

1 Scenari globali dell'industria automotive

Marisa Saglietto

(Responsabile Area Statistica, ANFIA, Torino, Italia)

Sommario 1.1 L'economia mondiale. – 1.2 L'industria automotive mondiale. – 1.2.1 La domanda di autoveicoli. – 1.2.2 La produzione mondiale di autoveicoli. – 1.2.3 Il parco mondiale di autoveicoli. – 1.3 Focus Europa. – 1.3.1 La domanda di autoveicoli. – 1.3.2 La produzione di autoveicoli. – 1.4 Focus NAFTA. – 1.4.1 La domanda di autoveicoli. – 1.4.2 La produzione di autoveicoli. – 1.5 Focus Sud America. – 1.5.1 La domanda di autoveicoli. – 1.5.2 La produzione di autoveicoli. – 1.6 Focus Asia/Oceania. – 1.6.1 La domanda di autoveicoli. – 1.6.2 La produzione di autoveicoli. – 1.7 Focus ITALIA. – 1.7.1 Sintesi Economica. – 1.7.2 La filiera produttiva italiana. – 1.7.3 Il mercato degli autoveicoli e dei veicoli trainati. – 1.7.4 Il parco circolante.

1.1 L'economia mondiale

Secondo i dati pubblicati ad aprile 2017 dal Fondo Monetario Internazionale (FMI), nel 2016 la **crescita dell'economia mondiale** è stata del 3,1% (in ripresa nell'ultima metà dell'anno), mentre le proiezioni stimano per il 2017 e il 2018 crescite rispettivamente del 3,5% e del 3,6%. Il PIL delle **economie avanzate** è aumentato nel 2016 dell'1,7%, mentre è previsto aumentare per il 2017 e 2018 del 2%. Nel 2016 la crescita delle **economie emergenti e in via di sviluppo** è stata la più bassa dalla crisi finanziaria del 2008-09: +4,1%. Per il 2017 e 2018 le proiezioni del FMI stimano aumenti del PIL rispettivamente del 4,5% e del 4,8%.

La ripresa dovrebbe essere avviata, tuttavia nel quadro generale non mancano fattori politici di rischio che potrebbero influire sul commercio mondiale o sfociare in crisi internazionali tra Paesi. Il principio di austerità, imposto a diverse economie mondiali in questi anni di profonda crisi economica, non ha dato i risultati sperati, ampliando enormemente le disuguaglianze, provocando danni alla sostenibilità della crescita e deprimendo la domanda, con un peggioramento di occupazione e disoccupazione. Questo stato di fatto ha spinto molti Paesi occidentali a guardare entro i propri confini, cercando risposte ai problemi economici e sociali, che molti cittadini vivono con disillusione e rabbia allo stesso tempo. L'esito a sorpresa del referendum nel Regno Unito, che ha determinato l'uscita del Paese dall'UE, e l'elezione di Trump alla Casa Bianca stanno cambiando la politica in Europa e in USA, con molte incertezze e incognite.

L'economia europea è entrata ormai nel quinto anno di una ripresa (dopo il segno negativo del 2012, -0,4%) che sta interessando tutti gli Stati membri

dell'UE e che dovrebbe proseguire ad un ritmo più regolare nel 2017 e nel 2018, anche se la ripresa della zona euro in termini di posti di lavoro e di investimenti rimane disomogenea tra i Paesi. La Cina, nel decennio trascorso dall'ingresso nel WTO (dicembre 2001) è balzata dall'ottavo al primo posto tra le economie del mondo (il PIL cinese rappresenta nel 2016 il 17,8% del PIL mondiale, quello USA è il 15,5%, dati FMI). L'economia cinese continua a crescere anche se ad un tasso più ridotto che nel recente passato.

Le restrizioni sulla produzione di petrolio, adottate a fine 2016, hanno determinato un rialzo del prezzo, che nel 2017 è previsto del 15% (proiezione luglio 2017 a 49 US\$, media pesata dei prezzi WTI, Brent, Dubai) sul prezzo medio del 2016 (in calo del 16% su quello del 2015, dati FMI). Per le materie prime *no-fuel*, il FMI stima un aumento del prezzo del 7% (metalli +16,8%) nel 2017. L'aumento del prezzo darà fiato ai Paesi produttori ed esportatori di materie prime. Il FMI prevede per Russia, Brasile una ripresa dell'economia nel 2017, seppur debole, rispettivamente dell'1,4% e dello 0,2%, dopo il segno negativo degli ultimi due anni.

Nel 2016 la dinamica degli scambi dei **volumi del commercio mondiale di beni e servizi** è stata del 2,2%. Il *trade* mondiale è previsto aumentare del 3,8% per il 2017 e del 3,9% per il 2018, grazie all'economia cinese che continua a essere resiliente nel breve periodo e alla ripresa dei prezzi delle materie prime che sostiene altre economie emergenti.

