,8%. Complessivamente la produzione ha totalizzato 8,078 milioni di veicoli (+3,6%).

Le previsioni di crescita dell'economia USA, secondo il FMI, sono del 2,5% nel 2015 e del 3% nel 2016.

In **Canada**, la produzione di autovetture, 913 mila unità, è risultata in flessione del 5,4% nel 2014. I light trucks prodotti invece sono stati 1,47 milioni (+4,5%). La produzione di autocarri medi e pesanti si è ridotta molto in Canada, nonostante ciò i volumi prodotti sono cresciuti nel 2014 del 18%, totalizzando quasi 11.700 unità. Nel complesso in Canada sono stati prodotti 2,39 milioni di veicoli (+0,6% sul 2013).

Nei primi 8 mesi 2015 sono usciti dagli stabilimenti canadesi 1,45 milioni di autoveicoli (-5,5%).

Prosegue inarrestabile il boom del settore della produzione automobilistica in **Messico**, paese che adesso è il primo produttore del settore in America Latina e il settimo maggior produttore al mondo: nel 2014 sono stati prodotti oltre 3,36 milioni di autoveicoli nel 2014, con un aumento del 10% sul 2013.

Il paese ha raddoppiato la propria capacità produttiva nell'ultimo decennio (era di 1,68 milioni di unità nel 2005). Una tendenza alla crescita, spiegano da Amia, l'associazione di settore, che sembra non sia destinata a conoscere battute d'arresto almeno fino al 2020. Secondo le proiezioni di Business Monitor International, il Messico potrebbe produrre 4 milioni di veicoli entro il 2018.

In USA l'export ha riguardato 2,24 milioni di autoveicoli per un valore di 65 miliardi di US\$.

Il Messico è il primo produttore del settore in America Latina e il settimo maggiore produttore al mondo

Il paese ha raddoppiato i volumi produttivi nell'ultimo decennio : 1,68 milioni di unità nel 2005 versus 3,36 nel 2014.

Grazie alla forte crescita dell'economia e del mercato degli Stati Uniti, l'industria automobilistica del Messico ha registrato nel 2014 un record nella produzione e nelle esportazioni. Le fabbriche messicane del settore hanno prodotto più di 3,36 milioni di veicoli (superando così il Brasile fermo a circa 3,15 milioni di mezzi, con un calo sul 2013 del 15%) ed hanno esportato l'82% di questa produzione soprattutto per i consumatori degli Stati Uniti.

I risultati dell'industria messicana contrastano nettamente con quelli del Brasile, che, invece, ha subito nel 2014 un ridimensionamento di oltre 560 mila veicoli. La domanda interna è diminuita insieme con l'economia brasiliana in generale, le immatricolazioni di autoveicoli nuovi, con 3,5 milioni di unità vendute, hanno registrato un calo del 7% nel 2014.

La produzione di light vehicles in Messico totalizza 3,2 milioni di unità, l'82% è destinato ai mercati esteri, in particolare verso USA e Canada (81%), Centro-Sud America (9,4%), Asia (4,8%), Europa (3,7%). In particolare sono cresciuti i flussi verso il continente asiatico e il Canada rispettivamente del 45 e del 37%. La produzione ha riguardato: oltre 1,9 milioni di vetture (+8%), 1,28 milioni di light trucks (+12%) e oltre 172 mila autocarri (+20%). I primi 5 produttori di autoveicoli in Messico sono: Nissan, General Motors, Chrysler, Volkswagen e Ford.

In gennaio-agosto 2015 la produzione in Messico cresce complessivamente del 7,3% e ha riguardato: 2,27 milioni di light vehicles (+7,3%) e 122 mila autocarri medi-pesanti (+7,3%).

Il Messico è sempre più una piattaforma strategica per la produzione di autoveicoli e per la componentistica. Gli stabilimenti messicani di "original equipment suppliers" sono prevalentemente localizzati nelle aree del Paese a vocazione manifatturiera.

► Focus Sud America

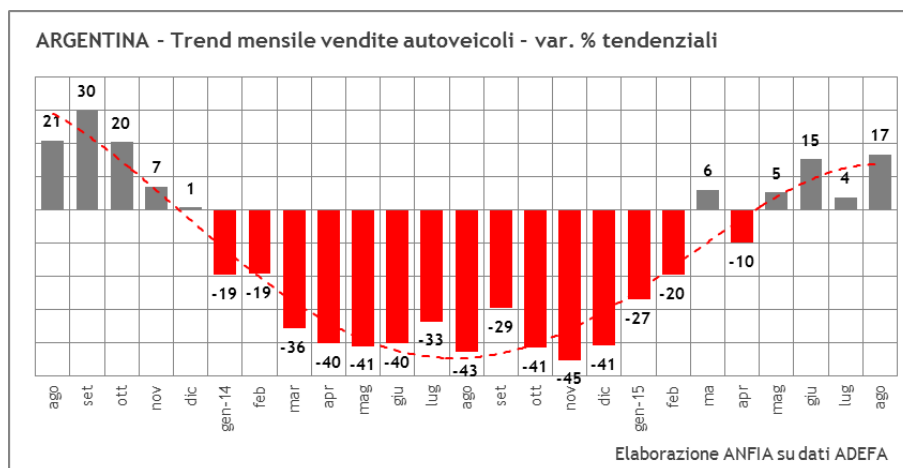
Domanda interna in contrazione e calo dell'export.

L'economia latino-americana è cresciuta solo dell'1,1% nel 2014, la crescita più bassa dal 2005 (fonte CEPAL, Commissione Economica per l'America Latina) e corrisponde appena ad un terzo rispetto al dato di previsione. Una delle principali ragioni è la caduta del prezzo delle materie prime, collegata al rallentamento dell'economia cinese, a cui si aggiunge l'apprezzamento del dollaro.

Peggiora così la domanda di autoveicoli nel 2014: con 4,5 milioni di nuove registrazioni subisce una contrazione del 14% pari a 739mila vendite in meno. La domanda diminuisce del 36% in Argentina, del 7% in Brasile, dell'11% in Cile e del 76% in Venezuela. Nel 2014 la stima complessiva delle vendite di autoveicoli in tutti i Paesi del **Centro e Sud America** si aggira attorno a 5,57 milioni di unità (dato OICA), che pesano per il 6,3% di tutte le vendite mondiali (un anno fa raggiungevano la quota del 7,3%) e registrano un calo tendenziale dell'11%.

Nell'area le vendite di autoveicoli diminuiscono del 18,8% nei primi 7 mesi del 2015 e la quota sulla domanda mondiale scende al 5,1% dal 6,3% di gennaio-luglio 2014 (dati Ward's). In Brasile la contrazione del mercato è triplicata (-21%) rispetto al calo medio annuo registrato nel 2014.

In **Argentina**, nel triennio 2011-2013, la domanda di autoveicoli si era assestata su livelli piuttosto alti attorno a 892mila unità l'anno, nel 2014 invece il mercato si è ridimensionato di quasi 1/3 rispetto a questo valore medio.



Nel 2014 sono stati venduti complessivamente 613.848 autoveicoli (-36%), così ripartiti: 432.696 autovetture (-36,8%); 158.843 veicoli commerciali (-35,2%); 18.252 autocarri (-35,4%); 4.057 autobus (-32,9%). Le vendite di veicoli di produzione domestica sono state il 44% del totale venduto, in calo del 24% sul 2013. Le vendite di autoveicoli importati calano invece del 43,6%, come effetto della nuova tassa sulle vetture di lusso imposta dal Governo argentino a gennaio 2014, per frenare le importazioni e proteggere la produzione di auto domestiche.

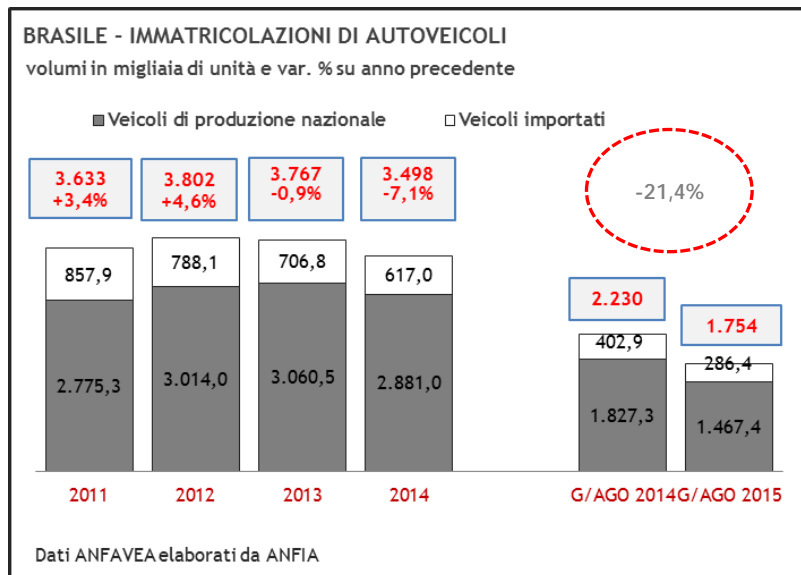
L'inflazione altissima e gli alti livelli di disoccupazione deprimono il clima di fiducia dei consumatori e la svalutazione della moneta argentina ha avuto un effetto negativo sui costi delle merci importate. Inflazione, debolezza nei consumi, disoccupazione non lasciano margini per un'inversione di tendenza nel breve termine.

In gennaio-agosto 2015 la contrazione del mercato si riduce all'1%, il mercato ha segno positivo dal mese di maggio.

In **Brasile**, dopo il record di vendite registrato nel 2012 con 3,8 milioni di veicoli, il 4,6% in più sul 2011, nel 2013 la domanda subiva una leggera flessione dello 0,9%. Nel 2014 la domanda di autoveicoli cala ancora del 7,1% sul 2013, con 3.498.012 nuove registrazioni e un andamento particolarmente negativo nel secondo semestre 2014, proseguito e peggiorato nel 2015.

Le vendite di autoveicoli di produzione nazionale sono state 2,88 milioni nel 2014, in calo del 5,9% e rappresentano l'82% del totale mercato. I veicoli importati invece sono ammontati a 617mila, in flessione del 12,7%.

Le vendite di light vehicles alimentati a benzina+etanolo rappresentano l'88,2% del mercato, quelle a benzina il 5,5% e diesel il 6,2%. Le vendite di autovetture con cilindrata inferiore a 1000 cm³, che rappresentano il 40% del mercato, calano del 9% sul 2013, mentre quelle tra 1000 e 2000 cm³, il 59,3% del mercato, si riducono del 9,7%. Il segmento delle vetture con cilindrata superiore a 2000 cm³ (appena lo 0,7% del totale mercato), cala del 3,8%, dopo la pesante flessione del 21% registrata nel 2013 sul 2012.



Il mercato degli autoveicoli leggeri (auto+veicoli commerciali) totalizza nel 2014 oltre 3,33 milioni di vendite, in calo del 6,9% sul 2013. Fiat mantiene la leadership del mercato dei light vehicles col 21% di quota e 698mila unità vendute, seguita da Volkswagen (17,7% di share, aveva il 18,8% nel 2013) e GM (17,4% vs il 18,1% del 2013). Le vendite di autovetture di Fiat Brasile, circa 502mila, risultano in calo del 17%, mentre quelle di veicoli commerciali, che ammontano a 196mila risultano in crescita del 24%.

Le vendite di autocarri ammontano a 137mila unità (-11%) e di autobus a 27.500 (-16%). Eventi come la FIFA-World Cup a giugno 2014 non hanno favorito il mercato, contrariamente alle previsioni che hanno considerato tale evento e soprattutto i prossimi giochi olimpici del 2016 a Rio de Janeiro una leva di sviluppo per gli investimenti in infrastrutture e grandi opere, capaci quindi di influire sul mercato dei veicoli pesanti.

In gennaio-agosto 2015 la domanda di autoveicoli, a dispetto delle previsioni di inizio anno, peggiora e il mercato si ridimensiona del 21,4% rispetto allo stesso periodo del 2014. Le vendite di veicoli di produzione nazionale calano del 19,7%,

mentre quelle dei veicoli d'importazione subiscono un decremento del 28,9%. La quota di FCA scende a 19,5%.

Le previsioni per il 2015 sono state riviste al ribasso rispetto ad inizio anno. Sono i veicoli commerciali e industriali a segnare un andamento molto negativo: condizioni di accesso al credito più difficili e caduta degli investimenti sia nel settore delle costruzioni che nel settore energetico (petrolio e gas) penalizzano gli acquisti di autocarri.

A gennaio 2015 sono entrate in vigore le nuove aliquote dell'IPI (Imposta sul prodotto industriale) su tutti i veicoli commercializzati in Brasile. La nuova tassa è passata dal 3 al 7% sui veicoli con motori fino a 1000 cc, dal 9 all'11% sui veicoli superiori a 1000 cc con motore fuel flex e dal 10 al 13% sui veicoli con motore a benzina. **Le previsioni della domanda sono state riviste al ribasso nei prossimi anni, nel 2019 il mercato potrebbe tornare ai livelli del 2012 (3,8 milioni di nuove registrazioni, previsioni Business Monitor International).**

Il mercato autoveicolistico brasiliano è il 4° al mondo, dopo Cina, Usa e Giappone e le possibilità di consolidamento e crescita sono comunque notevoli, dato che il tasso di motorizzazione del Paese è di 6,1 abitanti per autovettura e di 4,8 per autoveicolo (dato 2014: parco autoveicoli 41,74 milioni autoveicoli, di cui 32,7 milioni di automobili, 6,3 milioni di veicoli commerciali, 2,1 milioni di autocarri e 640mila autobus). Un fattore importante che spiega la massiccia presenza di investimenti produttivi in Brasile è l'esistenza di una domanda interna comunque destinata a crescere, con una classe media con elevata propensione marginale al consumo e concentrata negli agglomerati urbani, che attualmente conta oltre 100 milioni di abitanti. Alcuni costruttori hanno investito in questi ultimi anni nel Paese, tra questi Hyundai, insediatasi nel 2012 con una produzione di 26mila light vehicles, il costruttore coreano ha raggiunto le 174mila unità prodotte nel 2014, conquistando il 7% delle vendite complessive di light vehicles (erano il 3% nel 2012). Nei primi 8 mesi 2015 il brand ha perso meno dell'intero mercato dei light vehicles, conquistando l'8% di quota.

