



L'industria automotive mondiale nel 2015 e trend 2016

AREA STUDI E STATISTICHE

Pubblicazione a cura dell' Area Studi e Statistiche di ANFIA,
Responsabile Marisa Saglietto
www.anfia.it, email studi.ricerche@anfia.it, tel. 011 5546526

Settembre 2016

► L'economia mondiale

Secondo i dati pubblicati ad aprile 2016 dal Fondo Monetario Internazionale, la crescita dell'economia mondiale per l'anno 2015 è stata del 3,1%, con un rallentamento nella seconda metà dell'anno (+2,8% sul secondo semestre 2014).

Le proiezioni sulla crescita mondiale sono state riviste al ribasso a luglio dal FMI, dopo il voto del 23 giugno nel Regno Unito a favore dell'uscita del paese dall'Unione europea: da +3,2% a +3,1% per il 2016 e da +3,5% a +3,4 per il 2017.

Le economie avanzate hanno registrato una crescita nel 2015 dell'1,9%, più lenta rispetto alle aspettative, che dovrebbe mantenersi nel 2016 e nel 2017 a +1,8%.

La crescita delle economie emergenti e in via di sviluppo è stata del 4% nel 2015, la più bassa dalla crisi finanziaria del 2008-2009; la ripresa è prevista più graduale rispetto alle precedenti aspettative del FMI: +4,1% nel 2016 e +4,6% nel 2017.

Il quadro internazionale è stato condizionato dal rallentamento dell'economia cinese (riduzione degli investimenti, delle esportazioni e importazioni, calo dell'attività manifatturiera), dalla caduta dei prezzi dei prodotti energetici (in particolare del petrolio, -47% sul prezzo medio del 2014) e delle altre materie prime, soprattutto i metalli, in caduta dal 2012 (un problema per la bilancia commerciale di molti paesi esportatori), dalla stretta finanziaria della politica monetaria negli Stati Uniti, dalla recessione di Brasile e Russia, dall'instabilità politico-militare ed economica di una vasta area che va dal Maghreb all'Afghanistan.

Il rallentamento dell'economia mondiale è imputabile, nelle economie avanzate, agli Stati Uniti, al Giappone per il calo dei consumi privati e ad alcune economie avanzate dell'Asia. Negli USA, nonostante la crescita nel 4° trimestre sia risultata inferiore alle aspettative, il mercato del lavoro si è comunque mantenuto molto dinamico. Nell'area Euro, Pil e mercato del lavoro non hanno invece ancora superato i livelli pre-crisi, la politica monetaria della BCE attraverso il *quantitative easing*, introdotta per favorire la crescita e gli investimenti, facendo scendere i debiti pubblici degli stati e i tassi di interesse, dovrebbe continuare. Per quanto riguarda i mercati emergenti la situazione risulta molto differente: in sofferenza le economie di Russia e Brasile, mentre Cina e altri paesi emergenti, nonostante il rallentamento, hanno comunque registrato tassi di crescita significativi.

L'aumento del prodotto interno lordo è stato del 6,9% in Cina e le proiezioni del FMI stimano crescite inferiori per il biennio successivo (+6,6 % nel 2016 e +6,2% nel 2017).

Il surplus commerciale è una delle cause del rallentamento dell'economia cinese, le esportazioni sono diminuite, così l'attività manifatturiera, compensata però dalla crescita del settore dei servizi.

Il calo dei prezzi delle materie prime e del petrolio (-16% calo previsto nel 2016 sul 2015) ha pesato negativamente soprattutto nelle economie dei paesi esportatori, in particolare di Brasile e Russia, con contrazioni del Pil rispettivamente del 3,8% e del 3,7% nel 2015 e con previsioni negative per entrambi i paesi nel 2016 e appena positive nel 2017.

Il forte calo del prezzo del petrolio, piuttosto marcato a partire dal mese di settembre 2015, è stato determinato da molti fattori, alcuni legati al calo della domanda dovuto alla stagnazione economica dell'Eurozona, alla frenata dell'economia cinese, all'aumento di energia ricavata da fonti rinnovabili; altri legati allo sviluppo tecnologico di più efficaci tecniche di ricerca geologica, di sviluppo e produzione applicate ai giacimenti convenzionali e non, alla rivoluzione energetica americana, che non riguarda solo lo shale gas, ma anche il petrolio non convenzionale (tight oil).

Nel 2015 l'economia mondiale è cresciuta del 3,1% sul 2014.

Nel 2015 il Pil è cresciuto dell'1,7% nell'Area Euro e del 2% nell'UE, mentre il tasso di disoccupazione si è attestato rispettivamente al 10,9% e al 9,4%.

Il tasso di disoccupazione giovanile resta a livelli allarmanti: 22% nell'Area Euro (Italia 37,9%) contro 11% di USA e 5,2% di UK.

Il prezzo medio del petrolio è crollato nel 2015 del 47% e senza accordi tra i paesi produttori, nel 2016 potrebbe calare ancora del 16%.

Questi fattori hanno già avuto un impatto negativo sulle economie dei paesi produttori ed esportatori di idrocarburi come Arabia Saudita e Federazione Russa e sugli investimenti delle imprese con attività estrattive che vedono scendere ricavi e profitti, mentre favoriscono le economie dei paesi importatori, consentendo una riduzione dei costi industriali per l'approvvigionamento di energia delle imprese e un'opportunità di risparmio per i consumatori finali. L'accordo fra i Paesi produttori, riuniti a gennaio e ad aprile 2016 a Doha, per congelare la produzione petrolifera a livelli più bassi e frenare la caduta delle quotazioni petrolifere, non è stato raggiunto, soprattutto a causa delle tensioni tra Iran e Arabia Saudita. L'Iran con la fine delle sanzioni, che avevano mutilato le sue esportazioni portandole, nei momenti peggiori, a 700mila barili al giorno rispetto a 2,5 milioni di barili dei livelli pre-sanzioni, intende ritornare ai livelli produttivi antecedenti. La mancanza di un accordo per una riduzione significativa della produzione di petrolio, tale da consentirne l'aumento del prezzo e mettere fine ad una guerra dei prezzi al ribasso, sembra lontano. Tutti quei paesi che negli ultimi decenni sono cresciuti soprattutto grazie alle esportazioni di prodotti petroliferi sono entrati in profonda crisi.

Rallenta l'economia del continente africano. Anche nel 2009, anno di recessione globale, il subcontinente era riuscito a fare meglio. Dopo una crescita media, dal 2001-2014, attorno al 5%, nel 2015 l'economia dell'**Africa SubSahariana** ha registrato il valore più basso dal 2000: +3,3% e il FMI prevede un ulteriore rallentamento nel 2016 (+1,6%), in attesa di una ripresa nel 2017 (+3,3%), favorita da un recupero dei prezzi delle materie prime. Per i paesi più dipendenti dallo sfruttamento delle materie prime si assiste ad un peggioramento del quadro macroeconomico, le minori entrate determinano un appesantimento del debito estero (gran parte dell'export totale è composta da commodity energetiche e minerarie). Altri fattori hanno determinato il rallentamento di molte economie, che sembra proseguire anche nel 2016: fattori climatici (siccità), crisi Ebola, conflitti bellici. La Cina è il primo partner commerciale dell'Africa Subsahariana, pertanto il rallentamento dell'economia cinese ha avuto effetti negativi per le economie dei paesi africani più legati alle importazioni della Cina. Il minor "valore" degli investimenti in materie prime ha dirottato altrove gli investimenti esteri, così il calo delle emissioni di Eurobond dei paesi africani causato dagli spread sui rendimenti diventati onerosi. Nonostante la situazione difficile e incerta, la regione rappresenta una opportunità.

L'area **MENA (Medio Oriente, Nord Africa) allargata ad Afghanistan e Pakistan**, è una regione economicamente diversificata che include sia le economie ricche di petrolio del Golfo, sia paesi che contano risorse scarse in rapporto alla popolazione (quali Egitto, Marocco, Yemen). In termini di popolazione la regione MENA (Medio Oriente e Nord Africa) conta circa 355 milioni di persone, l'85% delle quali vive in paesi definiti a medio reddito, l'8% in paesi ad alto reddito e il 7% in paesi a basso reddito. L'area MENA allargata, oltre ad essere colpita dal calo dei prezzi del petrolio, è funestata dall'intensificarsi di conflitti, tensioni sociali e dal moltiplicarsi di rischi per la sicurezza, causando così una pesante contrazione degli investimenti. Settore trainante dei consumi è quello tecnologico, in particolare la telefonia mobile e l'accesso ad internet, sospinti in crescita esponenziale dal passaggio in corso da una società dove le persone non hanno telefono né internet ad una dove tutti sono connessi attraverso cellulare.

Nel 2015 la dinamica degli scambi dei volumi del **commercio mondiale** è stata del 2,6% (inferiore alle aspettative). Le proiezioni per il 2016 pubblicate ad aprile sono state riviste al ribasso dal FMI a luglio, da +3,1% a + 2,7%. Per il 2017 il trade mondiale dovrebbe registrare un aumento del 3,9%.

	2014	2015	2016F	2017F
PIL	3,4	3,1	3,1	3,4
Paesi avanzati	1,9	1,9	1,8	1,8
Area euro	0,9	1,7	1,6	1,4
<i>Germania</i>	1,6	1,5	1,6	1,2
<i>Francia</i>	0,6	1,3	1,5	1,2
Italia	-0,3	0,8	0,9	1,0
<i>Spagna</i>	1,4	3,2	2,6	2,1
<i>Giappone</i>	0,0	0,5	0,3	0,1
<i>Regno Unito</i>	3,1	2,2	1,7	1,3
<i>Stati Uniti</i>	2,4	2,4	2,2	2,5
Paesi emergenti	4,6	4,0	4,1	4,6
<i>Brasile</i>	0,1	-3,8	-3,3	0,5
<i>Cina</i>	7,3	6,9	6,6	6,2
<i>India</i>	7,2	7,6	7,4	7,4
<i>Russia</i>	0,7	-3,7	-1,2	1,0
<i>CSI (escluso Russia)</i>	1,9	-0,6	1,0	2,5
<i>Messico</i>	2,2	2,5	2,5	2,6
ASEAN (1)	4,6	4,8	4,8	5,1
Africa Sub-Sahariana	5,1	3,3	1,6	3,3
<i>Nigeria</i>	6,3	2,7	-1,8	1,1
<i>Sud Africa</i>	1,6	1,3	0,1	1,0
Commercio mondiale (volumi di merci e servizi)	3,7	2,6	2,7	3,9
Prezzo petrolio (media dei prezzi Brent, Dubai e WTI) (2)	\$ 96,2	\$ 50,8	43,0	50,6

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

(2) Previsioni FMI del 18/8/2016

Fonte: FMI - Aprile 2016, riviste a Luglio 2016

Le proiezioni sulla crescita mondiale sono state riviste al ribasso a +3,1% nel 2016 e a +3,4% nel 2017 dal FMI a luglio 2016 e saranno riviste ad Ottobre.

Alcuni eventi hanno segnato significativamente la prima parte del 2016 e potrebbero "limare" ulteriormente la crescita prevista per il 2016:

- prosegue la crescita nell'**Area Euro**, sostenuta dalla domanda interna, ma sono aumentati i rischi riguardanti la domanda estera e l'acuirsi delle tensioni geopolitiche;

- l'uscita del **Regno Unito** dall'Unione europea, sancita dal voto popolare del 23 giugno 2016, avrà importanti implicazioni politiche, economiche e sociali per il paese, nonché per l'UE nel suo complesso;

- lo stallo politico in **Spagna** per la formazione di un nuovo Governo continua anche dopo le seconde elezioni di giugno 2016, successive a quelle di dicembre 2015. Senza un'intesa tra i partiti, il Paese rischia di andare per la terza volta alle urne;

- il ballottaggio per l'elezione presidenziale in **Austria** sarà ripetuto il prossimo 2 ottobre, a seguito della decisione della Corte Costituzionale di accogliere il ricorso sulle irregolarità verificatesi durante lo scrutinio dei voti del 22 maggio scorso, che ha portato all'annullamento del risultato;

- diverse questioni affliggono l'**UE** e non trovano ancora risposte politiche adeguate in un quadro coerente e condiviso (la lentezza della ripresa economica; l'incertezza tra rigore economico, voluto dalle economie del nord Europa e flessibilità, richiesta invece dai paesi del sud Europa; l'indefinita politica estera; la confusa gestione dei flussi migratori provenienti dai paesi teatro di conflitti bellici e violenze).

- il futuro dell'adesione della **Turchia** all'UE, dopo il tentativo di colpo di stato del 15 luglio, rimane incerto;

- l'8 Novembre 2016 si terranno le prossime elezioni presidenziali negli **Stati Uniti d'America**. Quel giorno verrà eletto il 45° Presidente USA che succederà a Barack Obama, non più eleggibile in quanto, per quella data, avrà raggiunto il limite di due mandati previsto dalla Costituzione americana. L'eventuale elezione di Donald Trump potrebbe cambiare gli equilibri internazionali, qualora fossero mantenute le posizioni "isolazionistiche" del candidato repubblicano;

- le **economie emergenti** restano un elemento di rischio per la crescita mondiale.

In **Cina** continua il rallentamento dell'economia. La **Nigeria** (prima economia dell'Africa), dopo due trimestri consecutivi di riduzione del Pil, è ufficialmente in recessione. L'industria petrolifera, pilastro del sistema economico nigeriano (70% del Pil nazionale), è stata colpita dal calo dei prezzi degli idrocarburi e si è registrato anche un forte calo del valore della naira, la moneta nigeriana. A partire da giugno, il Governo ha permesso alla valuta di fluttuare liberamente per contribuire a rilanciare l'economia. Il FMI ha rivisto al ribasso la crescita nell'Africa Sub Sahariana per il 2016, da +3% di Aprile a +1,6% di Luglio.

- il **calo del greggio** non determina un rafforzamento dell'attività produttiva globale.

► L'industria automotive mondiale

L'andamento dell'industria autoveicolistica, a fine 2015, ha conseguito risultati positivi; la **domanda di autoveicoli**¹ ha riguardato complessivamente 89,7 milioni di unità, con una crescita dell'1,4% rispetto al 2014 e del 9% sul 2012.

La **domanda di autoveicoli leggeri** (vetture+veicoli commerciali leggeri) **invece è stimata a 88mln di unità (+2%) sul 2014** (dati IHS). Il 74% delle vendite complessive di *light vehicles* sono **autovetture** e nel 2015 hanno riguardato 65 milioni di unità (+1,4% sul 2014, dati IHS²).

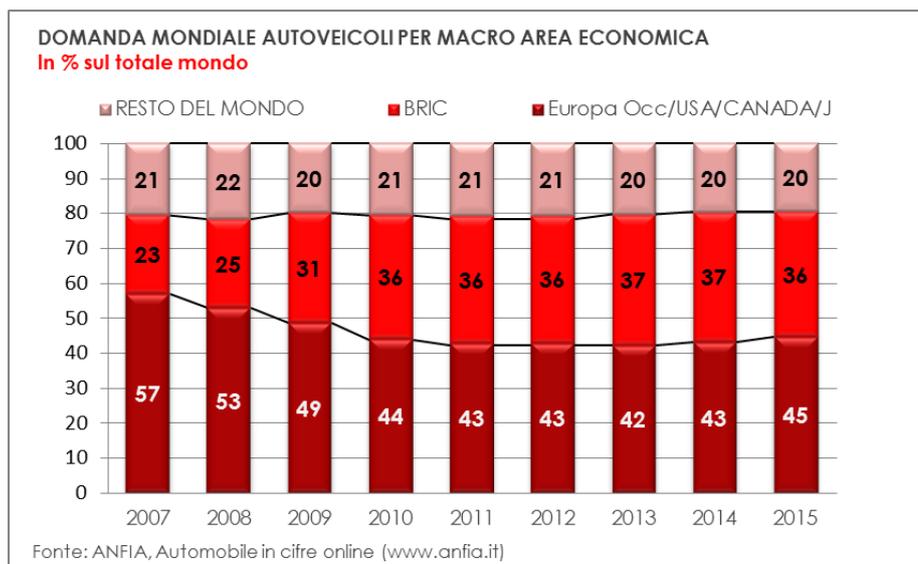
La crescita del mercato degli **autoveicoli** nel 2015 è stata sostenuta in particolare dalle vendite in: Europa Occidentale (+9,3%), Stati Uniti (+5,9%), Messico (+19%), India (+7,8%) e Cina (+4,7%). La domanda di autoveicoli in Unione europea (incluso Efta), dopo anni di segni negativi, è in crescita dal 2014; in ripresa il mercato in Turchia, che dopo il calo del 9,6% nel 2014, aumenta del 25% nel 2015. Nel resto dell'Europa la domanda di autoveicoli risulta in pesante contrazione, soprattutto in Russia (-44,5%) e in Ucraina (-50,6%). Nei paesi del Centro-Sud America, il mercato subisce una contrazione del 19,8%, dovuta soprattutto al Brasile (-26,6%).

La domanda di autoveicoli nell'area Asia/Pacifico sale dell'1,9% e registra andamenti differenti a seconda dei mercati: Cina (oltre ¼ della domanda globale), India e Sud Corea hanno risultati positivi, mentre Giappone e Asean³ risultano in calo. L'intera area equivale al 48,6% della domanda globale, un'area che ospita il 60% della popolazione mondiale, oltre 4,3 miliardi di abitanti su 7,3, con tassi di crescita economica del 6,9% per Cina, 7,3% India e 4,7% ASEAN (dati FMI, Aprile 2016).

Dal 2007 al 2015 la domanda mondiale di autoveicoli, aumentata del 25%, (passando da 71,7 milioni di unità a 89,7) si è modificata enormemente: i paesi industrializzati e "motorizzati", storicamente aree di produzione, hanno visto ridurre il peso dei loro mercati, passando dal 57% di share al 45%, mentre i paesi BRIC (Brasile, Russia, India e Cina), la cui domanda è cresciuta del 98% rispetto al 2007, hanno raggiunto il 36% delle vendite mondiali, (era il 23% nel 2007).

*Nel 2015 la **domanda di autoveicoli ha riguardato 89,7 milioni di autoveicoli**, con una crescita dell'1,4% rispetto al 2014, che aveva già registrato il 3% di incremento sul 2013.*

*Nel 2015 la **domanda di autoveicoli è aumentata di 18 milioni di unità rispetto al 2007**, di questi **16 hanno interessato i paesi BRIC**.*

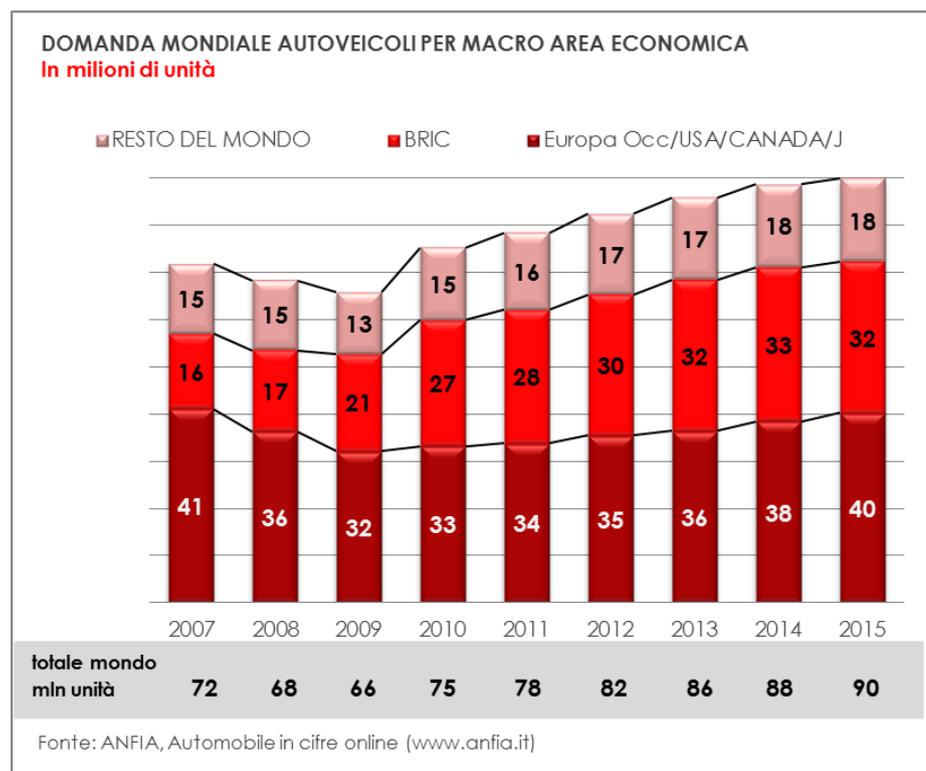


¹ Vetture+VCL+autocarri+autobus (elaborazioni ANFIA su dati OICA)

² Il dato IHS per il mercato autovetture non include i light trucks USA, aggiornamento luglio 2016

³ Asean 6 paesi (Filippine, Malesia, Indonesia, Thailandia, Vietnam)

In termini assoluti, la domanda di autoveicoli nei paesi industrializzati (Europa Occidentale, USA, Canada e Giappone) è passata da 41 milioni di autoveicoli nel 2007 a 40 milioni nel 2015 (-2% la variazione percentuale), dopo il crollo negli anni 2009-2011 attorno ai 33 milioni di unità vendute, mentre i paesi dell'area BRIC hanno visto la domanda crescere fino al 2014, grazie soprattutto al mercato cinese e a quello indiano, mentre Russia e Brasile risultano in calo dal 2013. L'area BRIC nel 2015 ha segno negativo: -2,2% sul 2014. Nel resto del mondo la domanda di autoveicoli, subisce una battuta d'arresto nel 2009, per poi crescere moderatamente fino al 2015.



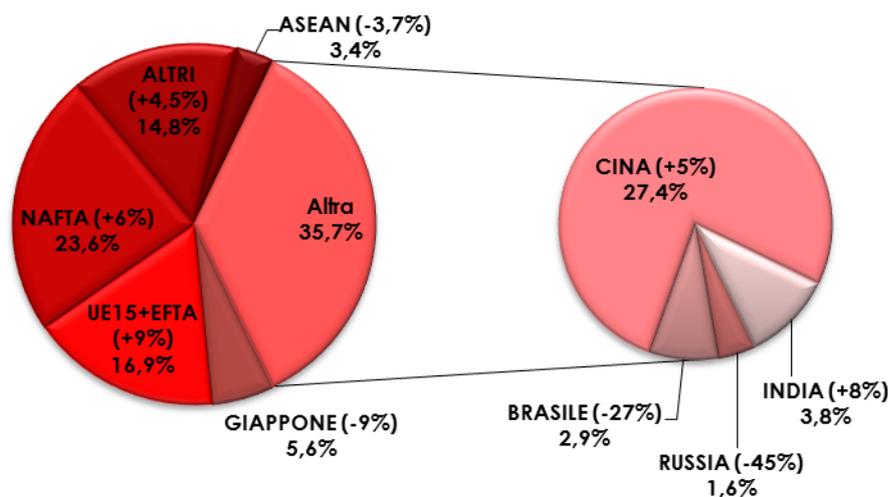
Vendite mondiali di autoveicoli (.000 unità)

	2012	2013	2014	2015	var% 15/12	var% 15/14	sh% 2015
MONDO (stime)	82.209	85.715	88.442	89.672	9,1	1,4	100,0%
EUROPA	18.658	18.353	18.542	18.966	1,7	2,3	21,2%
UE28+EFTA	14.353	14.145	14.950	16.388	14,2	9,6	18,3%
UE15 +EFTA	13.406	13.189	13.868	15.158	13,1	9,3	16,9%
<i>Germania</i>	3.394	3.258	3.357	3.540	4,3	5,5	3,9%
<i>Francia</i>	2.332	2.207	2.211	2.345	0,6	6,1	2,6%
<i>UK</i>	2.334	2.596	2.843	3.061	31,2	7,7	3,4%
<i>Italia</i>	1.533	1.420	1.493	1.726	12,6	15,6	1,9%
<i>Spagna</i>	791	823	987	1.214	53,5	23,0	1,4%
UE13	947	956	1.082	1.229	29,9	13,7	1,4%
RUSSIA	3.142	2.999	2.592	1.438	-54,2	-44,5	1,6%
TURCHIA	818	893	807	1.011	23,7	25,2	1,1%
ALTRI EUROPA	346	316	192	130	-62,5	-32,6	0,1%
NAFTA	17.529	18.765	19.901	21.162	20,7	6,3	23,6%
<i>Canada</i>	1.716	1.781	1.889	1.939	13,0	2,6	2,2%
<i>Messico</i>	1.024	1.101	1.168	1.388	35,5	18,8	1,5%
USA	14.788	15.883	16.843	17.836	20,6	5,9	19,9%
CENTRO-SUD AMERICA	6.150	6.270	5.572	4.470	-27,3	-19,8	5,0%
<i>Argentina</i>	830	964	614	606	-27,0	-1,3	0,7%
<i>Brasile</i>	3.802	3.767	3.498	2.569	-32,4	-26,6	2,9%
ASIA-OCEANIA	38.355	40.730	42.783	43.577	13,6	1,9	48,6%
<i>Cina</i>	19.306	21.984	23.499	24.598	27,4	4,7	27,4%
<i>Giappone</i>	5.370	5.376	5.563	5.047	-6,0	-9,3	5,6%
<i>India</i>	3.596	3.241	3.177	3.425	-4,7	7,8	3,8%
<i>Sud Corea</i>	1.565	1.574	1.730	1.922	22,8	11,1	2,1%
ASEAN	3.470	3.600	3.173	3.055	-12,0	-3,7	3,4%
AFRICA	1.518	1.597	1.643	1.497	-1,4	-8,9	1,7%
BRIC	29.846	31.991	32.766	32.030	7,3	-2,2	35,7%

Fonte: ANFIA/OICA/WARD'S/FOURIN

Dati dettagliati per paese pubblicati su Automobile in cifre online (www.anfia.it)

2015 - Domanda autoveicoli, var. % (2015/2014) e share % sul totale mondo



Fonte: ANFIA, Automobile in cifre online (www.anfia.it)

La **produzione di autoveicoli**, sostenuta quindi dall'andamento positivo della domanda, nel 2015 ha totalizzato oltre 91 mln di unità, pari ad una crescita dell'1,1% sul 2014, più contenuta rispetto agli anni precedenti, su cui hanno influito le produzioni in contrazione di Argentina (-14%), Brasile (-23%), Russia (-27%), Giappone (-5%), penalizzate da un calo della domanda interna.

Nel 2015 tutte le macro aree di produzione risultano in crescita, con la sola eccezione del Sud America (-21%).

Rispetto al 2007, la produzione mondiale registra un aumento del 24%, pari a circa 17,82 milioni di veicoli prodotti in più. **L'unica area, oltre al sud America, che totalizza nel 2015 volumi inferiori a quelli conseguiti nel 2007 è ancora l'Unione europea: 18,5 milioni di unità prodotte nell'ultimo anno contro 19,7 del 2007 (-6%). L'area Nafta ha registrato un nuovo record produttivo con oltre 17,95 autoveicoli, superando quello precedente, conseguito nel 2000 (17,66 milioni di unità). Nel continente asiatico invece è stato prodotto il 56% in più rispetto al 2007.**

Nel 2015 il 52,5% degli autoveicoli è prodotto in Asia-Oceania, il 23,6% in Europa e il 19,7% nell'area Nafta, il 4,2% nel Resto del Mondo. La Cina è il primo paese produttore del mondo (il 26,9% della produzione mondiale), seguita da Stati Uniti (13,3%), Giappone (10%), Germania, Sud Corea, India, Messico, Spagna, Brasile, Canada, Francia, e Thailandia.

Nella classifica dei paesi produttori il Messico mantiene la posizione conquistata nel 2014 (7^a posizione); la Spagna supera il Brasile, passando dalla nona all'ottava posizione, prima di Canada, Francia e Thailandia. I paesi BRIC con 32,4 mln di autoveicoli (-0,5% sul 2014) rappresentano il 35,6% della produzione mondiale, grazie ancora alla crescita dei volumi produttivi in Cina (+3,3%) e in India (+7,3), mentre Russia e Brasile registrano cali rispettivamente del 26,6% e del 22,8%.

Nel mondo sono stati prodotti circa 18 milioni di autoveicoli in più rispetto al 2007 e oltre 29 milioni rispetto al 2009.

In UE28 sono stati prodotti 18,5 milioni di autoveicoli, il 6,6% in più rispetto al 2014, ma il 6% in meno rispetto al 2007. L'area Nafta consegue un nuovo record produttivo nel 2015 con oltre 17,95 milioni di unità, superando il precedente record dell'anno 2000.