Tabella 1.1 PIL e Commercio mondiali, Prezzo petrolio (2014-18)

Variazioni % a/a	2014	2015	2016	2017F	2018F
PIL MONDO	3,5	3,4	3,1	3,5	3,6
Paesi avanzati	2,0	2,1	1,7	2,0	2,0
Area Euro	1,2	2,0	1,7	1,7	1,6
Unione Europea	1,7	2,4	2,0	2,0	1,8
Germania	1,6	1,5	1,8	1,6	1,5
Francia	0,6	1,3	1,2	1,4	1,6
Italia	0,1	0,8	0,9	0,8	0,8
Spagna	1,4	3,2	3,2	2,6	2,1
Giappone	0,3	1,2	1,0	1,2	0,6
Regno Unito	3,1	2,2	1,8	2,0	1,5
Stati Uniti	2,4	2,6	1,6	2,3	2,5
Paesi emergenti	4,7	4,2	4,1	4,5	4,8
Brasile	0,5	-3,8	-3,6	0,2	1,7
Cina	7,3	6,9	6,7	6,6	6,2
India	7,2	7,9	6,8	7,2	7,7
Russia	0,7	-2,8	-0,2	1,4	1,4
CSI (escluso Russia)	2,0	-0,5	1,8	2,5	3,5
Messico	2,3	2,6	2,3	1,7	2,0
Mena	2,8	2,7	3,9	2,6	3,4
Africa Sub-Sahariana	5,1	3,4	1,4	2,6	3,5
Nigeria	6,3	2,7	-1,5	0,8	1,9
Sud Africa	1,7	1,3	0,3	0,8	1,6
Commercio mondiale (volumi di merci e servizi)	3,7	2,7	2,2	3,8	3,9
Prezzo petrolio (media dei prezzi Brent, Dubai e WTI)*	\$ 96,2	\$ 50,8	\$ 42,8	\$ 49,0	\$ 48,6

* previsioni riviste al ribasso a giugno 2017 rispetto a quelle di aprile

Fonte: FMI, aprile 2017

1.2 L'industria automotive mondiale

1.2.1 La domanda di autoveicoli

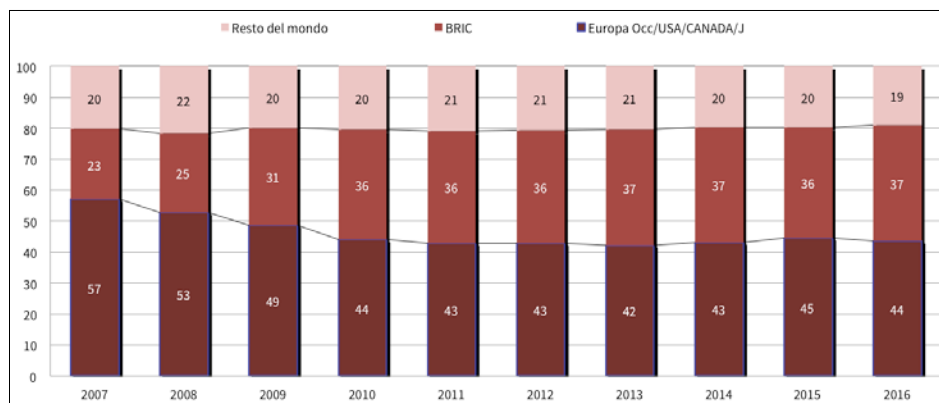
La domanda mondiale di autoveicoli¹ ha riguardato complessivamente 94,1mln di unità, con una crescita del 4,8% rispetto al 2015 e del 14,6% sul 2012. La crescita del mercato degli autoveicoli nel 2016 è stata sostenuta in particolare dalle vendite in: UE28/EFTA (+7%), Messico (+19%) e Cina (+14%).

La domanda di autoveicoli in UE-EFTA, dopo anni di segni negativi, è in crescita dal 2014, mentre nel resto dell'Europa risulta ancora debole: -2,5% in Russia e -0,3% in Turchia; in recupero nel resto dell'Europa Orientale (+19%). Nei Paesi del Centro-Sud America, il mercato dopo la contrazione del 19% nel 2015, dovuta soprattutto al Brasile (-27%), nel 2016 registra un ulteriore calo (-10%). La domanda di autoveicoli nell'area Asia/Pacifico sale dell'8% e registra andamenti differenti a seconda dei mercati: Iran, Cina (il 30% della domanda globale) e India hanno risultati positivi, mentre Giappone e Corea del Sud risultano in leggero calo. L'intera area equivale al 50% della domanda globale, un'area che ospita il 60% della popolazione mondiale, con tassi di crescita economica del 6,7% per Cina e del 6,8% India (dati FMI, aprile 2017).

Dal 2007 al 2016 la domanda mondiale di autoveicoli è aumentata di oltre il 30%, (passando da 72mln di unità a 94) e si è modificata enormemente: i Paesi industrializzati e 'motorizzati', storicamente aree di produzione (UE15, USA/Canada e Giappone), hanno visto ridurre il peso dei loro mercati di 13 punti, passando da una quota del 57% al 44%, mentre i Paesi BRIC (Brasile, Russia, India e Cina), la cui domanda è cresciuta del 118% rispetto al 2007, hanno raggiunto il 37% delle vendite mondiali, (era il 23% nel 2007).