Nell'ultimo decennio il Brasile ha vissuto un periodo di crescita costante (con una media annua del 3,6%, secondo il FMI), con un aumento della classe media (oggi oltre il 57% della popolazione) accompagnata da una netta riduzione della povertà (circa 40 milioni di persone in 10 anni), guadagnandosi un ruolo di primo piano a livello internazionale. Il trend in crescita ha subito un rallentamento negli anni più recenti, passando dal 7,6% del 2010 all'1,8% del 2012. Dopo la breve ripresa del 2013 (+2,7%), i dati del 2014 indicano un incremento appena dello 0,1%, confermando le difficoltà della congiuntura economica, che perdurerà per tutto il 2015. Il FMI ha previsto per il 2015 una variazione tendenziale negativa dell'1,5% e un recupero dello 0,7% nel 2016.

I fattori che hanno contribuito a questa brusca frenata dell'economia sono di natura sia esterna che interna. Il rallentamento dell'economia cinese (1° partner commerciale) e dell'Europa, la crisi argentina (1° mercato di sbocco dei prodotti manifatturieri brasiliani) e l'apprezzamento del dollaro hanno certamente influenzato la performance economica, ma è soprattutto all'interno che sono venuti al pettine tutti i nodi strutturali, rimasti per anni irrisolti. Al ristagno dell'economia si accompagna un elevato tasso di inflazione, che alla fine del 2014 è stato pari al 6,5%, limite superiore consentito rispetto all'obiettivo di riferimento (4,5%). Ma già i primi aumenti dell'anno 2015 nei prezzi amministrati hanno fatto salire l'inflazione al 7,5%. Il tasso di inflazione in Brasile è concentrato nel settore dei servizi ed è di difficile riduzione senza una maggiore concorrenza, una riduzione degli stipendi e un alto aumento del tasso d'interesse con implicazioni negative per la crescita e conseguentemente per le entrate. Ai fattori economici, si aggiungono la mancanza di riforme strutturali e la contrazione degli investimenti pubblici, gli scandali per

Il trend in crescita dell'economia brasiliana ha subito un rallentamento negli anni più recenti, passando dal 7,6% del 2010 all'1,8% del 2012. Dopo la breve ripresa del 2013 (+2,7%), i dati del 2014 indicano un incremento appena dello 0,1%, confermando le difficoltà della congiuntura economica, che perdurerà per tutto il 2015. Il FMI ha previsto per il 2015 una variazione tendenziale negativa dell'1,5% e un recupero dello 0,7% nel 2016.

corruzione, che hanno visto il coinvolgimento della compagnia statale Petrobras. La compagnia ha annunciato il nuovo Piano di Investimenti per il periodo 2015-2019, caratterizzato da un taglio del 40% rispetto al quinquennio precedente, per un valore di 119 miliardi di Euro. L'entità del taglio è dovuta alla necessità di ottimizzare i costi in seguito alla maxi-inchiesta sulle tangenti in cui il colosso petrolifero è attualmente coinvolto, nonché in considerazione della debolezza delle quotazioni del greggio sul mercato mondiale.

Il mercato degli autoveicoli in **Venezuela**, in calo dal 2008, recuperava nel 2012 (+8,2% con 130.553 unità vendute), ma nel 2013 perdeva un quarto delle vendite (-24,3% con 98.878 nuove registrazioni). La domanda interna di autoveicoli nel 2014 si è ridotta del 76% con appena 23.707 veicoli venduti.

L'economia venezuelana è in enorme difficoltà nell'affrontare il "dopo-Chavez". Un'economia in crisi profonda, un'inflazione al 60%, una moneta in caduta libera sul mercato dei cambi e il prezzo del petrolio in picchiata sui mercati internazionali, causano persino una scarsità di beni di consumo di base nei supermercati venezuelani. Sebbene il Paese sia uno tra i massimi produttori di petrolio, il calo del prezzo del petrolio sta peggiorando un settore penalizzato anche dalla gestione statale. Il Venezuela sta conoscendo una grave crisi economica, ma le sue immense risorse lo rendono comunque un paese dalle potenzialità economiche impressionanti. In Venezuela il parlamento ha approvato una legge che permette al presidente Nicolás Maduro di governare per decreto fino al 31 dicembre 2015. Le nuove elezioni presidenziali si terranno il 6 dicembre 2015.

Nei primi 8 mesi 2015, la domanda di autoveicoli registra un incremento tendenziale del 18%, che è andato riducendosi con i cali di luglio e di agosto rispettivamente dell'8,8% e del 30,6%. Negli ultimi dodici mesi (da settembre 2014 ad agosto 2015) il mercato risulta ancora pesantemente ridimensionato del 78% rispetto all'analogo periodo precedente.

Nel 2014 sono stati immatricolati in **Cile** oltre 353mila veicoli, l'11% in meno rispetto al 2013. Le vendite di light vehicles sono state oltre 337mila (-10,7% sul 2013), così ripartite: 256mila autovetture (incluso SUV) e oltre 81 mila veicoli commerciali leggeri. Il comparto dei "pesanti" registra invece cali del 14% per gli autocarri (12.710 veicoli) e del 31% per gli autobus (3.231 veicoli).

Prosegue la contrazione del mercato degli autoveicoli anche nei primi 8 mesi del 2015: -21% la domanda di autoveicoli leggeri con 177mila unità, di cui 133mila autovetture/Suv e oltre 44mila light trucks. Gli autocarri e gli autobus invece registrano rispettivamente cali del 2,2% e del 21%.

Cala la produzione di autoveicoli del 17%.

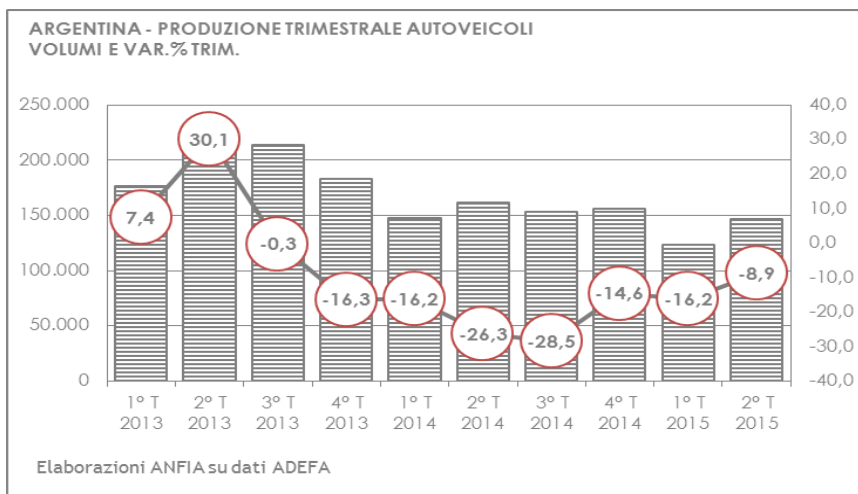
Nell'area considerata che include Argentina, Brasile e Venezuela, nel 2014 sono stati prodotti complessivamente 3,78 milioni di veicoli completi con un calo del 17,1% rispetto al 2013.

Sebbene le previsioni di crescita economica per il prossimo biennio in **Brasile** siano decisamente prudenti (-1,5% per il 2015 e +0,7% per il 2016), la solidità dei fondamentali economici rimane uno dei punti di forza dell'economia brasiliana: un tasso d'inflazione sceso dal 13% del 2003 al 6,3% di fine 2014; un debito pubblico contenuto (63% del PIL a fine 2014), sebbene in aumento; un livello rassicurante di riserve internazionali (circa 375 miliardi dollari, al sesto posto nel ranking mondiale);

un mercato del lavoro di piena occupazione, con un tasso di disoccupazione del 6,9% a giugno 2015 (era il 4,8% a gennaio del 2014).

Negli anni 2003-2011 l'Argentina ha conosciuto tassi di crescita elevati (media del 7-8% annuo) anche grazie agli alti prezzi internazionali delle materie prime agricole, come la soia. Nel 2012 il panorama economico è radicalmente cambiato: secondo i dati ufficiali, il PIL è stato dell'1,9% (8,9% nel 2011), nonostante la messa in atto di politiche monetarie e fiscali di carattere espansivo. La crescita nel 2013, secondo la nuova metodologia di calcolo introdotta dall'Esecutivo nel marzo 2014, è stata del 2,9% e nel 2014 dello 0,5%.

Nel 2014 in **Argentina** sono stati prodotti 617mila autoveicoli, il 22% in meno rispetto all'anno precedente. La produzione ha riguardato 364mila auto (in calo del 28%) e 253mila veicoli commerciali e industriali (-11%).



La produzione ha registrato cali a doppia cifra dal 4° trimestre 2013. **In aprile-giugno 2015 la contrazione si riduce al 9% sullo stesso trimestre 2014 e il mese di giugno registra il primo segno positivo del 2015: +6%.** Ford è il primo produttore con una quota del 16,7% sul totale degli autoveicoli prodotti nel Paese, seguono Toyota e Fiat, entrambi con il 15,5% di quota.

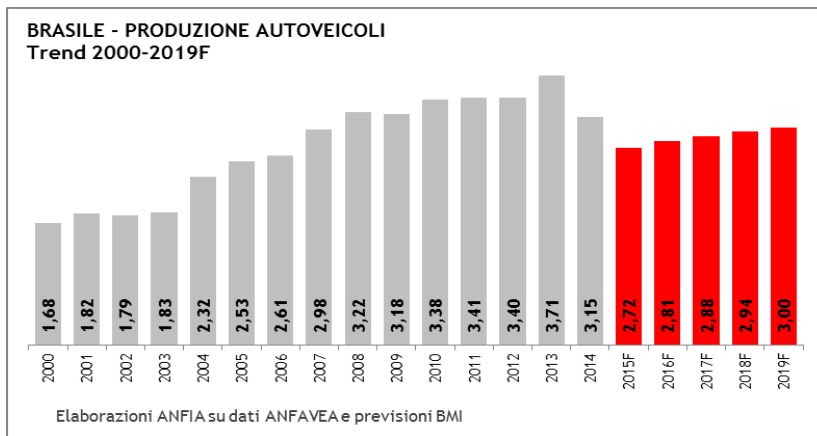
L'export ha seguito lo stesso andamento della produzione, nel 2013 aveva riguardato oltre 433mila veicoli (+4,8% sul 2012), mentre nel 2014 registra una riduzione dei volumi dei veicoli destinati all'estero del 17,4%. La produzione cala anche per la riduzione della domanda interna (-36,3%). **Nella prima metà del 2015 i volumi degli autoveicoli destinati all'estero si riduce ancora: -23%.**

Oltre i tre quarti dell'export ha come destinazione il Brasile, che ha registrato un calo della domanda interna del 7,1% nel 2014 e del 20,7% in gennaio-giugno 2015.

Nel 2014 il **Brasile** ha prodotto 3,15 milioni di veicoli, il 15% in meno rispetto al 2013, che risultava invece in crescita del 9% sul 2012. Il calo produttivo fa perdere una posizione al Brasile nella classifica mondiale dei paesi produttori di autoveicoli, sorpassato dal Messico. Nel 2000 il Brasile si posizionava al 12° posto nella classifica mondiale dei paesi costruttori e nel 2014 all'8°, seguito dalla Spagna (che avanza di 3 posizioni). L'export ha riguardato 335mila veicoli assemblati (-41% sul 2013), pari al 10,6% della produzione. In valore l'export degli autoveicoli ha toccato appena gli 8,7 miliardi di US\$, il 33% in meno del 2013 (13miliardi di US\$). Dal 2005 al 2013, gli investimenti nell'industria autoveicolistica brasiliana sono cresciuti da 1 a 5 miliardi di dollari.

Il calo della domanda interna ha determinato una contrazione della produzione di autoveicoli del 16,9% nei primi 8 mesi 2015. Particolarmente pesanti sono le flessioni del comparto autocarri (-46,7%) e del comparto autobus (-32,5%). I volumi produttivi di light vehicles calano del 15,2%. Le esportazioni di autoveicoli assemblati hanno invece segno positivo, crescono del 10,5% nello stesso periodo

A dicembre 2014 risultavano impiegati nell'industria auto brasiliana 144.600 addetti, l'8% in meno rispetto al 2013, pari ad una riduzione di 12.400 unità, che a fine agosto 2015 scendono a 118mila. Nel 2005 il settore contava 94 mila addetti.



Alcuni analisti non nascondono timori per un eccesso di capacità produttiva, le previsioni per gli anni futuri rimangono positive con volumi in leggera crescita, comunque al di sotto dei 3 milioni di unità fino al 2019.

È stato di recente presentato dalla Presidente Dilma Rouseff il nuovo Piano Nazionale per le Esportazioni, che prevede varie forme di agevolazione fiscale per l'export dei prodotti brasiliani e che potrà avere significative ripercussioni sulla bilancia commerciale, che nel 2014 ha fatto registrare un saldo negativo per la prima volta da oltre un decennio. Il Piano non introduce significative novità normative in ambito fiscale, ma si limita a potenziare strumenti già esistenti a favore delle aziende brasiliane interessate a esportare. Tra i principali interventi previsti in materia di finanziamento e incentivazione fiscale, si segnala il potenziamento del programma "Reintegra", consistente nel riconoscimento di un credito d'imposta che riduce i tributi già dovuti dalle imprese brasiliane che producano per l'export. Tale credito d'imposta, oggi pari all'1% del carico fiscale complessivo relativo ai beni destinati all'esportazione, viene elevato al 2% per il 2016 e al 3% per il 2017. Si segnala inoltre l'innalzamento della soglia delle operazioni ammesse a beneficiare del fondo di garanzia dell'export (FGE), nonché la semplificazione del regime impositivo sugli acquisti di materie prime per produzioni destinate all'esportazione.

La produzione 2014 nel **Venezuela** ha riguardato complessivamente 19.759 autoveicoli, il 72% in meno rispetto al 2013, che risultava già in calo del 31% sul 2012. Si tratta dei volumi produttivi dei Costruttori aderenti all'Associazione venezuelana CAVENEZ, che non includono alcune Case automobilistiche russe e cinesi, come AutoVAZ e Chery International. **Le prospettive per il settore sono molto negative. Pur registrando un recupero tendenziale dei volumi produttivi in gennaio-agosto 2015 del 66%. La produzione si manterrà su livelli abbastanza bassi anche nei prossimi anni.**

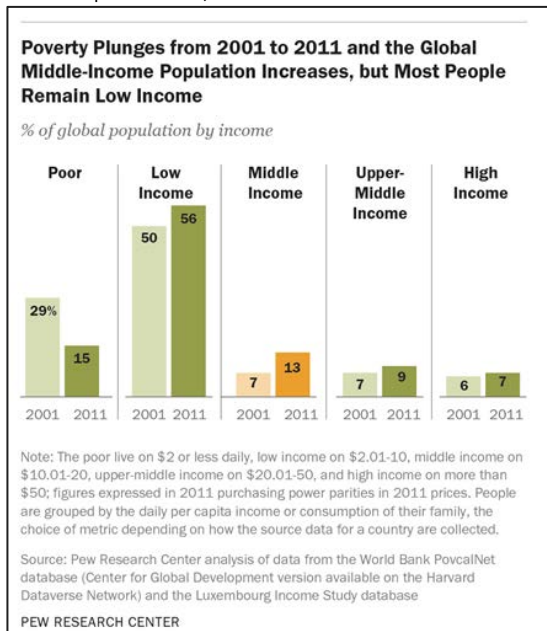
► Focus Asia/Oceania

La domanda di autoveicoli cresce del 4% nel 2014 toccando i 39 milioni di autoveicoli, il 44% della domanda mondiale

Nel 2014, le vendite hanno riguardato circa 39 mln di autoveicoli, il 4% in più del 2013, che già aveva registrato un incremento del 7,4%, sul 2012.