Classifica dei paesi produttori di autoveicoli

	Paese	2000	Paese	2005	Paese	2014	Paese	2015
1	USA	12.773.714	USA	11.946.653	CINA	23.731.600	CINA	24.503.326
2	GIAPPONE	10.140.796	GIAPPONE	10.799.659	USA	11.660.702	USA	12.105.490
3	GERMANIA	5.526.615	GERMANIA	5.757.710	GIAPPONE	9.774.665	GIAPPONE	9.278.238
4	FRANCIA	3.348.361	CINA	5.708.421	GERMANIA*	6.053.288	GERMANIA*	6.182.108
5	SUD COREA	3.114.998	SUD COREA	3.699.350	SUD COREA	4.524.932	SUD COREA	4.555.957
6	SPAGNA	3.032.874	FRANCIA	3.549.008	INDIA	3.844.857	INDIA	4.125.744
7	CANADA	2.963.097	SPAGNA	2.752.500	MESSICO	3.368.385	MESSICO	3.565.218
8	CINA	2.069.069	CANADA	2.687.892	BRASILE	3.146.386	SPAGNA	2.733.201
9	UK	1.813.894	BRASILE	2.530.840	SPAGNA	2.402.978	BRASILE	2.429.463
10	MESSICO	1.922.889	UK	1.803.109	CANADA	2.394.154	CANADA	2.283.307
11	ITALIA	1.738.315	MESSICO	1.684.238	RUSSIA	1.887.193	FRANCIA*	2.014.449
12	BRASILE	1.681.517	INDIA	1.638.674	TAILANDIA	1.880.587	TAILANDIA	1.915.420

*Per Francia e Germania il dato include stime VI di BMI

Fonte: ANFIA, Automobile in cifre online (www.anfia.it)

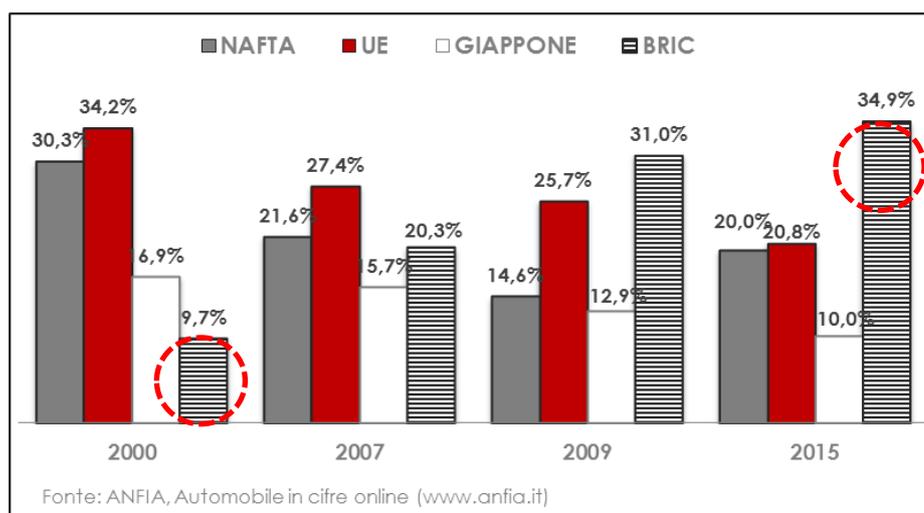
Nella classifica dei paesi produttori il Messico mantiene la settima posizione conquistata nel 2014; la Spagna supera il Brasile, passando dalla nona all'ottava posizione.

Gli autoveicoli leggeri (autovetture +veicoli commerciali leggeri) **prodotti sono stati 87,04 mln (+1,6% sul 2014)**. Nelle economie tradizionali USA+Canada, Europa Occidentale e Giappone, le produzioni di *light vehicles* rappresentano il 57,5% della produzione mondiale nel 2007 e scendono al 42,5% nel 2015. I paesi BRIC invece passano dal 20,3% di quota del 2007 al 34,9% nel 2015. I paesi BRIC condividono una grande popolazione (circa il 42% della popolazione mondiale), un immenso territorio, abbondanti risorse naturali strategiche, insieme rappresentano oltre il 30% del Pil mondiale e il 16,5% del commercio mondiale. 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 pre-crisi, avvicinandosi ai volumi record degli anni 1977-1978 attorno a 12,8 milioni di unità prodotte. 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	2014	2015	var% 15/07	var% 15/14	sh% 2007	sh% 2009	sh% 2014	sh% 2015
MONDO (stime)	73.231	61.763	90.039	91.049	24,3	1,1	100,0	100,0	100,0	100,0
EUROPA	22.846	17.057	20.692	21.457	-6,1	3,7	31,2	27,6	23,0	23,6
UE	19.720	15.290	17.390	18.538	-6,0	6,6	26,9	24,8	19,3	20,4
UE15	16.686	12.243	13.746	14.681	-12,0	6,8	22,8	19,8	15,3	16,1
UE NUOVI MEMBRI	3.034	3.047	3.644	3.856	27,1	5,8	4,1	4,9	4,0	4,2
RUSSIA	1.660	725	1.887	1.384	-16,6	-26,6	2,3	1,2	2,1	1,5
TURCHIA	1.099	870	1.170	1.359	23,6	16,1	1,5	1,4	1,3	1,5
ALTRI EUROPA	367	173	245	176	-52,0	-27,8	0,5	0,3	0,3	0,2
NAFTA	15.426	8.762	17.423	17.954	16,4	3,1	21,1	14,2	19,4	19,7
Canada	2.579	1.490	2.394	2.283	-11,5	-4,6	3,5	2,4	2,7	2,5
Messico	2.095	1.561	3.368	3.565	70,2	5,9	2,9	2,5	3,7	3,9
USA	10.752	5.710	11.661	12.105	12,6	3,8	14,7	9,2	13,0	13,3
SUD AMERICA	3.699	3.770	3.800	3.016	-18,5	-20,6	5,1	6,1	4,2	3,3
Argentina	545	513	617	534	-2,0	-13,5	0,7	0,8	0,7	0,6
Brasile	2.977	3.183	3.146	2.429	-18,4	-22,8	4,1	5,2	3,5	2,7
ASIA-OCEANIA	30.715	31.760	47.405	47.786	55,6	0,8	41,9	51,4	52,6	52,5
Cina	8.882	13.791	23.732	24.503	175,9	3,3	12,1	22,3	26,4	26,9
Giappone	11.596	7.934	9.775	9.278	-20,0	-5,1	15,8	12,8	10,9	10,2
India	2.254	2.642	3.845	4.126	83,1	7,3	3,1	4,3	4,3	4,5
Sud Corea	4.086	3.513	4.525	4.556	11,5	0,7	5,6	5,7	5,0	5,0
Thailandia	1.287	999	1.881	1.915	48,8	1,9	1,8	1,6	2,1	2,1
Iran	997	1.394	1.091	982	-1,5	-9,9	1,4	2,3	1,2	1,1
AFRICA	545	413	720	836	53,5	16,2	0,7	0,7	0,8	0,9

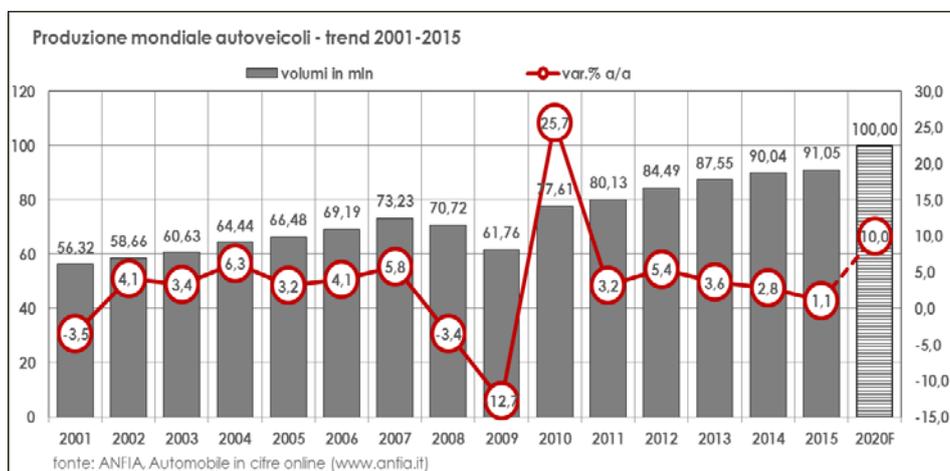
BRIC	15.773	20.341	32.610	32.443	105,7	-0,5	21,5	32,9	36,2	35,6
-------------	---------------	---------------	---------------	---------------	--------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

Ove possibile, esclusi doppi conteggi

Dati dettagliati per paese pubblicati su Automobile in cifre (www.anfia.it)

Fonte: ANFIA/OICA

Nel 2015 i BRIC producono circa 170 mila autoveicoli in meno rispetto al 2014. Nonostante il rallentamento economico cinese e la recessione di Brasile e Russia, le prospettive di crescita di questi paesi rimangono alte.

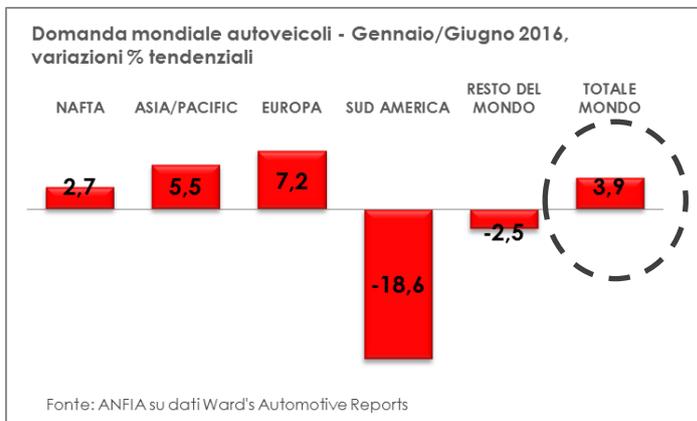


Secondo le rilevazioni di Fourin, i primi 3 produttori di autoveicoli mondiali sono Toyota Group con 10,29 milioni di autoveicoli (-2,1% sul 2014), Volkswagen Group con 10,26 milioni (-2,5%) e GM Group con 9,69 milioni (-2,1%). FCA ha prodotto 4,9 milioni di autoveicoli nel 2015 (+1%).

Toyota Group, VW Group e GM sono i primi tre produttori di autoveicoli nel mondo.

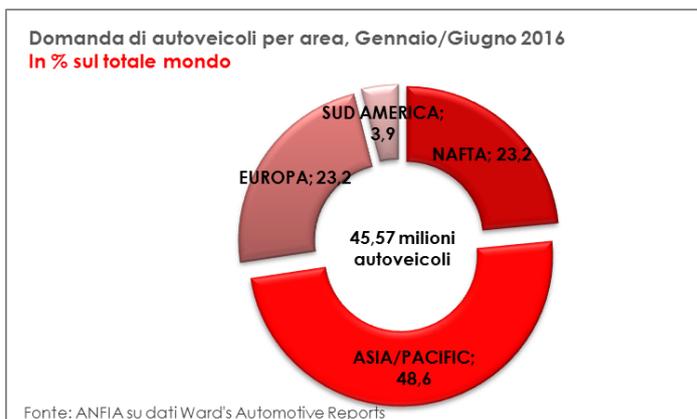
Trend 2016

Mercato autoveicoli: Nel 2016 emergono tensioni e ineguaglianze relativamente alla crescita globale. A gennaio/giugno 2016 la domanda globale di autoveicoli ha raggiunto i 45,6 milioni di autoveicoli, in aumento del 3,9% sullo stesso periodo del 2015 (stima Ward's Automotive Reports).



Nel 1° semestre 2016 la domanda globale di autoveicoli raggiunge i 45,6 milioni di autoveicoli venduti, con un rialzo tendenziale del 3,9%.

L'Europa è l'area dove si registra la crescita più alta: +7% su gennaio-giugno 2015.



L'Europa sta vivendo un periodo positivo per il settore automotive: il mercato sta registrando una crescita importante, grazie ad un notevole interesse per le nuove tecnologie offerte dai nuovi modelli, una buona propensione all'acquisto e un interessante cambiamento delle quote di mercato. Questo potrebbe favorire nuove dinamiche competitive rese possibili anche dai cambiamenti tecnologici che il settore sta vivendo. Nel 1° semestre 2016 l'Europa è l'area che registra la crescita più significativa nel mercato globale dei "motor vehicles", oltre il 7% sui volumi di gennaio/giugno 2015, con lo share del 23,2% e 10,57 milioni di autoveicoli venduti. Il mercato delle autovetture registra un incremento del 9% nell'area UE28/Efta con 8,09 milioni di nuove immatricolazioni; il comparto dei veicoli commerciali e industriali cresce del 13%, con oltre 1,2 milioni di unità. Il secondo trimestre 2016 è stato caratterizzato dall'esito del referendum in Gran Bretagna che, a sorpresa, ha sancito l'uscita del Paese dall'Unione europea. La Commissione Europea e il Parlamento hanno adottato un approccio senza compromessi verso il processo di uscita, rifiutando qualsiasi accordo ulteriore sulla relazione tra il Regno Unito e l'Unione Europea in deroga all'applicazione formale dell'Articolo 50 del Trattato Europeo. E' difficile comprendere quali saranno gli effetti di questo evento per l'industria automobilistica inglese e per l'economia in generale, che potranno essere molto influenzate da più elevati costi di produzione e da nuove regole di mercato, condizionate da probabili barriere doganali (PricewaterhouseCoopers).

La domanda di autoveicoli in Turchia cala dell'1%, ma resta positivo il dato delle autovetture, +3% su gennaio/giugno 2015; il comparto dei veicoli industriali invece risulta in calo del 12,4%. In Russia il mercato dei light vehicles registra una contrazione del 14%.

Nell'area Asia/Pacifico il mercato registra una crescita del 5,5% nella prima metà del 2016 e 22,14 milioni di autoveicoli venduti. I principali mercati hanno segno positivo con la sola eccezione del Giappone in calo del 4,8%. In Cina, a gennaio-giugno 2016, il mercato auto cresce del 9,2%. La domanda è sostenuta dagli sgravi fiscali previsti per le auto di piccola cilindrata e dalle condizioni facilitate per la concessione di crediti, misure comunque in scadenza a fine anno. Il trend positivo continuerà per tutto il 2016, sostenuto dalla domanda di SUV, che sta spingendo i costruttori locali cinesi ad aumentare la propria presenza in questo segmento.

L'Associazione nazionale di categoria, CAAM⁴, mantiene la sua previsione di crescita al 6% del mercato autovetture per il 2016. Alcuni analisti invece prevedono che il mercato possa realizzare nel 2016 un nuovo record a 23,3 milioni di unità (+10%). Anche il mercato dei veicoli commerciali e industriali dovrebbe chiudere l'anno con un leggero incremento, con la sola eccezione del comparto autobus.

Nella prima metà del 2016 nell'area Nafta sono stati registrati oltre 10,55 milioni di autoveicoli nuovi, +2,7% l'aumento sul 1° semestre del 2015. Negli USA, il mercato dei light vehicles registra un aumento dell'1,3% con 8,6 milioni di unità, mentre le immatricolazioni di FCA crescono del 6,4% con il 13,3% del mercato.

Nel 2016 la domanda di autoveicoli in America Latina risulterà ancora in flessione, con le eccezioni dei mercati di Argentina e Cile. In Brasile la domanda registra nel 1° semestre 2016 una contrazione del 25% con oltre 983mila nuove immatricolazioni, in particolare cala pesantemente la domanda di autocarri medi-pesanti (-31%) e di autobus (-41%). Nel 2016, in Brasile, il mercato risulterà in calo per il 4° anno consecutivo, con volumi attorno a 2,1 milioni di autoveicoli.

Nei prossimi 5 anni, dal 2016 al 2020, il mercato è previsto crescere del 2,8% (CAGR) per le autovetture e dell'1,1% per il comparto dei veicoli commerciali leggeri, secondo le previsioni IHS (luglio 2016).

Produzione autoveicoli: Nel 2016 dovrebbe confermarsi il trend del 2015 e la produzione dovrebbe superare i volumi del 2015, grazie soprattutto all'incremento produttivo della Cina. Nei prossimi cinque anni (2016-2020) la produzione globale di light vehicles (autovetture+veicoli commerciali leggeri) dovrebbe attestarsi su un tasso composto di crescita media annuo del 2,6% e nel 2020 superare i 100 milioni di autoveicoli leggeri prodotti. Il delta produttivo tra il 2016 e il 2020, secondo le stime IHS di luglio 2016, dovrebbe raggiungere quasi i 10 milioni di autoveicoli leggeri, il 71% dei quali rappresenterà un incremento produttivo nell'area BRIC, il 15% interesserà il Messico, il 10% i paesi Asean e il 4% l'Iran.

⁴ CAAM China Association of Automobile Manufacturers

I trend evolutivi dell'industria automotive

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.

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, alle politiche di incentivazione finalizzate al contenimento delle emissioni nocive e al rinnovo del parco circolante, anche nei paesi emergenti.** Nel 2015 i Paesi dell'Unione europea e dell'EFTA registrano complessivamente oltre 640mila nuove immatricolazioni di autovetture ad alimentazione alternativa, in rialzo del 22% rispetto al 2014, secondo i dati diffusi da Acea, che considerano in tutto 25 Paesi. In UE-Efta le auto ecofriendly⁵ pesano per circa il 4,5% delle immatricolazioni totali di autovetture nel 2015, contro il 4% dell'anno precedente. **L'Italia è il paese che ha il mercato di auto a trazione alternativa più grande, che pesa per il 33% di tutte le auto ecofriendly immatricolate in UE-Efta**, molto più rispetto alla Francia, al secondo posto, con una quota del 12,6%. A completare questa Top 5 troviamo al terzo posto il Regno Unito, con una quota di vetture "eco-friendly" dell'11,4%, seguita da Paesi Bassi (9,5%) e Germania (8,7%).

Nel 2015, negli USA, le autovetture ad alimentazione ibrida o elettrica, calano del 14%, totalizzando quasi 470mila immatricolazioni, di cui il 40% riguardano le varie configurazioni della Toyota Prius. Dello stesso andamento, il mercato dei Light Trucks ad alimentazione ibrida o elettrica (soprattutto SUV), il cui calo è del 13,3%, con circa 24.400 immatricolazioni (dati Ward's). Anche in Giappone si assiste ad una diminuzione delle immatricolazioni di auto ibride e plug-in dell'8,6% e del 37,5% per le elettriche. Le auto elettriche e ibride rappresentano oltre 1/5 del mercato giapponese.

In Cina, il mercato dei nuovi autoveicoli elettrici (new energy vehicles), che include quelli a batteria e gli ibridi plug-in, risulta nel 2015 pari ad oltre 331mila unità, ben 3,4 volte in più rispetto al 2014. In particolare, i veicoli puri elettrici vedono aumentare le proprie immatricolazioni di 4,5 volte rispetto al 2014, fino a raggiungere 247.482 unità e le ibride plug-in aumentano del 180%, fino a toccare quota 83.610. Per il solo segmento delle autovetture pure elettriche, sono state immatricolate in Cina 146.719 unità, triplicate rispetto all'anno precedente e le plug-in 60.663, 2,5 volte rispetto al 2014 (Fonte CAAM in base alla rilevazione presso le proprie aziende associate).

La riduzione dei consumi e delle emissioni rappresenta da tempo una priorità nel processo produttivo dei costruttori di autoveicoli, che include anche i mezzi pesanti: l'autocarro Stralis di CNH, per esempio, è il primo veicolo per trasporti a lungo raggio a costituire un'alternativa reale, sostenibile ed economicamente vantaggiosa ai veicoli ad alimentazione tradizionale, con una capacità di oltre 1.000 litri di gas naturale liquefatto.

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.

In Giappone le auto elettriche e ibride rappresentano oltre 1/5 del mercato.

⁵ Il dato include le ibride. Senza ibride scende al 3%.

Una grande competizione è nata tra i grandi gruppi automobilistici tradizionali e i colossi hi-tech attorno alla produzione dell'auto a guida autonoma.

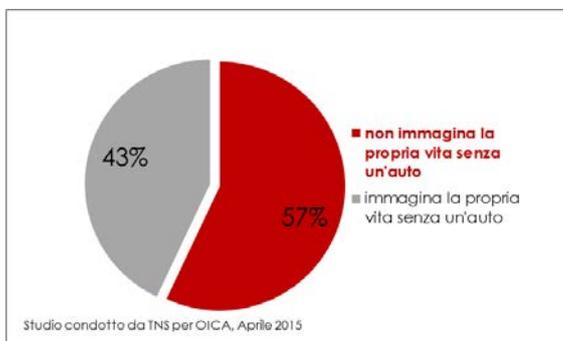
Un prodotto che non solo potrà cambiare il modo con cui le persone effettuano i loro spostamenti, ma l'intera società. La tecnologia è così avanti che la guida automatizzata è già una realtà. Gli investimenti in questa direzione sono enormi: Germania e Giappone, due paesi grandi produttori di automobili, dove l'industria automobilistica rappresenta un pilastro fondamentale dell'economia, sono in prima linea nella competizione globale estesa a colossi come Google e Apple, i quali a loro volta fanno accordi con molti fornitori dell'industria automobilistica.

L'auto a guida autonoma può rappresentare la svolta epocale per la mobilità nelle nostre città: potrà essere programmata per più spostamenti nell'arco della giornata, consentirà di trasportare qualsiasi persona (giovane o anziana, con o senza patente, abile o disabile), ridurrà gli incidenti stradali, il traffico e i tempi morti dovuti agli ingorghi, le emissioni nocive, libererà le persone dall'impegno della guida e lascerà loro la possibilità di fare altro.

Quanti e quali cambiamenti produrrà quindi la diffusione dell'auto che si guida da sola nella nostra società? Aumenteranno le persone che viaggeranno in auto? Sarà privilegiato l'utilizzo e quindi la condivisione dell'auto rispetto al suo possesso? Senza lo stress della guida, si preferiranno le auto anche nei viaggi lunghi? Aumenteranno o diminuiranno le auto in circolazione? Non mancano nemmeno i problemi etici sulla responsabilità in caso di incidente con l'auto senza conducente.

Guidare l'auto ha davvero perso il suo fascino?

Secondo lo studio commissionato da OICA⁶ alla società TNS, sull'immagine e sulla reputazione dell'industria mondiale dell'auto, è emerso che **il 57% degli intervistati non immagina la propria vita senza un'auto.**



Per gli spostamenti quotidiani, l'auto non ha rivali rispetto agli altri mezzi (moto, trasporto pubblico su gomma), in termini di comfort ed efficienza.

Dal punto di vista emozionale, al top delle immagini associate all'automobile risultano:

- L'emozione del possesso della prima auto e il piacere di avere un'auto propria
- Il piacere suscitato dalla vista di una bella auto
- L'auto è una delle più grandi conquiste dell'umanità
- Spostarsi in auto risulta il modo più efficiente di muoversi
- L'auto è un simbolo di libertà personale e generale.

Secondo l'opinione pubblica, l'industria dell'auto ha una forte capacità di affrontare le sfide del futuro, puntando sulla innovazione e sulla ricerca, sulla capacità di adattare i prodotti ai bisogni dei consumatori, perseguendo l'obiettivo di migliorare la qualità delle vite delle persone. Auto e industria escono dall'indagine con una buona immagine e reputazione (www.oica.net).

Una grande competizione è nata tra i grandi gruppi automobilistici tradizionali e i colossi hi-tech attorno alla produzione dell'auto a guida autonoma.



⁶ Lo studio ha riguardato 18 Paesi con 14.000 interviste.

L'indagine è stata condotta prima dello scandalo del dieseldgate.

Negli **Stati Uniti**, lo scandalo dell'aggiornamento delle norme anti-smog, che ha pesantemente coinvolto il marchio VW nell'ultima parte dell'anno 2015, segna negativamente anche l'andamento delle vendite di autovetture del brand tedesco nei primi sei mesi del 2016: -20%. E' recentissimo l'annuncio ufficiale dell'indennizzo di 14,7 mld di dollari che la casa di Wolfsburg pagherà ai clienti statunitensi per il riacquisto delle auto coinvolte nel dieseldgate. Non è prevista un'analogha procedura per i clienti europei.

Intanto in Italia, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha sanzionato il Gruppo Volkswagen per 5 milioni di euro per manipolazione del software di controllo delle emissioni inquinanti. La condotta di Volkswagen è stata ritenuta scorretta poiché gravemente contraria agli obblighi di diligenza professionale e idonea a indurre i consumatori a una scelta economica che non avrebbero fatto se consapevoli delle reali caratteristiche dei veicoli acquistati. L'Autorità ha ritenuto tale condotta scorretta ai sensi del Codice del Consumo (*comunicato stampa Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, 8 agosto 2016*).

Secondo le rilevazioni dell'European Environment Agency, il settore dei trasporti stradali contribuisce per un quinto alle emissioni complessive di gas serra e di inquinanti nell'Unione Europea. La misurazione delle emissioni inquinanti è piuttosto complessa e sono molti i fattori determinanti per quantificare i valori emissivi, da qui nasce il gap tra i risultati determinati in laboratorio e quelli sulla strada. Il test di laboratorio utilizzato oggi, il "New European Driving Cycle (NEDC)", risponde alla normativa europea che stabilisce gli standard che tutti i costruttori e altri player interessati devono rispettare. Il test progettato nel 1980 (e impiegato dagli anni 90) risulta oggi datato. Consapevole dei limiti di questo test, di cui si è discusso moltissimo in questi mesi, l'industria automotive ha contribuito attivamente allo sviluppo del nuovo test, il Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure (WLTP). Il nuovo test considererà più fattori che risultano incidenti sui valori emissivi finali, i quali risulteranno maggiormente coerenti con le quantità di emissioni di anidride carbonica e degli inquinanti che si riscontrano nell'uso quotidiano dei veicoli. In aggiunta al nuovo test di laboratorio, sarà introdotta una procedura complementare, denominata "Real Driving Emissions (RDE)" che determinerà le emissioni di inquinanti anche sulla strada, in condizioni quindi il più possibile aderenti alla realtà. Con questa normativa, l'Europa sarà la prima regione al mondo ad adottare, nel calcolo delle emissioni dei veicoli, un approccio basato, anziché soltanto sul ciclo omologativo, anche sulle condizioni di guida reali.

L'innovazione tecnologica rappresenta quindi 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. Certamente le innovazioni tecnologiche messe in campo producono già i loro effetti positivi, in termini di sicurezza attiva e passiva.

Secondo le rilevazioni dell'European Environment Agency, il settore dei trasporti stradali contribuisce per un quinto alle emissioni complessive di gas serra e di inquinanti nell'Unione Europea.

Molti player globali guardano a relazioni sempre più strette con brand ITC, come fornitori indispensabili per il futuro dell'auto.

Interessante per esempio l'esperimento **European Truck Platooning Challenge**, effettuato su alcune strade europee. L'evento è stato voluto dalla presidenza olandese dell'Unione europea per promuovere una mobilità delle merci su gomma più sostenibile e più sicura. Il Platooning consiste nell'avere due o più camion, uno dietro l'altro, riducendo la distanza fra i due grazie a sistemi di comunicazione **vehicle to vehicle**. Il primo camion guida il secondo o anche il terzo, si riduce la distanza tra i truck, si riduce il carico aerodinamico, si aumenta l'efficienza e si riducono i consumi. Inoltre la guida autonoma è un importante device per migliorare anche la sicurezza stradale e ridurre il numero di incidenti.

Anche il trasporto collettivo su gomma si innova e il "**Bus del futuro**" esiste già: si tratta di un mezzo che aspira a portare la tecnologia dell'autonomous driving nel servizio pubblico urbano, sperimentato sulle strade urbane di Amsterdam, viaggia su una corsia preferenziale, telecamere e radar sono collegati ad un Gps e ad un sistema Wi-Fi in costante contatto con le infrastrutture e le banche dati del traffico aggiornate in tempo reale, secondo il principio **V2I (Vehicle-to-Infrastructure)**. Nell'esperimento il conducente resta a bordo, necessario per la normativa attuale, che non prevede il sistema di guida autonoma. Il bus sperimentato è stato sviluppato da Mercedes-Benz. Un'altra soluzione sperimentata in Cina per decongestionare le strade è il **Transit Elevated Bus (TEB)**, ossia un bus sopraelevato in grado di muoversi su binari e di trasportare 1200 passeggeri e di muoversi fino a 65 km/h grazie ad una propulsione elettrica e all'energia solare immagazzinata dai pannelli installati sopra il tetto.