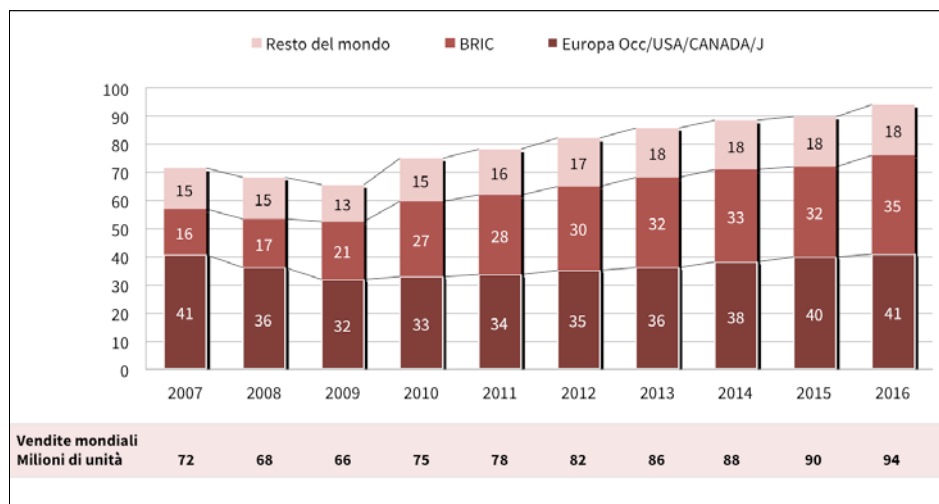
1 Vetture + VCL + autocarri + autobus (elaborazioni ANFIA su dati OICA, Associazioni Nazionali di settore, Ward's, Fourin).

Figura 1.1 Domanda mondiale di autoveicoli per macro area economica (valori % sul totale mondo)



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

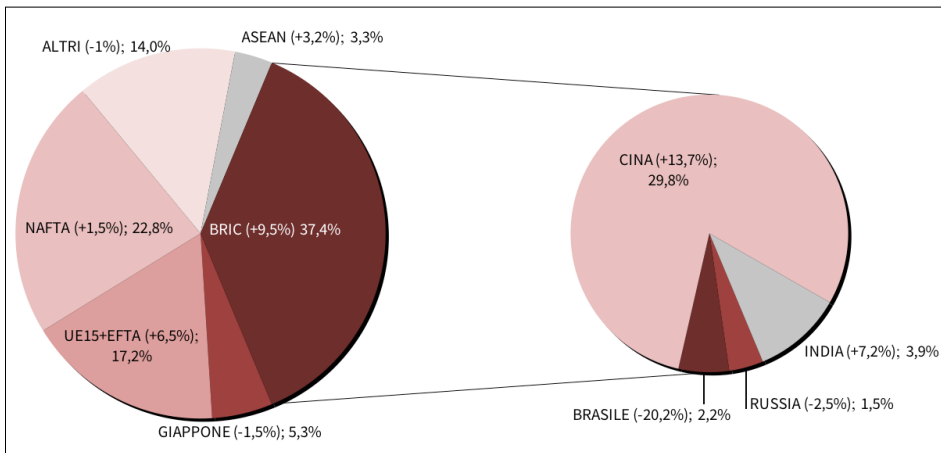
Figura 1.2 Domanda mondiale di autoveicoli per macro area economica (milioni di unità)



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

In termini assoluti, nel 2016 la domanda di autoveicoli nei Paesi industrializzati (Europa Occidentale, USA, Canada e Giappone) ha raggiunto lo stesso volume di vendite del 2007, attorno a 41mln di autoveicoli, dopo il crollo negli anni 2009-11 a 33mln. I Paesi dell'area BRIC, invece, hanno visto crescere la domanda fino al 2014, grazie soprattutto al mercato cinese e a quello indiano, mentre in Russia e Brasile le vendite sono in calo dal 2013. L'area BRIC nel 2016 è in recupero sulle vendite del 2015 (in diminuzione del 2% sui volumi del 2014) e con un incremento del 9,5% totalizza oltre 35mln di autoveicoli venduti. Nel resto del mondo la domanda di autoveicoli, subisce una battuta d'arresto nel 2009, per poi crescere moderatamente fino al 2016, senza superare i 18mln di unità.

Figura 1.3 Domanda autoveicoli per area (2016, variazione % 2016-15 e quota per area)



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

Tabella 1.2 Vendite mondiali di autoveicoli (2012-16, migliaia di unità)