Il mercato senza Cina e Giappone, ma incluso Australia e Nuova Zelanda, ha totalizzato 9,9 milioni di unità con un calo del 2,1%, al cui risultato hanno contribuito i mercati di Thailandia (-30%), India (-1,7%) e Indonesia (-1,8%). Il mercato dei paesi federati nell'ASEAN, che hanno totalizzato complessivamente 3,17 milioni di unità, cala del 10% nel 2014, la prima volta negli ultimi quattro anni. La Thailandia, dopo l'Indonesia, è il mercato più importante dell'area ASEAN, ma da agosto 2013 è considerata in recessione economica, il calo è dovuto alla diminuzione delle esportazioni, all'incapacità delle banche di sostenere la crescita e al fatto che la situazione politica instabile pare abbia colpito la principale industria del paese, ovvero il turismo, minacciato anche dal terrorismo.

Gli abitanti dell'Asia rappresentano il 60% della popolazione mondiale e mantenendo lo stesso peso, nel 2020 saranno oltre 4,7 miliardi. In Asia oggi circola 1/3 del parco mondiale, la motorizzazione è prevista crescere e rappresentare nel 2020 il 41% della flotta globale. Nei Paesi in via di sviluppo, stanno formandosi classi medie imponenti: l'uscita dalla povertà indotta dall'economia globale e l'urbanizzazione hanno creato un fenomeno del tutto nuovo. Secondo l'Ocse ("The Emerging Middle Class in Developing Countries", WP n°285, 2010), la middle class globale salirà da 1,9 miliardi di persone del 2009 a 3,2 miliardi nel 2020 e a 4,9-5 miliardi nel 2030. La crescita di questa popolazione con un reddito disponibile significativo avverrà soprattutto in Asia, che nel 2030 avrà il 66% della classe media mondiale e il 59% dei consumi tipici del ceto medio (ma crescerà parecchio anche nell'Europa dell'Est).



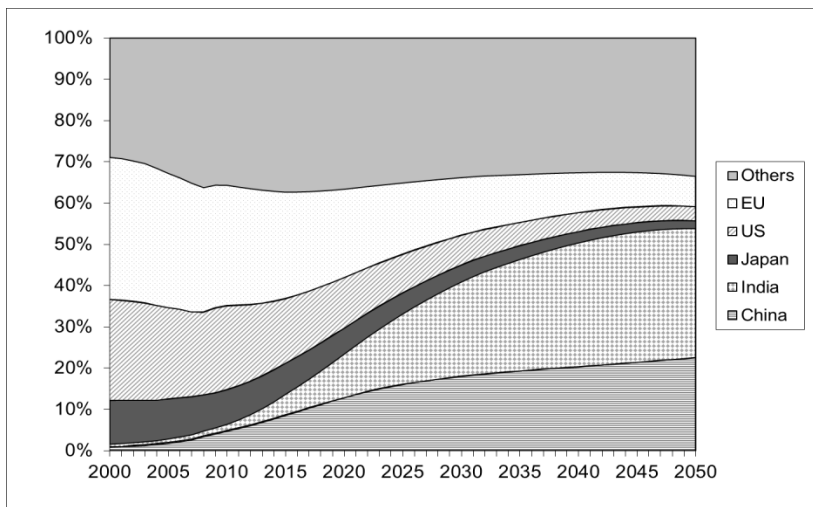
Lo Studio del Pew Research Centre rivela lo spostamento del baricentro economico verso Oriente, ma evidenzia che molto spesso l'uscita dalla povertà (cioè con un reddito di 2 dollari al giorno o meno) si traduce comunque in un'entrata nella fascia a basso reddito (fino a 10 dollari al giorno). Nel 2011, secondo lo studio, il 56% della popolazione mondiale vive in condizioni di sussistenza, rispetto al 13% che appartiene per reddito alla classe media, secondo gli standard globali riconosciuti. Permangono dunque molte disuguaglianze, mentre la

crescita del ceto medio non è simile ovunque.

Con la soddisfazione dei beni primari, cresceranno le aspettative dei cittadini e dei lavoratori sia in termini di acquisti di beni durevoli che di servizi, quali istruzione e assistenza sanitaria. Nelle economie avanzate invece i livelli di benessere del ceto medio vanno ridimensionandosi per la riduzione dei redditi delle famiglie e per la

crescente disoccupazione, come conseguenza di un processo di de-industrializzazione in atto da alcuni anni in diversi Paesi occidentali.

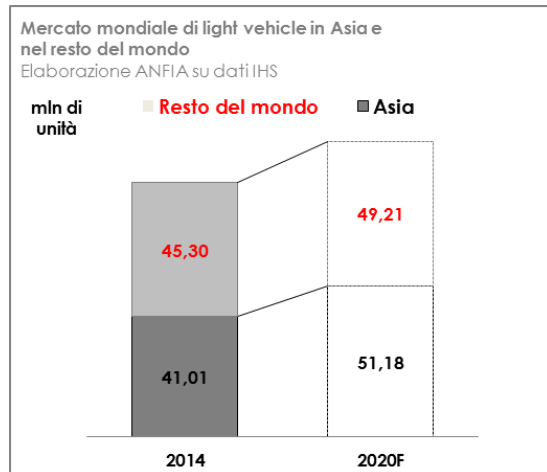
SHARE OF GLOBAL MIDDLE CLASS CONSUMPTION, 2000-2050 (OCSE)



I Paesi asiatici devono affrontare i problemi derivanti dalla gigantesca urbanizzazione di massa e programmare lo sviluppo sostenibile delle grandi metropoli, in grado di ridurre l'inquinamento, preservare la salute dei cittadini, garantire la crescente domanda di mobilità di persone e merci e assicurare la domanda di energia che questa organizzazione urbana richiede. Molti Governi dei paesi asiatici hanno lanciato ormai da qualche anno piani di investimento sulla produzione di veicoli elettrici/ibridi e di sostegno/promozione di veicoli con bassi

livelli di emissione di CO₂ e di consumo di carburanti. Tali misure attirano l'interesse di molti costruttori, in particolare giapponesi, da anni radicati nei paesi ASEAN, che qui progettano di costruire stabilimenti per la produzione di veicoli elettrici e ibridi, e conservare la loro leadership. Il parco circolante delle autovetture in Asia ammonterà ad oltre 257 milioni di unità a fine 2015, era di 131 milioni nel

Le proiezioni stimano per il 2020 un mercato di light vehicles in Asia di 51,18 milioni di unità, 10 milioni di light vehicles in più rispetto al mercato 2014 (dati e proiezioni IHS).



2007 ed è prevista superare i 369 milioni di auto nel 2020.

Sempre nel 2020 le proiezioni stimano un mercato di light vehicles in Asia di 51,18 milioni di unità, 10 milioni di light vehicles in più rispetto al mercato 2014 (dati e proiezioni IHS).

La **Cina** è diventato il più grande mercato del mondo, superando nel 2010 le aree NAFTA (14,2 milioni di veicoli) e Unione Europea (UE: 15,1milioni di veicoli; UE15+EFTA: 14,4 milioni). Il trend del mercato cinese risulta in crescita anche negli anni successivi: +2,7% nel 2011, +4,2% nel 2012. Già nel 2012 la domanda di autoveicoli rappresenta circa un quarto delle vendite mondiali (il 23%), con 19,3 milioni di autoveicoli venduti. Nel 2013 le immatricolazioni sono cresciute del 13,9%, totalizzando oltre 21,99 milioni di autoveicoli e nel 2014 l'incremento è del 6,8% con oltre 23 milioni di autoveicoli, si tratta di un nuovo record, che fa della Cina il primo mercato autoveicolistico mondiale da 6 anni.

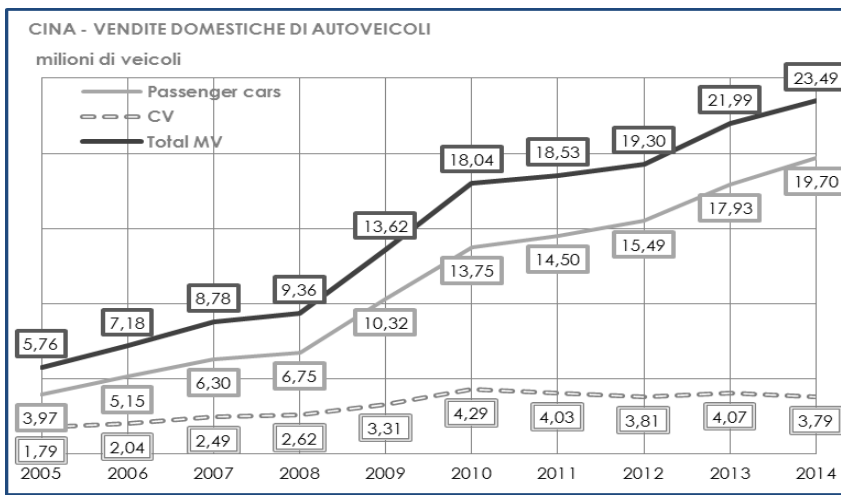
Nel 2014 l'incremento della domanda è del 6,8% con oltre 23 milioni di autoveicoli venduti in Cina. Si tratta di un nuovo record, che fa della Cina il primo mercato autoveicolistico mondiale da 6 anni.

La crescente urbanizzazione e l'aumento della domanda nelle città di terza e quarta fascia, ha permesso al mercato delle **autovetture** (incluso Suv e MPV, esclusi Utility Vehicles) un incremento del 13% con 18,37 milioni di unità.

Guidano il buon andamento della domanda individuale, le vendite di SUV e di MPV con incrementi rispettivamente del 48,5% e del 36,5%, che nel 2015 registreranno ancora volumi in crescita, grazie al lancio di nuovi modelli.

I governi delle grandi città (sette finora: Shangai, Guiyang, Beijing, Guangzhou, Tianjin, Hangzhou, Shenzen) hanno dovuto adottare misure restrittive che limitano le nuove registrazioni di automobili, a causa dei grandi volumi di traffico e degli alti livelli di inquinamento dell'aria.

I brand cinesi sono concentrati nei segmenti A e B, le cui vendite hanno un trend in calo dal 2005.



Per quanto riguarda il mercato di light trucks e autocarri medi pesanti nel 2014 si registrano cali rispettivamente del 7% e del 6,5%.

Le vendite di veicoli commerciali leggeri e industriali totalizzano 3,79 milioni di unità (-7% sul 2013). Il calo del mercato dei veicoli medi-pesanti è stato determinato dall'anticipazione agli acquisti nel 2013, dovuta all'introduzione dei nuovi standard di regolazione delle emissioni nocive (China IV). Alla fine del 2014 il Governo centrale ha deciso investimenti pubblici per 800 miliardi di yuan nelle regioni occidentali soprattutto in infrastrutture legate ai trasporti; è stato previsto che circa 6 milioni di vecchi veicoli necessitano di essere sostituiti; questi i fattori che potrebbero spingere il mercato degli autocarri medi-pesanti. Anche se la sovracapacità produttiva di acciaio, cemento e carbone potrebbe portare ad un ridimensionamento degli impianti produttivi e un conseguente calo nella domanda di trasporto.

In gennaio-agosto 2015 la domanda di autovetture (incluso SUV, MPV UV) ha raggiunto i 12,78 milioni di unità, con una variazione tendenziale positiva che si è ridotta al 2,6%, dovuta alla caduta della domanda negli ultimi tre mesi: -3,4% a giugno, -6,6% a luglio e -3,4% ad agosto 2015. Cresce la quota sul mercato auto dei brand cinesi.

Nello stesso periodo il mercato dei veicoli commerciali e industriali registra una flessione maggiore, -12,6%, e totalizza 2,23 milioni di unità.

Nel 2014, nonostante le previsioni negative di JAMA, l'associazione giapponese del settore automotive, in **Giappone** la domanda di autoveicoli è cresciuta del 3,5% con 5,56 milioni di nuove immatricolazioni.

Le vendite di autovetture hanno totalizzato 4,7 milioni di unità, +3% sul 2013, malgrado l'incremento della tassa sul valore aggiunto di Aprile 2014. L'aumento

Gli addetti diretti e indiretti del settore automotive in Giappone sono 5,5 milioni.

della tassa ha provocato un boom di vendite nel primo trimestre dell'anno, incrementate dell'11,8% e un calo del 6,6% per le vendite di auto tra aprile e dicembre; in calo anche il segmento dei trucks, -1,1% e in leggero recupero quello dei bus, +2,3%.

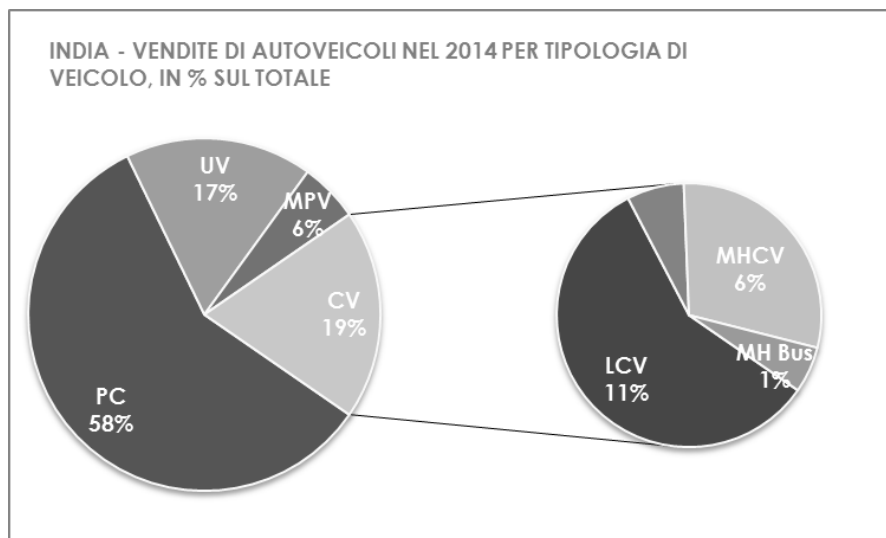
In gennaio-agosto 2015 la domanda di autoveicoli totalizza 3,43 milioni di unità, con un calo tendenziale del 9,8%. Le nuove registrazioni di autovetture hanno raggiunto 2,88 milioni di unità, l'11% in meno di gennaio-agosto 2014; le immatricolazioni degli autocarri risultano in leggero decremento del 2%, mentre quelle degli autobus crescono del 10%.