► Parco mondiale autovetture

La popolazione mondiale nel 2015 è cresciuta di 1 miliardo di abitanti rispetto al 2003 e di 2 miliardi rispetto al 1990. Il 12,3% della popolazione mondiale ha più di 60 anni e nel 2050 salirà al 21,6%, ma in Europa gli over 60 oggi sono già il 24% della popolazione e diventeranno il 34% nel 2050. Nei paesi dell'Area Euro questo aspetto avrà un impatto importante, perché crescerà in modo significativo il numero dei pensionati rispetto alle persone in età da lavoro (15-64 anni) e l'età media della forza lavoro aumenterà, la percentuale di addetti tra i 55-64 anni è prevista incrementare di 1/3 nei prossimi 20 anni, passando dal 15 al 20%.

La popolazione mondiale è prevista attestarsi tra i 9,4 e i 10 miliardi nel 2050.

Crescita economica e demografica, determineranno un aumento della motorizzazione nei paesi emergenti, in particolare 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 nel 2030 sarà il 64% della classe media mondiale, con consumi che peseranno per il 40%. Pur crescendo la classe media mondiale, che è prevista raddoppiare entro il 2030, la maggioranza della popolazione resterà in condizioni di povertà o vulnerabilità.

Il grafico sull'evoluzione del parco autovetture evidenzia la crescita esponenziale di auto in Cina entro il 2023, seguita da un aumento della densità autoveicolistica in Sud America e nel Sud Est Asiatico, escluso Giappone/Corea. Nel 2015 il parco auto della Cina pesa sul totale mondo per il 14,5% ed è previsto crescere al 24% entro il 2023. Nel 2015 circola in Europa il 39% della flotta auto globale, che scenderà al 32,8% nel 2023.

World population:

2015F : 7,3 mld

2030F : 8,5 mld

2050F : 9,7 mld

Stime United Nations, 2015

World car parc:

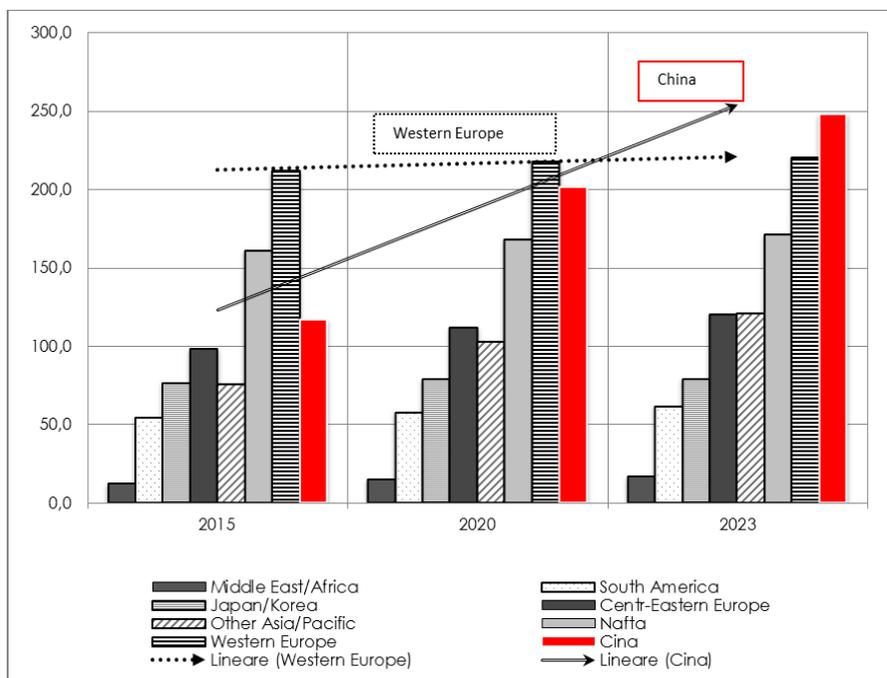
2015F : 809,1 mn

2020F : 955,4 mn

2023F : 1.040,6 mn

Dati IHS, luglio 2016

PARCO AUTOVETTURE: TREND 2015-2023, milioni di unità (Fonte IHS)

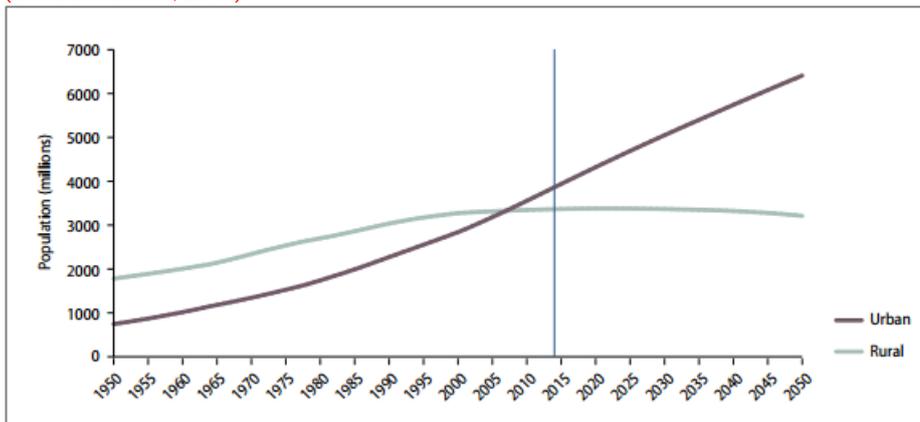


La popolazione residente nelle economie avanzate è solo il 14,7% della popolazione mondiale, il resto del mondo l'85,3%; Cina e India insieme rappresentano il 37% degli abitanti del pianeta.

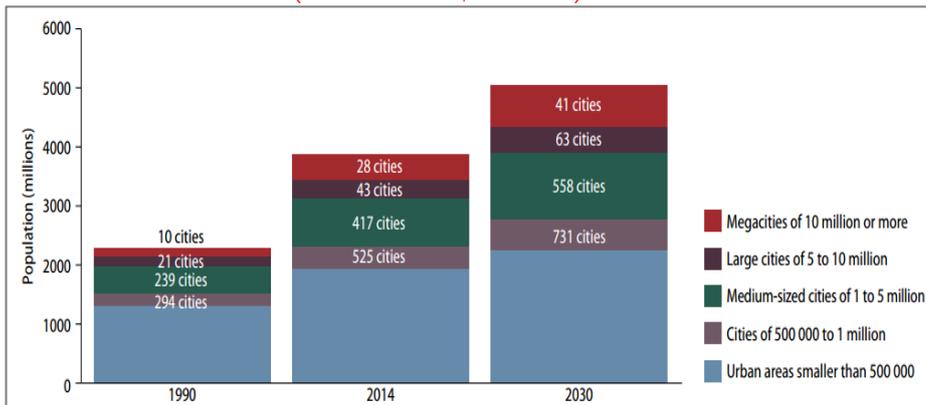
Nel mondo odierno, motorizzazione diffusa e mobilità sostenibile dovranno andare di pari passo. La congestione del traffico, l'inquinamento acustico e dell'aria, il fenomeno della "sovracrescita" urbana (urban sprawl), così come l'esclusione sociale e la sicurezza stradale, sono tutte sfide che si pongono 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.**

Evoluzione della popolazione urbana e rurale mondiale dal 1950 al 2050

(United Nations, 2014)



La crescita della popolazione urbana mondiale è proporzionale alla crescita delle città di tutte le dimensioni (United Nations, dati 2014)



La densità autoveicolistica mondiale è cresciuta del 25% rispetto al 2005, nel mondo circolano 180 veicoli per 1000 abitanti.

La densità automobilistica nell'UE è molto alta: 574 autoveicoli per 1000 abitanti (dato OICA 2014), +67% rispetto al 2005. La flotta in UE è di circa 253 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 5,5% usa carburanti alternativi.**

L'età media dei light vehicles negli Stati Uniti è di 11,7 anni nel 2015 (stima IHS). L'invecchiamento del parco è stato determinato da un basso tasso di sostituzione negli ultimi anni; le radiazioni nel 2014 hanno riguardato più di 11 milioni di light vehicles, pari al 4,4% del parco, in calo rispetto agli 11,5 milioni del 2013 e al livello record di 14 milioni di veicoli rottamati del 2012. Negli USA le autovetture circolanti sono il 45% del parco totale.

La densità autoveicolistica mondiale è cresciuta del 25% rispetto al 2005, nel mondo circolano 180 veicoli per 1000 abitanti.

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/ibridi, 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'Africa è spesso vista come una delle ultime frontiere della crescita del settore automotive. L'Africa è geograficamente vicino all'UE e all'Italia, una realtà interessante che presenta tassi di crescita economica piuttosto alti, nonostante il rallentamento di questi ultimi anni. L'Africa presenta aree e regioni con livello di sviluppo e stabilità politica molto differenti, su cui sia le istituzioni mondiali sia l'Unione Africana stanno investendo con programmi a breve, medio e lungo termine, per accelerare la crescita del continente e sfruttare le potenzialità del progresso tecnologico per trasformare la società e migliorare la vita degli africani. **Secondo i dati riportati dalla Banca Africana di Sviluppo, il processo di inurbamento che sta avvenendo nel continente africano porterà, entro il 2050, due terzi della popolazione ad abbandonare le campagne per vivere in città. Nel 2015, la popolazione urbana era costituita da 472 milioni di abitanti, il doppio rispetto al 1995. Tuttavia, a tale processo non sta seguendo un piano di urbanizzazione e di investimenti adeguato, con due terzi degli investimenti infrastrutturali previsti entro il 2050 ancora da avviare.**

► Focus Europa

19 milioni di nuovi autoveicoli immatricolati in Europa nel 2015, il 18% in meno del 2007.

Nel 2015 sono stati venduti in **Europa** 18,97 milioni di **autoveicoli** (+2,3% sul 2014), così ripartiti: 16,35 milioni di autovetture (+1,4%), 2,61 milioni di veicoli industriali leggeri e pesanti (+7,9%). Nel 2015 le vendite di autoveicoli in Europa sono il 18% in meno dei volumi del 2007.

Nel 2015 il mercato continentale degli autoveicoli è stato contraddistinto da una crescita dei volumi nell'area dell'Unione europea allargata (+9,6%) e Turchia (+25%), e dalle flessioni dei mercati di Russia (-44,5%) e resto dell'Europa (-33%). Il mercato europeo degli autoveicoli nel suo complesso pesa per il 21,2% del mercato mondiale e quello UE-Efta per il 18,3%.

Il mercato europeo degli autoveicoli nel suo complesso pesa per il 21% del mercato mondiale e quello UE per il 18%.

Europa – vendite autoveicoli, in milioni di unità

volumi	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Autovetture	19,588	18,767	16,612	16,513	17,181	16,199	15,953	16,119	16,352
Veicoli comm.e ind.	3,479	3,135	2,067	2,348	2,617	2,459	2,400	2,423	2,614
Totale	23,067	21,901	18,679	18,861	19,798	18,658	18,353	18,542	18,966
var. %	2008/2007	2009/2008	2010/2009	2011/2010	2012/2011	2013/2012	2014/2013	2015/2014	
Autovetture	-4,2	-11,5	-0,6	4,0	-5,7	-1,5	1,0	1,4	
Veicoli comm.e ind.	-9,9	-34,0	13,6	11,4	-6,0	-2,4	1,0	7,9	
Totale	-5,1	-14,7	1,0	5,0	-5,8	-1,6	1,0	2,3	

Il mercato autovetture europeo è ancora inferiore del 16,5% a quello del 2007.

Fonte: ANFIA, Automobile in cifre online (www.anfia.it)

UE+Efta – vendite autoveicoli, in milioni di unità

volumi	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Autovetture	16,117	14,857	14,537	13,844	13,656	12,575	12,355	13,026	14,228
Veicoli comm.e ind.	2,774	2,526	1,706	1,842	2,020	1,778	1,790	1,923	2,160
Totale	18,891	17,382	16,242	15,685	15,676	14,353	14,145	14,950	16,388
var. %	2008/2007	2009/2008	2010/2009	2011/2010	2012/2011	2013/2012	2014/2013	2015/2014	
Autovetture	-7,8	-2,2	-4,8	-1,4	-7,9	-1,8	5,4	9,2	
Veicoli comm.e ind.	-9,0	-32,5	8,0	9,7	-12,0	0,7	7,4	12,3	
Totale	-8,0	-6,6	-3,4	-0,1	-8,4	-1,4	5,7	9,6	

Fonte: ANFIA, Automobile in cifre online (www.anfia.it)

Nel 2015 in **UE+Efta** le nuove registrazioni di **autovetture** sono state 14,23 milioni unità, il 9,2% in più rispetto al 2014, ma il 12% in meno rispetto al 2007, pari ad un calo di immatricolazioni di 1,9 milioni autovetture.

Nel 2015 nei paesi UE sono state vendute 27 nuove autovetture ogni 1000 abitanti (31 auto ogni 1000 abitanti residenti in UE15 e 10 in Ue13 per 1000 abitanti), con differenze molto marcate che oscillano da 81 auto in Lussemburgo a 3 in Bulgaria. In Italia il rapporto è di 26 auto immatricolate ogni 1000 abitanti.

I **cinque "major markets"** dell'Unione Europea hanno totalizzato 10,37 milioni di nuove immatricolazioni di auto (+8,8%). Complessivamente questi mercati rappresentano il 73% del mercato complessivo UE28+Efta e il 63% del mercato continentale.

Nel 2015 nei paesi UE sono state vendute 27 nuove autovetture ogni 1000 abitanti.

⁷ Germania, UK, Spagna, Francia e Italia

I mercati delle autovetture di Francia, Italia e Spagna risultano al di sotto dei volumi record conseguiti nel 2007, mentre Germania e UK registrano volumi in crescita rispettivamente dell'1,8% e del 9,5%.

Mercato autovetture "major markets UE", in migliaia di unità

volumi	2007	2010	2011	2012	2013	2014	2015	var% 15/14	var% 15/07
GERMANIA	3148,2	2916,3	3173,6	3082,5	2952,4	3036,8	3206,0	5,6%	1,8%
UK	2404,0	2030,8	1941,3	2044,6	2264,7	2476,4	2633,5	6,3%	9,5%
FRANCIA	2109,7	2251,7	2204,2	1898,8	1790,5	1795,9	1917,2	6,8%	-9,1%
ITALIA	2494,1	1962,0	1749,5	1403,3	1304,8	1360,8	1575,9	15,8%	-36,8%
SPAGNA	1614,8	982,0	808,1	699,6	722,7	855,3	1034,2	20,9%	-36,0%

Fonte: ANFIA, Automobile in cifre online (www.anfia.it)

Nell'area UE13 il mercato autovetture del 2015 presenta volumi in crescita del 12,4%, ma ancora inferiori del 20% 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 2015, secondo la **segmentazione**, il mercato UE (escluso Efta) risulta così ripartito: small (A+B) 31%; lower medium (C) 22%; upper medium (D) 10%; luxury (F) 3%; **SUV 23%** e MPV 11%.

Secondo l'**alimentazione**, il mercato delle **auto diesel** in UE (escluso Efta) rappresenta il 51,6% del totale nuovo immatricolato nel 2015 (era il 54,9% nel 2012). In alcuni paesi europei le quote delle vendite di auto diesel sono molto alte, anche se in calo: Irlanda (71%), Lussemburgo (70%), Portogallo (68%), Grecia e Spagna (63%). In **Francia** il mercato delle auto diesel è passato dalla quota del 63,8% del 2014 al 57,2% del 2015 (6,6 punti in meno in un anno); nel 2012 le auto diesel rappresentavano il 72,9% di tutto il mercato auto francese.

Nell'Unione europea il mercato delle vetture a **benzina** pesa invece per il 45,4% (era il 43% nel 2012). **Le vendite di auto ad alimentazione alternativa⁸ conquistano il 3% del mercato (era il 2,2% nel 2012).**

L'Italia è il paese dell'UE-Efta con il volume maggiore di vetture a trazione alternativa, 211mila (grazie al contributo delle vendite di autovetture a gas) davanti alla Francia, oltre 80mila, che è diventato il secondo paese dell'UE (grazie invece alle vetture elettriche e ibride), seguita da Regno Unito e Paesi Bassi. Nel 2015, in termini di quota rispetto al proprio mercato sono i Paesi Bassi ad avere la quota di auto a trazione alternativa più alta, il 13,5%, seguita dall'Italia con il 13,4%, ma è la Norvegia che con il 29,6% di auto "green" conquista il primo posto in Europa. I Paesi dell'Unione europea allargata nel totale 2015 registrano complessivamente 640mila nuove immatricolazioni di autovetture ad alimentazione alternativa, in rialzo del 22% rispetto al 2014, secondo i dati diffusi da Acea, che considerano in tutto 25 Paesi. L'Italia è il paese che ha il mercato di auto a trazione alternativa più grande, che pesa per il 33% di tutte le auto ecofriendly immatricolate in UE-Efta, molto più rispetto alla Francia, al secondo posto, con una quota del 12,6%.

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.

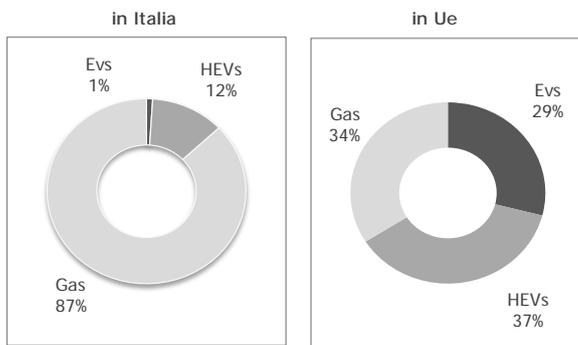
Cala la quota del mercato auto diesel nel 2015. In Francia il peso delle auto diesel vendute passa dal 63,8% del 2014 al 57,2% del 2015: 6,6 punti in meno in un anno.

L'Italia è il paese con mercato auto a trazione alternativa più grande d'Europa, grazie alle auto a gas.

⁸ Dato EEA, pubblicato su ACEA Pocket Guide 2016/2017, include: elettrico, GPL, CNG, etanolo (E85), biodiesel e plug-in ibridi, esclude ibridi

A completare questa Top 5 troviamo al terzo posto il Regno Unito, con una quota di vetture "eco-friendly" dell'11,4%, seguita da Paesi Bassi (9,5%) e Germania (8,7%). Nel 2015, sono state immatricolate, in UE+EFTA, 186.170 autovetture elettriche (bev, plug-in, extended-range), il 101% in più rispetto al 2014. Tra i maggiori mercati, l'aumento più consistente è stato quello dei Paesi Bassi, con una crescita del 193%, che porta questo mercato ad essere il primo in Europa con 43.441 immatricolazioni, seguito dalla Norvegia, dove le immatricolazioni ammontano a 33.721 (+71% sul 2014).

Mercato auto alternative - Anno 2015

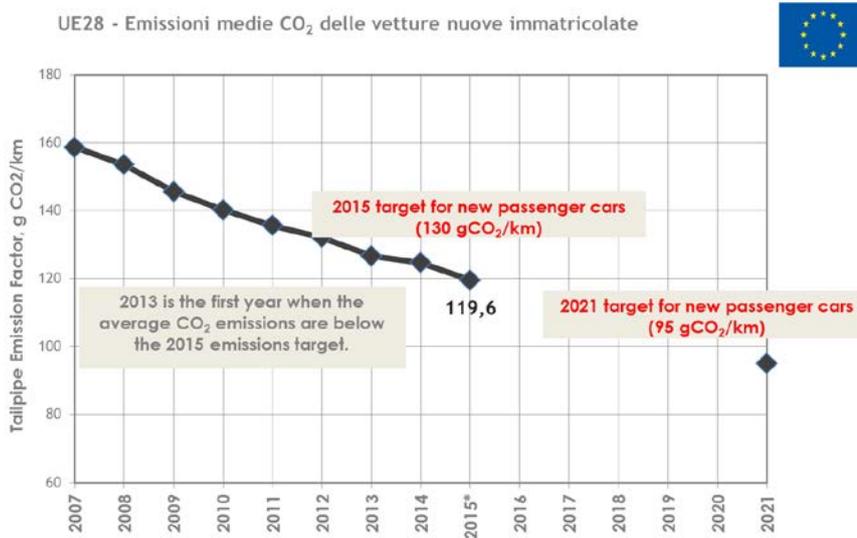


Secondo i dati preliminari pubblicati dall'European Environment Agency, (determinati sul monitoraggio finora fatto con il test NEDC), le nuove vetture immatricolate nel 2015 emettono mediamente 3,8 g/km di CO₂ in meno rispetto a quelle vendute nel 2014 e 10 g/km di CO₂ in meno rispetto al target fissato per il 2015 (130 g/km).

Dal 2010 (140,3 g/km) le emissioni medie di CO₂ si sono ridotte di 20,7 g/km. L'Unione Europea ha raggiunto l'obiettivo già nel 2013, 2 anni prima del termine fissato.

Nel 2015 l'emissione media di CO₂ delle nuove autovetture registrate è stata di 119,6 grammi per chilometro. Solo Estonia e Lettonia (137 g/km) risultano ancora su livelli medi superiori al target, mentre tutti gli altri Paesi dell'Unione lo hanno già raggiunto. I Paesi Bassi, con una media di 101,2 g/km di CO₂, hanno raggiunto il livello emissivo più basso tra i Paesi dell'Unione.

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



* ANFIA su dati EEA

Nell'area UE-Efta il mercato dei **veicoli commerciali leggeri** ha registrato un incremento del 11,7% nel 2015, con 1,78 milioni di unità vendute, un volume inferiore del 22% a quello pre-crisi del 2007 (2,28 milioni di unità). 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. Secondo i dati preliminari pubblicati dall'European Environment Agency, l'emissione media di CO₂ dei nuovi van immatricolati nell'UE diminuisce appena di 1 grammo per chilometro nel 2015 rispetto all'anno prima. **La media delle emissioni dei nuovi van venduti è stata di 168,2 g/km di CO₂**. Le emissioni sono tuttavia al di sotto del target fissato dall'UE per il 2017 di 175 g/km, già raggiunto nel 2013. L'UE ha fissato un secondo obiettivo più stringente a 147 g/km di CO₂ per il 2020.

La media annua degli **autocarri medi-pesanti**, venduti dal 2011 al 2015, è stata di circa 312mila veicoli, quasi il 30% in meno del 2007. Nel 2015 le immatricolazioni di autocarri medi-pesanti hanno raggiunto le 336mila unità con un incremento del 15% sul 2014. Il mercato degli autocarri ha subito un pesantissimo ridimensionamento con la crisi economica-industriale europea. Sono diminuiti i consumi finali, l'approvvigionamento delle industrie, la distribuzione di prodotti finiti, che hanno enormemente influito sul rinnovo delle flotte.

Il calo delle immatricolazioni di autocarri medi-pesanti è stato molto più pesante in Italia e in Spagna (con volumi dimezzati rispetto al 2007). La Germania è il primo mercato dell'Unione allargata, seguita da UK, che ha superato la Francia, mentre Polonia e Spagna si contendono il 4° posto.

Il comparto dei soli **autocarri pesanti**, con ptt uguale o superiore a 16000 kg, ha totalizzato oltre 261mila nuove registrazioni nel 2015 (+18%), la metà vendute in soli tre paesi: Germania, Francia e UK. Buon recupero della Spagna (+38,7%), anche se, come in Italia, dal 2009 il mercato si è più che dimezzato; la Polonia è il quarto mercato dell'Unione Europea allargata, dopo Germania, Francia e UK.

Quasi l'80% dei veicoli industriali immatricolati nell'area UE-Efta riguarda gli autocarri pesanti.

Secondo dati Eurostat, il **traffico merci su strada nel 2014** registra un recupero dello 0,4% sul 2013, con 1.725 mld di tkm movimentate da camion e rimorchi. Si tratta comunque di un volume inferiore a quelli del 2010 e del 2011. La quota del trasporto merci su strada, pur rimanendo stabile nel corso dell'ultimo decennio, ha subito una pesante riduzione in termini di tonnellate-km rispetto ai livelli del 2007 (-10,4%).

In aumento la quota di trasporto internazionale (compreso il trasporto di transito), che nel 2014 pesa per il 35,5% del totale movimentato in tkm. La quota di trasporto internazionale è aumentata nell'ultimo decennio, passando dal 30% del 2004 al 35,5% del 2014, un aumento che riflette l'effetto del mercato unico europeo. Circa il 78% dei trasporti internazionali è effettuato da trasportatori immatricolati in uno dei paesi tra i quali avviene il trasferimento delle merci; il restante 22% è effettuato da trasportatori di un terzo paese nel quadro di operazioni di transito, il segmento di mercato in più rapida crescita degli ultimi dieci anni. Il trasporto internazionale impiega soprattutto i mezzi più pesanti, su distanze più lunghe e ha una quota di viaggi a vuoto inferiore al trasporto nazionale. **Secondo dati preliminari Eurostat, nel 2015 il traffico merci nei paesi UE è in aumento, attorno all'1,4% sul 2015.**

Il mercato degli **autobus** (con ptt superiore a 3500 kg) risulta in crescita del 14,7%, con 39.600 nuove immatricolazioni. Tra i major markets, è l'Italia il paese dove si immatricolano meno autobus nuovi, a dispetto della vetustà del parco.

In **Russia**, nel 2015, con oltre 1,4 milioni di autoveicoli, il mercato russo ha subito una flessione del 44,5% sul 2014, che risultava già in calo del 13,5% sul 2013. Le vendite di autovetture hanno fatto registrare una contrazione del 45% rispetto al 2014 con circa 1,28 milioni di unità vendute.

La 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. Si aggiungono la marcata volatilità del rublo e il suo forte deprezzamento, la diminuzione del prezzo del petrolio che incidono pesantemente sull'economia. Il FMI ha stimato una variazione negativa del Pil per il 2016 dell'1,8% e una variazione positiva per il 2017 dello 0,8%.

In **Turchia** il mercato autovetture cresce del 23,5% nel 2015 con 725.596 nuove registrazioni, dopo aver chiuso l'anno 2014 con un calo dell'11,6% e poco più di 587mila vendite. La domanda di veicoli commerciali e industriali cresce del 29,7% con 286mila immatricolazioni.

Il 23,6% della produzione mondiale di autoveicoli è "made in Europe".

La produzione di **autoveicoli** in Europa ha totalizzato 21,46 milioni di unità nel 2015 (il 23,6% della produzione mondiale), il 3,7% in più del 2014.

In Unione europea, la produzione di autoveicoli impiega 2,3 milioni di addetti diretti e 807mila addetti indiretti nella filiera produttiva. Tutto il settore automotive, incluse le attività di commercio, servizi, trasporto e costruzione di infrastrutture dà lavoro a 12,2 milioni di persone (dati 2013, ACEA). Operano 296 stabilimenti di produzione e assemblaggio di autoveicoli in 26 paesi dell'UE per un totale di 18,5 milioni di autoveicoli prodotti (16,34 milioni le autovetture), di cui oltre 6 milioni esportati fuori dai confini dell'area, che generano un saldo commerciale positivo di oltre 100 miliardi di euro (Eurostat, dati 2015).

La Germania è il primo paese produttore dell'UE e del continente con oltre 6,1 mln di autoveicoli prodotti, seguita dalla Spagna (2,7 milioni) e dalla Francia (2 milioni).

Tra i nuovi Paesi membri dell'Unione europea si evidenziano le produzioni di: Repubblica Ceca, 1,3 milioni di autoveicoli; Slovacchia, 1 milione.

Il 68% delle autoveicoli prodotti in Europa esce dagli stabilimenti localizzati nell'area dell'UE15 (da sola la Germania detiene circa il 29% della produzione autoveicolistica europea); il 18% è prodotto nei Paesi nuovi membri UE e il 14% dal resto dei paesi europei.

Germania e Spagna sono tra i primi dieci paesi produttori di autoveicoli nel mondo, rispettivamente al 4° e all'8° posto.

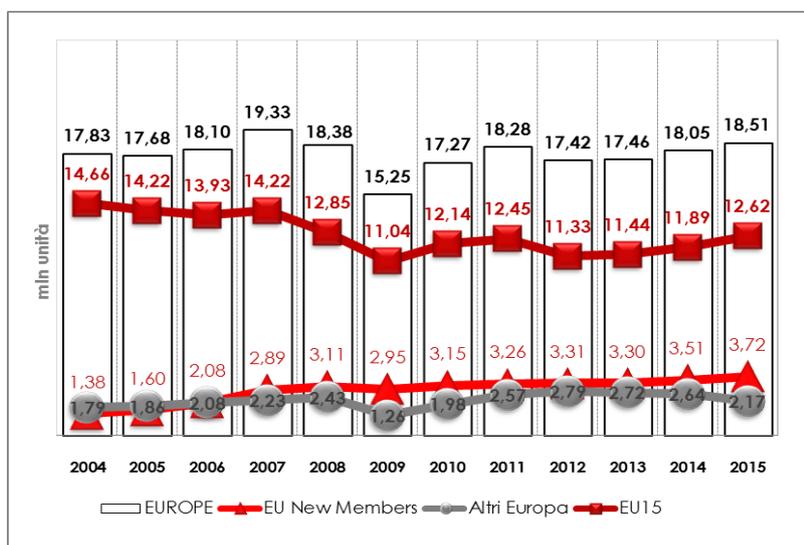
La Turchia, è diventato un importante sito produttivo, gli autoveicoli prodotti nel 2015 sono stati 1,36 milioni (+16% sul 2014), in gran parte destinati all'export. Molti costruttori hanno delocalizzato qui le loro produzioni, utilizzando il paese come base per le loro esportazioni, grazie alla posizione strategica di ponte tra Medio-Oriente, Europa e Africa, fattore che attrae anche investimenti esteri da parte dei maggiori produttori di componenti.