.000 unità	2012	2013	2014	2015	2016	var% 16/12	var% 16/15	sh% 2016
MONDO	82.158	85.876	88.488	89.811	94.112	14,6	4,8	100,0%
EUROPA	18.652	18.342	18.542	18.972	20.137	8,0	6,1	21,4%
UE28+EFTA	14.347	14.134	14.950	16.391	17.571	22,5	7,2	18,7%
UE15+EFTA	13.406	13.189	13.868	15.161	16.149	20,5	6,5	17,2%
Germania	3.394	3.258	3.357	3.540	3.709	9,3	4,8	3,9%
Francia	2.332	2.207	2.211	2.345	2.478	6,3	5,7	2,6%
UK	2.334	2.596	2.843	3.064	3.129	34,1	2,1	3,3%
Italia	1.533	1.420	1.493	1.726	2.052	33,9	18,9	2,2%
Spagna	791	823	987	1.214	1.347	70,3	11,0	1,4%
UE13	941	945	1.082	1.229	1.422	51,1	15,7	1,5%
RUSSIA	3.142	2.999	2.592	1.441	1.404	-55,3	-2,5	1,5%
TURCHIA	818	893	807	1.011	1.008	23,3	-0,3	1,1%
ALTRI EUROPA	346	316	192	130	154	-55,4	18,9	0,2%
NAFTA	17.530	18.766	19.928	21.172	21.497	22,6	1,5	22,8%
Canada	1.716	1.781	1.889	1.937	1.983	15,5	2,4	2,1%
Messico	1.024	1.101	1.176	1.389	1.648	60,8	18,6	1,8%
USA	14.789	15.884	16.862	17.846	17.866	20,8	0,1	19,0%
SUD AMERICA	6.156	6.278	5.579	4.514	4.052	-34,2	-10,2	4,3%
Argentina	830	964	614	644	709	-14,5	10,2	0,8%
Brasile	3.802	3.767	3.498	2.569	2.050	-46,1	-20,2	2,2%
ASIA-OCEANIA	38.251	40.837	42.721	43.603	47.112	23,2	8,0	50,1%
Cina	19.306	21.984	23.499	24.662	28.028	45,2	13,7	29,8%
Giappone	5.370	5.376	5.563	5.047	4.970	-7,4	-1,5	5,3%
India	3.574	3.241	3.181	3.424	3.669	2,7	7,2	3,9%
Sud Corea	1.565	1.574	1.730	1.922	1.905	21,7	-0,9	2,0%
ASEAN	3.469	3.559	3.171	3.053	3.150	-9,2	3,2	3,3%
AFRICA	1.569	1.654	1.718	1.550	1.314	-16,2	-15,2	1,4%
BRIC	29.824	31.991	32.770	32.095	35.152	17,9	9,5	37,4%

Fonte: ANFIA/OICA/Ward's/Fourin.

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

1.2.2 La produzione mondiale di autoveicoli

Sostenuta dall'andamento positivo della domanda, la produzione globale di autoveicoli ha totalizzato oltre 95mln di unità nel 2016, pari ad una crescita del 4,7% sul 2015, la crescita più ampia dal 2012. Nel 2016 l'incremento produttivo mondiale è stato di oltre 4,2mln di autoveicoli, di questi 3,5

sono stati prodotti in Cina. Nel 2016, rispetto all'anno precedente, tutte le macro aree di produzione risultano in crescita, con la sola eccezione del Sud America (-10%).

Rispetto al 2007, la produzione mondiale registra un aumento del 30%, pari ad oltre 22mln di veicoli prodotti in più. L'unica area, oltre al Sud America, che totalizza nel 2016 volumi inferiori a quelli conseguiti nel 2007 è ancora l'Unione Europea: 19,1mln di unità prodotte nell'ultimo anno contro 19,7 del 2007 (-3%). Nel 2016 l'area NAFTA invece ha registrato il nuovo record assoluto con oltre 18,16mln di autoveicoli, superando quello precedente del 2015, che con 17,95mln di autoveicoli aveva oltrepassato il picco produttivo conseguito nel 2000 (17,66mln di unità). In Asia-Oceania invece è stato prodotto il 68% in più rispetto al 2007.

Nel 2016, il 54% degli autoveicoli è prodotto in Asia-Oceania, il 23% in Europa (20% in UE) e il 19% nell'area NAFTA, il 4% nel resto del mondo. La Cina è il primo Paese produttore del mondo (con il 30% della produzione mondiale), seguita da Stati Uniti (13%), Giappone (10%), Germania (6,5%), India, Sud Corea, Messico, Spagna, Canada, Brasile, Francia, e Thailandia.

Nella classifica dei Paesi produttori l'India supera la Corea del Sud e conquista la 5^a posizione; il Messico mantiene la 7^a posizione conquistata nel 2014; la Spagna si conferma in 8^a posizione, conquistata nel 2015, davanti al Brasile, che nel 2016 perde un'altra a posizione a favore del Canada.

Tabella 1.3 Classifica dei Paesi Produttori di autoveicoli

PAESE	2000	PAESE	2005	PAESE	2015	PAESE	2016
1 USA	12.773.714	USA	11.946.653	CINA	24.567.250	CINA	28.118.794
2 GIAPPONE	10.140.796	GIAPPONE	10.799.659	USA	12.105.988	USA	12.198.137
3 GERMANIA	5.526.615	GERMANIA	5.757.710	GIAPPONE	9.278.238	GIAPPONE	9.204.590
4 FRANCIA	3.348.361	CINA	5.708.421	GERMANIA*	6.182.866	GERMANIA*	6.207.858
5 SUD COREA	3.114.998	SUD COREA	3.699.350	SUD COREA	4.555.957	INDIA	4.488.965
6 SPAGNA	3.032.874	FRANCIA	3.549.008	INDIA	4.160.585	SUD COREA	4.228.509
7 CANADA	2.963.097	SPAGNA	2.752.500	MESSICO	3.565.218	MESSICO	3.597.462
8 CINA	2.069.069	CANADA	2.687.892	SPAGNA	2.733.201	SPAGNA	2.885.922
9 UK	1.813.894	BRASILE	2.530.840	BRASILE	2.429.421	CANADA	2.370.271
10 MESSICO	1.922.889	UK	1.803.109	CANADA	2.283.307	BRASILE	2.156.356
11 ITALIA	1.738.315	MESSICO	1.684.238	FRANCIA*	2.016.449	FRANCIA*	2.126.925
12 BRASILE	1.681.517	INDIA	1.638.674	THAILANDIA	1.909.398	THAILANDIA	1.944.417