Le previsioni 2015 di JAMA stimano per il 2015 un mercato di 5,04 milioni di autoveicoli (-9% sul 2014).

In **India**, nel 2012, la domanda aveva conquistato, con 3,58 milioni di autoveicoli (+8,8%) un nuovo record, dopo quelli conseguiti nel 2011 e nel 2010, quando per la prima volta fu superata la soglia dei 3 milioni di veicoli con un incremento di 775 mila vendite sul 2009 (+34%). Nel 2013 si è registrato un rallentamento della domanda del 9,6%, sono stati immatricolati complessivamente 3.238.819 autoveicoli e anche nel 2014 la domanda di autoveicoli risulta in leggero calo (-1,7%).

La domanda di autovetture è passata da 1,54 milioni di unità nel 2008 a 2,57 milioni nel 2014 (incluso MPV e UV).

Nel dettaglio il mercato delle autovetture (con meno di 7 posti) raggiunge 1,85 milioni di unità (+2,5%), il segmento degli UV (utility vehicles) registra un incremento del 2,2% con 547 mila unità, mentre il segmento MPV registra un calo del 18% e 172 mila immatricolazioni.

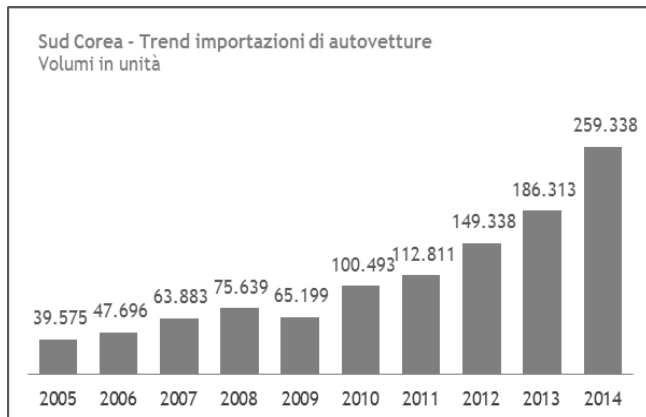


Le vendite di autoveicoli nei primi 6 mesi 2015 crescono del 4,8% con 1,68 milioni di unità. Il segmento delle auto registra un aumento del 5,3%, mentre quello dei veicoli commerciali e industriali risulta in crescita del 2,7%.

Secondo le ultime proiezioni del FMI (luglio 2015), la crescita dell'economia è prevista attestarsi nel biennio 2015-2016 a +7,5% .

Nel 2014 in **Sud Corea** sono stati immatricolati circa 1,74 milioni di autoveicoli (+10% sul 2013), di questi 1,07 milioni hanno riguardato le autovetture (+10,8%).

Complessivamente i veicoli **importati** sono stati 266.429 (+54%), di questi oltre



120mila provengono dalla Germania, 34mila dagli USA, circa 11.700 dal Regno Unito e 2.900 dalla Svezia, solo 886 dall'Italia (un volume contenuto ma più che triplicato rispetto al 2013).

Nel 2014 le **vendite di Maserati in Corea** sono cresciute di 6 volte rispetto al 2013,

nonostante il prezzo medio per vettura sia superiore ai 100.000 dollari americani. Il salto è il più alto tra i mercati del Sud-Est asiatico e del Pacifico. Le vetture vendute sono state 723 e per il 2015 Maserati spera di raggiungere le 1.200 unità vendute con l'apertura di un nuovo service center e ulteriori showrooms.

In generale si prevede che le importazioni continuino a crescere in modo sostenuto, grazie alla riduzione delle tariffe addizionali all'importazione, previste dagli accordi di libero scambio, FTA (free trade agreement) tra Corea e UE e tra Corea e USA.

Nel primo semestre 2015 le vendite di autoveicoli in Sud Corea ammontano a 857mila (+6,2%), di questi i veicoli importati sono circa 120mila, in aumento del 27%.

La crescita dell'industria autoveicolistica nei Paesi del sud-est asiatico sta attirando l'attenzione dei Costruttori da tutto il mondo. In particolare l'area **ASEAN** ha registrato, dopo la contrazione del 2009 (-9,5% sul 2008), una crescita costante della domanda di autoveicoli, consuntivando nel 2013 un nuovo record di vendita, con oltre 3,5 milioni di unità e un incremento del 2,6%, dopo quello del 34% registrato nel 2012 sul 2011. Nel 2014 invece si registra una battuta d'arresto: 3,17 milioni i veicoli venduti e un calo del 10%. I mercati più grandi di quest'area sono Thailandia, Indonesia, e Malesia, che insieme rappresentano il 91% delle vendite nella regione. Nel 2014 tra i Paesi ASEAN, solo Thailandia e Indonesia registrano volumi di mercato in contrazione rispettivamente del 34% e del 2%. Crescite sostenute della domanda di autoveicoli per Singapore, Vietnam e Filippine rispettivamente del 41%, del 38% e del 30%.

Nel 1° semestre 2015 le vendite di autoveicoli rallentano nell'area: Indonesia -18,3%, Malesia -3,3%, Thailandia -16%. In crescita i mercati di Filippine (+21%), Singapore (+79%), Vietnam (+67%).

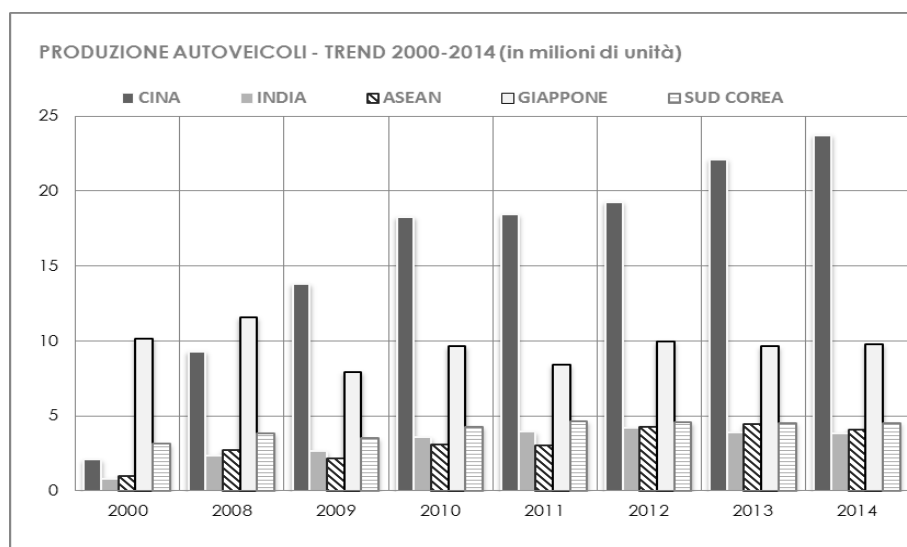
In **Australia** le vendite di autoveicoli hanno registrato un calo del 2% con 1,11 milioni di unità, mentre in **Nuova Zelanda** si è registrato un incremento delle immatricolazioni del 12% con oltre 127 mila nuovi autoveicoli.

Positivo il mercato autoveicoli nel primo semestre 2015: +3,3% Australia e +4,1% Nuova Zelanda.

La produzione di autoveicoli aumenta del 3,5% nel 2014 e rappresenta il 52,6% della produzione mondiale

Nel 2014, sono stati prodotti in Asia/Oceania 47,4 milioni di autoveicoli, con un incremento del 3,5%.

La Cina è il più grande paese produttore di auto e il più grande mercato del mondo. Nel 2020 potrebbe avvicinarsi a volumi produttivi e di vendita attorno ai 30 milioni di unità (nel 2014: 23,7milioni di veicoli prodotti). Così l'India, che ha oggi una popolazione di 1,2 milioni di abitanti, potrebbe nel 2020 superare la popolazione della Cina e raddoppiare gli attuali volumi produttivi (nel 2014: 3,84 milioni di veicoli prodotti). La Corea del Sud produce oltre 4,5 milioni di veicoli, in linea con i volumi del 2013, tagli alla produzione e delocalizzazione da parte delle case automobilistiche coreane fanno prevedere per i prossimi anni volumi produttivi domestici al di sotto dei livelli conseguiti nel biennio 2013-2014.



L'ASEAN, un'organizzazione politica, economica e culturale di nazioni situate nel Sud-est asiatico, che comprende 10 Nazioni -Indonesia, Malesia, Filippine, Singapore, Thailandia, Brunei, Vietnam, Laos, Birmania, Cambogia- è una regione in forte espansione.

L' ASEAN, situata tra due giganti quali Cina e India, costituisce una piattaforma produttiva strategica di accesso all'intero continente asiatico. Le economie ASEAN, con una popolazione complessiva di circa 600 milioni di abitanti, crescono ad un tasso medio di oltre il 5% annuo. Nel 2015 la formazione della Comunità Economica dell'ASEAN (AEC) ha l'obiettivo di raggiungere l'integrazione economica regionale, puntando ad una regione economica altamente competitiva grazie alla libera circolazione di merci, servizi, investimenti, manodopera qualificata e un flusso di capitali più libero. La Thailandia che occupava, a fine 2013, la 10° posizione nella classifica mondiale dei paesi produttori con 2,53 milioni di veicoli prodotti, davanti a Russia e Spagna, nel 2014 retrocede alla 13° posizione con 1,88 milioni di autoveicoli prodotti e un calo del 23,5% sul 2013; l'Indonesia raggiunge quasi 1,3 milioni di veicoli prodotti e la Malesia 595 mila. La produzione di autoveicoli in ASIA/OCEANIA (escluso Cina e Giappone) ha totalizzato 13,8 milioni di unità nel 2014. Lo sviluppo dell'economia e della crescente classe media favoriranno la domanda interna di auto nei paesi federati ASEAN, non solo, la regione potrà diventare un'importante base produttiva per veicoli destinati all'export.

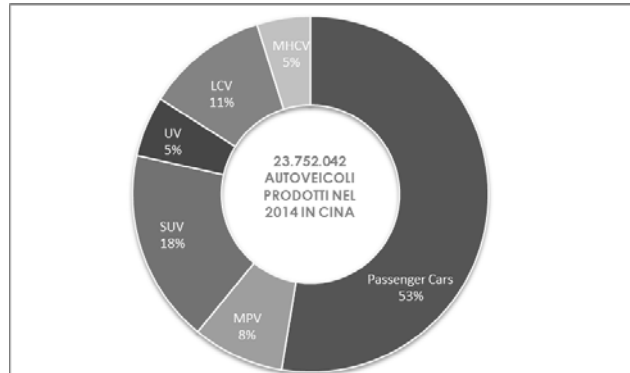
La formazione della Comunità Economica dell'Asean (AEC) ha l'obiettivo di favorire l'integrazione economica regionale, accrescendone la competitività.

La produzione del continente asiatico pesa per oltre il 52% sulla produzione mondiale, la Cina da sola vale oltre il 26%. Nel 2010 la Cina è diventato il più grande sito produttivo automotive del mondo con oltre 18 milioni di veicoli prodotti (+32,6% sul 2009), triplicando i volumi del 2005, ma, se escludiamo la produzione dell'area UE, la Cina è in testa alla classifica dei paesi produttori già nel 2009. Nel 2014 sono stati prodotti in Cina 23,7 mln di autoveicoli con una crescita del 7,2% sull'anno prima, pari al 26,2% della produzione mondiale.

Nel 2010 la Cina triplica i volumi produttivi del 2005 e a fine 2014 raggiunge i 23,7milioni di veicoli prodotti.



La produzione di auto ha superato 19,9 milioni di unità, con un incremento del 10% sull'analogo periodo del 2013, l'output ha riguardato: 12,48 milioni di autovetture (+3%), 1,98 milioni circa di MPV (+51%) e oltre 4,17 milioni di SUV (38%), solo il



segmento degli UV (utility vehicles) registra un calo del 21%, dopo quello del 27% del 2013 sul 2012. Il segmento dei SUV rappresenta quasi il 18% di tutte le auto prodotte, sostenuto dalla forte domanda interna.

Nel 2014 il comparto dei veicoli commerciali e industriali registra un calo del 6%, con circa 3,8 milioni di veicoli, così ripartiti: 2,64 milioni di LCV, -6,3%; 1,16 milioni di Medi-Pesanti -5,3%.

Secondo gli analisti di Fourin, gli impianti produttivi in Cina sono utilizzati complessivamente al 60-64%, ma l'utilizzo è quasi al 90% per i produttori europei, Usa e coreani, al 78% per i produttori giapponesi, mentre scende al 43,5% per i costruttori cinesi. Nel 2014 la capacità produttiva degli stabilimenti in Cina è di 36,8 milioni di autoveicoli, che potrebbe salire, secondo le proiezioni degli analisti di Fourin, a 58 milioni nel 2020.

I consumatori cinesi preferiscono le vetture "large", mentre i costruttori cinesi producono soprattutto auto dei segmenti A e B.

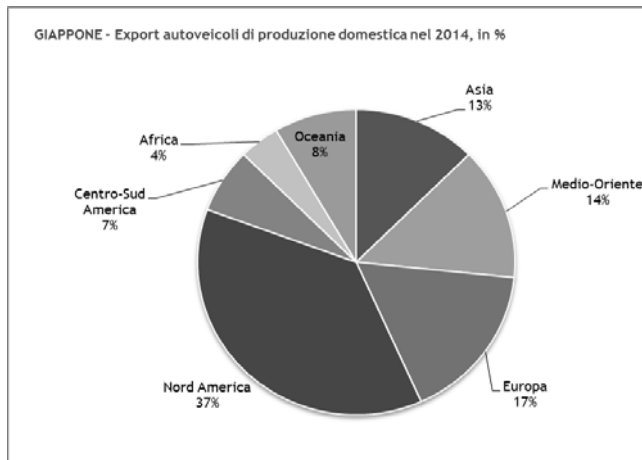
Le esportazioni doganali di autoveicoli con 947.300 unità registrano un calo dello 0,1% nel 2014, le importazioni invece hanno riguardato 1.426.000 autoveicoli con un incremento del 19,3%.

Nei primi 8 mesi del 2015 la produzione di autoveicoli totalizza 12.970.600, pari ad una crescita tendenziale appena del 2,4%. A fronte del calo della domanda

interna, i volumi produttivi degli ultimi tre mesi sono in diminuzione: giugno -0,7%, luglio -11,6%, agosto -9,4%.