In Europa le **autovetture** prodotte sono state 18,5 milioni, +2,6% sul 2014, ma ancora al di sotto dei volumi del 2007 (-4%), 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, le cui produzioni hanno registrato rispettivamente i crolli del 14% e del 59% rispetto al 2008.

Nel 2015, il 68% degli autoveicoli prodotti in Europa esce dagli stabilimenti localizzati nell'area dell'UE15 (da sola la Germania detiene circa il 29% della produzione autoveicolistica europea); il 18% è prodotto nei Paesi nuovi membri UE e il 14% dal resto dei paesi europei.

Repubblica Ceca e Slovacchia producono insieme 2,3 milioni di autoveicoli.

EUROPA – TREND PRODUZIONE AUTOVETTURE, in milioni di unità



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

Nel 2015, in Germania sono state prodotte 5,7 milioni di autovetture (+1,9% sul 2014), in Francia 1,55 milioni (+3,6%), in Spagna 2,2 milioni (+16,9%), nel Regno Unito 1,59 milioni (+3,9%) e 663mila in Italia (+65%).

In Russia la produzione di auto è precipitata a 1,21 milioni di unità da 1,68 milioni del 2014, in calo del 28%.

Le vetture prodotte in Europa rappresentano per il 27% della produzione mondiale.

I **veicoli commerciali leggeri** prodotti in Europa nel 2015, secondo i dati di OICA, sono stati 2,4 milioni +14,5% sul 2014, con uno share del 13% sulla produzione mondiale. Il 74% dei VCL prodotti in Europa proviene da stabilimenti dell'area UE (+13% sul 2013), il resto è prodotto in Turchia (+31% sul 2014) e Russia (-10%).

La produzione europea di **autocarri** rappresenta solo il 13% della produzione mondiale con appena 482mila unità, in calo dello 0,7%.

La produzione europea di **autobus** ammonta a 61.800 unità (+3,7%) con uno share del 18% sulla produzione mondiale. Un quarto degli autobus "made in Europe" è prodotto in Turchia (circa 16mila, con un incremento del 35% sul 2014).

Le vetture prodotte in Europa rappresentano per il 27% della produzione mondiale.

La Turchia produce ¼ degli autobus "made in Europe".

Trend 2016

Mercato autoveicoli: Nel primo semestre del 2016 il mercato autovetture UE-Efta ha totalizzato 8.090.870 nuove registrazioni, il 9,1% in più rispetto allo stesso periodo del 2015. In Europa Occidentale il mercato ha registrato un aumento dell'8,5%, con 7.510.836 immatricolazioni, mentre nell'area dei nuovi Paesi membri UE l'incremento è stato del 17,2% con 580.034 auto vendute.

Positiva la domanda di veicoli commerciali e industriali nella prima metà dell'anno: +13,1% con 1.209.425 immatricolazioni, così ripartite:

- 1 milione di veicoli commerciali fino a 3500 kg, +12,7%
- 188mila autocarri medi-pesanti, +16,3% (i pesanti 151mila, +17,4%)
- 20mila autobus, +4,8%.

In Russia il mercato dei light vehicles totalizza 672.140 nei primi 6 mesi del 2016 (-14,1%). Nonostante la caduta delle vendite, gli investimenti produttivi dei principali carmakers stanno rifluendo verso il Paese, in previsione della ripresa del mercato attesa per il 2017; tra questi Daimler che ha pianificato l'aggiunta di un nuovo impianto per sostenere le vendite del brand Mercedes, che nel segmento premium risulta al top della classifica. Le previsioni di chiusura per il 2016 stimano un mercato di 1,44 milioni di unità, con una riduzione annuale del 12,5%. Il decremento previsto per la seconda parte dell'anno dovrebbe attestarsi tra il 6 e il 7%, la metà di quello registrato nei primi 6 mesi del 2016.

In calo dell'1% la domanda di autoveicoli in Turchia a gennaio-giugno 2016, il comparto auto resta positivo (+3%), mentre calano le vendite di veicoli commerciali e industriali del 12,4%.

Produzione autoveicoli: Nel 2016 la produzione di autovetture in Europa è prevista crescere del 3,3% e dovrebbe mantenere il trend di crescita fino al 2020, arrivando a 20,3 milioni di unità, in particolare contribuiranno all'incremento produttivo Spagna, Slovacchia, Polonia, Turchia e Russia (dati IHS).

► Focus Nafta

Volumi record di vendita nel 2015: 21,16 milioni di autoveicoli

Nel 2015 nell'area NAFTA sono stati immatricolati 21.162.288 "motor vehicle"⁹, con una crescita del 6,3% sul 2014. Il mercato, dopo la pesante contrazione del 2009, risulta in crescita costante dal 2010, nel 2014 supera i livelli del 2007 e nel 2015 consegue un nuovo record di vendite. Sono state vendute nell'area Nafta complessivamente 9.115.271 autovetture, con un calo dello 0,7% sul 2014), mentre le vendite di light trucks (11.515.871) e di autocarri medi-pesanti (531.146) registrano rispettivamente incrementi del 12,5 e del 9,8%.

Nuovo record di vendite nell'area Nafta 21,16 milioni di autoveicoli.

Mercato autoveicoli NAFTA

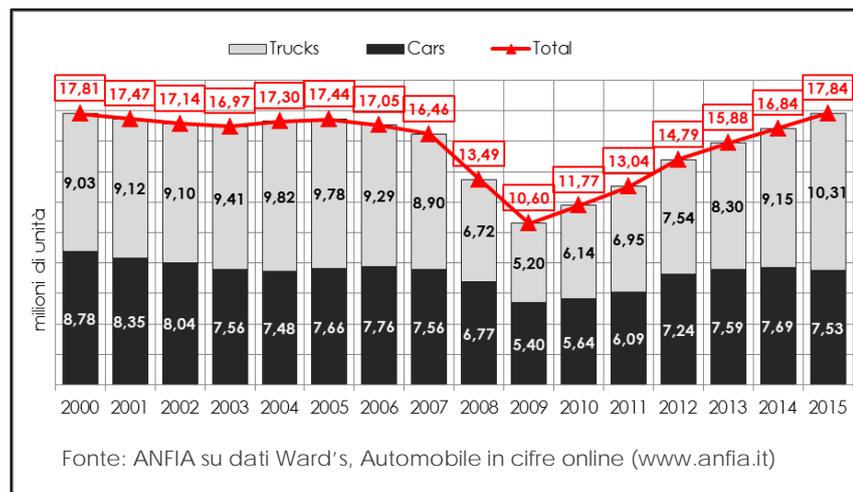
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Volumi (milioni unità)	19,295	16,184	12,858	14,203	15,596	17,529	18,765	19,901	21,162
Numeri indici	100	84	67	74	81	91	97	103	110

Fonte: ANFIA su dati Ward's, Automobile in cifre online (www.anfia.it)

Il mercato autoveicoli degli **Stati Uniti**, con 17.835.505 nuove immatricolazioni, registra volumi record di vendita nel 2015, superando il precedente record del 2000, fermo a 17.811.673, grazie al miglioramento dell'economia americana, ai bassi tassi di interesse, che hanno permesso rate mensili sui prestiti più contenute, al crollo del prezzo della benzina, ai volumi record di leasing, agli incentivi alla domanda.

Volumi record negli USA, superato il precedente record dell'anno 2000.

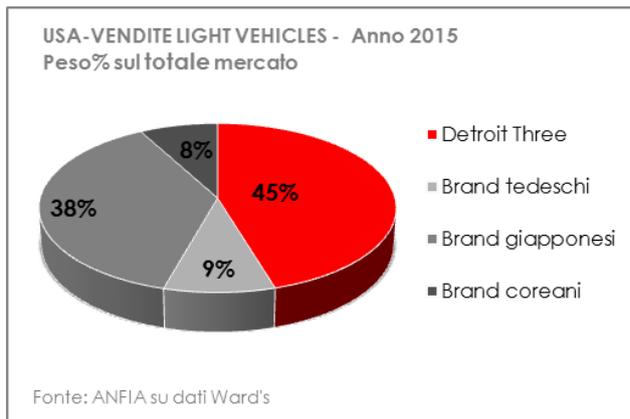
STATI UNITI – VENDITE DI AUTOVEICOLI, TREND 2000-2015 (fonte Ward's)



Le vendite di light trucks e di medium-heavy trucks hanno contato rispettivamente 9.861.024 unità (+12,7%) e 449.458 unità (+10,5%). Il mercato delle autovetture è risultato poco al di sotto dei livelli raggiunti nel 2014, con 7.525.023 auto e una flessione del 2,1%. I light vehicles (LV) totalizzano complessivamente oltre 17,386 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 LV di produzione domestica è cresciuta del 5,3%, mentre le importazioni hanno registrato un incremento del 7,7% con 3,69 milioni di light vehicles.

⁹ Motor vehicles=Autoveicoli (vetture+veicoli commerciali leggeri+veicoli industriali+autobus)

Ottimi i risultati dei marchi storici americani: le Big Three hanno venduto complessivamente 7,86 milioni di light vehicles (+5,8%), pari al 45,2% del totale venduto: Fiat Chrysler ha totalizzato nel 2015 quasi 2,23 milioni di nuove registrazioni (+7,3% e una quota del 12,8%), Ford 2,55 milioni (+5,4% e una quota del 14,7%) e General Motors 3,08 milioni (+5% e una



Le vendite di marche giapponesi, che rappresentano invece il 38% del mercato totale (6,57 mln di LVs), sono aumentate del 5,9% sul 2014. Le marche coreane invece hanno registrato un aumento del 6% con circa 1,39 milioni di LV venduti. Le nuove registrazioni di marca tedesca hanno consuntivato 1,39 milioni di unità (+2,2%), con uno share dell'8%. L'anno 2015 sarà ricordato per il *Dieseldgate*, lo scandalo legato alla manipolazione delle emissioni sulle vetture diesel del costruttore Volkswagen, grazie ad un software che ne impedisce la corretta lettura.

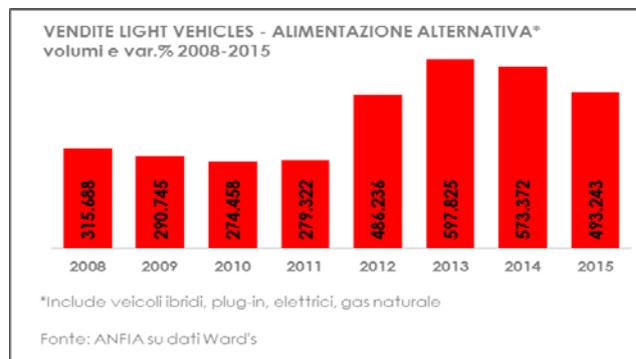
La caduta del prezzo dei carburanti ha orientato i consumatori verso modelli più grandi, in particolare CUV e Pick-up. **Negli USA il prezzo medio della benzina nel 2015 è stato di 242,9 cents per gallone¹⁰, pari a 0,71 US\$ il litro; a metà settembre 2016 il prezzo risulta sceso a 0,65US\$ il litro (pari a €0,58) contro una media mondiale di 0,98US\$ (€ 0,87).**

Ad agosto 2016 il prezzo medio della benzina negli Stati Uniti è di 0,65 US\$, mentre il prezzo mondiale è di 0,98 US\$.

Veicoli ibridi-elettrici:

Dopo anni di crescita sostenuta, la domanda di light vehicles ad alimentazione alternativa è in calo dal 2014.

Nel 2015 sono stati venduti 493.243 mila



veicoli (-14%), il 2,8% di tutto il mercato light vehicles, così ripartiti: 468mila autovetture (-16%) e oltre 24 mila light trucks (-13%). Tesla però ha continuato ad incrementare le vendite che sono cresciute nel 2015 del 73% con 23.798 veicoli e una quota del 4,8% sul totale del mercato a trazione alternativa (era del 2,4% nel 2014).

Per quanto concerne il comparto degli autocarri medi-pesanti, nel 2015 è stato raggiunto il livello più alto di vendite dal 2006, con 449.458 mezzi venduti (+10,5%), il segmento dei trucks di classe 8 (i più pesanti) ha totalizzato 248.804 immatricolazioni con un incremento del 12,9% sul 2014. Daimler è leader in questa classe e nel 2015 totalizza il 22% in più di vendite rispetto all'anno precedente con una quota del 40% sul totale dei volumi della "classe 8", seguono PACCAR con una quota del 27,7% e una crescita delle vendite del 13% e infine Volvo con il 20,4% di quota e il 9,8% in più di nuove registrazioni. Il comparto degli autocarri medium ha totalizzato oltre 200mila nuove registrazioni (+7,7%).

¹⁰ 1 gallone= 3,78541 litri

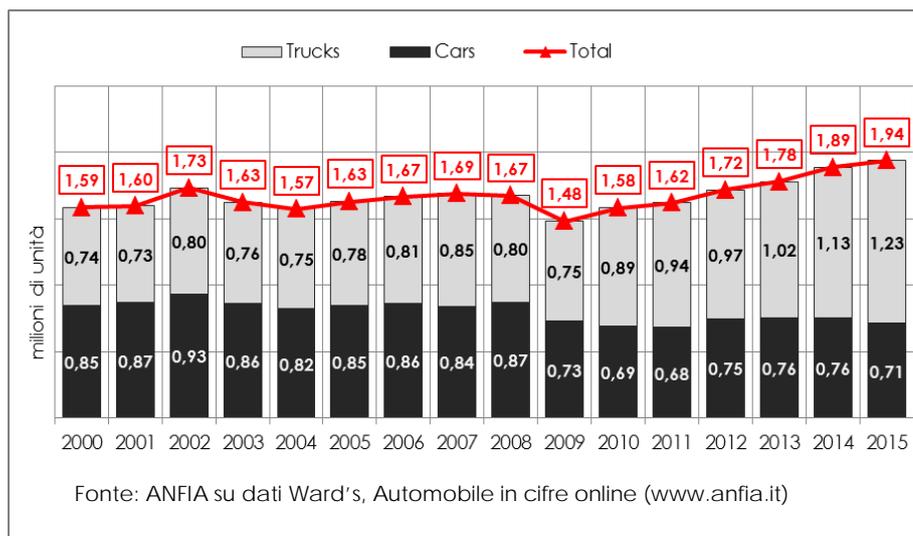
Il parco circolante negli Stati Uniti risulta in crescita, per l'aumento delle immatricolazioni a fronte di un calo delle radiazioni; **l'età media del parco delle autovetture continua a crescere e nel 2015 è stimata a 11,7 anni e si manterrà tale anche nei prossimi anni.** Il 34,6% degli acquirenti di auto nuove è over 60, il 45% degli acquirenti di CUV è donna e la percorrenza media annua di un light vehicle è di 11,287 miglia, circa 18.200 km/anno.

Negli USA il 34,6% degli acquirenti di auto nuove è over 60; il 45% degli acquirenti di CUV è donna.

La percorrenza media dei light vehicles in USA è di circa 18.200 km annui.

In **Canada** nel 2015 il mercato ha registrato un incremento del 2,6% con 1.938.858 autoveicoli venduti (+2,6%), così ripartiti: 711.785 autovetture, in calo del 5,8%; 1.183.211 light trucks, +8,4%; 43.862 autocarri medium-heavy, +3,2%.

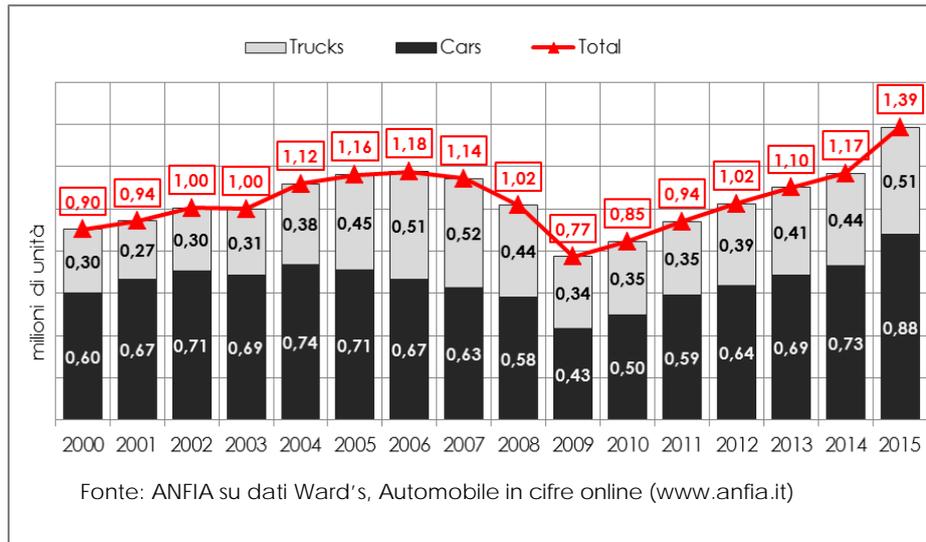
CANADA – VENDITE DI AUTOVEICOLI, TREND 2000-2015 (fonte Ward's)



Complessivamente i light vehicles hanno totalizzato 1.894.996 nuove registrazioni, +2,6%; i Big Three, con 829.298 nuovi light vehicles e una quota del 44% sul totale venduto, crescono solo dello 0,4%. I brand giapponesi detengono il 34% del mercato e risultano in aumento del 4,9%; in calo invece i brand coreani del 2,2% e una quota del mercato dell'11%; ottime performance dei brand tedeschi che conquistano il 10% del mercato, grazie ad un incremento delle vendite del 9,3%. Il mercato degli autocarri medi-pesanti registra una crescita del segmento medium-duty del 6,2%, che pesa per il 33% del mercato; il segmento dei pesanti, pari al 67% del mercato, cresce dell'1,9%, Daimler è leader del mercato heavy trucks con una quota del 38% e un incremento annuale del 16%.

Nel 2015 il mercato dei veicoli leggeri in **Messico** aumenta del 19% con 1.350.099 unità vendute, di cui circa il 47% prodotto nel Paese. Il segmento delle autovetture registra 878.463 vendite (+19,9%), il secondo miglior risultato dopo quello del 2004, mentre quello dei light trucks totalizza 471.636 veicoli venduti, +17,5%. In recupero invece il mercato degli autocarri medi-pesanti sui volumi del 2014 (in perdita dell'11,5% sul 2013), che con 37.826 unità, aumenta del 9,3%. Il mercato complessivo registra 1.387.925 autoveicoli venduti (+18,8%).

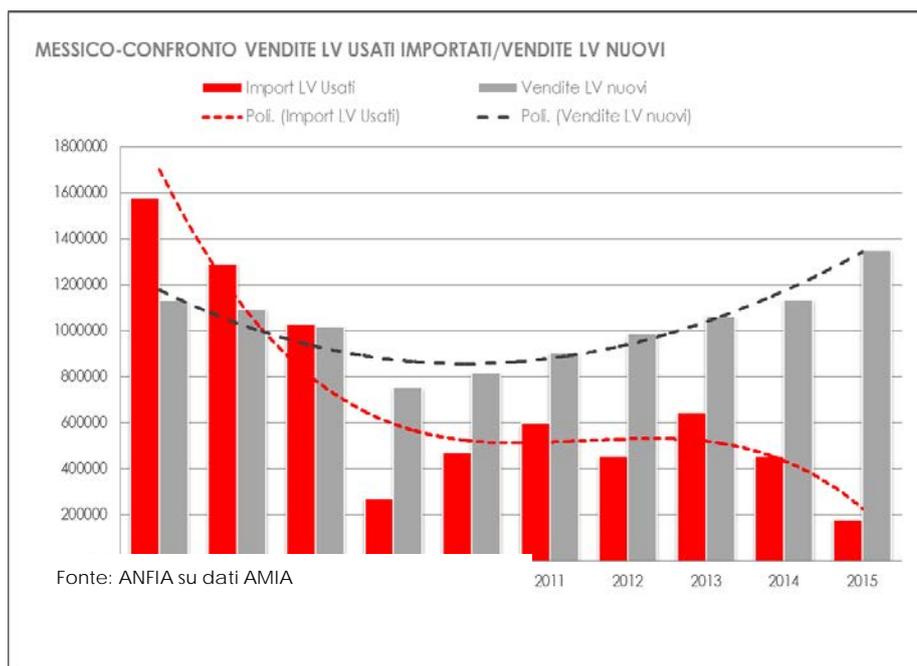
MESSICO – VENDITE DI AUTOVEICOLI, TREND 2000-2015 (fonte Ward's)



Il mercato dell'usato di LV si è ridotto nel 2015 a poco meno di 200mila unità. Le restrizioni imposte all'importazione di auto usate dagli Stati Uniti, allo scopo di limitare l'entrata di auto con emissioni eccessive e tenere sotto controllo l'inquinamento dovuto alla congestione del traffico nelle grandi città, favoriscono il mercato interno di veicoli nuovi, grazie anche alle migliorate condizioni di accesso al credito. **Le vendite di light vehicles, fabbricati in Messico, sono passate da 466mila del 2011 a 631mila del 2015.**

Il mercato degli autoveicoli usati, provenienti soprattutto dagli USA, si sta quindi ridimensionando: nel 2015 sono stati importati circa 180mila veicoli, con un calo tendenziale del 60% e dell'86% 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. Le previsioni del FMI stimano una crescita dell'economia nel 2016 e 2017 rispettivamente del 2,6% e del 2,9%.

Dal 2006 al 2015 sono stati importati e immatricolati 7 milioni di light vehicles usati, un fenomeno che ha impattato notevolmente sulla domanda di veicoli nuovi.

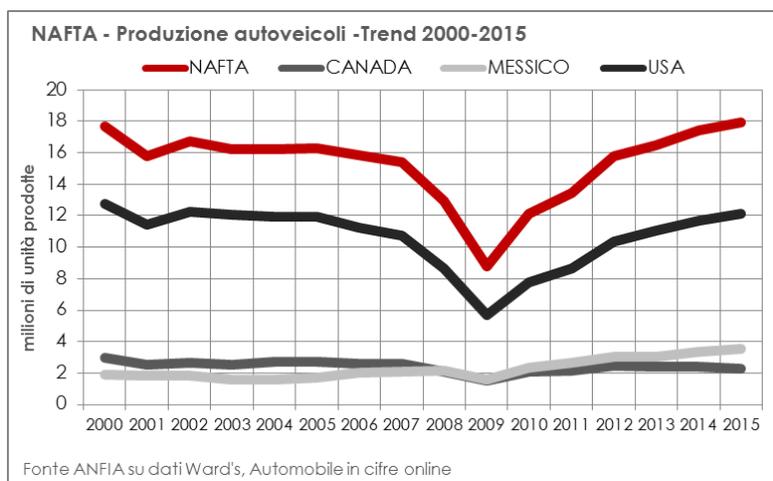


Con 17,95 milioni di autoveicoli, la produzione del 2015, supera il volume record precedente del 2000

Nell'area Nafta sono stati prodotti nel 2015 17.954.015 autoveicoli, 530.000 veicoli in più rispetto al 2014, pari ad un incremento del 3%.

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 e nel 2013 aveva raggiunto i valori medi annui antecedenti alla crisi, che erano attorno a 16,28 milioni di veicoli prodotti (media 2000-2007). La produzione del 2015 rappresenta il miglior risultato dell'area in assoluto, superando i volumi record del 2000 (17,66 milioni di veicoli prodotti). 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, 21,16 milioni di nuove registrazioni, il miglior risultato di sempre dell'area Nafta.

Nel 2015, l'area NAFTA consegue un nuovo record produttivo con oltre 17,95 milioni di autoveicoli, grazie al buon andamento della domanda interna che ha raggiunto, nello stesso anno, il livello record di 21,16 milioni di nuove immatricolazioni.



Le autovetture prodotte nell'area sono state 7.018.929 (-0,9% sul 2014), i light trucks 10.426.644 (+5,7%) e gli autocarri medi-pesanti 508.442 con una crescita del 6,7%. Complessivamente il segmento "light vehicles" ha totalizzato un volume produttivo domestico di 17.445.573 unità (+2,9%).

Le "Big Three" (Chrysler, Ford, GM), con 8,74 milioni di autoveicoli e un incremento del 2,1%, detengono il 51,6% della produzione domestica: FCA con 2,8 milioni di veicoli prodotti ha raggiunto la quota del 16% della produzione complessiva nell'area NAFTA, Ford e GM producono rispettivamente il 18% e il 19% dei volumi complessivi di autoveicoli nell'area. Gli altri costruttori hanno prodotto il 48% del totale e realizzato un incremento del 4%, 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 mondiale, la produzione subì una contrazione pari a circa 11,5 milioni di autoveicoli rispetto all'anno 2007.

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

Gli **Stati Uniti** rappresentano il sito produttivo più importante dell'area NAFTA con oltre il 67% della produzione complessiva del 2015, pari a 12.105.490 autoveicoli (+3,8%). La produzione di "light trucks" è stata di 7.626.745 di unità, in aumento del 7,1%, mentre le sole autovetture prodotte sono state 4.162.310 milioni (-2,1%).

La produzione di "autocarri medi e pesanti" è ammontata a 316.435 unità (+9,4%), grazie alla ripresa del trasporto merci su strada, generata dalla domanda di imprese e consumatori finali, che già aveva determinato un aumento delle vendite di autocarri medi-pesanti del 15,6% nel 2014, volumi tornati ai livelli pre-crisi del 2005.

In USA la produzione totale di light vehicles ha totalizzato 11,8 milioni di unità nel 2015.

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 è tornato 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.

Il trend di crescita della produzione finora è stato sostenuto sia dalla domanda interna che dall'export. Le esportazioni di autoveicoli nel 2015 hanno riguardato 2,69 milioni di autoveicoli (450mila autoveicoli in più del 2014) per un valore di oltre 66,5 miliardi di US\$: l'export delle sole autovetture è stato di 2,2 milioni di unità (US\$ 51,5 miliardi), il 28% delle autovetture è stato esportato in Canada, il 16% in Medio Oriente, il 12% in Cina, il 9% in Messico, l'8% in Germania, il 3% in UK e il 24% nel resto del mondo.

In **Canada**, la produzione di autovetture, 888.565 unità, è risultata in flessione del 2,7% nel 2015, così quella dei light trucks, 1.380.431, -6% sul 2014. La produzione di autocarri medi e pesanti, si è ridotta molto negli ultimi anni, ma nel 2014 e nel 2015 si è assistito ad un recupero dei volumi produttivi domestici rispettivamente del 21% e del 20%, arrivando a 14.300 unità. Nel complesso in Canada sono stati prodotti 2.283.307 veicoli (-4,6% sul 2014), unico paese in calo dell'area Nafta.

Prosegue inarrestabile il boom del settore dell'industria automobilistica in **Messico**, paese diventato già nel 2014 il primo produttore del settore in America Latina superando il Brasile e il settimo maggior produttore al mondo, grazie anche al basso costo della manodopera, che attrae i costruttori che vogliono penetrare il mercato nordamericano.

Nel 2015 è stato registrato un nuovo record produttivo: 3.565.218 autoveicoli (+5,9% sul 2014), l'82% destinato ai mercati esteri, in particolare ai consumatori degli Stati Uniti. **Rispetto al 2007, l'industria automobilistica messicana ha prodotto, nel 2015, 1,5 milioni di autoveicoli in più. Il paese ha più che raddoppiato la produzione di veicoli rispetto al 2005, che era di 1,68 milioni di unità.**

L'incremento produttivo medio annuo dal 2010 dei light vehicles è stato dell'8,7% (CAGR). 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 molti analisti, il Messico potrebbe superare i 4 milioni di veicoli prodotti entro il 2017 e i 5 milioni nel 2020 (+40% sul 2015). Il peso produttivo del segmento "premium" è previsto passare dal 4% del 2015 al 10% del 2020, grazie all'interesse e agli investimenti di brand esteri, tra i quali Audi, BMW, Infiniti.

Il nuovo mix produttivo necessiterà di fornitori specializzati in tecnologie avanzate, oggi assenti, rappresentando una grande opportunità per le aziende di componenti.