* Stime Business Monitor International

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

Tabella 1.4 Produzione mondiale di autoveicoli (2007-16, migliaia di unità)

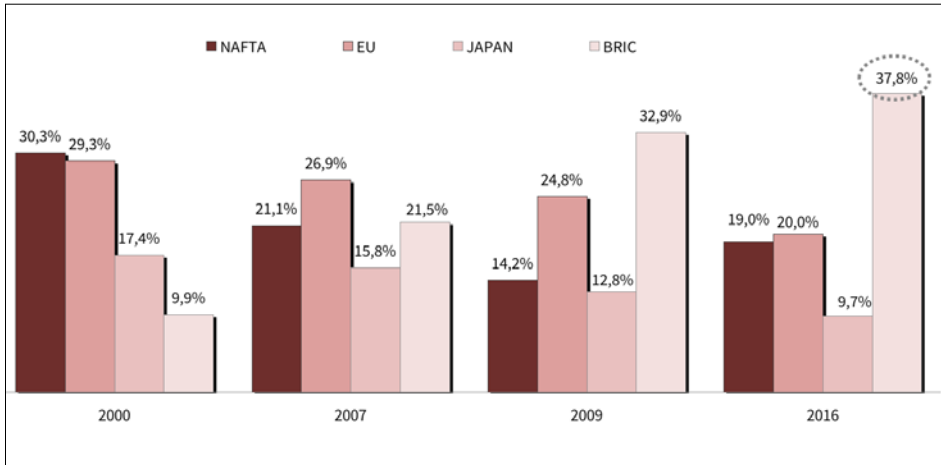
.000 unità	2007	2009	2014	2015	2016	var% 16/07	var% 16/15	sh% 2014	sh% 2015	sh% 2016
MONDO (stime)	73.231	61.763	90.039	91.121	95.375	30,2	4,7	100,0	100,0	100,0
EUROPA	22.846	17.057	20.692	21.436	21.969	-3,8	2,5	23,0	23,5	23,0
UE	19.720	15.290	17.390	18.523	19.079	-3,2	3,0	19,3	20,3	20,0
UE15	16.686	12.243	13.746	14.685	15.164	-9,1	3,3	15,3	16,1	15,9
UE13	3.034	3.047	3.644	3.838	3.915	29,1	2,0	4,0	4,2	4,1
RUSSIA	1.660	725	1.887	1.379	1.304	-21,5	-5,4	2,1	1,5	1,4
TURCHIA	1.099	870	1.170	1.359	1.486	35,2	9,4	1,3	1,5	1,6
ALTRI EUROPA	367	173	245	176	100	-72,7	-42,8	0,3	0,2	0,1
NAFTA	15.426	8.762	17.423	17.955	18.166	17,8	1,2	19,4	19,7	19,0
Canada	2.579	1.490	2.394	2.283	2.370	-8,1	3,8	2,7	2,5	2,5
Messico	2.095	1.561	3.368	3.565	3.597	71,7	0,9	3,7	3,9	3,8
USA	10.752	5.710	11.661	12.106	12.198	13,4	0,8	13,0	13,3	12,8
SUD AMERICA	3.699	3.770	3.800	3.015	2.698	-27,1	-10,5	4,2	3,3	2,8
Argentina	545	513	617	534	479	-12,0	-10,2	0,7	0,6	0,5
Brasile	2.977	3.183	3.146	2.429	2.156	-27,6	-11,2	3,5	2,7	2,3
ASIA-OCEANIA	30.715	31.760	47.405	47.879	51.639	68,1	7,9	52,6	52,5	54,1
Cina	8.882	13.791	23.732	24.567	28.119	216,6	14,5	26,4	27,0	29,5
Giappone	11.596	7.934	9.775	9.278	9.205	-20,6	-0,8	10,9	10,2	9,7
India	2.254	2.642	3.845	4.161	4.489	99,2	7,9	4,3	4,6	4,7
Sud Corea	4.086	3.513	4.525	4.556	4.229	3,5	-7,2	5,0	5,0	4,4
Thailandia	1.287	999	1.881	1.909	1.944	51,0	1,8	2,1	2,1	2,0
Iran	997	1.394	1.091	982	1.282	28,6	30,5	1,2	1,1	1,3
AFRICA	545	413	720	836	904	65,9	8,0	0,8	0,9	0,9
BRIC	15.773	20.341	32.610	32.536	36.068	128,7	10,9	36,2	35,7	37,8

Ove possibile, esclusi doppi conteggi.

Fonte: ANFIA/OICA.