In **Giappone** è stato prodotto il 10,9% della produzione mondiale di autoveicoli, pari a 9,77 milioni di unità, l'1,5% in più del 2013. L'export ha riguardato invece 4,46 milioni autoveicoli (-4,5% sul 2013), che rappresentano il 45,7% della produzione nazionale. La prosperità dell'industria automotive domestica giapponese dipende quindi moltissimo dalle sue esportazioni: il 37% degli autoveicoli è destinato al Nord America; il 35% in Asia/Pacifico (di cui il 14% in Medio-Oriente); il 17% in Europa; il 7% in Centro-Sud America e il 4% in Africa.

La produzione "overseas" dei costruttori giapponesi ha raggiunto nel 2014 i 17,47 milioni di autoveicoli (+4%), di questi 9,11 milioni prodotti in Asia, 1,65 in Europa (di cui 1,38 in UE), 4,78 in Nord America, 1,59 in America Latina, 242mila in Africa e 90mila in Oceania.



Nei primi 7 mesi 2015 le esportazioni di autoveicoli crescono dello 0,4%, a fronte di una produzione che subisce una contrazione del 7,9%.

In **India**, dopo il record produttivo raggiunto nel 2012 con 4,17 milioni di autoveicoli, la produzione di autoveicoli si è

ridimensionata a 3,88 milioni di unità nel 2013(-7% sul 2012) e a 3,84 milioni nel 2014 (-1,5% sul 2013). Il calo della produzione è stato conseguente alla domanda interna stagnante (-1,7%), a seguito dell'aumento dei prezzi e costi di finanziamento dei veicoli e dell'incremento dei prezzi dei carburanti.

Nel primo semestre 2015 la produzione di autoveicoli cresce del 3,7% (in calo il segmento LCV: -3,7%) e raggiunge 2,05 milioni di unità.

In **Corea del Sud** sono stati prodotti 4,52 milioni di veicoli (+0,1 %). La Corea del Sud è il 5° paese produttore al mondo, dopo Cina, USA, Giappone e Germania.

Nel 2014 le esportazioni hanno invece riguardato 3,06 milioni di autoveicoli (-0,8%), di questi oltre 2,9 milioni sono state autovetture (-1%). Per quanto riguarda le aree di destinazione, il 47% è destinato al continente americano (Nafta: 36% e Centro-Sud America: 11%), il 17% in Europa (UE27: 11,4% e Resto Europa: 5,6%), il Medio Oriente con il 20,2%, il 4,9% in Africa e l'11% in Oceania.

Cala la produzione di autoveicoli nel primo semestre 2015: -0,9%.

I paesi produttori di autoveicoli, confederati in **ASEAN**, hanno totalizzato 4,4 milioni di autoveicoli prodotti nel 2013, con un incremento del 6,1%, grazie alla crescita produttiva soprattutto in Indonesia (+13,4%) e in Thailandia (+4%). Nel 2014 la produzione ha subito una battuta d'arresto in Thailandia del 23,5% e in Malesia dell'1%, mentre è cresciuta del 7,5% in Indonesia. La Thailandia, considerata la Detroit dell'Asia, è il paese produttore più importante dell'area Asean (2,53 milioni di veicoli prodotti nel 2013, scesi a 1,88 nel 2014).

Nel 1° semestre 2015 cala ancora la produzione del 2% in Thailandia e cala anche in Indonesia del 14,5%, segno positiva per la Malesia, +3,5%.

La produzione "overseas" dei costruttori giapponesi ha raggiunto nel 2014 i 17,47 milioni di autoveicoli (+4% sul 2013).

Scende sotto i 4 milioni la produzione di autoveicoli in India nel 2013 (-7% sul 2012).

► Focus ITALIA

Sintesi Economica

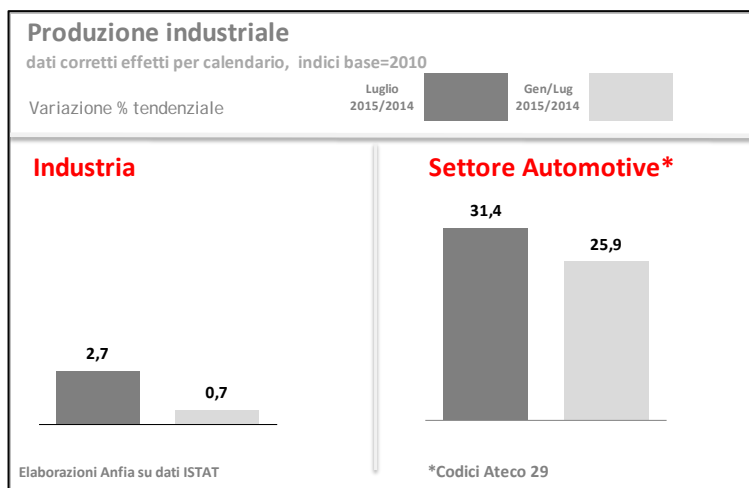
Nel 2014 il **Pil** ai prezzi di mercato è stato pari a 1.616.254 milioni di euro correnti⁸, con un aumento dello 0,4% rispetto all'anno precedente. **In volume il Pil è diminuito dello 0,4% (quantità a prezzi concatenati)**. I dati disponibili per i maggiori paesi sviluppati indicano un aumento del Pil in volume negli Stati Uniti del 2,4%, in UK del 2,9%, in Germania dell'1,6%, in Spagna dell'1,4%, in Francia dello 0,2%.

Nel 2014 la spesa per **consumi finali delle famiglie** residenti è cresciuta in volume dello 0,4%, segnando un lieve recupero rispetto all'accentuata diminuzione del 2013 (-2,6%) e del 4% del 2012.

La spesa per consumi di beni è rimasta invariata, mentre quella di servizi è aumentata dello 0,7%. Gli **investimenti fissi lordi** nel 2014 hanno subito un'ulteriore flessione in volume (-3,3%), dopo quelle del 5,8% del 2013 e del 9,3% del 2012.

Nel 1° e nel 2° trimestre 2015 la crescita registrata è stata rispettivamente dello 0,1% e dello 0,5%. A gennaio-luglio 2015 anche la produzione industriale registra una variazione tendenziale positiva, +0,7%. L'industria automotive è tra i comparti che registrano la maggiore crescita nei primi 7 mesi 2015: +25,9%.

L'industria automotive registra la maggiore crescita tra i comparti industriali in gennaio-luglio 2015, +25,9%.



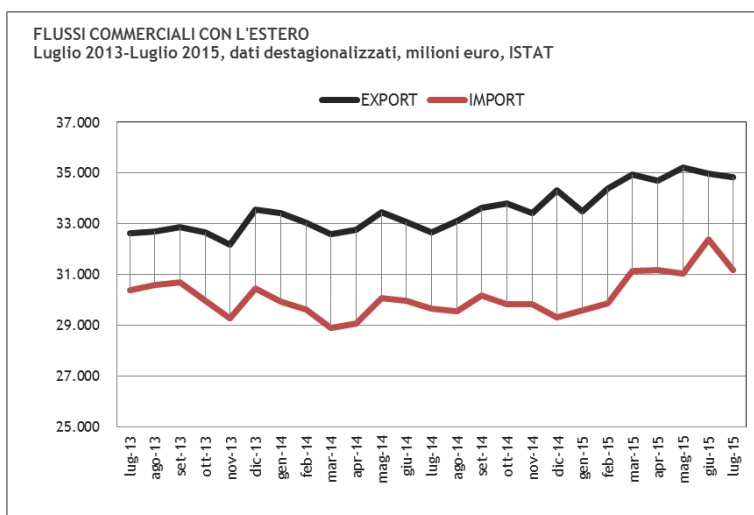
Nel dettaglio i dati rilevati da ISTAT confermano la ripresa dell'industria automotive nazionale, particolarmente consistente per la **produzione nazionale di autoveicoli e loro motori** (Codice Ateco 29.1), che registra un incremento tendenziale in luglio del 44,9% e in gennaio-luglio del 44,2%; mentre la produzione **di carrozzerie di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi** (Codice Ateco 29.2) registra un aumento del 34,8% nel mese e un aumento del 12,3% nel cumulato e la produzione **di parti ed accessori per autoveicoli** (Codice Ateco 29.3, non include pneumatici) registra una crescita del 17,5% nel mese e dell'8,7% nei primi sette mesi dell'anno.

Gli ordinativi confermano il trend in atto. Gli ultimi indici dei nuovi ordinativi totali (dati grezzi), che si riferiscono a gennaio-maggio 2015, registrano una crescita per il comparto della Fabbricazione di autoveicoli del 24%, grazie agli ordinativi sul mercato domestico (+31,7%), che "tirano" il comparto produttivo dei componenti, i cui ordinativi totali sono aumentati del 4,8%, ma sul mercato interno dell'11,1%. Il comparto della Fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi

⁸ Dati ISTAT pubblicati in data 24/04/2015

invece registra volumi di ordini in calo nei primi 5 mesi (-4,5%), dovuto soprattutto al calo degli ordini del mercato interno (-6,1%). Complessivamente gli ordinativi totali del settore automotive crescono a gennaio-maggio 2015 del 14,9%. Gli ordinativi totali dell'industria, con l'esclusione delle costruzioni, registrano invece aumenti tendenziali nei primi 5 mesi dell'1,4%.

Per quanto concerne il **commercio estero**, i risultati dell'anno 2014 mostrano una crescita delle esportazioni complessive dell'Italia (+2,0%), più ampia al netto dei prodotti energetici (+2,7%), e una flessione delle importazioni (-1,6%). La positiva dinamica dell'export è trainata dai paesi Ue (+3,7%). La flessione dell'import è determinata dalla forte contrazione dei prodotti energetici (-19,5%). Nel 2014 l'avanzo commerciale raggiunge 42,9 miliardi, ed è più che doppio al netto dell'energia (+86 miliardi). Nel 2014, i mercati più dinamici per l'export sono risultati il Belgio (+15,7%), gli Stati Uniti (+10,2%), la Polonia (+9,9%), i paesi EDA⁹ (+9,6%) e la Cina (+6,6%). Nel 2014, gli acquisti sono in marcata flessione da paesi OPEC (-29,4%) e Russia (-20,0%). In forte calo l'import di gas naturale (-25,9%) e di prodotti petroliferi raffinati (-17,1%).



L'industria italiana nel suo complesso ha saputo rispondere alle richieste dei mercati esteri, ottenendo il quinto surplus al mondo nella bilancia commerciale di manufatti (con Cina, Germania, Giappone e Corea del Sud), secondo il Trade Performance Index, calcolato da UnCTAD-WTO e attestandosi all'11° posto per valore dell'export nella classifica mondiale (WTO) nel 2014.

Nei primi 7 mesi 2015 l'attivo raggiunge i 26,5 miliardi di euro (UE: 7,6 mld; extra-UE: 18,9 mld); la crescita dell'export è pari a +5,2%, cresce anche l'import del 4,7%.

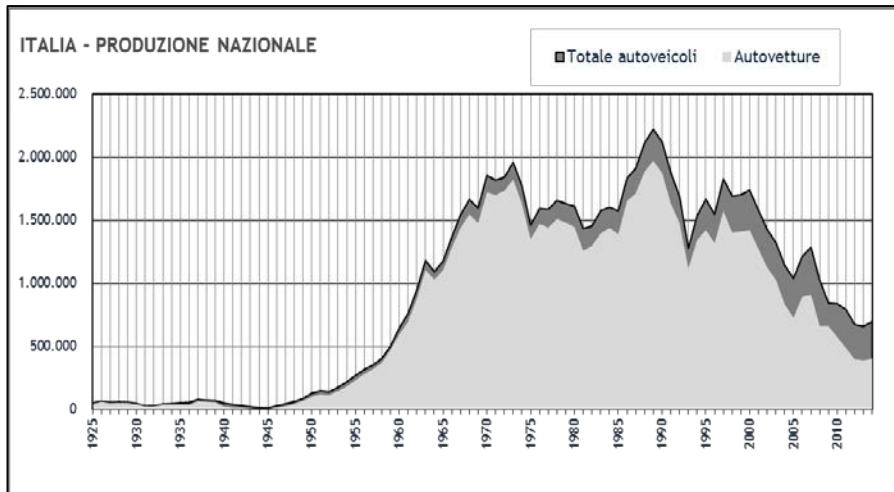
Istat segnala la forte crescita nel 2014 delle vendite all'estero di autoveicoli (+10%, codice Ateco 29.1), articoli farmaceutici, chimico medicinali e botanici (+5,6%) e di componenti e altri mezzi di trasporto (codici 29.2; 29.3; 30), autoveicoli esclusi (+5,5%). La crescita delle vendite all'estero degli autoveicoli del 10% è controbilanciata da una variazione altrettanto positiva delle importazioni del 12% che determina un saldo commerciale negativo di 5 miliardi di euro. Il dato rispecchia le caratteristiche del mercato autoveicoli italiano che ha il 70% delle vetture e circa la metà dei veicoli commerciali e industriali di marca estera, a cui vanno aggiunti i flussi provenienti dall'estero del costruttore nazionale (da Polonia, Serbia, Francia, Rep. Ceca, Turchia, Stati Uniti).

⁹ EDA (Economie Dinamiche Asiatiche): Singapore, Corea del Sud, Taiwan, Hong Kong, Malesia e Thailandia.

L'industria italiana nel suo complesso ha saputo rispondere alle richieste dei mercati esteri, ottenendo il quinto surplus al mondo nella bilancia commerciale di manufatti al mondo (con Cina, Germania, Giappone e Corea del Sud), secondo il Trade Performance Index, calcolato da UnCTAD-WTO e attestandosi all'11° posto per valore dell'export nella classifica mondiale (WTO) nel 2014.

La filiera produttiva italiana

La crisi economica e il conseguente calo dei consumi, in particolare di beni durevoli quali le automobili, sia in Italia che in Europa, ha accentuato la contrazione dei volumi produttivi domestici di autoveicoli. L'anno 2008 è stato l'ultimo che ha toccato livelli produttivi superiori al milione di unità. Dal 2009 la produzione è risultata in progressivo calo fino al 2014, anno in cui si è registrato il primo recupero: +6%.



Nel 2014 la produzione nazionale di autoveicoli¹⁰ sfiora le 700.000 unità, contro le 658.000 del 2013. La produzione è cresciuta soprattutto nella seconda parte del 2014, con un aumento della produzione del 15,5%, quando invece nel primo semestre si poteva osservare un calo dell'1,5% rispetto al 2013.

A trainare la crescita della produzione è stato il comparto degli autoveicoli leggeri (vetture e veicoli commerciali <= 3500 kg), cresciuti del 7,7% rispetto al 2013, superando le 672.000 unità.