La produzione di light vehicles in Messico totalizza 3.387.522 unità (+6%), l'81% è destinato ai mercati esteri, in particolare verso USA e Canada (82,7%), Centro-Sud America (8,2%), Asia (2,9%), Europa (5,3%). Sono calati i flussi verso il continente asiatico (-37%) e aumentati verso l'Europa (+48%). Il Messico ha ben 11 accordi di libero scambio (FTA) che coinvolgono 45 paesi nel mondo e accordi con molti paesi dell'America Latina e il Brasile. In futuro si ridimensionerà il flusso dell'export verso il Nord America e crescerà verso i paesi emergenti.

In USA l'export ha riguardato 2,69 milioni di autoveicoli per un valore di 66,5 miliardi di US\$.

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

Il paese ha raddoppiato i volumi produttivi rispetto al 2005 e si stima che potrebbe raggiungere i 5 milioni di autoveicoli prodotti nel 2020.

La produzione ha riguardato: 1.968.054 vetture (+2,7%), 1.419.468 light trucks (+11%) e 177.696 autocarri medi-pesanti (+1,3%). I primi 5 produttori di autoveicoli in Messico sono nell'ordine: Nissan, General Motors, FCA, Volkswagen e Ford.

Il Messico e' sempre piu' 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. L'insediamento in Messico di numerosi operatori del settore componentistica ha fatto emergere una specializzazione geografica/settoriale.

Trend 2016

Mercato autoveicoli: Nella prima metà del 2016, nell'area Nafta sono stati registrati oltre 10,3 milioni di nuovi light vehicles, +2,8% l'aumento sul 1° semestre del 2015.

Il mercato USA totalizza 8.598.565 unità con un incremento dell'1,3%; le auto, che rappresentano il 41% del mercato sono in flessione del 7,9%, mentre i light trucks, con uno share del 59% sul comparto LV, continuano ad aumentare: +8,9% su gennaio-giugno 2015. Nel 1° semestre dell'anno le immatricolazioni di FCA crescono del 6,4% e conquistano il 13,3% del mercato. I light vehicles ad alimentazione alternativa, con poco più di 218mila nuove registrazioni, perdono il 10,4% del mercato.

In calo il mercato degli autocarri medi-pesanti, che a gennaio-giugno risulta in flessione del 3% con 209mila nuove registrazioni. Il calo è stato determinato dalla contrazione del 15,5% della domanda di autocarri pesanti di "classe 8", che hanno totalizzato 104mila vendite.

In Canada il mercato dei LV registra una crescita del 5,9% con 987mila nuove registrazioni. A giugno FCA registra una crescita del 2% nel mese e del 2,9% nel cumulato con uno share del 15,3%, davanti a Ford e GM.

Si mantiene vivace la domanda interna di LV in Messico, che dopo l'incremento di maggio del 19,3%, a giugno registra un nuovo rialzo del 25,9%, che porta la crescita del primo semestre a +18,4% con 721mila nuove immatricolazioni. Le Big Three rappresentano il 30% del mercato, dietro ai marchi giapponesi che hanno il 45,4% di share, mentre la presenza dei costruttori tedeschi e coreani pesa rispettivamente per il 18,6% e il 5,6% del mercato. Il 56% dei light vehicles registrati nella prima metà dell'anno è d'importazione, mentre il 44% è prodotto in Messico. Positive le previsioni di crescita della domanda di light vehicles in Messico per il 2016 (+9,4% sul 2015).

Nell'area NAFTA il mercato 2016 dei light vehicles supererà i volumi dell'anno precedente, segnando un nuovo record di vendite.

Produzione autoveicoli: Nel 1° semestre 2016 sono stati prodotti nell'area Nafta 9,24 milioni di autoveicoli, in leggero rialzo sui volumi di gennaio-giugno 2015 (+2,2%). Secondo il tipo di veicolo, sono stati prodotti: 3,44 milioni di autovetture (-6,6%); 5,56 milioni di light trucks (+8,7%) e 238mila autocarri medi-pesanti (-10%). Secondo il paese di produzione, hanno segno positivo le produzioni in USA (+2,1%), in Canada (+13,1%), mentre il Messico registra, contrariamente delle aspettative, un calo del 4,2%, dovuto ai comparti delle autovetture (-6%) e degli autocarri medi-pesanti (-16%). Nello stesso periodo in Messico le esportazioni di light vehicles calano del 5,6%. Nella regione Nafta risultano in calo i volumi produttivi delle vetture di VW (-16%), FCA (-7,5%) e Mazda (-3,4%).

► Focus Sud America

Domanda interna in contrazione e calo dell'export.

In contrazione l'economia del continente sudamericano, in calo dell'1,4% nel 2015, la tendenza è prevista peggiorare nel 2016 (-2%) e, solo nel 2017, il FMI prevede un andamento tendenziale positivo, +0,8%. Brasile e Venezuela sono i paesi più in crisi, a cui vanno ad aggiungersi le difficoltà di Ecuador e Argentina. In molti paesi la disoccupazione è prevista crescere nel biennio 2016-2017.

Una delle principali ragioni di questa crisi è la caduta del prezzo delle materie prime, collegata al rallentamento dell'economia cinese, a cui si aggiunge l'apprezzamento del dollaro sulle monete locali.

Le economie del Centro America e dei Paesi caraibici invece crescono rispettivamente del 4,1% e del 4% nel 2015 e del 4,3 e 3,5% nel 2016.

I Giochi Olimpici, a giugno 2016, non hanno favorito il mercato, contrariamente alle previsioni che avevano considerato le Olimpiadi una leva di sviluppo per gli investimenti in infrastrutture e grandi opere, capaci di influire sul mercato dei veicoli pesanti.

PIL - var% a/a	2015	2016F	2017F
Sud America	-1,4	-2,0	0,8
Brasile*	-3,8	-3,3	0,5
Venezuela	-5,7	-8,0	-4,5
Argentina	1,2	-1,0	2,8
Colombia	3,1	2,5	3,0
Ecuador	0,0	-4,5	-4,3
Centro America	4,1	4,3	4,3
Caraibi	4,0	3,5	3,6

Fonte: FMI - Aprile 2016 * Forecast revised on July 2016

Peggiora la domanda di autoveicoli nel 2015: dopo la contrazione dell'11% del mercato degli autoveicoli nel 2014, le vendite di autoveicoli diminuiscono del 19,8% nel 2015. Con 4,47 milioni di nuove immatricolazioni, il mercato si riduce di quasi 1/3 rispetto al 2012 e rappresenta il 4,9% delle vendite mondiali di autoveicoli (nel 2012 erano il 7,5%). La domanda diminuisce dell'1,3% in Argentina, del 27% in Brasile, del 16% in Cile e del 38% in Venezuela.

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 2015 sono stati venduti complessivamente 606mila autoveicoli (-1,3% sul 2014), così ripartiti: 431.097 autovetture e 174.836 veicoli commerciali e industriali (-3,6%). Inflazione e disoccupazione deprimono il clima di fiducia dei consumatori e la svalutazione della moneta argentina ha un effetto negativo sui prezzi delle merci importate, su cui il Governo sta intervenendo, riducendo le imposizioni doganali.

In **Brasile**, nel 2015 sono stati immatricolati 2,57 milioni di autoveicoli, in calo del 26,6% sul 2014 e del 32% rispetto al record di vendite di 3,8 milioni di veicoli del 2012. Nel 2015 le vendite di autoveicoli di produzione nazionale sono state 2,15 milioni (-25%) e rappresentano l'84% del totale mercato. I veicoli importati invece sono ammontati a 414mila, in flessione del 33%. Secondo la tipologia di veicolo, il mercato risulta così ripartito: 2,12 milioni di autovetture (-24%), 358mila veicoli commerciali leggeri (-34%), 71.600 autocarri medi-pesanti (-48%) e 16.800 autobus (-39%).

Le vendite di light vehicles alimentati a benzina+etanolo rappresentano l'88,4% del mercato, quelle a benzina il 5,5% e diesel il 6%. Le vendite di autovetture con cilindrata inferiore a 1000 cm³, il 33,8% del mercato, calano del 29% sul 2014, mentre quelle tra 1000 e 2000 cm³, il 63,8% del mercato, si riducono del 21%. Il segmento delle vetture con cilindrata superiore a 2000 cm³, il 2,4% del totale mercato, cala del 28%. 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.

FCA mantiene la leadership del mercato dei light vehicles col 19,5% di quota e 483mila unità vendute, seguita da GM (15,6%), che supera Volkswagen (15% di share).

FIFA-World Cup a giugno 2014 e Giochi Olimpici a giugno 2016 non hanno favorito il mercato, contrariamente alle previsioni che avevano considerato le Olimpiadi una leva di sviluppo per gli investimenti in infrastrutture e grandi opere, capaci di influire sul mercato dei veicoli pesanti.

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 e nel 2015 si riduce a 14.700 unità.

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. Il Venezuela sta conoscendo una grave crisi economica, ma le sue immense risorse lo rendono comunque un paese dalle potenzialità economiche impressionanti.

Sono stati immatricolati circa 298mila autoveicoli in **Cile** nel 2015, in calo del 15,6% rispetto al 2014 e del 25% rispetto al 2013.

Nel 2015 cala la produzione di autoveicoli del 20,6%.

In **Sud America**, nel 2015 sono stati prodotti complessivamente poco più di 3 milioni di veicoli completi con un calo del 20,6% rispetto al 2014, che già registrava una perdita del 17% sul 2013. In due anni, le industrie hanno ridotto i loro volumi produttivi per oltre 1,56 milioni di autoveicoli.

Nel 2015 in **Argentina** sono stati prodotti circa 534mila autoveicoli (-13,5% sul 2014). La produzione ha riguardato 364mila auto (in calo del 28%) e 253mila veicoli commerciali e industriali (-11%): 1/3 in meno rispetto ai volumi del 2013.

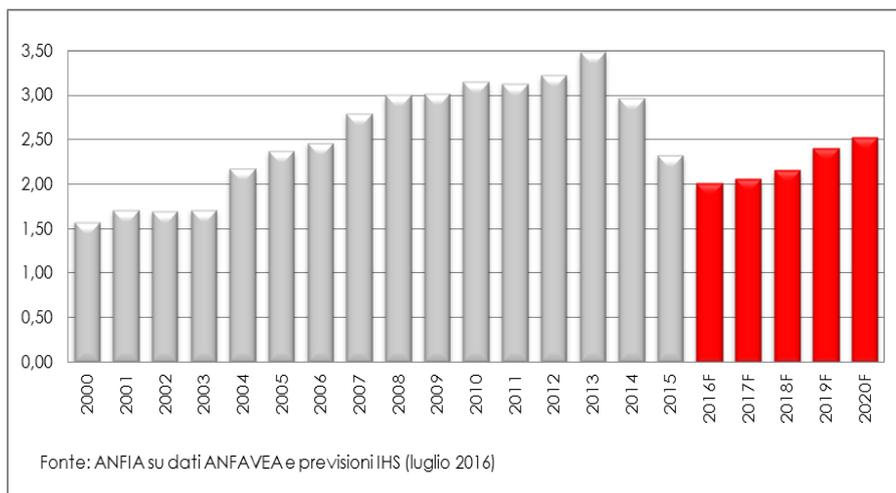
A dispetto delle previsioni, in **Brasile** la produzione di autoveicoli è crollata del 23% nel 2015. Nel 2015 sono usciti dagli stabilimenti brasiliani 717mila autoveicoli in meno. La produzione di autovetture ha superato di poco i 2 milioni di unità (-19%). Il comparto produttivo dei veicoli industriali si è quasi dimezzato: -47% gli autocarri medi-pesanti prodotti con poco più di 74mila unità e -35% gli autobus con 21.500 unità. La produzione di light vehicles è stata di 2,33 milioni di unità.

Nel 2000 il **Brasile** si posizionava al 12° posto nella classifica mondiale dei paesi costruttori, nel 2014 saliva all'8°, ma veniva superato dal Messico. Nel 2015 il Brasile con 2.429.462 autoveicoli prodotti, perde un'altra posizione, superato dalla Spagna (2,73 milioni di veicoli prodotti).

Nel 2014 l'export, che pesa per il 10,6% della produzione, cala del 41%, ma nel 2015 gli autoveicoli destinati all'estero aumentano del 25% (417mila unità). In valore l'export degli autoveicoli ha toccato gli 8,8 miliardi di US\$, con un aumento appena dell'1,1% sui valori del 2014.

Nel 2000 il Brasile si posizionava al 12° posto nella classifica mondiale dei paesi costruttori, nel 2014 saliva all'8°, ma veniva superato dal Messico. Nel 2015 perde un'altra posizione, superato dalla Spagna.

PRODUZIONE LIGHT VEHICLES IN BRASILE



Trend 2016

Mercato autoveicoli: Nel 1° semestre 2016 le vendite di autoveicoli dell'area diminuiscono del 18,6% e la quota sulla domanda mondiale scende al 3,9% (dati Ward's).

In Argentina le vendite di autoveicoli ai concessionari sono cresciute nel 1° semestre 2016 del 24,8%, totalizzando poco più di 346mila unità. L'incremento nel 1° trimestre 2016 è stato del 29%, sceso al 21% nel 2° trimestre, a luglio invece il mercato subisce il primo calo mensile dell'anno, -2,4%. Le previsioni della domanda di autoveicoli sono stimate in costante crescita nei prossimi 5 anni e raggiungere le 800mila unità nel 2020.

Il mercato autoveicolistico brasiliano che era il 4° al mondo, dopo Cina, Usa e Giappone, nel 2015 è stato superato per volumi dai mercati di Germania, India e UK. Il 2016 chiuderà con un nuovo calo del mercato. Nel 1° semestre 2016 la domanda di autoveicoli perde il 25% rispetto allo stesso semestre del 2015, le vendite delle marche domestiche subiscono un ridimensionamento del 23,5% e quelle importate del 35%. La quota di FCA scende al 17,5% della domanda di autoveicoli leggeri, seguita da GM con il 16% e VW-Audi con il 13,5%.

Nel 2016 il calo delle vendite di veicoli segnerà il quarto anno consecutivo di contrazione annuale delle vendite totali, totalizzando un mercato attorno a 2,1 milioni di unità, il volume più basso dal 2006 (che fu di 1,93 milioni di nuove registrazioni), e ben al di sotto del volume medio annuo visto registrato negli ultimi cinque anni di 3,45 milioni di unità. Le condizioni di accesso al credito più difficili e la caduta degli investimenti sia nel settore delle costruzioni sia nel settore energetico (petrolio e gas) penalizzano gli acquisti di autocarri. La situazione politica (destituzione del Presidente Rousseff e del Presidente della Camera Bassa Cunha) sta esacerbando il ritmo degli investimenti e aumentando la disoccupazione. Gli addetti dell'industria autoveicolistica sono scesi a poco più di 111mila a giugno 2016, il 7% in meno rispetto a giugno 2015 e il 27% in meno rispetto a giugno 2013. Il FMI ha previsto per il 2016 una variazione tendenziale negativa del 3,8% e nessuna crescita per il 2017. 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, salita al 9% nel 2015. Ai fattori economici, si aggiungono la mancanza di riforme strutturali e la contrazione degli investimenti pubblici, gli scandali per corruzione, che hanno visto il coinvolgimento della compagnia statale Petrobras.

Le possibilità di consolidamento e crescita per l'industria autoveicolistica brasiliana restano comunque notevoli, dato che il tasso di motorizzazione del Paese è di 6,1 abitanti per autovettura e di 4,8 per autoveicolo (dato 2015: 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). Il Brasile ha un grande mercato nazionale e le forti barriere commerciali offrono ai produttori nazionali un alto grado di protezione. Le protezioni Inovar-Auto per i produttori locali scadranno nel 2017 e l'accordo sulle quote per il commercio di veicoli tra il Brasile e il Messico nel 2019.

In Cile le vendite di autoveicoli leggeri hanno segno positivo e crescono del 7,4% con oltre 140mila unità, in calo invece la domanda di autocarri (-5%) e di autobus (-11%).

Il mercato autoveicolistico brasiliano che era il 4° al mondo, dopo Cina, Usa e Giappone, nel 2015 è stato superato per volumi dai mercati di Germania, India e UK. Nel 2016 le vendite di autoveicoli si attesteranno attorno a 2,1 milioni di unità.

Produzione autoveicoli: *Sebbene la produzione di autoveicoli a gennaio-giugno 2016 risulti in calo del 14% sullo stesso periodo del 2015, in Argentina la produzione nazionale è ancora capace di attrarre investimenti, nonostante la recessione. La crescente specializzazione nella produzione di pick-up sta aiutando l'Argentina diventare un hub di esportazione regionale per i pick-up e a migliorare la competitività internazionale contro i suoi rivali dell'America Latina. L'Argentina ha accordi commerciali favorevoli con il Brasile e altri nella regione dell'America Latina. Dal 2017 le previsioni stimano una produzione in aumento.*

Nel 1° semestre 2016 la produzione di autoveicoli in Brasile totalizza 1.016.680 unità, con una perdita del 21% sui volumi di gennaio/giugno 2015; l'export di autoveicoli risulta in aumento del 14% in volumi, ma in calo del 15% in valore. Le previsioni per il 2016 stimano una produzione appena al di sopra dei 2 milioni di unità, che si prevede in aumento dal 2017.

► Focus Asia/Oceania

La domanda di autoveicoli aumenta dell'1,9% nel 2015 toccando i 43,6 milioni di autoveicoli, il 48,6% della domanda mondiale

Nel 2015, le vendite hanno riguardato circa 43,6 mln di autoveicoli, l'1,9% in più del 2014, che già aveva registrato un incremento del 5%, sul 2013. La domanda di autoveicoli dell'area rappresenta il 48,6% della domanda globale.

L'Asia conta oltre 42,2 milioni di autoveicoli venduti, con un tasso medio annuo di crescita dell'8% dal 2007 al 2015, mentre la domanda in Oceania vale 1,3 milioni di autoveicoli. La regione, senza Oceania, Cina e Giappone, totalizza nel 2015 oltre 12,6 milioni di autoveicoli venduti.

DOMANDA DI AUTOVEICOLI IN ASIA/OCEANIA, in milioni di unità

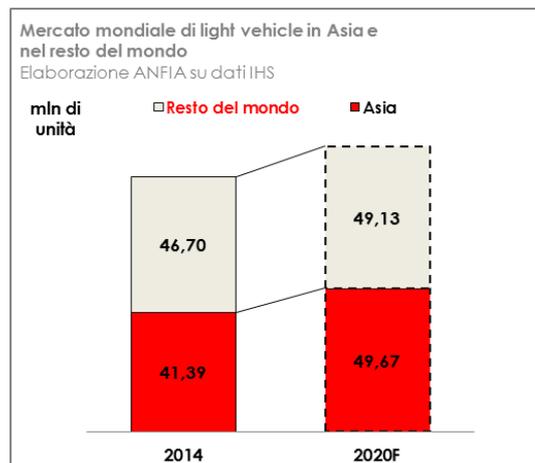
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Var.% 2015/14	CAGR 2007-15
Asean	1,873	2,113	1,901	2,505	2,604	3,470	3,560	3,173	3,055	-3,7	6%
Sud-Est Asiatico	3,741	3,549	4,135	5,091	5,422	5,684	5,336	5,478	5,998	9,5	6%
Giappone	5,354	5,082	4,609	4,956	4,210	5,370	5,376	5,563	5,047	-9,3	-1%
Cina	8,792	9,381	13,645	18,062	18,505	19,306	21,984	23,499	24,598	4,7	14%
Iran	1,038	1,190	1,320	1,643	1,688	1,044	0,805	1,288	1,222	-5,1	2%
Altri	1,692	1,814	1,693	1,932	1,964	2,251	2,406	2,527	2,356	-6,8	4%
ASIA	22,489	23,129	27,303	34,189	34,394	37,126	39,466	41,528	42,274	1,8	8%
OCEANIA	1,185	1,129	1,025	1,134	1,111	1,229	1,264	1,255	1,303	3,8	1%

Fonte: ANFIA, Automobile in cifre online (www.anfia.it)

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.

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

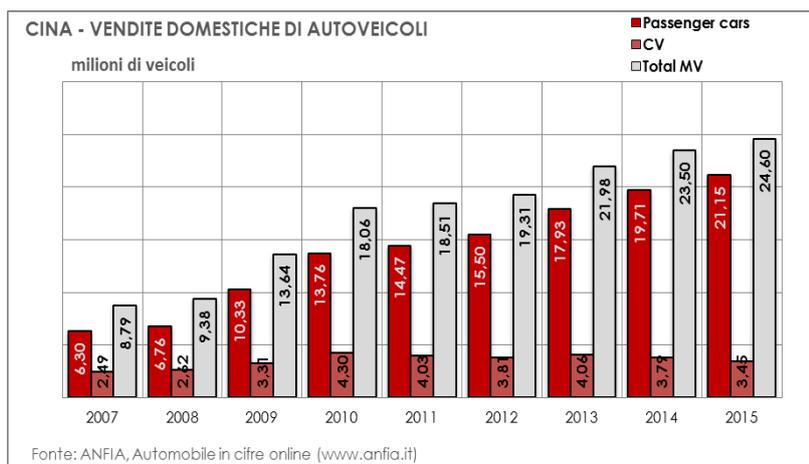


La **Cina** è diventato il più grande mercato del mondo, superando nel 2010 le aree NAFTA (14,2 milioni di veicoli) e Unione Europea (UE: 15,7milioni di veicoli; UE15+EFTA: 14,7 milioni), senza l'UE, il primato è stato conseguito già nel 2009. Già nel 2012 la domanda di autoveicoli rappresenta circa 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 21,98 milioni di autoveicoli e nel 2014 l'incremento è del 6,9% con circa 23,5 milioni di autoveicoli. Nel 2015 rallenta ancora la domanda, ma pur sempre in crescita del 4,7% e 24,6 milioni di autoveicoli venduti, che fa della **Cina il primo mercato autoveicolistico mondiale da 7 anni.**

La crescente urbanizzazione e l'aumento della domanda nelle città di terza e quarta fascia, ha permesso al mercato delle **autovetture** (incluso SUV, MPV e Utility Vehicles) di arrivare a 21,15 milioni di nuove immatricolazioni da 6,3 del 2007.

Guidano il buon andamento della domanda individuale, le vendite di SUV, che non sono utilizzati solo nelle aree rurali o suburbane, ma anche in città, un prodotto molto "trendy" per gli acquirenti cinesi. Nel 2015 aumentano del 42% e rappresentano il 30% del mercato auto, mentre diminuiscono le vendite dei segmenti A, B e D. I brand cinesi mantengono nel 2015 il 42,7% della domanda di SUV, seguiti dai brand giapponesi con il 19,3% ed europei con il 18,9%. Ha contribuito al buon andamento della domanda, l'aumento delle vendite nelle regioni centrali e occidentali della Cina, mentre in alcune delle regioni orientali si registrano delle leggere flessioni, determinate dalle restrizioni al mercato imposte per ragioni ambientali. I brand cinesi sono concentrati nei segmenti A e B, le cui vendite hanno un trend in calo dal 2005.

Guidano il buon andamento della domanda individuale, le vendite di SUV, un prodotto molto "trendy" per gli acquirenti cinesi. Nel 2015 le vendite di SUV aumentano del 42% e rappresentano il 30% del mercato auto, mentre diminuiscono le vendite dei segmenti A, B e D.



Per quanto riguarda il mercato dei veicoli commerciali e industriali si registra nel 2015 una flessione del 9% sui volumi del 2014. Le vendite di veicoli commerciali leggeri totalizzano 2,5 milioni di unità (-4,7% sul 2014); la domanda di autocarri medi-pesanti invece subisce una flessione di oltre il 18%.

Nel 2015, in **Giappone** la domanda di autoveicoli diminuisce del 9,3% con 5,05 milioni di nuove immatricolazioni.

In **India**, la domanda di autovetture è passata da 1,54 milioni di unità nel 2008 a 2,77 milioni nel 2015 (incluso MPV e UV). L'incremento sul 2014 è stato del 7,9%. Il mercato dei veicoli commerciali e industriali raggiunge le 653mila unità (+7,6%). Nel 2015 l'India, con 3,42 milioni di autoveicoli venduti e diventa il 5° mercato più grande del mondo, dietro a Cina, USA, Giappone e Germania, ma davanti a UK e Brasile. Lo sviluppo della domanda è da attribuire al calo del prezzo dei carburanti, ad una inflazione più bassa e alla riduzione dei tassi d'interesse, che si è ripetuta per ben quattro volte durante l'anno.

Nel 2015, l'India diventa il 5° mercato autoveicoli più grande del mondo, dietro a Cina, USA, Giappone e Germania, ma davanti a UK e Brasile.

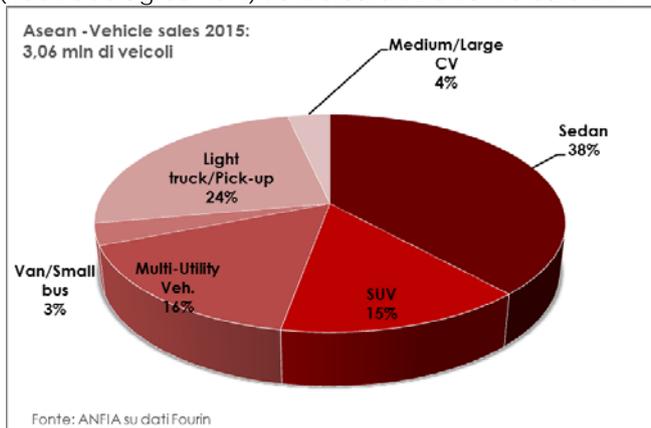
Nel 2015 in **Sud Corea** sono stati immatricolati oltre 1,92milioni di autoveicoli (+11% sul 2014), di questi 1,65 milioni hanno riguardato le autovetture (+12%). Complessivamente i veicoli **importati** sono stati circa 332mila (+25% sul 2014), quadruplicati rispetto ai volumi del 2008 (80.500).



Nel 2015 le importazioni dall'Italia sono salite a 2.886 unità dalle 886 del 2014 e dalle 269 del 2013. Prosegue l'andamento positivo anche nel 2016, a gennaio/giugno sono già stati importati ben 2.571 veicoli dall'Italia.

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.

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 e nel 2015 invece si registra una battuta d'arresto rispettivamente dell'11,9% e del 3,7%. I mercati più grandi di quest'area sono Thailandia, Indonesia, e Malesia, che insieme rappresentano l'81% delle vendite nella regione. Nel 2015 tra i Paesi ASEAN, Thailandia e Indonesia registrano volumi di mercato in contrazione rispettivamente del 9,6% e del 16%. Crescite sostenute della domanda di autoveicoli per Singapore, Vietnam e Filippine. I brand giapponesi registrano nel 2015 una contrazione delle vendite di autoveicoli (-4,3%, mentre aumenta la domanda di autoveicoli dei brand coreani ed europei).

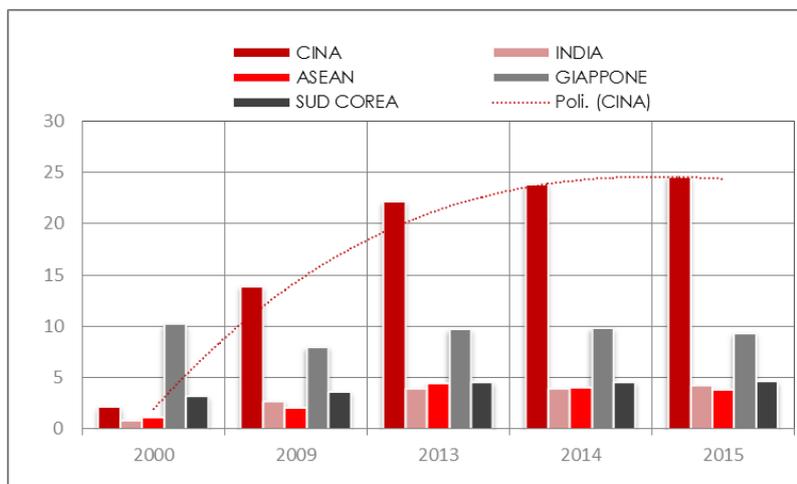
La produzione di autoveicoli aumenta del 3,5% nel 2014 e rappresenta il 52,6% della produzione mondiale

Nel 2015, sono stati prodotti in Asia/Oceania circa 47,8 milioni di autoveicoli, con un incremento dello 0,8% sui volumi del 2014.

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 2015: 24,5 milioni di veicoli prodotti). Così l'India, che ha oggi una popolazione di 1,2 miliardi di abitanti, potrebbe nel 2020 superare la popolazione della Cina e arrivare a produrre oltre 6,2 milioni di unità (nel 2015: 4,1 milioni di veicoli prodotti). Nel 2015 la Corea del Sud produce oltre 4,5 milioni di veicoli, in linea con i volumi del 2014, 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 negli anni 2013-2015.