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

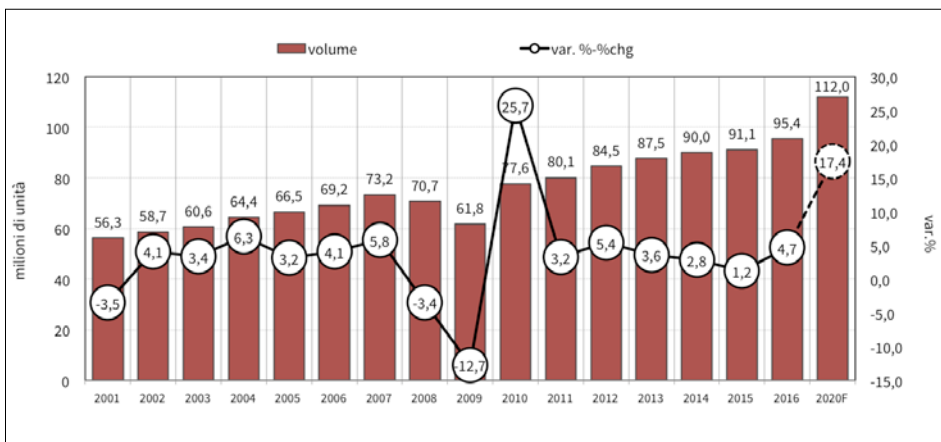
Figura 1.4 Produzione mondiale autoveicoli per macro area (valori %)



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

Secondo le rilevazioni di Fourin, i primi 4 produttori di autoveicoli mondiali sono Toyota Group, Volkswagen Group, Hyundai e GM. FCA ha prodotto 4,7mln di autoveicoli nel 2016.

Figura 1.5 Produzione mondiale autoveicoli (2001-20, milioni di unità)



Fonte: ANFIA, OICA, Previsione Business Monitor International

1.2.3 Il parco mondiale di autoveicoli

La tendenza all'urbanizzazione è un fenomeno globale, capire la sua evoluzione nei prossimi anni è fondamentale per l'attuazione dell'Agenda del 2030 per lo sviluppo sostenibile.² Nel 2016 è stato stimato che **oltre il 54% della popolazione mondiale vive nelle aree urbane e che salirà al 60% entro il 2030**, quando una persona su tre vivrà in città con almeno mezzo milione di abitanti e una su cinque in città con più di un milione di abitanti.

Negli anni più recenti, le città che hanno visto un calo evidente della popolazione, sono quelle colpite da disastri naturali come New Orleans (disturta dall'uragano Katrina) e Sendai (terremoto e tsunami in Giappone), da gravi crisi industriali come Detroit e Buffalo e da un calo demografico per la bassa fertilità come molte città europee.,

Secondo le stime delle Nazioni Unite, la popolazione mondiale crescerà dagli attuali 7,4mld di abitanti a 9,7 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.

La **mobilità** è un diritto fondamentale delle persone che deve sempre più sposarsi con la sostenibilità dell'ambiente, in particolar modo dell'ambiente urbano. Lo sviluppo sostenibile dei trasporti è questione aperta e interessa tutti i Paesi ad intensa motorizzazione, inclusi quelli dove lo sviluppo del trasporto privato è recente e così intenso da determinare un 'problema ambientale' urgente, come in Cina.

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, così come l'esclusione sociale e la sicurezza stradale, sono tutte sfide che si pongono sul cammino di uno sviluppo urbano più sostenibile.

Nel 2015 la densità autoveicolistica mondiale è cresciuta del 26% rispetto al 2005, nel mondo circolano 182 veicoli per 1.000 abitanti.

La densità automobilistica nell'UE/EFTA è molto alta: 579 autoveicoli per 1.000 abitanti. La flotta in UE è di 256mln di autovetture e 38mln di

2 L'Agenda 2030 è un programma d'azione per le persone, il pianeta e la prosperità sottoscritto dai governi dei 193 Paesi membri dell'ONU. Essa ingloba 17 Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile in un grande programma d'azione per un totale di 169 traguardi, il cui avvio ufficiale ha coinciso con l'inizio del 2016, guidando il mondo sulla strada da percorrere nell'arco dei prossimi 15 anni: i Paesi, infatti, si sono impegnati a raggiungerli entro il 2030 (www.unric.org/it/agenda-2030).

veicoli commerciali e industriali ed è in continua crescita. **L'età media delle autovetture circolanti nei Paesi UE è salita a 10,7 anni, mentre era di 8,4 anni nel 2007. Il 5,6% delle autovetture circolanti è ad alimentazione alternativa, mentre lo sono solo il 2% degli autobus e l'1,6% di veicoli commerciali leggeri.**

Cina, India, Brasile, Russia e Messico hanno visto una rapida motorizzazione: la Cina è passata da 21mln di autovetture nel 2005 a 136 nel 2015, l'India da 8 a 22mln e il Brasile da 19 a 36mln, la Russia da 26 a 44mln e il Messico da 14 a 27mln di auto.

La stima del parco mondiale per il 2016 è di 1,3mld di autoveicoli (+6,6%), di cui 1mld di autovetture (BMI).