La produzione di **autovetture** supera le 400.000 unità e aumenta del 3,3% sul 2013. Se nel primo semestre la produzione registrava un calo del 5,6%, l'exploit nel 4° trimestre con il 29% in più di auto, ha chiuso la seconda metà dell'anno a +15,2%. Due i modelli che segnano la performance positiva: Jeep Renegade e Fiat 500X, prodotte nella stessa fabbrica, a Melfi.

Quello dei **veicoli commerciali leggeri** è il comparto per il quale si osserva una maggiore crescita della produzione, in aumento del 15% sul 2013. Questa crescita è ben distribuita durante i vari periodi dell'anno: il 10% nel primo semestre e il 20% nel secondo semestre.

Di tutt'altro tenore è la situazione riguardante gli **autocarri** con ptt superiore a 3500 kg, la cui produzione, nel 2014, ha registrato un vero e proprio crollo del 24%. Nel primo semestre la produzione diminuisce del 38% e nel secondo semestre il calo si riduce al 10%. Discorso analogo vale per gli **autobus**, anche se qui le percentuali di decrescita sono più pesanti: nel 2014 la diminuzione della produzione, rispetto al 2013, è del 31%.

Il comparto degli autobus presenta un volume ridottissimo (289 unità nel 2014), dovuto ad un mercato ridotto a poche migliaia di unità. La mancanza di una pianificazione del trasporto pubblico e di una strategia di intervento a medio termine, che punti all'efficienza e alla qualità del servizio indispensabili per garantire la mobilità delle persone, ha indebolito di fatto un settore industriale, presente invece in tutti i major market europei. Il parco autobus è il più "anziano" (età media 12,2 anni a fine 2013, dato ACI) tra le diverse tipologie di veicoli circolanti in Italia, un dato particolarmente preoccupante perché i mezzi più anziani sono quelli destinati per il trasporto collettivo,

¹⁰ Dati Costruttori raccolti ed elaborati da ANFIA

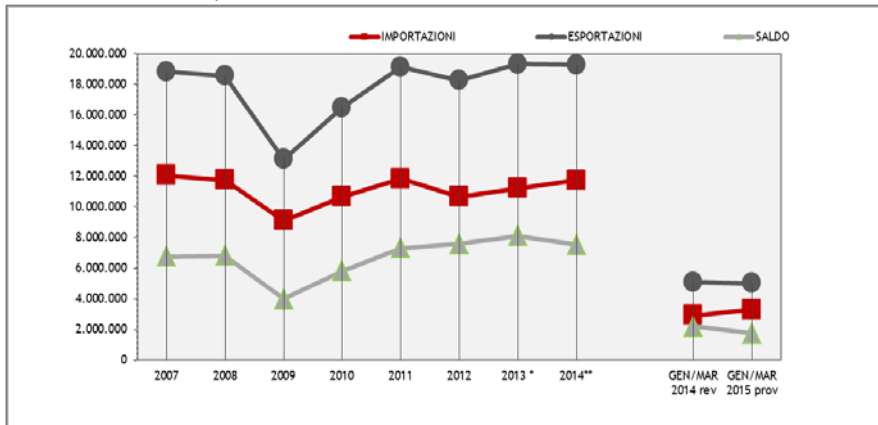
con percentuali di utilizzo nettamente superiori a quelle di un'auto privata e conseguenze molto negative per l'ambiente (emissioni e consumi) e per la sicurezza stradale.

Secondo i dati preliminari raccolti da ANFIA, la produzione domestica di autovetture registra un aumento del 72% per il mese di luglio e del 64% per i primi 7 mesi del 2015. La domanda interna e l'export trainano in particolare la produzione di autovetture, che nel 2015 potrebbe attestarsi attorno a 650mila unità, che vorrebbe dire un surplus di 250mila vetture rispetto al 2014. La produzione di autoveicoli leggeri (autovetture e furgoni) di FCA potrebbe attestarsi attorno a 900mila unità nel 2015.

La Componentistica

Nonostante il ridimensionamento dell'industria domestica degli autoveicoli, le aziende della componentistica italiana hanno fatto leva sui fattori di competitività, dirottando una parte crescente delle loro produzioni alle commesse estere.

TRADE COMPONENTI, VALORI IN MIGLIAIA DI EURO



Il comparto rappresenta da più di vent'anni una realtà positiva della **bilancia commerciale**, dal 2004 al 2008 sopra i 6 miliardi di euro all'anno, mentre nel 2009 questo valore è sceso a poco meno di 4 miliardi, riportandosi ai livelli del 1995. Nel 2010 il saldo positivo ha raggiunto i 5,7 mld di euro e nel 2011, grazie all'ottimo andamento dell'export, ha toccato i 7,3 mld di euro (+25,9% sul 2010), superato ancora nel 2012 grazie all'incremento del 3,8%. Nel 2013 l'export della filiera componenti per autoveicoli ha totalizzato 19,31 mld di euro con un incremento del 5,9% sui valori dell'anno precedente. **Nel 2014 l'export della filiera componenti per autoveicoli ha totalizzato 19,27 mld di euro con un leggero calo dello 0,2% sui valori dell'anno precedente, in controtendenza rispetto all'andamento stazionario di tutte le merci esportate (+2,0%), mentre l'import ha raggiunto 11,7 mld di euro (+4,7% rispetto all'anno prima).** Anche l'andamento dell'import del comparto è risultato in controtendenza rispetto all'andamento complessivo di tutte le importazioni, che invece è calato (-1,6% sul 2012). **Il saldo a fine dicembre è stato positivo pari a 7,54 mld di euro, inferiore del 7% rispetto a quello del 2013 (8,11 mld).** Dopo il saldo negativo nel 2009 (-41% sul saldo 2008), l'avanzo commerciale del settore è cresciuto progressivamente fino al 2013, superando i livelli pre-crisi.

L'export verso i paesi UE28 vale 13,34 mld di euro (+1,2%) e pesa per il 69,2% di tutto l'export componenti (era il 68,3% nel 2013). Determina un avanzo commerciale di 4,64 mld di euro (-3,6% sul saldo 2013).

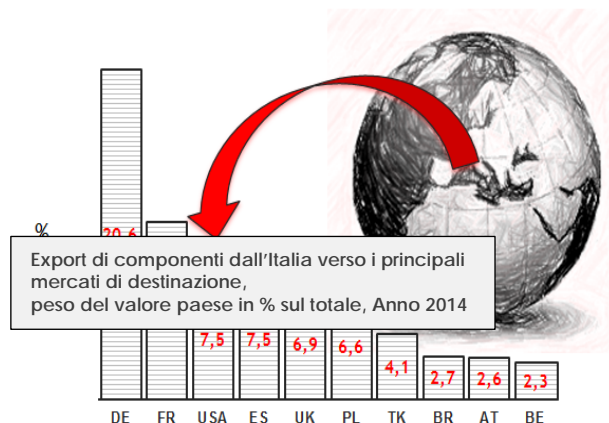
Nel 2014 l'export della filiera componenti per autoveicoli ha totalizzato 19,27 mld di euro con un leggero calo dello 0,2% sui valori dell'anno precedente. Il saldo è stato positivo pari a 7,54 mld di euro.

L'export verso i paesi extra

UE è di 5,93 mld di euro, pesa per il 30,8% di tutto l'export componenti e produce un saldo positivo di 2,9 mld di euro (-12% sul saldo 2013).

La classifica dell'export per paesi di destinazione vede al 1° posto la Germania con 3,97 mld di euro e una quota del 20,6%, sul totale;

seguono Francia (11% di quota), USA (7,5%), Spagna (7,5%), Regno Unito (6,9%), Polonia (6,6%), Turchia (4,1%), Brasile (2,7%), Austria (2,6%), Belgio (2,3%), Rep Ceca e Serbia. Le aziende italiane esportano verso l'area Nafta componenti per un valore di 1,85 mld di euro, in crescita del 21% e un saldo attivo di 1,39 mld (+25% sul saldo del 2013). Il valore dell'export cresce del 22% verso USA, dell'11% verso Messico e del 43% verso Canada. L'Italia esporta verso l'area Mercosur componenti per 598 mln di euro, in calo del 34% rispetto ad un anno fa, ma con un saldo attivo di 496 mln. Il primo mercato asiatico è la Cina: 328 mln di euro, -2,6% rispetto sul 2013 e un saldo negativo di 639 mln, a cui ha contribuito un aumento delle importazioni dalla Cina che sono cresciute nel 2014 del 16,9%. Positivo l'export verso il Giappone che cresce del 15% (239 mln di euro, con un saldo positivo di 46 mln, in aumento del 128% sul saldo 2013) e verso l'India del 22% (223mln di euro, 56 milioni di saldo positivo).



I primi tre mercati esteri di destinazione del settore componenti sono Germania, Francia e Stati Uniti.

Il valore complessivo delle **importazioni di componenti** per autoveicoli è ammontato a 11,7 mld di euro, in aumento del 4,7% sul 2013. **L'UE28 pesa per il 74,2% sul valore totale delle importazioni di componenti con 8,7 mld di euro (+3,9% sul 2013). Il valore delle importazioni dai Paesi Extra-UE ammonta ad oltre 3 miliardi di euro (+7% sul 2013).**

La classifica dell'import per paesi di origine vede al 1° posto Germania 3,07 mld di euro e una quota del 26,2% sul totale, seguono Francia (12,6% di quota), Polonia (9,4% di quota e un incremento del 12,5% sul 2013), che complessivamente rappresentano il 48,2% dell'import. Seguono Cina (8,2 % di quota, con un incremento del 16,9% sul 2013), Spagna (4,4%), Turchia (4,1%, con un incremento del 7,9% sul 2013), Repubblica Ceca (3,2%), Romania (2,74%) e Stati Uniti (2,70%, con un incremento del 25,7%).

Le esportazioni del settore componenti rappresentano il 4,8% di tutto l'export (era il 5% nel 2013), mentre l'import vale il 3,3% circa (era il 3,9% nel 2013).

Le esportazioni del settore componenti rappresentano il 4,8% di tutto l'export (era il 5% nel 2013), mentre l'import vale il 3,3% circa (era il 3,9% nel 2013).

Il mercato autoveicolistico

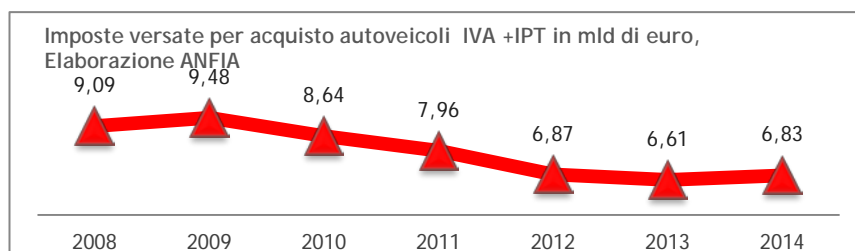
Nel 2014 sono stati immatricolati nel nostro Paese oltre 1,49 milioni di autoveicoli (+5,1% sul 2013) e oltre 21.300 veicoli trainati (leggeri e pesanti, +0,6%).

Autovetture - Il mercato italiano dell'auto si caratterizza ancora da elementi di debolezza: alcuni segmenti che potrebbero spingere la ripresa risultano penalizzati da una fiscalità non equa rispetto a quella degli altri maggiori mercati europei, per esempio il segmento delle auto aziendali. Infatti pesa per tutto il comparto la sfavorevole fiscalità rispetto agli altri Paesi europei. In Italia, la deducibilità è stata ridotta in pochi mesi (prima dalla "Legge Fornero" e poi dalla "Legge di Stabilità 2013") dal 40% al 20%, mentre in ambito UE arriva fino al 100%. Inoltre, le soglie di deducibilità per le auto utilizzate da

imprese e professionisti sono ferme addirittura al 1997, non essendo mai state rivalutate secondo gli indici Istat come, invece, sarebbe previsto. Anche l'Iva è detraibile solo al 40%, mentre nei principali Paesi UE la detraibilità arriva al 100%.

Per queste ragioni, l'incidenza delle auto aziendali in Italia resta comunque molto più bassa che in Francia, Regno Unito, Spagna e Germania. Il mercato tedesco registra una quota di auto nuove vendute ai privati solo del 35% sul totale immatricolato, l'auto rappresenta un benefit concesso ai dipendenti dalle aziende, grazie ad una fiscalità di molto inferiore a quella applicata in Italia alle società. Possiamo dire che la fiscalità in Germania di fatto sostiene il mercato, il comparto delle auto intestate alle società e i brand tedeschi: nel 2014 il 33,4% delle immatricolazioni riguarda auto nuove intestate alle company cars (circa 1 milione) e che per l'86% interessa modelli tedeschi. In Italia il segmento delle vendite a privati rappresenta il canale più importante in termini di quota (oltre il 60%) e non è nelle condizioni di esprimere appieno le sue potenzialità. Oltre alla perdita di capacità di spesa delle famiglie (riduzione del potere d'acquisto per abitante del 12,7%, tra il 2007 e il 2013, a fronte di un aumento dei prezzi al consumo del 13,4%, fonte BES 2014, Istat), si aggiunge una fiscalità sull'auto molto gravosa che pesa, soprattutto, sui costi di gestione dell'autoveicolo.

Il **carico fiscale sulla motorizzazione**, come denunciato da anni da ANFIA, è ammontato nel 2014 ad 71,60 miliardi di euro (+1,7%), pari al 16,8% delle entrate tributarie totali, una cifra impressionante se raffrontata al ridimensionamento del mercato autoveicolistico. Nel 2014, la percentuale del gettito fiscale derivante dal comparto sul PIL sale al 4,5%, mantenendo il primato tra i maggiori Paesi europei, visto che la media è del 3,4%.



Solo nel triennio 2012-2014 il gettito di IVA e IPT per l'acquisto di autoveicoli è ammontato complessivamente a 20,31 miliardi di euro, che rispetto al triennio precedente significa una perdita di 5,77 miliardi come gettito, determinato dal calo delle vendite. **Se si considera fisiologico un livello di mercato annuo attorno a 1.800.000 autovetture** per garantire un parco giovane, efficiente e sicuro e mantenere competitivo un settore industriale come quello automotive, allora si può affermare che sono mancate all'appello tra il 2012 e il 2014, oltre 1.330.000 vetture.

I volumi degli anni di crisi hanno contribuito così all'innalzamento dell'età media del parco autovetture, che a fine 2014 è di 9 anni e 11 mesi.