Nel 2010 la Cina triplica i volumi produttivi del 2005 e a fine 2015 raggiunge i 24,5 milioni di veicoli prodotti.

PRODUZIONE AUTOVEICOLI, TREND 2000-2015, milioni di unità



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.

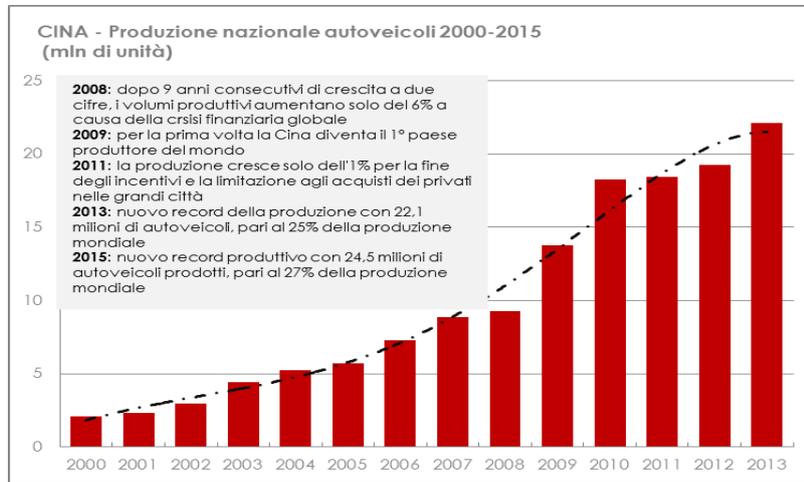
L'ASEAN, situata tra due giganti quali Cina e India, costituisce una piattaforma produttiva strategica di accesso all'intero continente asiatico. Le economie ASEAN, con una popolazione complessiva di circa 600 milioni di abitanti, crescono ad un tasso medio vicino al 5% annuo. Nel 2015 la formazione della Comunità Economica (AEC) dell'ASEAN 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. Nel 2015 nell'area sono stati prodotti 3,8 milioni di autoveicoli, in calo del 3,5% rispetto al 2014. La Thailandia occupa la 12° posizione nella classifica mondiale dei paesi produttori con 1,9 milioni di veicoli prodotti; l'Indonesia produce 1,1 milioni di veicoli prodotti (-15%) e la Malesia 615 mila (+3,3%). 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 produzione del continente asiatico (incluso area pacifico) pesa per oltre il 52% sulla produzione mondiale, la Cina da sola vale il 27%.

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

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, davanti a Nafta e UE.

Nel 2015 sono stati prodotti in Cina 24,5 milioni di autoveicoli con una crescita del 3,3% sull'anno prima, pari al 26,9% della produzione mondiale.



La produzione di auto ha superato 21,08 milioni di unità, con un incremento del 5,8% sul 2014, l'output ha riguardato: 11,6 milioni di autovetture (-7%), 2,1 milioni circa di MPV (+7,6%), oltre 6,2 milioni di SUV (50%) e 1,1 milioni di utility vehicles (-17%). Il segmento dei SUV rappresenta quasi il 30% di tutte le auto prodotte, sostenuto dalla forte domanda interna.

Nel 2015 il comparto dei veicoli commerciali e industriali registra un calo del 10%, con 3,4 milioni di veicoli, così ripartiti: 2,5 milioni di LCV, +4,7%; 903mila autocarri medi-pesanti -22%. La pesante contrazione del comparto dei veicoli pesanti è stata determinata dalla debole domanda dell'industria delle costruzioni e dall'introduzione di misure più stringenti adottate per ridurre i livelli emissivi dei veicoli e aumentare l'efficienza dei carburanti, che hanno spinto in alto i costi di produzione e i prezzi dei veicoli. I costruttori di autocarri, per assicurare la profittabilità del settore, stanno puntando sulle tecnologie hi-tech, enfatizzando i servizi post vendita e le attività collaterali.

In valore, il trade del settore automotive registra nel 2015 il primo calo dal 2009, il commercio di veicoli e componenti vale complessivamente 160,9 milioni di US\$ (import+export), il 14% in meno rispetto al 2014.

Il valore delle importazioni di veicoli e motoveicoli è stato di 45,3 milioni di US\$ nel 2015, in calo del 25,9%, mentre quello dei componenti importati è stato di 32,4 milioni di US\$ (-14,5% sul valore del 2014). **Complessivamente il settore automotive ha registrato un valore dell'import pari a 77,6 milioni di US\$ (-21,5%), il valore più basso degli ultimi 7 anni.**

Il valore complessivo delle esportazioni è stato di 83,3 milioni di US\$ (-14% sul 2014), così ripartiti: 17,76 US\$ i veicoli (incluso rimorchi e motoveicoli) e 65,53 milioni di US\$ i componenti. In volume, i principali paesi di importazione di autoveicoli per la Cina sono: Giappone, USA, Germania, UK, Sud Corea e Messico. Per quanto riguarda l'export, i principali mercati di destinazione dei veicoli cinesi sono: Iran, Vietnam, Thailandia, Myanmar, Venezuela e Cile (nel 2014 risultavano al 3° e al 4° posto i mercati di Algeria e Russia).

Per le importazioni di componenti il primo paese di origine è la Germania (seguono Giappone, Sud Corea, USA, Messico, Francia e Rep. Ceca, Ungheria, Thailandia e Spagna). Le esportazioni di componenti cinesi sono destinate principalmente a: USA, Giappone, Corea, Germania, Messico, UK, India, Russia, Canada e Thailandia.

In **Giappone** è stato prodotto il 10,2% della produzione mondiale di autoveicoli, pari a 9,28 milioni di unità, il 5% in meno del 2014. L'export ha riguardato invece 4,58 milioni autoveicoli (+2,5% sul 2014), che rappresentano il 49% della produzione nazionale. La prosperità dell'industria automotive domestica giapponese dipende quindi moltissimo dalle sue esportazioni: il 38% degli autoveicoli è destinato al Nord America; il 35% in Asia/Pacifico (di cui il 14% in Medio-Oriente); il 16% in Europa; il 7% in Centro-Sud America e il 4% in Africa.

Nel 2015 la **produzione/assemblaggi "overseas" dei costruttori giapponesi** ha raggiunto 18,1 milioni di autoveicoli (+3,5%), di questi 9,47 milioni prodotti in Asia, 1,67 in Europa (di cui 1,4 in UE), 4,82 in Nord America, 1,82 in America Latina, 218mila in Africa, 91mila in Oceania. Si riducono i volumi prodotti in Europa (-2,5% sul 2014), in particolare in Russia (-22%), Turchia (-7%), Spagna (-25,8%) e in UK (-0,9%) e in Africa (-10%).

La produzione "overseas" dei costruttori giapponesi ha superato 18 milioni di autoveicoli nel 2015 (+3,5% sul 2014).

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). Nel 2015 la produzione si è nuovamente attestata sopra i 4,1 milioni di autoveicoli (+7,3%).

In **Corea del Sud** sono stati prodotti 4,56 milioni di veicoli (+0,7%). La Corea del Sud è il 5° paese produttore al mondo, dopo Cina, USA, Giappone e Germania.

Nel 2015 le esportazioni hanno invece riguardato 2,97 milioni di autoveicoli (-2,9%), pari al 65% della produzione domestica. Per quanto riguarda le aree di destinazione, il 45% è destinato al continente americano (Nafta: 38,3% e Centro-Sud America: 6,7%), il 16% in Europa (UE: 13% e Resto Europa: 4,5%), il Medio Oriente con il 15%, il 3,7% in Africa e il 20,1% in Asia-Oceania.

I paesi produttori di autoveicoli, confederati in **ASEAN**, hanno raggiunto i 4,4 milioni di autoveicoli nel 2013, che a fine 2015 si sono ridotti a 3,8 milioni. La Thailandia, considerata la Detroit dell'Asia, è il paese produttore più importante dell'area Asean (1,9 milioni di veicoli prodotti nel 2015, erano 2,4 nel 2012).

Trend 2016

Mercato autoveicoli: A gennaio-giugno 2016, il mercato delle autovetture totalizza in Cina 11,04 milioni di nuove registrazioni, +9,4%. La domanda è comunque sostenuta dagli sgravi fiscali previsti per le auto di piccola cilindrata e dalle condizioni facilitate per la concessione di crediti, misure comunque in scadenza a fine anno. Il trend positivo continuerà per tutto il 2016, sostenuto dalla domanda di SUV, che sta spingendo i costruttori locali cinesi ad aumentare la propria presenza in questo segmento. L'Associazione di categoria, CAAM, mantiene la sua previsione di crescita al 6% del mercato auto per il 2016. Alcuni analisti invece prevedono che il mercato autovetture (incluso SUV, MPV e UV) possa raggiungere nel 2016 un nuovo record attorno a 23 milioni di unità, superando i 21,08 milioni del 2015. Nella prima metà del 2016 la domanda di autoveicoli registra un aumento del 10,5% in Corea del Sud e una flessione del 4,8% in Giappone.

Nei primi cinque mesi 2016, la domanda di autoveicoli risulta in aumento in India (+7,4%), Filippine (+25%), Singapore (+84%) e Vietnam (+37%), ma in calo in Indonesia (-0,7%), Thailandia (-2%) e Malesia (-17,6%), (dati Fourin).

Produzione autoveicoli: In Cina, nel 1° semestre 2016, la produzione di autoveicoli ha totalizzato oltre 12,8 milioni di autoveicoli, in rialzo tendenziale del 6,5%. Il comparto delle autovetture, in aumento del 7,3%, ha superato gli 11 milioni di esemplari prodotti. In Cina la produzione di autovetture (è prevista crescere fino al 2020 ad un tasso medio annuale attorno al 5,4% (previsioni Business Monitor), per soddisfare sia la domanda interna, prevista in aumento, sia l'export. La produzione di veicoli industriali sarà invece condizionata dal rallentamento dell'economia in generale. Nella prima metà del 2016 con 1,79 milioni di veicoli commerciali e industriali, la produzione registra un incremento dell'1,5%.

In diminuzione la produzione domestica di autoveicoli in Corea del Sud (-5,4%) e in Giappone (-3,3%). Nei primi cinque mesi 2016 cresce la produzione in India (+2,1%), Thailandia (+3,5%), ma contrae in Indonesia (-0,7%), Malesia (-19,6%), dati Fourin.

► Focus ITALIA

Sintesi Economica¹¹

Nel 2015 il **Pil** ai prezzi di mercato è stato pari a 1.636.372 milioni di euro correnti, con un aumento dell'1,5% rispetto all'anno precedente. **In volume¹² il Pil è aumentato dello 0,8%**, registrando una crescita dopo tre anni consecutivi di flessioni.

Nei primi mesi del 2016 gli indicatori congiunturali qualitativi confermano i segnali di debolezza dal lato dell'offerta. Dal lato della domanda, alle incertezze legate all'evoluzione del commercio mondiale si accompagnano la stabilità della crescita dei consumi e i primi segnali di ripresa degli investimenti. I dati disponibili per i maggiori paesi sviluppati indicano per il 2015 un aumento del Pil in volume negli Stati Uniti del 2,4%, in UK del 2,2%, in Germania dell'1,5%, in Spagna del 3,2%, in Francia dell'1,1% (dati FMI, aprile 2016).

Nel 2015 la **pressione fiscale** è risultata pari al 43,5%, in diminuzione di 0,1 punti percentuali rispetto all'anno precedente, contro una media europea del 40,6% (dato 2014). A pesare di più nel nostro Paese sono le imposte sulla produzione (15,5%), seguite a ruota da quelle sui redditi (14,7%) e dai contributi (13,4%), secondo gli ultimi dati disponibili che, nel dettaglio, si riferiscono al 2014.

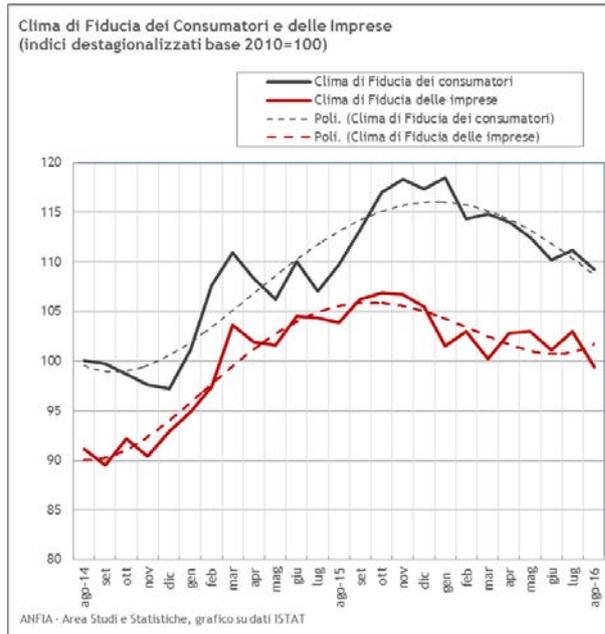
Nell'anno 2015 si è registrato un **indebitamento netto** pari al 2,6% del Pil, in diminuzione di 0,4 punti percentuali rispetto al 2014.

Nel 2015 la spesa per **consumi finali delle famiglie residenti** è cresciuta in volume

dello 0,9%, dopo la crescita del 2014 (+0,6%), confermando la controtendenza rispetto all'accentuata diminuzione degli anni precedenti: -2,5% del 2013 e -3,9% del 2012. La spesa per consumi di beni è aumentata dell'1,4%, quella di servizi dello 0,7%.

In termini di funzioni di consumo gli aumenti più accentuati, in volume, riguardano la spesa per trasporti (106,7 miliardi di euro e +5,5% l'incremento annuo), per l'istruzione (+2,7%) e per ricreazione e cultura (+2,4%). Tenuto conto dell'inflazione, il **potere di acquisto delle famiglie consumatrici** è aumentato nel 2015 dello 0,8%. La **propensione al risparmio delle famiglie consumatrici** nel 2015 è risultata pari all'8,3%, invariata rispetto al 2014. Il **clima di fiducia dei consumatori** si mantiene a livelli alti nel 2015, ma con valori in calo nel 2016.

Gli **investimenti fissi lordi**, dopo le flessioni degli anni precedenti (-9% nel 2012, -6,6% nel 2013 e -3,4% nel 2014), nel 2015 registrano un segno positivo dello 0,8%. Nel complesso, la contrazione degli investimenti italiani nel periodo di crisi è stata marcatamente superiore a quella degli altri principali paesi europei.



La spesa per i trasporti delle famiglie consumatrici cresce del 5,5% nel 2015.

¹¹ La fonte delle informazioni e dei dati dell'Italia contenuti nella sintesi è ISTAT in data 30.04.2016.

¹² Valori concatenati con base di riferimento anno 2010

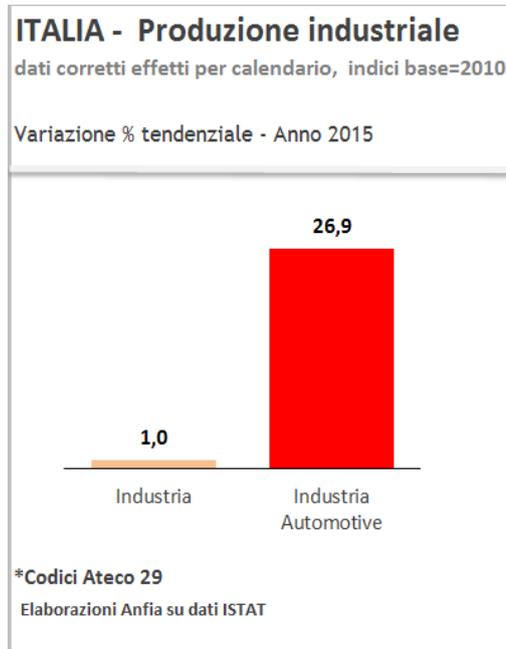
Ponendo a 100 la media degli investimenti nel 2011, alla fine del 2015 la Germania e la Spagna mostravano dei livelli superiori a tale quota, la Francia oscillava intorno a 100 mentre il livello dell'Italia era pari a circa 85¹³. **Il rafforzamento della ripresa italiana è indissolubilmente legato a una crescita duratura degli investimenti.**

L'indice della produzione industriale (escluse costruzioni), nella media dell'intero anno, è aumentato dell'1%.

Nel 2015 tra le attività più dinamiche si registra la crescita delle industrie di fabbricazione di mezzi di trasporto: +16,8%, in particolare cresce la **produzione dell'industria automotive** (codice Ateco: 29), con un aumento tendenziale del 26,9%.

Nella media dei primi 6 mesi 2016, la produzione industriale è aumentata dello 0,8% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, mentre la produzione dell'industria automotive nel suo complesso è aumentata del 6%.

Secondo le consuete domande sulla capacità produttiva, nel secondo trimestre del 2016 il grado di utilizzo degli impianti si attesta al 76% (era al 75,9% nel trimestre precedente). Il 27% la quota di operatori segnala la presenza di ostacoli all'attività produttiva.



La produzione industriale del settore automotive cresce del 26,9% nel 2015.

Per quel che riguarda i flussi con l'estero, nel 2015 le esportazioni di beni e servizi sono aumentate del 4,3% e le importazioni del 6,0%, ma per deflatore dei prezzi export e import risultano in calo rispettivamente dello 0,4% e del 2,7%.

Guardando al solo **commercio estero di beni**, nella media del 2015, risultano in crescita sia le esportazioni (+3,8% in valore, +1,9% in volume) sia le importazioni (+3,3% in valore, +7,1% in volume). L'espansione dell'export è distribuita equamente tra paesi Ue (+3,9%) e paesi extra Ue (+3,6%); l'incremento delle importazioni è molto più ampio al netto dell'energia (+7,7%). **L'avanzo commerciale raggiunge i 45,2 miliardi (+78,7 miliardi al netto dei prodotti energetici).** Nel 2015, i mercati più dinamici per l'export sono gli Stati Uniti (+20,9%), il Belgio (+10,6%), l'India (+10,3%) e la Spagna (+10,1%). I mercati di destinazione in sofferenza sono Russia (-25%) e Mercosur (-14,7%). **ISTAT segnala la forte crescita nel 2015 delle vendite all'estero di autoveicoli (+30,8%).**

Nel 2015, le importazioni dalla Polonia (+18,6%) e dai paesi EDA (+17,7%), così come quelli di mezzi di trasporto autoveicoli esclusi (+25,6%) e di autoveicoli (+19,1%), sono risultati in forte aumento.

La bilancia commerciale supera i 45 miliardi di euro, che al netto dei beni energetici, sale a 78,7 miliardi. ISTAT segnala la forte crescita nel 2015 delle vendite all'estero di autoveicoli (+30,8%).

¹³ Nota mensile n°3/2016 ISTAT

Il trade 2015 dell'industria automotive (autoveicoli e componenti) presenta un saldo positivo di oltre 1 miliardo di euro, che risulta dal saldo negativo del comparto autoveicoli/carrozzerie di 4,88 miliardi di euro e dal saldo positivo del comparto componenti di 5,89 miliardi. Ad incidere pesantemente è il saldo negativo delle autovetture nuove, -7,5 miliardi di euro, risultante dalla quota di vendite di auto estere in Italia (circa il 70% dell'immatricolato) e dal flusso estero proveniente dal costruttore nazionale. **Il valore dell'export del settore automotive (autovetture, carrozzerie, componenti) pesa per il 9,1% di tutto il valore dei beni esportati (era l'8,1% nel 2014).**

In generale il confronto tra le dinamiche dell'export dell'Italia e quelle dei paesi Ue evidenzia come, nel 2015, il contributo dell'Italia alle esportazioni dell'area Ue abbia registrato un lieve calo rispetto al 2014 (da 8,6% a 8,5%), sintesi di una omogenea riduzione della quota nazionale sia sul mercato interno europeo (da 7,5% a 7,4%) sia rispetto all'area extra Ue (da 10,6% a 10,4%).

Tra i principali paesi, solo la Germania ha incrementato la quota sull'export dell'Ue (da 24,3% a 24,7%), la Francia è rimasta stabile mentre la Spagna ha subito una contrazione di un decimo di punto.

Nella prima metà del 2016, si assiste al rallentamento del commercio di beni: il valore dell'export è allineato ai valori di gennaio-giugno 2015, mentre il valore delle importazioni è diminuito del 2,9% (dati grezzi). Il saldo della bilancia commerciale rimane positivo, pari a 23,3 miliardi di euro, che sale a 35,5 miliardi al netto dei prodotti energetici. o. Il contributo dell'Italia alle esportazioni dell'Area euro è stabile (11,1%), mentre sono in aumento quelli di Germania (da 32,0% a 32,5%), Francia (da 12,2% a 12,3%) e Spagna (da 6,8% a 7,0%).

Secondo le rilevazioni di ISTAT, l'export di autoveicoli cala dello 0,7% a gennaio-giugno 2016, mentre le importazioni di autoveicoli crescono del 23%, a fronte di una domanda interna molto positiva, che ha influito anche sulla produzione domestica di autoveicoli (nei primi sei mesi del 2016 sono usciti dagli stabilimenti italiani circa 573mila autoveicoli, il 10,3% in più rispetto allo stesso periodo del 2015, già in aumento del 43% su gennaio-giugno 2014).

La filiera produttiva italiana

Fabbricazione di autoveicoli - Secondo i dati preliminari raccolti da ANFIA tra le aziende costruttrici, nel 2015 la produzione domestica di autoveicoli registra un aumento del 45% con 1.014.000 unità, così ripartite: autovetture 663.000 (+65%, pari a circa 262mila vetture in più), 317.000 veicoli commerciali (+17%) e 33.700 veicoli industriali (+32%).

Superato il milione di autoveicoli prodotti in Italia, un volume che non si registrava dal 2008.

Produzione domestica autoveicoli
(dati ANFIA)

	volumi		var.%	%
	2015	2014	15/14	export su prod
autovetture	663.139	401.317	65	58
veicoli commerciali	317.365	270.970	17	84
veicoli industriali	33.719	25.577	32	64
totale autoveicoli	1.014.223	697.864	45	67

Sono più che raddoppiati i volumi delle autovetture destinati all'estero, che rappresentano il 58% della produzione domestica. L'84% dei veicoli commerciali prodotti in Val di Sangro (SEVEL) e a Suzzara (CNH) è destinato ai mercati esteri, mentre è esportato il 64% dei veicoli industriali (autocarri e autobus) prodotti in Italia. **L'export 2015 nel suo complesso ha superato i volumi del 2007.**

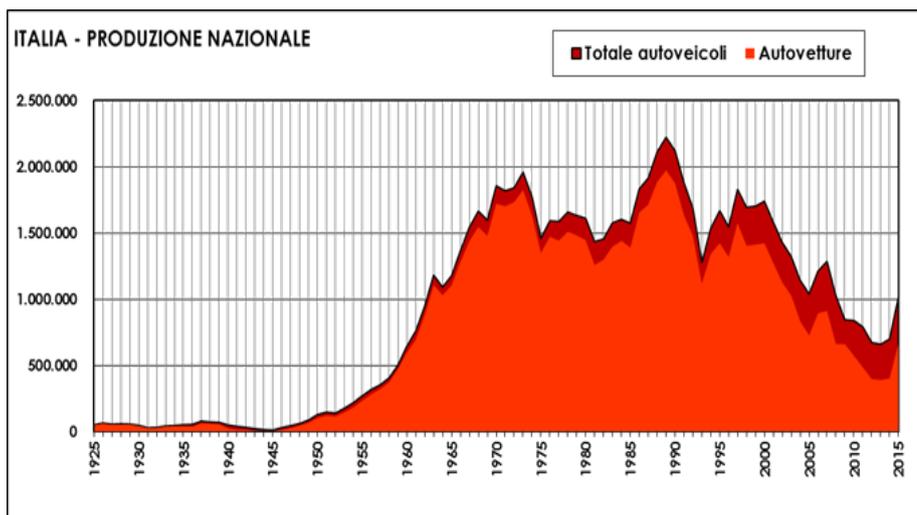
Il 67% della produzione domestica di autoveicoli è destinato ai mercati esteri.

Domanda interna ed export hanno trainato la produzione di autoveicoli in Italia nel 2015.

La media delle autovetture prodotte nel decennio 2006-2015 è stata di 603mila auto con un massimo di 911mila unità nel 2007 (che fu anche l'anno record assoluto di vendite) e un minimo di 388mila unità nel 2013.

Grazie ai modelli Jeep Renegade e Fiat 500X prodotti nello stabilimento di Melfi, il segmento dei SUV pesa nel 2015 per il 46% della produzione totale di auto contro il 7,9% del 2014. Il peso dei modelli prodotti dei segmenti A, B e C è passato dall'81% del 2014 al 49% del 2015.

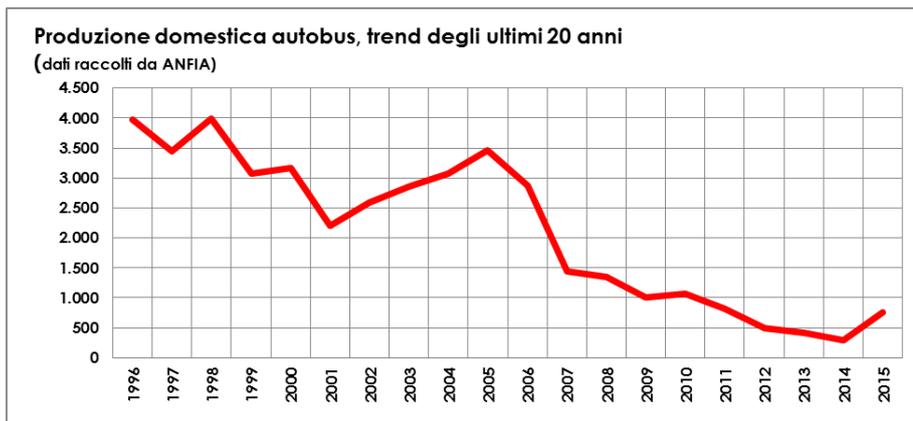
Si producono più SUV che utilitarie.



Nel comparto dei veicoli industriali, il segmento degli autobus presenta un volume pari a 765 unità prodotte (era di 289 unità nel 2014, di 1.500 nel 2007, di 2.900 la media annua 2000-2006). Sono mancati finora una pianificazione del trasporto pubblico e una strategia di intervento a medio termine, indirizzati all'efficienza e alla qualità del servizio indispensabili per garantire la mobilità delle persone. La conseguenza è stata l'indebolimento di un settore industriale, presente invece in tutti i major market europei.

Il parco autobus è il più "anziano" (età media 12,2 anni) tra le diverse tipologie di veicoli circolanti in Italia, un dato particolarmente preoccupante perché gli autobus sono quelli destinati al trasporto collettivo delle persone, con percentuali di utilizzo nettamente superiori a quelle di un'auto privata e con conseguenze molto negative per l'ambiente (emissioni e consumi) e per la sicurezza stradale.

La mancata pianificazione del trasporto pubblico locale, ha pesato gravemente sul settore industriale degli autobus.



I dati rilevati da ISTAT confermano la ripresa particolarmente consistente dell'industria automotive nazionale, in particolare per la produzione nazionale di autoveicoli e loro motori (Codice Ateco 29.1), come è stato riportato dalle rilevazioni ANFIA, il cui incremento tendenziale annuale è stato del 42,5%; mentre la produzione di carrozzerie di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (Codice Ateco 29.2) registra un aumento del 16,8% e la produzione di parti ed accessori per autoveicoli (Codice Ateco 29.3, che non include gli pneumatici) registra una crescita del 10,7% nel 2015.

Gli indici dei nuovi **ordinativi totali** (dati grezzi) a gennaio-dicembre 2015, registrano una crescita per il comparto della Fabbricazione di autoveicoli del 20,4%, grazie agli ordinativi sul mercato domestico (+28,3%), che hanno trainato il comparto produttivo dei componenti, i cui ordinativi totali sono aumentati del 15,4%, ma sul mercato interno del 36,1%.

Il comparto della Fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi registra volumi di ordini in aumento nel 2015 del 12,7%, grazie al mercato estero in aumento del 22%. Complessivamente gli ordinativi totali del settore automotive sono cresciuti del 18,3%, mentre gli ordinativi totali dell'industria italiana, con l'esclusione delle costruzioni, registrano aumenti tendenziali del 5,2%.