1.3 Focus Europa

1.3.1 La domanda di autoveicoli

Nel 2016 sono stati venduti in Europa 20,14mln di autoveicoli (+6% sul 2015), così ripartiti: 17,29mln di autovetture (+5,8%), 2,85mln di veicoli commerciali-industriali leggeri e pesanti (+8,5%). Nel 2016 le vendite complessive di autoveicoli in Europa sono il 13% in meno dei volumi venduti nel 2007.

Nel 2016 il mercato continentale degli autoveicoli è stato contraddistinto da una crescita dei volumi nell'area dell'**Unione Europea allargata all'EFTA** (+7,2%) e dalle flessioni dei mercati di Turchia (-0,3%) e Russia (-2,5%). **Il mercato europeo degli autoveicoli nel suo complesso pesa per il 21,4% del mercato mondiale e quello UE-EFTA per il 18,7%.**

Tabella 1.5 Europa, vendite autoveicoli (2007-16, milioni di unità)

volumi	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Autovetture	19,58	18,78	16,60	16,50	17,17	16,19	15,94	16,12	16,35	17,29
Veicoli Comm. & Ind.	3,48	3,13	2,07	2,35	2,62	2,46	2,40	2,42	2,62	2,85
Totale	23,06	21,92	18,67	18,85	19,78	18,65	18,34	18,54	18,97	20,14
var.%	2008/2007	2009/2008	2010/2009	2011/2010	2012/2011	2013/2012	2014/2013	2015/2014	2016/2015	
Autovetture	-4,1	-11,6	-0,6	4,0	-5,7	-1,6	1,1	1,4	5,8	
Veicoli Comm. & Ind.	-9,9	-34,0	13,6	11,4	-6,0	-2,4	1,0	8,2	8,5	
Totale	-5,0	-14,8	1,0	5,0	-5,7	-1,7	1,1	2,3	6,1	

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

Tabella 1.6 UE/EFTA, vendite autoveicoli (2007-16, milioni di unità)

volumi	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Autovetture	16,11	14,87	14,52	13,83	13,64	12,57	12,34	13,03	14,23	15,16
Veicoli Comm. & Ind.	2,77	2,53	1,71	1,84	2,02	1,78	1,79	1,92	2,16	2,41
Totale	18,89	17,40	16,23	15,67	15,66	14,35	14,13	14,95	16,39	17,57
var.%	2008/ 2007	2009/ 2008	2010/ 2009	2011/ 2010	2012/ 2011	2013/ 2012	2014/ 2013	2015/ 2014	2016/ 2015	
Autovetture	-7,7	-2,3	-4,8	-1,4	-7,9	-1,8	5,5	9,2	6,6	
Veicoli Comm. & Ind.	-9,0	-32,5	8,0	9,7	-12,0	0,7	7,4	12,5	11,4	
Totale	-7,9	-6,7	-3,4	-0,1	-8,4	-1,5	5,8	9,6	7,2	

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

1.3.1.1 Autovetture

Nel 2016 in **UE+EFTA le nuove immatricolazioni di autovetture sono state 15,16mln di unità**, il 6,6% in più rispetto al 2015, ma il 6% in meno rispetto al 2007. I **cinque major market³ dell'Unione Europea** hanno totalizzato 11,03mln di nuove immatricolazioni di auto (+6,4%). Complessivamente questi mercati rappresentano il 73% del mercato complessivo UE28+EFTA e il 64% del mercato continentale. I mercati delle autovetture di Francia, Italia e Spagna risultano al di sotto dei volumi record conseguiti nel 2007 rispettivamente del 4,5%, del 27% e del 29%, mentre Germania e UK registrano volumi in crescita rispettivamente del 6,5% e del 12%.

Tabella 1.7 Mercato autovetture *major market* (2007-16, milioni di unità)

volumi	2007	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	var% 16/15	var% 16/17
GERMANIA	3,15	2,92	3,17	3,08	2,95	3,04	3,21	3,35	4,5%	6,5%
UK	2,40	2,03	1,94	2,04	2,26	2,48	2,63	2,69	2,3%	12,0%
FRANCIA	2,11	2,25	2,20	1,90	1,79	1,80	1,92	2,02	5,1%	-4,5%
ITALIA	2,49	1,96	1,75	1,40	1,30	1,36	1,58	1,83	15,9%	-26,8%
SPAGNA	1,61	0,98	0,81	0,70	0,72	0,86	1,03	1,15	10,9%	-29,0%

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

3 Germania, UK, Spagna, Francia e Italia.

Nell'area UE13 il mercato autovetture del 2016 presenta volumi in crescita del 16%, ma ancora inferiori del 7% rispetto al 2007. Se da un lato il mercato non ha ancora recuperato in termini di volumi rispetto ai livelli pre-crisi 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 (1,34mln di autovetture) e della Slovacchia (1,04mln di autovetture), dove il settore dell'auto è diventato un pilastro dell'economia. Il mercato più grande dell'area è la Polonia, con 416mila autovetture nuove vendute nel 2016 (+17% sul 2015), a cui si aggiunge un fiorente mercato d'importazione di auto usate e immatricolate per la prima volta in Polonia: 952mila.