Nella prima metà del 2014, il mercato delle automobili cresce del 3,5% rispetto all'anno prima. Il 3° trimestre registra il 4% in più di vendite e il 4° trimestre fa meglio con il 6,1% di aumento. Le vetture acquistate direttamente da **privati** (persone fisiche escluso leasing e taxi) sono passate dal 64,9% del 2011 al 60,5% del 2014. Nel 1° semestre 2014 le vetture intestate a persone fisiche rappresentavano solo il 58,7% di tutto l'immatricolato, salito al 60,8% a gennaio-dicembre 2014, grazie al recupero avvenuto tra luglio-dicembre: +7% le auto vendute ai privati rispetto allo stesso periodo del 2013.

Le vetture intestate ad **aziende** (società, leasing, noleggio, taxi) sono il 39,2% del mercato. Il noleggio ha visto crescere la propria incidenza sul mercato nazionale delle auto nuove alla quota del 18% nel 2012 e 2013 e poi ancora al 19,4% nel 2014.

Le vendite delle **vetture a benzina** perdono da inizio anno l'1,9% e si attestano al 29% di quota; le **vetture diesel** invece crescono nel 2014 del 6,2% e conquistano il 55% dell'intero

Nel 2014 in Italia le vendite di autovetture ai privati sono il 60,5% del mercato, in Germania le vendite ai privati sono solo il 35% del totale immatricolato.

Il carico fiscale sulla motorizzazione ha raggiunto nel 2014 i 71,6 miliardi di euro (+1,7%), pari al 16,8% delle entrate tributarie.

Negli anni 2012, 2013 e 2014 sono stati versati complessivamente 20,31 miliardi di euro di gettito di IVA e IPT per l'acquisto di autoveicoli, con una perdita di gettito di 5,77 miliardi rispetto al triennio precedente, a causa della contrazione delle vendite di veicoli.

mercato. **L'aumento delle vendite ai privati ha determinato un balzo delle immatricolazioni di auto a trazione alternativa**, in particolare di vetture a GPL e a Metano. Le auto a gas sono una delle tecnologie "ponte" a basso impatto ambientale che, insieme ai veicoli elettrici e ibridi, possono contribuire, nei prossimi decenni, a ridurre l'inquinamento dell'aria nelle nostre città. Il vantaggio non è solo ambientale, ma anche economico e occupazionale: l'Italia è leader nel mondo grazie ad una filiera di imprese di produzione di impianti, veicoli, distribuzione e manutenzione. **Grazie al contributo delle vendite di veicoli a gas, l'Italia è il paese in Europa con la quota maggiore di vetture a trazione alternativa, davanti all'Olanda, che è il secondo paese dell'UE.** Nel 2014 le vetture "ecofriendly" superano le 218 mila immatricolazioni (+9,6%) e sono il 16,1% del totale venduto. Le vetture a trazione alternativa rimangono al di sotto della quota del 21,5% raggiunta nel 2009 grazie a misure di incentivazione. Nel 2014 crescono del 41% le immatricolazioni di vetture ibride, il mercato si attesta a circa 21.500 unità, di queste 20.800 sono a motore benzina/elettrico (+48%). Le vendite delle vetture solo elettriche sono state 1.100: la possibilità di usufruire di una rete di rifornimento capillare è uno degli elementi che, superate le criticità attuali dovute ai costi e alle tecnologie, ne potrà favorire una maggiore diffusione. Il mercato dei veicoli elettrici è molto contenuto rispetto a quello di molti Paesi UE, non solo per la scarsa diffusione della rete di rifornimento, ma anche per la minor percentuale di popolazione urbana rispetto agli altri paesi europei (Italia 68,7%, UK 89,3%, Paesi Bassi 89,3%, dati Banca Mondiale). La popolazione non urbana, infatti, è meno propensa all'utilizzo di auto ad alimentazione elettrica per la bassa autonomia.

Nel suo insieme il mercato auto "eco-friendly" ha permesso all'Italia di diventare in materia di emissioni inquinanti uno dei paesi più virtuosi dell'Unione e di aver raggiunto già nel 2011 (con 129 g/km CO₂) l'obiettivo fissato per il 2015 dalla Commissione Europea in termini di emissioni medie di CO₂ prodotte dalle nuove autovetture vendute (130 g/km). **Nel 2014 la media delle emissioni di CO₂ delle nuove auto vendute in Italia risulta di 117,8 g/km.**

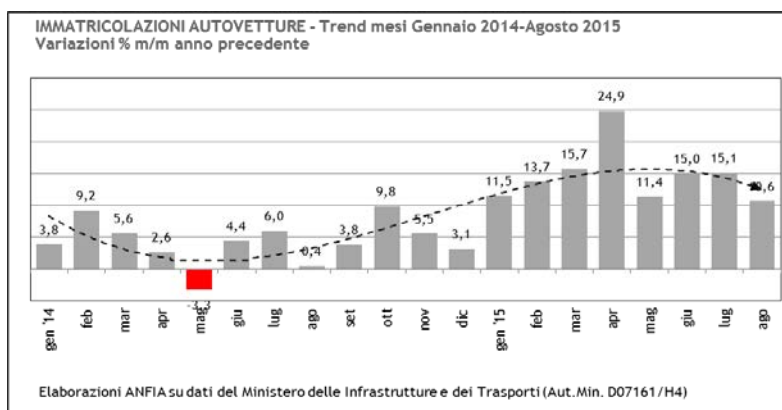
Nel 2014 crescono le vendite di tutti i segmenti ad eccezione di medie, superiori, sportive, Monovolumi medi e Multispazio. Le vetture "alto di gamma" (Superiori, Lusso, Sportive, SUV Grandi, Monovolumi Grandi) calano dello 0,5%, dopo la pesante flessione del 23% circa nel 2013, dovuta all'introduzione del superbollo, che ha penalizzato le vendite dei modelli con potenza superiore a 185 KW, soggetti alla sovrattassa.

Le vendite complessive di vetture dei segmenti A e B passano da una quota di mercato del 52% nel 2008 (anno precedente all'introduzione degli incentivi del 2009, che porteranno la quota al 58%) al 47% del 2014, per contro i SUV (piccoli,compatti, medi, grandi) passano da una quota del 9% al 20,6% nello stesso periodo.

Le vendite di auto di FCA aumentano nel 2014 dello 0,75%, meno del mercato complessivo. Seguono FCA: Gruppo VW con il 14% di quota (+7,8 l'incremento dei volumi), Gruppo PSA con il 9,1% di quota (+3,1%).

Grazie al contributo delle vendite di veicoli a gas, l'Italia è il paese in Europa con la quota maggiore di vetture a trazione alternativa, davanti all'Olanda, che è il secondo paese dell'UE.

Le vendite complessive di vetture dei segmenti A e B passano da una quota di mercato del 52% nel 2008 (anno precedente all'introduzione degli incentivi del 2009, che porteranno la quota al 58%) al 47% del 2014, per contro i SUV (piccoli,compatti, medi, grandi) passano da una quota del 9% al 20,6% nello stesso periodo.

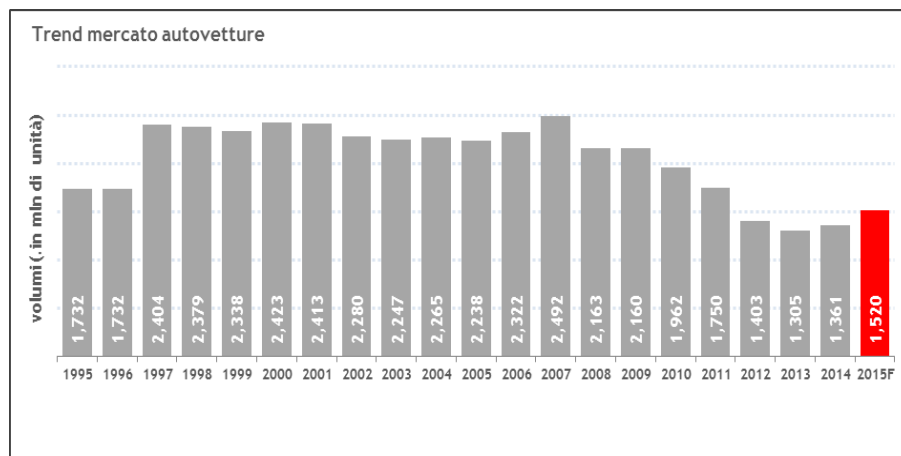


In gennaio-agosto 2015 le immatricolazioni di autovetture sono state oltre 1,06 milioni (+15%). Si tratta di un valore inferiore del 32,8% rispetto al valore medio del venduto a gennaio-agosto negli anni 2000-2010. Il mercato è stato contraddistinto dal boom delle vendite del noleggio nel 1° quadrimestre del 2015 con il 32% di vendite in più rispetto a gennaio-aprile 2014 e un leggero aumento dell'1,2% nel quadrimestre successivo e dalle vendite ai privati con crescita a doppia cifra a partire dal mese di marzo 2015: nei primi 4 mesi dell'anno le vendite ai privati registrano un rialzo tendenziale del 12,4% e nel quadrimestre successivo aumentano del 21,3%. Dopo 17 mesi di cali consecutivi, dal mese di febbraio sono in aumento anche le radiazioni, come effetto degli sconti applicati dalle Case automobilistiche dietro rottamazione di una vettura "vecchia". Anche le minivolture (vendite temporanee al concessionario) sono aumentate del 14% nei primi 8 mesi dell'anno rispetto ad un anno fa.

Nei primi 8 mesi 2015 la quota delle auto ecofriendly si attesta al 13,8% del totale mercato, con una perdita di 1,1 punti rispetto a gennaio-agosto 2014. Le vetture a gas registrano un aumento medio del 5,3%. Secondo i dati preliminari elaborati da ANFIA, nei primi 8 mesi del 2015 il valore medio ponderato delle emissioni di CO₂ delle nuove autovetture vendute è di 115,7 g/km. Il Gruppo Fiat Chrysler Automobiles ha ottenuto un risultato migliore di quello del mercato: +17% di incremento delle auto targate FCA.

Le previsioni di ANFIA per il 2015 stimano un mercato attorno a 1,52/1,54 milioni di auto nuove (+11,7%).

Crescono del 15% le immatricolazioni di auto nuove nei primi otto mesi 2015.



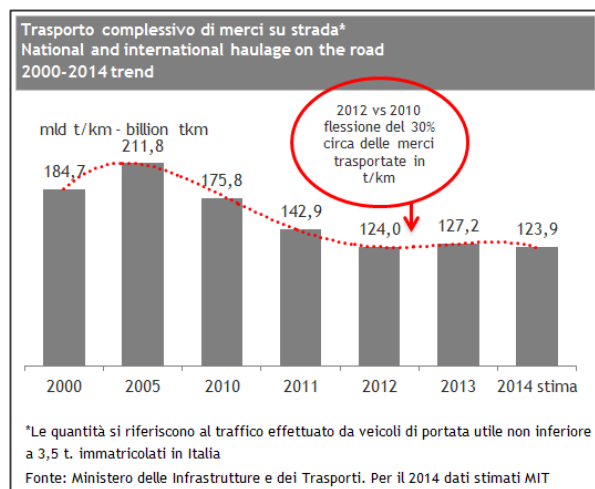
Le vendite di autovetture potrebbero superare quota 1,52/1,54 milioni nel 2015.

Possiamo evidenziare tra le tendenze in atto che contribuiscono a modificare la struttura della domanda un interesse crescente del consumatore verso quelle formule che privilegiano l'uso del bene automobile rispetto al possesso: noleggio e car sharing in particolare, si tratta di un vero e proprio cambiamento delle abitudini di consumo, legato a fattori diversi come l'invecchiamento della popolazione, modalità alternative di trasporto (voli low cost, treni ad alta velocità, noleggio, car sharing, bicicletta, a piedi), la crisi dei redditi e gli elevati costi per l'utilizzo dell'auto. **Agli Italiani piace l'auto in affitto:** nel 2014, sono stati 220 mila gli utilizzatori del servizio di car sharing, per un parco macchine di circa 3000 vetture in 11 città, con una crescita del 70% sul 2013. L'80% del mercato è assorbito dalla sola Milano, regina incontrastata del car sharing nel nostro Paese.

*Agli Italiani piace l'auto in affitto.
 L'80% del mercato è assorbito dalla sola Milano, regina incontrastata del car sharing nel nostro Paese.*

Il trasporto delle merci e il mercato di furgoni, autocarri e rimorchi.

Il traffico merci su strada (in mld di tkm) è calato del 40% dal 2007 al 2013. Nel 2013 sono stati movimentati su strada 127,2 mld t/km di merci (+2,6% sul 2012).



Nel 2014 si registra un leggero miglioramento del traffico dei veicoli pesanti sulle autostrade, misurato in milioni di veicoli-km, che, secondo i dati Aiscat, è cresciuto dello 0,7%, dopo il calo del 2,3% nel 2013.

In termini di viaggi si registra una crescita del traffico nazionale del 2,1% dei vettori stradali a carico completo, dell'1,3% del trasporto a collettame e del 2,5% del traffico internazionale. Anche in termini del fatturato merci

si registrano segnali positivi: + 2% gli autotrasportatori nazionali, +1,9% gli autotrasportatori internazionali, +1,3% i corrieri nazionali e +3,5% gli express courier (dati Confetra).

La crisi economica ha determinato una pesante contrazione dei consumi e il calo della produzione industriale, con la conseguente riduzione del trasporto di beni di approvvigionamento (materie prime, semilavorati) e di prodotti finiti. In Italia il calo dei volumi delle merci trasportate è stato maggiore rispetto alle media UE, determinando una contrazione più accentuata delle vendite di nuovi autocarri. Infatti la media delle vendite di autocarri medi-pesanti nel decennio 1999-2008 ammontava a 36.500 unità/anno, negli anni 2009-2014 è scesa a 16.000.

I fattori che hanno influito sul rapido sviluppo del **mercato dei veicoli commerciali con ptt ≤3,5 ton.** fino al 2007, hanno riguardato lo sviluppo delle attività terziarie, la capillarità e il forte aumento della rete di distribuzione delle merci di largo consumo, la chiusura delle aree urbane ai mezzi pesanti. Dal 2008 la domanda di veicoli commerciali è tornata ai livelli dei primi anni novanta (triennio 1992-1993). Nel 2014 il mercato dei veicoli commerciali leggeri ha registrato quasi 118mila nuove immatricolazioni, con un recupero del 17,3% sul 2013, soprattutto grazie al rinnovo delle flotte. Il mercato dei veicoli leggeri con alimentazione alternativa (circa 7.400 unità) nel 2014 ha pesato per il 6,3% del totale rispetto all'8,3% del 2013. I veicoli elettrici immatricolati nel 2014 sono poco più di 300. Fiat Professional mantiene la leadership del mercato. Ai primi 5 posti della classifica dei modelli più venduti in Italia si posizionano Fiat Doblò, Fiat Ducato, Iveco Daily, Fiat Fiorino e Fiat Panda Van.