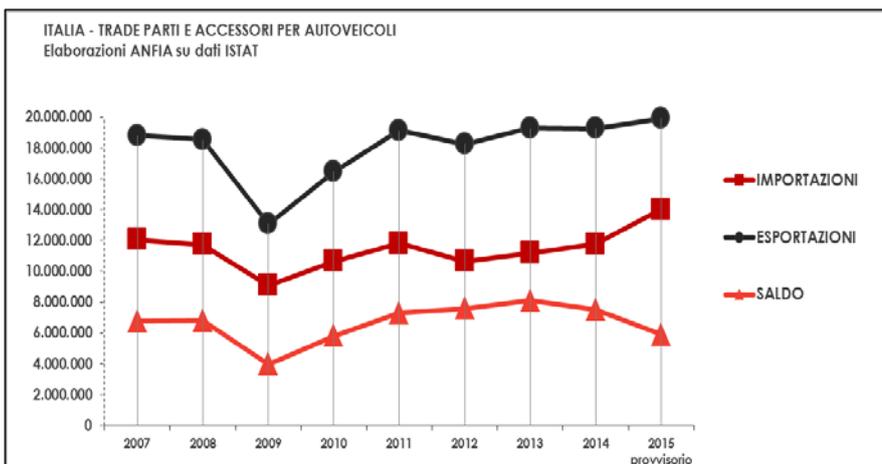
Di riflesso l'andamento del **fatturato**, che per il settore automotive cresce del 20,4% in gennaio-dicembre 2015, la componente del fatturato interno cresce del 31,8%. La variazione tendenziale positiva del fatturato complessivo dell'industria in senso stretto è stato appena dell'1%, grazie all'export (+2,1%). **Nel 2015 i dati del settore automotive sono quindi molto positivi se raffrontati alle variazioni tendenziali per fatturato e ordinativi dell'industria nel suo complesso.**

Componentistica - L'automotive si caratterizza per l'attività innovativa in comparti ad alta intensità tecnologica. L'innovazione nell'automotive ha assunto negli ultimi decenni un ruolo sempre più centrale. Da un lato l'introduzione nel processo produttivo di componenti elettronici sempre più sofisticati ha allargato gli ambiti tecnologici coinvolti nella produzione. Le principali aree di ricerca dell'automotive riguardano oltre all'elettronica, le tecnologie di automazione, le tecnologie di connessione, la ricerca sui materiali, i sistemi di alimentazione, motore e distribuzione. Il 75% di un'auto è costituito da componenti. Secondo le rilevazioni di ISTAT, nel 2015 il fatturato del comparto della Fabbricazione di componenti e parti per autoveicoli (Codice Ateco 29.3, che esclude i pneumatici e altri componenti in gomma destinati all'automotive) ha registrato un aumento del 13,4%, con una crescita del 25,2% generata dal mercato domestico e del 2,6% dai mercati esteri.

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. Dal 2010 il saldo commerciale è progressivamente cresciuto fino a superare 8,1 miliardi di euro nel 2013. Nel 2014 il saldo, pari a 7,51 miliardi di euro, è risultato inferiore del 7% rispetto a quello del 2013. **Nel 2015 il valore complessivo delle esportazioni di componenti ha raggiunto 19,91 miliardi di euro**, con un incremento del 3,3%, **mentre il valore delle importazioni di componenti per autoveicoli è ammontato ad oltre 14 miliardi**, in aumento del 19,2% sul 2014, determinando **un saldo commerciale positivo di 5,89 miliardi**, ma in calo rispetto a quello del 2014 del 21,6%.

Il 75% di un'auto è costituito da componenti.

Nel 2015 l'export della filiera componenti vale 19,91 miliardi di euro con un incremento del 3,3% sui valori del 2014. Il saldo positivo ammonta a 5,89 miliardi di euro.



Nel 2015 l'export verso i paesi UE28 vale 13,74 miliardi di euro (+2,9%) e pesa per il 69% di tutto l'export componenti. Determina un avanzo commerciale di 3,65 miliardi di euro (4,62 mld il saldo del 2014). L'export UE28 è così ripartito:

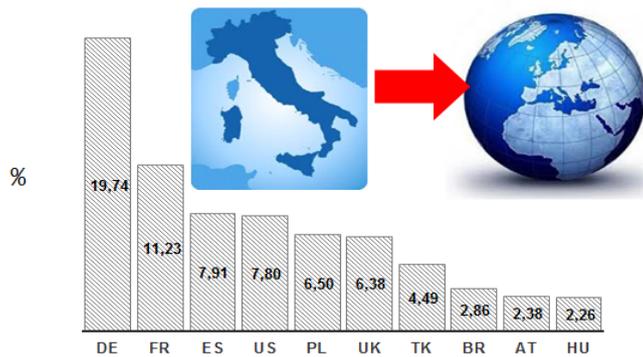
- 10,85 mld (+1,4%) con destinazione UE15 e uno share del 54,5% sul totale esportato; saldo positivo di 3,77 mld di euro.
- 2,89 mld (+9%) con destinazione UE13 e uno share del 14,5%; saldo negativo di 126 milioni di euro. È aumentato il valore delle esportazioni di componenti destinati a Ungheria (+42,5%), Slovenia (+24,6%), Bulgaria (+16,5%);

L'export verso i paesi extra UE è di 6,17 mld di euro (+4,2%), pesa per il 31% di tutto l'export componenti e produce un saldo positivo di 2,24 mld di euro (2,89 il saldo del 2014).

La classifica dell'export per paesi di destinazione vede al 1° posto la Germania per oltre 3,9 mld di euro (-1,2% la variazione tendenziale) e una quota del 19,7% sul totale; seguono Francia (+4,2%), Spagna (+10,5%), USA (+6,9%), Polonia (+2,2%), Regno Unito (-4,9%), Turchia (+13,4%), Brasile (+11,2%), Austria (-4,9%), Ungheria (+42,5%).

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

EXPORT Top 10 Paesi destinazione 2015



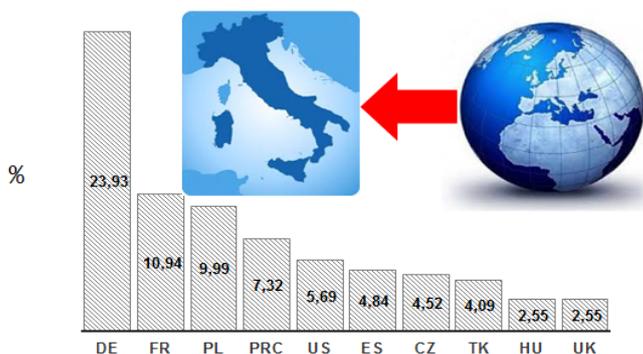
L'UE28 pesa per il 72% sul valore totale delle importazioni di componenti con 10,1 mld di euro (+15,6% sul 2014), così ripartiti:

- 7,08 mld (+10,9%) di provenienza UE15 con uno share del 50,5% sul totale importato
- 3,01 mld (+28,3%) di provenienza UE13 con uno share del 21,5%. E' aumentato il valore delle importazioni di componenti provenienti da Polonia (+26%), Repubblica Ceca (+67%), Ungheria (+29,5%), Slovacchia (+21%).

Il valore delle importazioni dai Paesi Extra-UE ammonta ad 3,93 miliardi di euro (+29,8% sul 2014). Nell'ordine i primi sei paesi extraUE d'importazione sono: Cina, USA, Turchia, Giappone, Messico e India.

La classifica dell'import per paesi di origine vede al 1° posto Germania 3,36 mld di euro (+9,1%) e una quota del 23,9% sul totale, seguono Francia (+3,5% e 10,9% di quota), Polonia (+26% e 10% di quota), che complessivamente rappresentano il 44,8% dell'import. Seguono Cina (+ 6,1% e 7,3% di quota), USA (+152% l'incremento e 5,7% di quota), Spagna (+32% e 4,8% di quota), Repubblica Ceca (+67% e 4,5% di quota), Turchia, Ungheria e Regno Unito.

IMPORT Top 10 Paesi origine 2015



Le esportazioni di componenti e parti per autoveicoli rappresentano il 4,8% del valore di tutti i beni esportati, che sale al 5% se si esclude la componente dei beni energetici.

Le importazioni del settore componenti rappresentano il 3,8% del valore di tutti i beni importati, che sale al 4,4% se si esclude la componente dei beni energetici.

Nel 1° semestre 2016 l'export di componenti e parti per autoveicoli vale 10,39 miliardi di euro (+1%), mentre le importazioni valgono oltre 7,3 miliardi di euro (+3,9%). Il saldo è positivo per 3,068 miliardi di euro.

Nel 2015 le esportazioni di componenti e parti per autoveicoli rappresentano il 4,8% del valore di tutti i beni esportati, mentre le importazioni rappresentano il 3,8% del valore di tutti i beni importati.

Il mercato degli autoveicoli e dei veicoli trainati¹⁴

Nel 2015 sono stati immatricolati nel nostro Paese oltre 1.726.000 di autoveicoli (+16% sul 2014), che includono 3.650 camper (+8%) e circa 26.000 veicoli trainati (leggeri e pesanti, +22%), che includono 963 caravan (+10%).

Positivo il mercato 2015 per tutte le tipologie di veicolo.

Immatricolazioni autoveicoli e veicoli trainati
ANFIA su dati Ministero Infrastrutture e Trasporti (Maggio 2016)

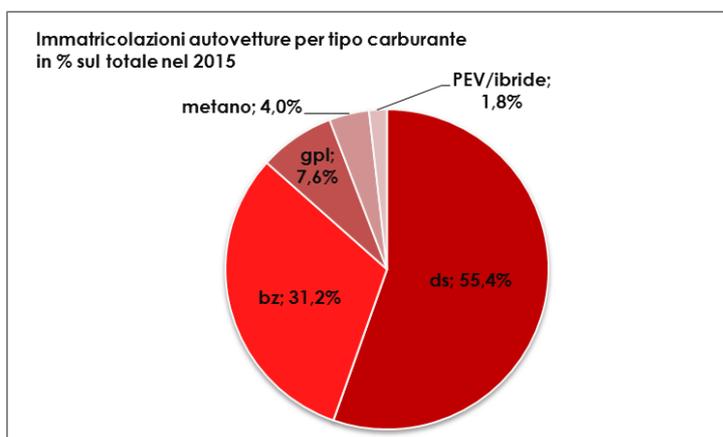
	volumi		var. %
	2015	2014	
autovetture	1.575.923	1.360.777	15,8
veicoli commerciali	132.774	117.720	12,8
autocarri ^(a)	15.149	12.664	19,6
autobus ^(a)	2.420	2.147	12,7
totale autoveicoli	1.726.266	1.493.308	15,6
rimorchi leggeri	15.373	14.468	6,3
rimorchi pesanti	912	777	17,4
semirimorchi pesanti	9.672	6.089	58,8
totale rimorchi (a)	25.957	21.334	21,7

^(a) elaborati per data di emissione del libretto di circolazione

Elaborazioni effettuate a Maggio 2016

Autovetture - In gennaio-dicembre 2015 le immatricolazioni di autovetture sono state circa 1,58 milioni, pari ad un incremento di 215mila vendite in più rispetto al 2014 (+16%). Tuttavia si tratta di un valore inferiore del 31% rispetto al volume medio del venduto negli anni 2000-2010 (volume medio di 2,27 milioni), ma superiore dell'8% al volume medio del periodo degli anni di recessione 2011-2014 (1,45 milioni di unità). **Le previsioni del mercato per il 2016 sono state riviste in rialzo rispetto ad inizio 2016: il mercato auto potrebbe chiudersi attorno a 1,84 milioni.**

Nel 2015, sono aumentate considerevolmente le immatricolazioni di auto a *benzina*, +24,6%, e a *gasolio*, +16,8%. La quota delle auto a benzina conquista il 31% del mercato e la quota delle auto diesel supera il 55%. Le vetture ad *alimentazione alternativa* calano invece del 3,5%, totalizzando 211mila unità e una quota sul totale mercato del 13,4%. Le vendite di vetture a *gas* sono diminuite, nel 2015, del 6,5% (le vetture a doppia alimentazione bz+gpl registrano un calo del 2,7%; le vetture a bz+metano calano del 13%). Le *vetture elettriche* totalizzano 1.442 unità con un incremento del 31% e le *ibride* (oltre 26mila) crescono di quasi il 22% rispetto al 2014, tra le ibride si registrano 739 auto plug-in (+174%).



¹⁴ Dati dettagliati elaborati da ANFIA e pubblicati su Automobile in cifre online (www.anfia.it)

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 82,6%, Paesi Bassi 90,5%, Francia 79,5, Germania 75,3, fonte United Nations).

La popolazione non urbana, infatti, è meno propensa all'utilizzo di auto ad alimentazione elettrica per la bassa autonomia. Certamente la possibilità di usufruire di una rete di rifornimento capillare dell'elettricità è uno degli elementi che, superate le criticità attuali dovute ai costi e alle tecnologie, ne potrà favorire una maggiore diffusione.

Nel suo insieme, il mercato delle 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 di 130 g/km di CO₂ prodotta dalle nuove autovetture immatricolate.

Le emissioni medie di CO₂ delle nuove vetture *diesel* immatricolate nel 2015 è di 115,4 g/km, di quelle a *benzina* è di 118,1 di g/km, di quelle ad *alimentazione alternativa* è di 106,7 g/km, complessivamente per tutte le alimentazioni è di 115,1 g/km (dati elaborati da ANFIA). L'efficienza dei motori diesel è migliore rispetto a quella dei motore a benzina a parità di modello considerato (in tutti i segmenti) e di prestazione del motore stesso (coppia e potenza). Il delta in minori emissioni di CO₂ del motore diesel rispetto a quello benzina si attesta su un range di circa: 5-15 g/km (segmento B), 10-20 g/km (segmento C), 15-35 g/km (segmento D e superiori). Per i Costruttori, il motore diesel dotato delle più avanzate tecnologie (*clean diesel*), è un fattore essenziale per poter raggiungere gli obiettivi di CO₂ al 2021 di 95 g/km; attualmente le auto immatricolate con emissioni fino a 95 g/km sono il 14,8% del mercato, quelle da 0 a 120 g/km il 73%.

Gli altri fattori che incidono positivamente sui risultati positivi di riduzione delle emissioni di CO₂ sono la "massa" e la "cilindrata" delle auto, che in Italia risultano inferiore rispettivamente di 1/5 e di 1/3 rispetto alla media dei Paesi UE. Fiat Group Automobiles¹⁵ è stato finora uno dei Costruttori in UE con emissioni medie delle nuove auto immatricolate tra le più basse, che risultano inferiori ai 120 g/km, esattamente 116 g/km (dati 2014 di EEA). Nel periodo 2000-2014 il Gruppo Fiat ha mostrato una riduzione delle emissioni medie di CO₂ delle auto immatricolate in UE del 26%, grazie anche alla massa media delle auto di 1.143 kg (1.376 kg la media UE), una delle più basse tra i Costruttori (fonte EEA).

Il mercato 2015 è stato contraddistinto dal boom delle vendite del *noleggio* nel 1° quadrimestre con il 32% di vendite in più rispetto a gennaio-aprile 2014; negli 8 mesi successivi la crescita media si è attestata a +8%. La crescita media annua è stata del 18%. Il mercato delle auto a noleggio, con 312mila nuove immatricolazioni, pesa per circa il 20% del mercato: **1 vettura su 5 viene immatricolata con la formula noleggio. Il noleggio a breve termine ha superato le 119mila unità (+29,4%), mentre il noleggio a lungo termine ha toccato quasi le 192mila nuove registrazioni (+6,2%),** secondo i dati diffusi da ANIASA (Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici). Il rinnovo delle flotte con nuovi modelli e durate contrattuali medie verso i 36 mesi, ha portato la flotta del noleggio a lungo termine sopra le 570mila unità (+4,5%).

Le *vendite alle società* (società persone giuridiche, società di leasing, società di noleggio e taxi) registrano nel complesso un aumento del 12% nel 2015 (senza il noleggio l'incremento è stato del 5,5%).

Il mercato italiano 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.

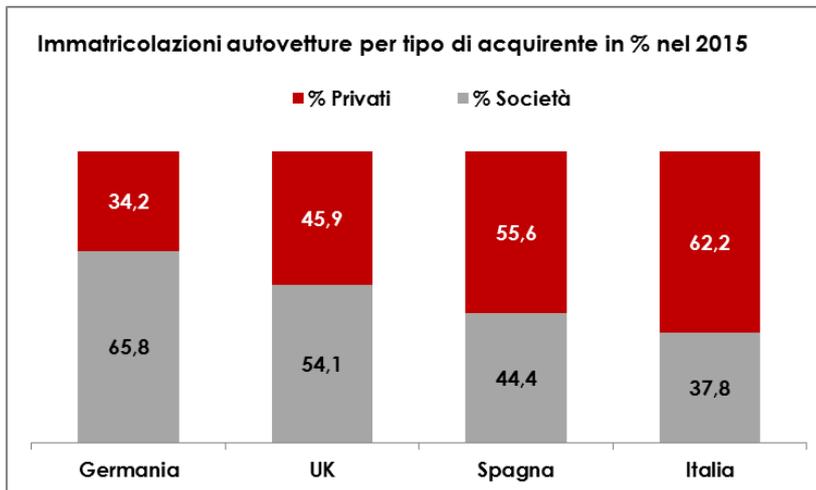
Il mercato delle auto "eco-friendly" ha permesso all'Italia di diventare, in materia di emissioni inquinanti, uno dei paesi più virtuosi dell'Unione e di aver raggiunto, l'obiettivo fissato per il 2015 dalla Commissione Europea di 130 g/km di CO₂ prodotta dalle nuove autovetture immatricolate già nel 2011.

Una vettura su cinque è immatricolata con la formula del noleggio nel 2015.

¹⁵ Annuncio fusione in FCA a dicembre 2014. I dati qui riportati si riferiscono a Fiat Group Automobiles

Le vendite dirette ai privati, circa 980mila, hanno conquistato il 62% del mercato nel 2015, favorite dall'attività promozionale delle Case automobilistiche, che è proseguita con vigore nei primi 6 mesi del 2016 (+21,6% le vendite). Nel 2015 le vendite ai privati hanno registrato crescite a doppia cifra a partire dal mese di marzo: con un aumento tendenziale del 12% a gennaio-aprile e del 22% a maggio-dicembre. La crescita media annua è stata del 18%.

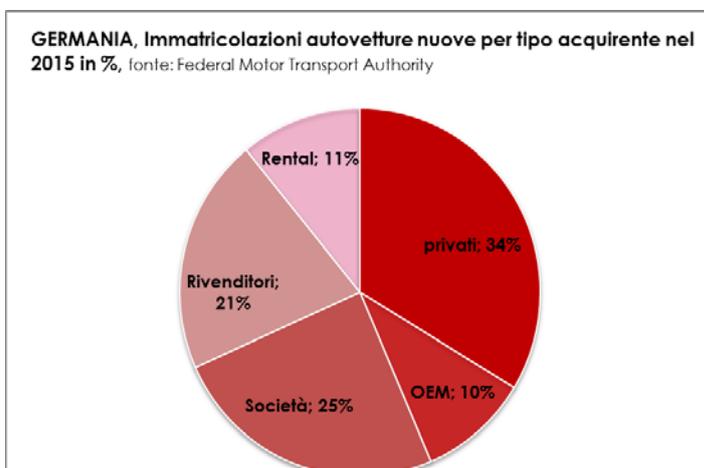
Le campagne promozionali delle Case automobilistiche hanno stimolato la domanda di auto dei privati, che nel 2015 è cresciuta di oltre il 18% e nei primi 6 mesi del 2016 del 22%.



Nel 2010 la quota dei privati rappresentava il 70,5% del mercato. Sebbene negli anni la quota delle vendite ai privati sia andata comunque riducendosi, in Italia rimane più alta rispetto a molti paesi europei; per contro, l'incidenza delle auto aziendali in Italia resta molto più bassa che in Francia, Germania, Regno Unito e Spagna.

In Germania solo 1 auto su 3 è intestata direttamente ad un privato; l'incremento delle vendite delle auto "commerciali" ha influito sulla caduta della domanda dei privati, che nel 2015 registra il record negativo di questi ultimi anni: 1,1 milioni di auto nuove immatricolate, il 34% del mercato. Secondo VDA, l'associazione di categoria tedesca, le ragioni della "reticenza" all'acquisto da parte dei privati, è complessa. Tra i motivi VDA evidenzia: la vita più lunga delle auto, che oggi rimangono funzionali, sicure e affidabili più a lungo, l'età media è passata da 8 anni del 2006 a 9 anni del 2015; il risparmio dei cittadini rivolto all'acquisto della casa. La domanda di mobilità dei cittadini tedeschi è sicuramente soddisfatta da un'offerta che consente l'uso dell'auto senza averne la proprietà.

In Germania solo un'auto su tre è intestata ad un privato.



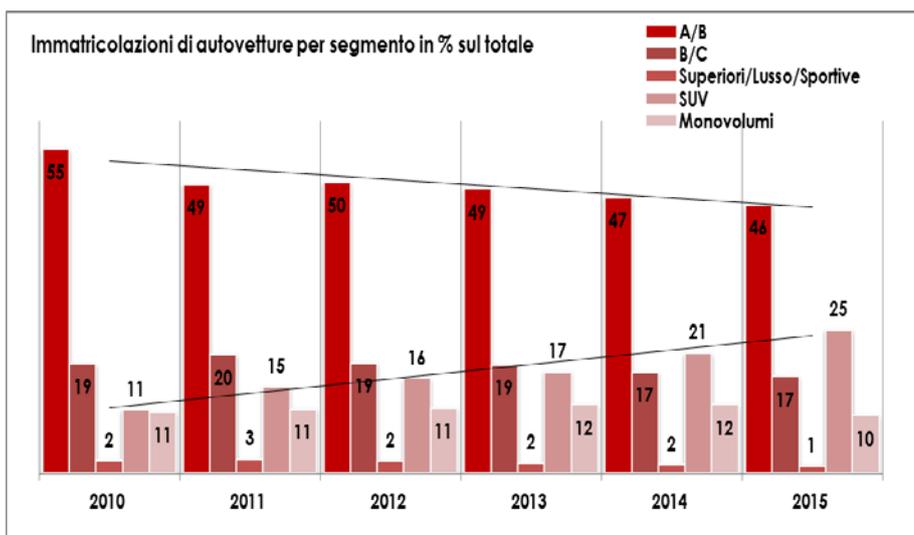
Uno dei freni all'acquisto di auto aziendali, in Italia è rappresentato proprio dalla pressione fiscale, che risulta più alta degli altri major markets europei. Un primo alleggerimento fiscale del quale beneficia l'auto, dopo decenni di aumenti costanti del peso fiscale, **che hanno portato il settore automotive a finanziare l'Erario con 71,86 miliardi all'anno, pari al 16% del gettito totale**, viene dalla Legge di Stabilità 2016, che, ai commi 91-94, punta ad incentivare gli investimenti in beni strumentali nuovi (a partire dal 15 ottobre 2015 e fino al 31 dicembre 2016), attraverso il riconoscimento di una maggiorazione della deduzione ai fini della determinazione dell'Ires e dell'Irpef. La maggiorazione del costo fiscalmente ammortizzabile riconosciuto è del 40%, portando al 140% il valore della deduzione complessiva (lo sgravio riguarda tutti i tipi di macchinari produttivi compresi Pc ma non fabbricati e capannoni). Tra i beni beneficiari del super-ammortamento vi sono le auto aziendali acquistate anche in leasing, mentre nessun bonus è previsto per le auto in noleggio a lungo termine.

Le auto aziendali che beneficiano del super ammortamento sono quelle utilizzate come beni strumentali d'impresa. Invece per le auto aziendali a deducibilità limitata, ossia le auto intestate direttamente all'azienda che non siano strumentali all'esercizio dell'impresa, la norma prevede un'ulteriore agevolazione: l'innalzamento del 40% dei limiti di spesa, fiscalmente riconosciuti, portando il tetto da 18.075,99 a 25.306,386 euro, ed esclusivamente per agenti e rappresentanti d'impresa da 25.822,084 a 36.150,084 euro.

Nel 2015, secondo la *segmentazione del mercato*, volano le vendite di "SUV" di tutte le dimensioni, che totalizzano 385mila nuove immatricolazioni e una crescita del 38%. La quota dei SUV raggiunge il 24,5% del mercato e sono soprattutto i SUV piccoli a crescere (+83%).

Le vendite delle vetture "alto di gamma" (Superiori, Lusso, Sportive, SUV Grandi, Monovolumi Grandi) registrano un recupero del 6,5%, dopo i cali registrati negli anni 2014 e 2013, dovuti all'introduzione del superbollo, che ha penalizzato le vendite dei modelli con potenza superiore a 185 KW, soggetti alla sovrattassa.

Il settore automotive ha versato all'Erario 71,86 miliardi nel 2015, pari al 16% del gettito totale.



Dal 2010 al 2015 le vendite di auto utilitarie perdono percentualmente 9 punti, passando dal 55% al 46%, mentre la quota dei SUV cresce di 14 punti, toccando nel 2015 il 25% di share.

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 46% del 2015, mentre i SUV (piccoli, compatti, medi, grandi) passano da una quota del 9% al 25% nello stesso periodo.

Il mercato per brand, vede FCA ottenere un risultato migliore di quello del mercato: +18% con oltre 447mila nuove registrazioni, pari al 28,4% del mercato.

Nel 2015 seguono FCA nella classifica per gruppi: Gruppo VW con il 13% di quota (+9,9% l'incremento dei volumi), Gruppo PSA con il 9% di quota (+14,8%), Gruppo Renault con l'8,8% (+16%), Ford con il 6,9% (+19,3%) e GM con il 5,6% (+7,9%). I costruttori giapponesi complessivamente pesano per il 10,5% del mercato (+15,1%), mentre i costruttori coreani pesano per il 5,6% (+16,6% sul 2014).

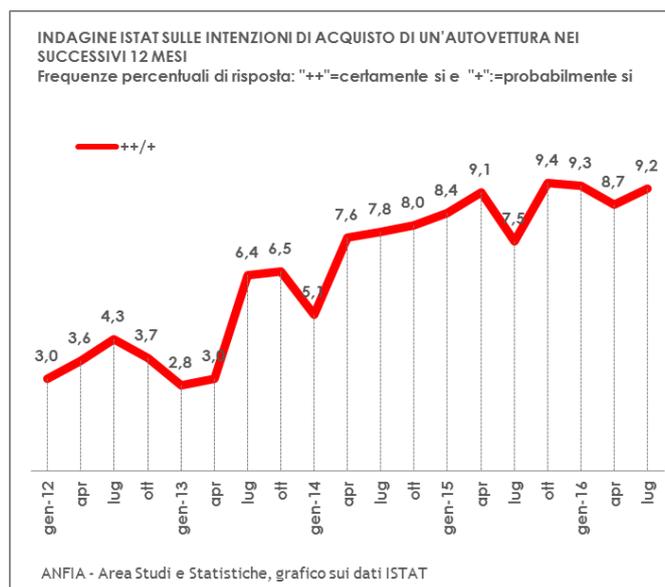
Bassi tassi d'interesse, **prezzi dei carburanti in calo** (anche se con diminuzioni inferiori a quelle registrate dal petrolio e con l'incidenza delle imposte sul prezzo dei carburanti alle stelle), campagne promozionali molto allettanti, hanno favorito gli acquisti dei consumatori che finalmente hanno potuto sostituire l'auto, dopo anni di continui rinvii.

Super rottamazioni e finanziamenti a bassi tassi di interesse hanno fatto volare il mercato nella prima parte del 2016, con i seguenti incrementi trimestrali: + 21% nel 1° trimestre e +17,5% nel 2° trimestre. Complessivamente nella prima metà dell'anno sono state immatricolate 1.042.800 autovetture, 168mila in più di un anno fa. Nel bimestre luglio-agosto 2016 le immatricolazioni di autovetture sono aumentate dell'8,6% sullo stesso bimestre 2015.

Pur col "fiato sospeso" per una situazione politica ed economica sempre in bilico tra ripresa e recessione, i consumi sembrano essere ancora il principale motore della crescita, accompagnati ora da una lieve ripresa degli investimenti.

L'indagine ISTAT sulle intenzioni di acquisto delle autovetture nei prossimi 12 mesi

confirma il trend in atto del mercato auto. Gli italiani che hanno espresso un'intenzione favorevole all'acquisto di un'auto nei dodici mesi successivi, sono passati da 5,1% (somma di risposte "certamente sì" e "probabilmente sì") di gennaio 2014 a 9,1% di aprile 2015, per scendere a 7,5% di luglio e risalire a 9,4% ad ottobre 2015.



L'indagine rileva a luglio 2016 un recupero della propensione all'acquisto di un'auto nei mesi a venire, che dall'8,7% di risposte "certamente sì" e "probabilmente sì" di aprile 2016 sale a 9,2%.

Il trasporto delle merci e il mercato di furgoni, autocarri e rimorchi - L'Italia, tra il 2008 e il 2014, ha perso il 35% delle merci movimentate su strada in mld tkm (da 180,5 mld di tkm a 117,8); solo nel 2011 il calo è stato del 18,7% sul 2010 e nel 2012 è stato del 13,2% sull'anno prima. Dopo una leggera ripresa nel 2013, che aveva fatto sperare in un'inversione di tendenza, nel 2014 si assiste ad una flessione del 2,6%, portando le tonnellate per km di merci, movimentate in un anno, al livello più basso degli ultimi dieci anni. Purtroppo **anche nel 2015 le merci movimentate risultano in ulteriore calo dello 0,8% con 116,8 miliardi di tkm** (dato pubblicato da Eurostat).