Per quanto riguarda il **mercato degli autocarri con ptt superiore a 3500 kg**, dopo la breve parentesi di ripresa nel 2011, molto più contenuta che nel resto d'Europa, la domanda è tornata a scendere a tassi sempre più marcati, aggravandosi nel 2012, con un calo del 29%. Nel 2013 e nel 2014 sono stati rilasciati lo stesso numero di libretti di circolazione (circa 12.700), comunque in calo rispetto al 2012. Circa il 75% dei veicoli venduti, riguarda il comparto dei pesanti (>=16 t); i trattori stradali venduti nell'anno sono stati poco meno 6.000 e i veicoli "cava cantiere" quasi 700. IVECO mantiene la leadership del comparto con il 40% di quota.

Alla fine del 2014 sono stati immatricolati 6.858 **rimorchi e semirimorchi con peso superiore a 3.500 kg**, in crescita del 5,1% sul 2013, in termini assoluti pari a 333 veicoli in più. La crescita del 2014 è la risultante di un forte aumento **delle immatricolazioni nel primo semestre 2014 (+25,7%) e di un decremento nel secondo semestre (-7,2%)**.

I rimorchi pesanti immatricolati nel 2014 sono 779, in crescita del 16% e i semirimorchi pesanti sono 6.079, in crescita del 4% rispetto al 2013.

La crisi ha colpito il settore, ma soprattutto i costruttori nazionali, che subiscono anche un ridimensionamento del loro peso nel mercato nazionale, che si riduce al 48% dal 66% del 2008, ben 18 punti in meno. I brand esteri conquistano il 51% del mercato e crescono del 25% rispetto al 2013.

A partire da giugno 2013, per due anni consecutivi, il Ministero dei Trasporti ha adottato una misura di incentivazione per il rinnovo del parco rimorchi e semirimorchi dotati di dispositivi di sicurezza con contestuale rottamazione e per l'intermodalità strada-ferro, strada-nave. Tale misura, rinegoziata da ANFIA per il 3° anno consecutivo, sulla scia degli impatti positivi avuti sul rinnovo del parco e sui livelli di sicurezza e di tutela ambientale dei mezzi circolanti, tornerà in vigore nelle prossime settimane, con lo stanziamento di 15 milioni di Euro per investimenti che si dovranno concludere entro la prima metà del 2016 per il rinnovo del parco dei semirimorchi per intermodalità marittima e ferroviaria e per i veicoli commerciali e industriali ecologici alimentati a metano e metano liquido.

Nei primi 8 mesi 2015 il mercato dei VCL ha totalizzato oltre 80.500 nuove immatricolazioni (+9% sull'analogo periodo del 2014). Nel solo mese di agosto l'incremento è stato superiore al 20%, grazie alle vendite di Euro5 di fine serie, in deroga all'obbligatorietà dell'immatricolazione Euro6, introdotta il 1° Settembre 2015. In aumento anche le nuove registrazioni di autocarri e veicoli trainati rispettivamente del 20% e del 70%.

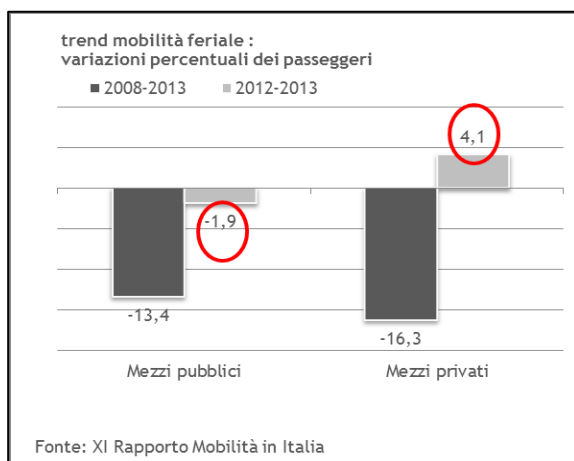
Il trasporto collettivo di passeggeri e il mercato autobus.

Il mercato degli **autobus** è andato ridimensionandosi di anno in anno. In Italia la crisi economica finanziaria ha avuto e ha ancora un risvolto molto più complesso rispetto altri major markets europei, a causa del pesante indebitamento pubblico. Le politiche adottate per il contenimento o la riduzione della spesa pubblica, che hanno riguardato tutti i livelli della Pubblica Amministrazione, hanno influito in modo particolare sul comparto industriale degli autobus, fino a determinarne quasi la scomparsa. La mancanza di interventi strutturali con investimenti pubblici certi e impiego verificato, con obiettivi precisi per un trasporto efficiente, sicuro, sostenibile, ha contribuito a rendere il parco autobus sempre più vecchio, inquinante e rumoroso e anche più povero di mezzi. Alla fine del 2014 il 63% degli autobus circolanti (pubblici e privati) ha più di 10 anni di età, ma quelli circolanti, immatricolati fino al 1998 (con più di 17 anni di anzianità!), sono

quasi 1/3 del parco totale. Solo il 10,6% ha un'anzianità compresa tra 0-4 anni.

La crisi economica ed occupazionale ha inciso sulla mobilità degli italiani. La **mobilità feriale** è diminuita progressivamente dal 2008 al 2012, mentre nel 2013 gli spostamenti complessivi della popolazione italiana (14-80 anni) hanno nuovamente superato la soglia dei 100 milioni (+2,8% rispetto al 2012), così il numero passeggeri/km,

A partire da giugno 2013, per due anni consecutivi, il Ministero dei Trasporti ha adottato una misura di incentivazione per il rinnovo del parco rimorchi e semirimorchi dotati di dispositivi di sicurezza con contestuale rottamazione e per l'intermodalità strada-ferro, strada-nave. T



che tocca il suo massimo nel 2008 per poi calare fino al 2012, aumenta in misura più sensibile rispetto al numero degli spostamenti, con una variazione positiva del 9,6%. L'analisi dei mezzi di trasporto utilizzati per gli spostamenti, non inverte l'impari confronto tra la "mobilità dolce" (piedi o bici, che scende dal 21,1% del 2008 al 16,9% del 2013) e la scelta del mezzo motorizzato, preferita nell'83,1% dei casi (era il 79,9% nel 2008). I "motorizzati" su due ruote scendono intorno al 3,7% di tutti gli spostamenti motorizzati (5,7% nel 2008), i mezzi privati (auto) continuano a detenere il primato (82,7% nel 2013, era l'80% nel 2012) tra gli spostamenti motorizzati con un incremento del 4,1% sul 2012, anche se, guardando alle variazioni degli spostamenti, l'automobile perde in 5 anni il 16% dei passeggeri, con una caduta in valore assoluto di oltre 13 milioni di viaggi nel giorno medio feriale. Il trasporto pubblico, dopo aver raggiunto la quota del 14,3% di tutti gli spostamenti motorizzati nel 2012, uno dei livelli più alti negli ultimi dodici anni (erodendo quote alla voce moto) riduce la quota nel 2013 al 13,6% (-1,9%).

Il trasporto pubblico stenta a diventare competitivo rispetto al mezzo privato, solo la crisi ha determinato un leggero spostamento verso i mezzi pubblici.

Diversi fattori giocano a sfavore della mobilità collettiva: le perduranti incertezze del quadro normativo e regolatorio, i tagli al settore per i servizi e per gli investimenti (manca la certezza dei flussi per gli investimenti) e, dal lato aziendale, l'aumento dei costi dei fattori di produzione (lavoro, materie prime, servizi). A ciò si aggiungono la debolezza delle politiche nazionali e locali "di sistema" per promuovere modelli di mobilità più sostenibili alle diverse scale, e da ultimo gli aumenti tariffari generalizzati che in assenza di miglioramenti tangibili dei servizi offerti non hanno favorito il miglioramento dell'immagine del trasporto pubblico presso la platea di utenti attuali e potenziali (Fonte: ISFORT-ANAV-ASSTRA-HERMES, 11° Rapporto sulla mobilità in Italia).

Il Trasporto pubblico locale versa in condizioni di non sostenibilità economica e registra di gran lunga le peggiori performance reddituali tra le local utilities, è quanto emerge dalla consueta indagine annuale 'Economia e Finanza delle principali società partecipate dai maggiori Enti locali' redatta da Mediobanca e pubblicata il 15 luglio 2015. Lo studio evidenzia che il TPL è il maggior fruitore di trasferimenti a titolo di integrazione tariffaria. Tali trasferimenti hanno cumulato 19,9 miliardi di euro, cui si aggiungono 2,3 miliardi di contributi per il costo del lavoro. Le società del panel, osservato dallo studio, hanno sommato perdite nette d'esercizio per 1,6 miliardi di euro e ciononostante versato imposte per 750 milioni. È stimato in poco più di 23 miliardi, l'onere che ha gravato sul settore pubblico per il finanziamento del TPL negli otto anni tra il 2006 e il 2013. L'incidenza media dei ricavi di mercato (essenzialmente la bigliettazione) in costi operativi è pari al 36,2%, con differenze assai ampie tra gli operatori

Nel 2014 il mercato **autobus**, con 2.152 **nuove immatricolazioni**, perde il 15% sull'anno prima, dopo una timida ripresa nel 2013 dell'8,3%. In particolare il comparto degli autobus finanziati registra ormai un pesante ridimensionamento, con gravi conseguenze per il trasporto pubblico locale in termini di qualità di servizio offerto ai passeggeri, di sicurezza stradale e di impatto ambientale (mezzi vecchi e inquinanti non aiutano l'ambiente). **Nei primi 8 mesi 2015 sono stati rilasciati 1.721 libretti di circolazione, il 15% in più rispetto allo stesso periodo del 2014, in particolare grazie all'incremento del segmento dei minibus.**

Il parco circolante. Alla fine del 2014 il parco circolante ammonta a circa 42 milioni di autoveicoli (+0,3%) a cui si aggiungono 348mila veicoli trainati e 6,8 milioni di veicoli a 2 e 3 ruote e quadricicli.

Parco circolante			
	al 31.12.2014	al 31.12.2013	var. %
Autovetture	37.080.753	36.962.934	0,32
Autocarri merci	3.930.858	3.938.026	-0,18
Specifici/Speciali	686.309	680.860	0,80
Motrici e trattori	150.086	149.563	0,35
Autobus	97.914	98.551	-0,65
Totale autoveicoli	41.945.920	41.829.934	0,28
di cui Autoveicoli per campeggio	276.116	271.156	1,83
Motocicli (esclusi i ciclomotori)	6.505.620	6.481.770	0,37
Motocarri e quadricicli	350.892	354.299	-0,96
Altro	27	29	-6,90
Totale auto e motoveicoli	48.802.459	48.666.032	0,28
Rimorchi e semirimorchi	348.007	347.108	0,26
Totale parco veicolare	49.150.466	49.013.140	0,28
N° autoveicoli per 1000 abitanti	690	688	
N° auto/motoveicoli per 1000 abitanti	803	801	
N° autovetture per 1000 abitanti	610	608	

Fonte: ACI, esclusi i ciclomotori

Il tasso di motorizzazione è di 690 autoveicoli per 1000 abitanti, contro una media UE+Efta di 564 e una media mondiale di 174.

Il calo delle vendite di autovetture nuove e usate in questi ultimi anni (ma vale anche per le altre tipologie di veicolo) hanno pesato sull'invecchiamento del parco, per il mercato italiano si parla ormai di un mercato prevalentemente di sostituzione, dato l'alto livello di motorizzazione del Paese. La vita media di un'auto è aumentata per effetto della rinuncia o del rinvio dell'acquisto/sostituzione dell'auto, per scelta o necessità. Nel 2000 le vetture circolanti con più di 10 anni erano il 38%, scese al 34,9% nel 2007, salite al 49,6% nel 2014. Le auto con più di 20 anni erano l'8,2% del parco nel 2007, salite al 13% nel 2014.

L'età mediana nel 2014 (in aumento rispetto al 2013) è pari a:

- auto a benzina : 12 anni e 10 mesi
- auto a gasolio : 8 anni e 3 mesi
- auto bz/GPL : 5 anni e 10 mesi
- auto bz/metano : 5 anni e 11 mesi.

Secondo la **normativa Euro** invece, le vetture circolanti Euro 0,1,2,3 sono il 47,9% dell'intero parco, mentre le vetture Euro 4, 5, 6 sono il 52,1%. Il totale delle vetture a benzina registrate ammonta a 18,89 milioni di unità, di queste il 59% ha classe di emissione ante Euro4. Circolano 15,24 milioni di auto diesel, di queste il 38% ha classe di emissione ante Euro4. Le vetture ad alimentazione alternativa sono il 7,9% di tutto il parco auto.

L'età mediana delle autovetture a fine 2014 sale 9 anni e 11 mesi. Per le auto a benzina è di 12 anni e 10 mesi.

A fine 2014 il parco circolante degli **autocarri merci, speciali e trattori stradali** ammonta a 4.767.253, mentre il parco dei **veicoli trainati** raggiunge quota **348.007 (rimorchi e semirimorchi superiori a 3.500 t di ptt)**. Molti dei mezzi che circolano sulle strade sono ormai obsoleti. Il 64% dei VCL, l'85% dei VI e il 59% dei trattori stradali ha classe di emissione ante Euro IV.

A fine 2014, il parco circolante **autobus**, secondo i dati ACI, diminuisce dello 0,65%. Risultano iscritti al PRA, circa 98mila, di questi oltre 36mila è stato immatricolato dal 2005 al 2014, il 37% di tutti gli autobus registrati. I veicoli adibiti al trasporto pubblico locale sono circa il 52% del parco e oltre il 67% ha classe di emissione ante Euro4.

Definizioni

FMI or IFM = Fondo Monetario Internazionale (www.imf.org)

OICA = International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (www.oica.net)

ACEA = European Automobile Manufacturers' Association (www.acea.net)

UE15 = Austria, Belgio, Danimarca, Francia, Finlandia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Paesi Bassi, Portogallo, Spagna, Svezia, Regno Unito

UE 12 = Bulgaria, Rep. Ceca, Cipro, Estonia, Lettonia, Lituania, Malta, Slovacchia, Slovenia, Polonia, Romaniaa, Ungheria

EFTA = Islanda, Norvegia, Svizzera

NAFTA = Canada, Messico, Stati Uniti

ASEAN = Indonesia, Thailandia, Malaysia, Singapore, Philippines, Vietnam, Burma, Brunei, Cambogia, Laos

EDA = Economie Asiatiche Avanzate

Light vehicles (LV) = autovetture e veicoli commerciali leggeri

Light trucks = autocarri leggeri

Autoveicoli = autovetture, veicoli commerciali leggeri, autocarri medi-pesanti, autobus