Tuttavia, il trasporto merci su strada continua ad essere la modalità preferita.

Molto pesante il ridimensionamento delle tkm di merci movimentate per distanze fino a 50km che, secondo ISTAT, è stato tra il 2008 e il 2014 del 42%. Un crollo che fa ben riflettere sulla gravità della crisi, con consumi per anni in calo, inclusi quelli alimentari, una pesante contrazione della produzione industriale, un alto tasso di disoccupazione, una pressione fiscale tra le più alte in Europa. Nel 2014 il traffico nazionale su strada ha movimentato 102,3 mld tkm di merci, mentre il traffico internazionale 15,5 mld. Il 53% delle tkm di merci è movimentata su distanze di percorrenza entro i 300 km, il 29% oltre i 500 km.

Analizzando altri indicatori di settore, si evidenzia che nel 2015 migliora il traffico dei veicoli pesanti sulle autostrade, misurato in milioni di veicoli-km, cresciuto del 3,8% nel 2015 e dello 0,7% nel 2014, dopo il calo del 2,3% nel 2013. Si rileva purtroppo un aumento del 14,6% degli incidenti stradali sulle autostrade con veicoli pesanti (dati Aiscat).

Secondo l'indagine di Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica), l'andamento del traffico delle merci su gomma è caratterizzato da segni positivi: + 3% i viaggi e + 3,2% il fatturato per i trasporti nazionali; +2,7% i viaggi e +3% il fatturato per i trasporti internazionali; + 2,4% consegne e fatturato dei corrieri nazionali; +8% consegne e +6% fatturato degli express courier.

Il commercio delle merci e la loro modalità di trasporto sono sempre più influenzati dall'**eCommerce**, il valore dell'acquistato è passato da 6,6 miliardi di euro del 2009 a 16,6 miliardi del 2015, secondo i dati sviluppati dal Politecnico di Milano. La crescita nel 2015 è stata del 16% sul 2014, pari a 2,2 miliardi di euro. La penetrazione del mercato eB2c ha raggiunto il 4% delle vendite retail. Se si prendono come riferimento i principali mercati europei (UK, Germania, Francia e Spagna), gli USA e i principali mercati orientali (Corea del Sud e Giappone) troviamo tassi di penetrazione dell'eCommerce decisamente superiori a quello italiano e tassi di crescita solo leggermente inferiori. I settori che più contribuiscono alla crescita sono: turismo (+14%), informatica ed elettronica di consumo (+21%), abbigliamento (+19%) ed editoria (+31%). Rilevante anche l'apporto di settori emergenti, quali: food & grocery, arredamento e home living, beauty e giocattoli. La composizione del paniere degli acquisti online è un indicatore di maturità del settore. Dall'analisi emerge che in quasi tutti i principali mercati internazionali il peso dei prodotti sul totale acquisti eCommerce prevale su quello dei servizi, mentre in Italia i servizi hanno ancora un'incidenza elevata (nel 2015 valgono il 60% dell'acquistato online da consumatori italiani, ma i beni registrano una crescita annuale più alta).

PENETRAZIONE ECOMMERCE NEL RETAIL, DATI 2014



In Italia nel 2015 è aumentata rispetto al 2014 la quota di internauti che hanno effettuato acquisti online e quella di imprese che vendono online; in quest'ultimo caso rimane il divario tra piccole e grandi. Secondo le indagini di EUROSTAT, l'Italia è lontana dagli obiettivi europei 2015 che fissavano al 33% la quota di PMI che hanno effettuato vendite online nell'ultimo anno per almeno l'1% del fatturato totale e al 50% la quota di popolazione di 16-74 anni che ha fatto acquisti online negli ultimi 12 mesi; gli indicatori oggi sono rispettivamente a 6,5% e 26%.

Il commercio online va ad incidere particolarmente sul traffico urbano e sulle modalità di consegna, rendendo necessari nuovi modelli logistici.

I fattori che hanno influito sul rapido sviluppo del **mercato dei veicoli commerciali con ptt ≤3,5 tonnellate** 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 2015 il mercato dei VCL ha registrato quasi 133mila nuove immatricolazioni, con un recupero del 12,7% sul 2014, ma inferiore del 45% rispetto ai volumi record del 2007. **Fiat Professional è il marchio leader di mercato (34% di quota), con Ducato e Doblò che occupano rispettivamente la prima e la seconda posizione nella classifica dei modelli più venduti. Al terzo posto di questa classifica troviamo il Daily, prodotto da Iveco.** L'allestimento più diffuso del mercato 2015 è stato quello dei furgoni, con oltre 110.000 immatricolazioni, tra i quali circa 3.600 sono isotermici. Sono stati immatricolati, inoltre 15mila cassoni e 3.800 pianali (molti dei quali sono di modelli Ducato e Daily destinati agli allestimenti di camper).

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**. La media annua di autocarri nuovi venduti in Italia dal 2000 al 2008 è stata di 36.700, dal 2009 al 2011 di 18.900, dal 2012 al 2015 di poco più di 13.500 unità. Nel 2015 il comparto ha visto una crescita del 19,7% del numero di libretti rilasciati, con oltre 15mila veicoli. In particolare è cresciuta la categoria dei trattori stradali, +27,9% nel 2015 con oltre 7.600 unità immatricolate.

Iveco, con 5.749 immatricolazioni nel 2015, si conferma leader indiscusso del mercato dei veicoli Industriali medi-pesanti, in crescita del 16% rispetto al 2014 e con una quota di mercato del 38%.

Per i rimorchi e semirimorchi pesanti, la media annua dei veicoli venduti è stata di 16.900 dal 2000 al 2008, di 8.970 dal 2009 al 2011 e di 7.600 dal 2012 al 2015. Le immatricolazioni di **rimorchi e semirimorchi nuovi** sono ancora inferiori del 40% rispetto ai volumi del 2007, quando raggiunsero le 17.800 unità. Il calo del mercato interno ha penalizzato soprattutto i Costruttori nazionali che hanno subito un ridimensionamento dei volumi, passati da 12.000 unità del 2007, pari al 68% del mercato, a 4.400 del 2015, pari al 42% di quota. Il calo del mercato interno ha quindi favorito la concorrenza estera.

Nel corso del 2015, il mercato dei rimorchi e semirimorchi over 3.500 kg è cresciuto del 54 %, con circa 10.600 nuove immatricolazioni. La crescita del mercato è dovuta soprattutto ai marchi esteri, che registrano un aumento del 73%, rappresentando, così, il 58% del mercato. I marchi nazionali perdono in termini di quote di mercato (passando dal 48,3% del 2014 al 41,9% del 2015), pur vedendo crescere il loro mercato, anche se "solo" del 34%. Menci è leader tra i costruttori italiani, al 4° posto nella classifica complessiva dei costruttori. Il segmento dei Rimorchi over 3.500 kg vede crescere il mercato del 17,4% rispetto al 2014, arrivando a superare le 900 unità, di cui oltre 800 di marchi nazionali. Il segmento dei Semirimorchi, con ptt superiore a 3.500 kg, cresce invece nel 2015 del 59% e consiste di quasi 9.700 veicoli, 3.500 in più dell'anno prima.

In materia ambientale, si evidenzia l'importanza del "**Progetto Diciotto**", un esempio concreto che risponde, in maniera efficace e innovativa, alla necessità di ridurre i consumi, le emissioni di CO₂ e il livello di congestione delle strade, aumentando la produttività grazie dall'utilizzo di autoarticolati con lunghezza fino a 18 metri. Il Progetto "Diciotto", combinato con l'utilizzo di motorizzazioni a gas naturale, come il gas naturale liquefatto, aumenta le proprie potenzialità in termini di sostenibilità, in questa direzione, Iveco è leader europeo nel settore dei carburanti alternativi.

Il Nuovo Stralis Natural Power di Iveco è il primo camion a gas a lunga percorrenza presente sul mercato a offrire un'alternativa ai veicoli diesel per un trasporto di lungo raggio più sostenibile, in grado di ridurre al minimo le emissioni nocive e le emissioni di CO₂, e, infine, di abbattere il rumore, che è un aspetto chiave per le missioni di trasporto in ambito urbano e notturno.

La ripresa e il mantenimento di un trend positivo del mercato dei veicoli industriali e dei veicoli trainati sono stati determinati dall'adozione di misure pubbliche varate dal Governo a sostegno del rinnovo delle flotte. Si tratta del combinato disposto dei superammortamenti per beni strumentali d'impresa previsti dalla Legge di Stabilità 2016, del Decreto sull'estensione del Fondo di Garanzia per le PMI alle operazioni finanziarie di accesso al credito per investimenti in mezzi di trasporto, emanato a dicembre 2015 ed, inoltre, del Decreto sugli investimenti in veicoli delle imprese di autotrasporto emanato dal Ministero dei Trasporti (MIT) per il terzo anno consecutivo. La sostituzione più rapida dei mezzi di trasporto che deriva da questi provvedimenti, oltre ad avere conseguenze positive sulla competitività delle imprese di autotrasporto italiane, favorisce l'immissione su strada di veicoli nuovi con ridotti standard emissivi (Euro VI) e con alimentazione alternativa (in particolare, metano e metano liquido), nonché di semirimorchi per l'**intermodalità** marittima e ferroviaria. Si tratta di misure che puntano a piani di sviluppo pluriennale delle imprese e contribuiscono allo sviluppo della green economy.

Le immatricolazioni di **rimorchi leggeri con ptt fino a 3500 kg** sono state oltre 15mila nel 2015, con un incremento del 6,3%. Anche questo comparto ha subito un ridimensionamento di oltre il 40% rispetto al 2007. Le marche nazionali dominano con oltre l'83% del mercato; leader del mercato è **Cresci Rimorchi** con il 24% di share.

In ripresa nel 2015 anche il mercato dei **veicoli ricreazionali**. Il mercato dei **camper**, dopo un ridimensionamento del 75% rispetto ai volumi del 2007, cresce dell'8% sul 2014, con 3.650 nuove registrazioni; il 15% del mercato è intestato alle società di noleggio. La Legge di Stabilità ha introdotto un incentivo alla rottamazione per chi acquista un nuovo camper Euro 5 nel 2016, che può raggiungere gli 8mila euro ed è anticipato dal venditore come sconto sul prezzo di vendita. Sono disponibili 5 milioni di euro. L'obiettivo: avere mezzi meno inquinanti, più sicuri e rilanciare il mercato. Il mercato dei **caravan** registra una crescita del 10% con circa 1.000 nuove immatricolazioni. Il mercato dei veicoli ricreazionali in Europa ha ben altre dimensioni: il comparto dei camper totalizza nel 2015 oltre 81mila nuove immatricolazioni e vede ai primi posti Germania (28.400 unità) e Francia (17.400); il comparto dei caravan totalizza oltre 68mila vendite.

Il trasporto collettivo di passeggeri e il mercato autobus - Dopo aver raggiunto la quota del 14,3% di tutti gli spostamenti motorizzati nel 2012, che per i mezzi pubblici su gomma si tratta di uno dei livelli più alti negli ultimi dodici anni, nel 2013 la quota si riduce al 13,6%, per salire al 14,6% nel 2014 (dati ISFORT).

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

Si tratta di un comparto che, per quanto riguarda il TPL in senso stretto, dipende interamente dalla domanda pubblica e che è andato ridimensionandosi di anno in anno a causa del pesante indebitamento pubblico e del conseguente progressivo taglio delle risorse disponibili, fino a determinare quasi la scomparsa del comparto industriale degli autobus. 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 2015 il 65% degli autobus circolanti (pubblici e privati) ha più di 10 anni di età, ma quelli circolanti, immatricolati fino al 1999 sono il 35% del parco totale. Solo il 10% ha un'anzianità compresa tra 0-4 anni.

Negli altri Paesi europei in cui esiste un comparto industriale autobus, sono state invece adottate politiche industriali legate allo sviluppo dei trasporti pubblici e della mobilità in generale che, da un lato, contribuiscono a rendere più efficiente un settore chiave per una società moderna e, dall'altro, salvaguardano l'industria locale. Purtroppo questo non è accaduto in Italia, dove la pesante contrazione della produzione industriale non fa che riflettere la più ampia crisi strutturale che l'intero settore del TPL sta vivendo. Incertezza di risorse e tempi lunghi di attesa nel riparto e assegnazione delle stesse alle Regioni, ne sono causa.

Dei 535 milioni di euro stanziati dalle ultime Leggi di Stabilità per il periodo 2015-2019, il piano di riparto regionale 2015-2016 ne metterà in circolazione 385 (260 per il 2015 e 125 per il 2016). Nuove modalità sperimentali per il rinnovo del parco autobus sono state annunciate dal Governo con la legge di Stabilità 2016.

Nel 2015 sono stati immatricolati 2.420 autobus (+12,7% sul 2014). Secondo le elaborazioni ANFIA su dati dell'Archivio dei Veicoli del Ministero dei Trasporti, il mercato degli autobus per tipo risulta di: 1.547 autobus (+14,3% sul 2014), 124 midibus (+9,7%), 487 minibus (+39,5%) e 262 scuolabus (-21%). Le immatricolazioni di autobus che, per le caratteristiche dei veicoli (rapporto numero posti seduti/in piedi, modelli, carrozzeria), possono essere considerati destinati al trasporto pubblico (urbani e interurbani, escluso turistici) sono stati 1.358 nel 2015, mentre gli autobus turistici 1.062. Iveco è leader con il 34,2% del mercato e uno share del 35% per il comparto degli autobus-midibus urbani e interurbani, del 45% dei minibus, il 57% degli scuolabus.

Su 2.420 nuove immatricolazioni, gli autobus a trazione elettrica venduti sono stati appena 35 e quelli a metano 92, solo il 5,2% del totale, quasi tutti di costruttori nazionali (Iveco, Industria Italiana Autobus e Rampini).

Trend 2016

Mercato autoveicoli: I volumi delle autovetture immatricolate nei primi otto mesi del 2016 ammontano a 1.251.806 unità, il 17,4% in più rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2015.

Il mercato italiano dell'auto continua con il suo percorso di ripresa stimolato da campagne commerciali aggressive, bassi tassi di interesse applicati ai finanziamenti e basso costo dei carburanti. Tuttavia, l'instabilità politica -sia italiana (relativa alle possibili elezioni dopo il referendum che si terrà in autunno), sia internazionale (legata agli effetti della Brexit)- potrebbe avere un forte impatto sulla fiducia e sulla propensione a spendere dei consumatori. Alla luce di quanto sopra, PwC Autofacts prevede una crescita costante del mercato nella seconda metà dell'anno, ma con una intensità minore rispetto al primo semestre. Di conseguenza, alla luce dei dati di vendita registrati nel Q2 2016, il target per l'intero 2016 può essere rivisto al rialzo, superiore a 1,8 milioni di auto, con una crescita attorno al 15-16%.

Per quanto riguarda le altre tipologie di veicolo, nel 1° semestre 2016, la domanda risulta in aumento del 31% per i veicoli commerciali e del 34% per gli autocarri medi-pesanti. Le vendite di veicoli trainati registrano, nello stesso periodo, un incremento del 39% sia per i rimorchi che per i semirimorchi.

Nei mesi a venire, potrebbe verificarsi una decelerazione dei ritmi di crescita, anche in considerazione di un ridimensionamento del clima di fiducia di consumatori e imprese. In ogni caso, per rendere strutturale la crescita dei volumi di vendita dei beni strumentali di impresa, sia vetture che veicoli adibiti al trasporto delle merci, è fondamentale mantenere e rinnovare gli strumenti di sostegno fiscale agli investimenti - in particolare confermando, in occasione della prossima Legge di stabilità, il superammortamento al 140%.

L'unico comparto ancora fortemente in crisi, in gran parte dipendente dalla domanda pubblica, è quello degli autobus che registra un calo tendenziale a gennaio-giugno del 7%.

Il parco circolante¹⁶ - Alla fine del 2015, lo stock degli auto e motoveicoli registrati, in accordo con la definizione statistica internazionale, è pari a 49,13 milioni (+0,7% sul 2014) a cui si aggiungono 354mila veicoli trainati (+1,8%).

Parco circolante

	al 31.12.2015	al 31.12.2014	var. %
Autovetture	37.351.233	37.080.753	0,73
Autocarri merci	3.943.964	3.930.858	0,33
Specifici/Speciali	694.888	686.309	1,25
Motrici e trattori	153.858	150.086	2,51
Autobus	97.991	97.914	0,08
Totale autoveicoli	42.241.934	41.945.920	0,71
di cui Autoveicoli per campeggio	278.753	276.116	0,96
Motocicli (esclusi i ciclomotori)	6.543.612	6.505.620	0,58
Motocarri e quadricicli	348.461	350.892	-0,69
Totale auto e motoveicoli	49.134.007	48.802.432	0,68
Rimorchi e semirimorchi	354.457	348.007	1,85
Totale parco veicolare	49.488.464	49.150.439	0,69
N° autoveicoli per 1000 abitanti	696	690	
N° auto/motoveicoli per 1000 abitanti	810	803	
N° autovetture per 1000 abitanti	616	610	

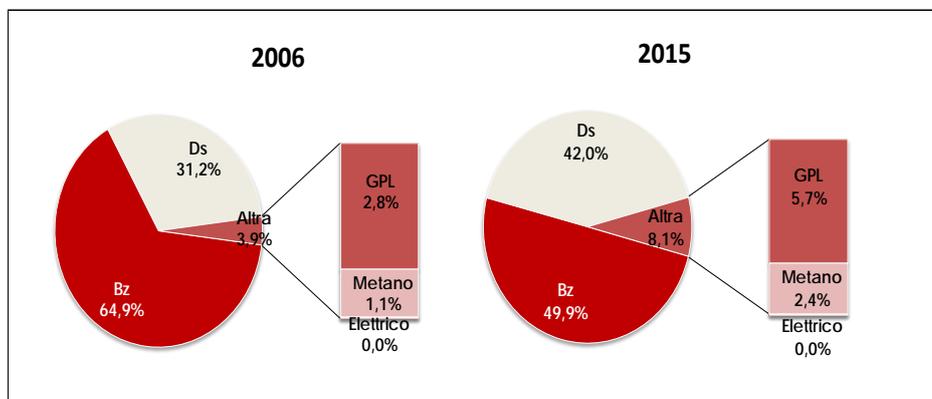
Fonte: ACI, esclusi i ciclomotori

Nell'ultimo decennio (2006-2015) il parco degli auto e motoveicoli è aumentato di 3,6 milioni di unità (+7%), che hanno riguardato oltre 2,05 milioni di autovetture, 310mila veicoli industriali, 1,25 milioni di motocicli. Il traffico dei passeggeri su gomma (privato e pubblico), è aumentato di 3,3 milioni di unità, tra auto, moto e bus.

L'automobile continua ad essere il mezzo di trasporto più utilizzato: l'uso delle autovetture è pari al 74,3% della ripartizione modale dei passeggeri/km, a fronte del 6,6% di uso di mezzi di trasporto su ferro (ferrovia, tranvie, metropolitane, funivie) e dell'11,9% di fruizione di autobus, pubblici e privati (passeggeri/km, dati 2014).

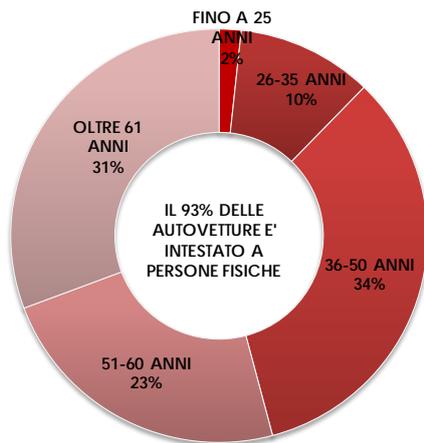
Secondo *l'alimentazione*, le autovetture diesel a fine 2015 rappresentano il 42% del parco autovetture, circa 11 punti in più del peso che avevano nel 2006. Si tratta di un parco di 15,7 milioni di autovetture (4,66 milioni in più rispetto al parco del 2006). Il parco delle autovetture ad alimentazione alternativa aumenta nel decennio del 120%, con oltre 3 milioni di autovetture e uno share dell'8,1%.

PARCO CIRCOLANTE AUTOVETTURE PER ALIMENTAZIONE, IN %, dati ACI



¹⁶ I dati riportati sono di fonte ACI

PARCO AUTOVETTURE 2015 PER ETÀ DELL'INTESTATARIO



Secondo l'età dell'intestatario, solo il 12% del totale delle persone fisiche, a cui è intestata un'auto, ha fino a 35 anni di età. Il 57% ha da 36 a 60 anni, mentre gli over 60 con un'auto di proprietà sono il 31%.

L'elevata disoccupazione giovanile, la possibilità per un giovane di utilizzare l'auto di "famiglia", le

formule alternative alla proprietà dell'auto, come il car sharing che ne consentono l'uso, riducono sensibilmente la possibilità di acquisto di un'auto propria e forse anche il desiderio dei giovani di possederla.

Secondo l'età, il parco autovetture italiano risulta invecchiato: l'età mediana delle autovetture è passata da 7,5 anni del 2003 a quasi 10 e 4 mesi del 2015. Dopo l'anno 2009 non sono state più adottate politiche d'incentivo pubblico, che negli anni precedenti avevano sostenuto il settore, anticipando di fatto la domanda di sostituzione. Alla mancanza di sostegno pubblico si è sommata la difficoltà per le famiglie di accedere al mercato del credito e la riduzione della capacità di acquisto. L'età mediana delle autovetture a benzina è di 13 anni e 4 mesi, per quelle a gasolio è di 8 anni e 9 mesi. Più bassi i valori per le autovetture a doppia alimentazione: 6 anni e 8 mesi sia per le auto a benzina-GPL sia per le auto a benzina-metano.

Complessivamente, risultano registrate 5,3 milioni di autovetture con più di 20 anni (pari al 14% di share), solo il 48% del parco auto ha un'età compresa tra 0-10 anni.

La percentuale di auto immatricolate prima del 1993 risulta più elevata nel Sud Italia che nel Nord, dove il processo di svecchiamento appare più rapido.

Ciononostante, si è rilevato, negli ultimi anni, un notevole calo delle emissioni di inquinanti atmosferici prodotte dal trasporto stradale, grazie ai miglioramenti tecnologici apportati ai veicoli, con la conseguente diminuzione delle emissioni medie per km percorso dei veicoli nuovi: tra il 1990 ed il 2012, ad esempio, le emissioni di ossidi di azoto sono diminuite del 50,5%, quelle di particolato primario, PM2.5, del 56% e quelle di PM10 del 53%.

La qualità dell'aria nelle grandi aree urbane e in alcune macro-aree del Paese, come la pianura padana, tuttavia, non rispetta ancora i valori limite stabiliti dalla normativa europea e, in determinate condizioni climatiche (assenza di pioggia), come è successo a dicembre 2015, la situazione è andata aggravandosi ulteriormente.

Il miglioramento conseguito nell'efficienza energetica dei mezzi di trasporto e l'incremento nell'uso di carburanti a minori emissioni ha controbilanciato gli effetti derivanti dall'aumento della domanda di mobilità e dall'invecchiamento del parco.

Contribuirebbero certamente al miglioramento della qualità dell'aria e della mobilità dei passeggeri in ambito urbano, il rinnovo del parco veicolare e un'offerta di trasporto pubblico in grado di competere con il trasporto privato.

Per quanto riguarda il rinnovo del parco, secondo i dati ACI riferiti al 2015, le autovetture con standard emissivi ante Euro4 circolanti in Italia sono il 44,8% del totale, pari a circa 16,7 milioni di auto. Le autovetture Euro6, il 2,6% del parco, sono

Solo il 12% degli intestatari di un'autovettura ha fino a 35 anni di età, mentre gli over 60 sono il 31% di tutte le persone fisiche con un'auto di proprietà.

diventate obbligatorie a partire dal 1° settembre 2015. Nei 15 anni che separano Euro 3 ed Euro 6, i limiti degli NOx si sono ridotti complessivamente dell'84%.

Nel 2015, nelle province di Torino, Milano e Roma, le autovetture circolanti con standard emissivi ante Euro4 sono rispettivamente il 38%, il 35%, il 42%; percentuali che salgono al 61% e al 54% nelle province di Napoli e Palermo.

Non va meglio per il settore degli autobus, che vanta un parco di veicoli ante Euro4 che pesa per il 69% del totale, mentre un autobus Euro VI emette il 95% in meno di NOx rispetto a un autobus Euro 5.

Contribuiscono a modificare la mobilità, alcuni cambiamenti delle abitudini di consumo di trasporto da parte di ampie fasce di cittadini "digitalizzati", perché è proprio attraverso l'uso di dispositivi mobili che si fanno strada nuove soluzioni di mobilità: il car sharing, le community di passaggi in auto, il noleggio, il bike sharing.

La crescita costante dei costi per l'utilizzo dell'auto (l'81% del carico fiscale sulla motorizzazione versato ogni anno è originato da imposizioni sull'utilizzo del veicolo) e le difficoltà di acquisto di un'auto nuova (la diminuzione del potere d'acquisto delle famiglie, iniziata nel 2008, si è arrestata solo nel corso del 2014, con una perdita complessiva del 10,6% rispetto al 2007) avvicinano quindi una parte dei consumatori a forme alternative di trasporto, le quali rappresentano anche un nuovo modello di business per i costruttori, che si propongono come soggetti di nuovi servizi nel senso più ampio, offrendo non solo auto in affitto ma anche soluzioni di mobilità, per esempio servizi di car sharing tra privati. D'altronde, le auto sono un capitale che rimane "parcheggiato" per la maggior parte della giornata, la condivisione dell'auto comporta un vantaggio per il proprietario, un maggior utilizzo del veicolo e un rinnovo più frequente, mentre il vantaggio per chi acquista un servizio sta nell'utilizzare un mezzo sicuro ed efficiente e tecnologicamente "avanzato".

Contribuiscono a modificare la mobilità, alcuni cambiamenti delle abitudini di consumo di trasporto da parte di ampie fasce di cittadini "digitalizzati", perché è proprio attraverso l'uso di dispositivi mobili che si fanno strada nuove soluzioni di mobilità: il car sharing, le community di passaggi in auto, il noleggio, il bike sharing.

Il Ministero dell'Ambiente e la Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile, hanno promosso l'Osservatorio nazionale sulla sharing mobility. La mobilità sostenibile oggi non è un tema che riguarda solo i Comuni, ma tutto il Paese, perché risponde all'obiettivo di ridurre la CO₂ di almeno del 40% entro il 2030, secondo il Ministro dell'Ambiente, **è quindi necessaria una strategia nazionale che impegni l'Italia.**

Con la Conferenza di Parigi sui cambiamenti climatici, COP 21, organizzata dalla Conferenza sull'Ambiente e sullo Sviluppo delle Nazioni Unite (UNCED), che si è tenuta a Parigi dal 30 novembre al 12 dicembre 2015, è stato sottoscritto, **per la prima volta in oltre 20 anni di mediazione da parte delle Nazioni Unite, un accordo vincolante e universale sul clima, accettato da tutte le nazioni.** L'accordo prevede l'impegno di bloccare l'aumento della temperatura del pianeta sotto i due gradi, facendo tutti gli sforzi possibili per restare entro 1,5 gradi nel più breve tempo possibile. **L'accordo di Parigi è stato sottoscritto da 180 Paesi, ognuno dei quali deve provvedere a ratificarlo, secondo le proprie leggi. Serve la ratifica di almeno 55 Stati, rappresentanti il 55% delle emissioni di gas che provocano l'effetto serra, perché il trattato entri in vigore.** La firma dell'accordo è cosa diversa dalla ratificazione, ai sensi del diritto internazionale, è comunque un passo legalmente vincolante: chi lo firma infatti si obbliga a non porre in essere attività contrarie all'accordo. **Le due principali economie del pianeta, Stati Uniti e Cina, che insieme producono il 38% delle emissioni globali, hanno annunciato la ratifica dell'accordo (3.9.2016).** Il segretario generale Ban Ki-moon ha invitato i leader di tutti i paesi a partecipare a un evento speciale il 21 settembre 2016 e depositare i loro strumenti di ratifica, accettazione, approvazione o adesione all'accordo di Parigi sul cambiamento climatico. L'evento sarà anche l'occasione per altri paesi a impegnarsi pubblicamente di entrare o ratificare l'accordo entro la fine del 2016.

Le emissioni di UE, Russia e India pesano rispettivamente per il 12,18%, 7,5% e 4%. **L'Italia è al lavoro per definire la sua legge di ratifica.**