Secondo l'alimentazione, il mercato delle auto diesel nell'Europa Occidentale rappresenta il 49,5% delle nuove registrazioni (era il 55,2% nel 2012) e il mercato delle vetture a benzina il 45,8%, mentre le vendite di auto nuove ad alimentazione alternativa⁴ conquistano il 4,8% del mercato (escluso ibride tradizionali).

Nell'UE25/EFTA, le vendite di auto ad alimentazione alternativa (incluso ibride tradizionali) sono state circa 690mila (+6,7% sul 2015). In aumento le auto ibride e ibride plug-in, in calo le auto a gas e in leggero aumento quelle a batteria (dati ACEA).

Tabella 1.8 UE25/EFTA, immatricolazioni autovetture ad alimentazione alternativa (unità)

	2016	%	2015	%	Var. %
Totale auto elettriche ECV*	206.584	30,1	188.262	29,2	9,7
Auto elettriche a batteria (BEV)	90.795	13,2	88.201	13,7	2,9
Auto ibride plug-in (PHEV)	112.999	16,5	96.436	15,0	17,2
Auto ibride (HEV)	303.506	44,2	235.604	36,6	28,8
Auto a gas	176.730	25,7	219.914	34,2	-19,6
Totale auto ad alimentazione alternativa	686.820	100,0	643.780	100,0	6,7

* Include extended range, fuel cell

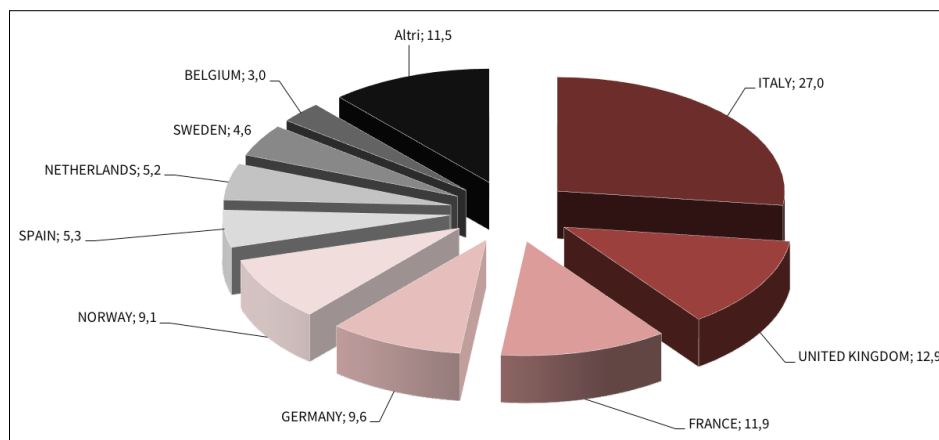
Fonte: ACEA

L'Italia è il Paese con il volume maggiore di vetture a trazione alternativa, oltre 185mila (grazie al contributo delle vendite di autovetture a gas) davanti al Regno Unito che, con quasi 89mila auto *green*, è diventato il secondo Paese dell'Unione Europea allargata all'EFTA, seguito da Francia (82mila) e Germania (66mila), che ha superato nel 2016 i Paesi Bassi

4 Dato EEA, pubblicato su ACEA Pocket Guide 2017/2018, include: elettrico, GPL, CNG, etanolo (E85), biodiesel e plug-in ibridi, esclude ibridi.

(circa 36mila, in calo del 41% sul 2015). Tra i Paesi europei, Norvegia e Italia sono quelli che hanno il mercato ad alimentazione alternativa che pesa di più: in Norvegia il 40% di tutte le nuove auto vendute nel 2016 ha alimentazione alternativa (era il 30% del mercato un anno fa), in Italia il 10% del mercato (era il 13,4% nel 2015).

Figura 1.6 UE/EFTA (25 Paesi), mercato autovetture ad alimentazione alternativa (valori %)



Fonte: ANFIA/ACEA

Secondo i dati preliminari pubblicati dall'European Environment Agency (determinati sul monitoraggio finora fatto con il test NEDC), **le nuove vetture immatricolate nel 2016 nell'Unione Europea emettono mediamente 118,1 g/km di CO₂, l'1,2% in meno delle auto vendute nel 2015**. Dal 2010 (140,3 g/km) le emissioni medie di CO₂ si sono ridotte di 22,2 g/km.

Nel 2016, **secondo la segmentazione**, il mercato UE (escluso EFTA) risulta così ripartito: small (A+B) 30%; *lower medium* (C) 22%; *upper medium* (D) 9%; *luxury* (F) 3%; SUV 26% e MPV 11%. I SUV rappresentano oltre 1/4 della domanda europea di autovetture.

L'industria automobilistica europea si troverà nel breve-medio termine a fronteggiare una probabile revisione dei trattati internazionali di libero scambio e nuovi e più stringenti limiti sulle emissioni delle nuove flotte di autovetture (95 gr/CO₂ per chilometro), che verranno introdotti nel 2021. Questo limite evidentemente richiederà un importante incremento delle vendite di auto ad alimentazione alternativa, a scapito dei convenzionali benzina e diesel. Allo stesso tempo, i metodi di misurazione delle emissioni di CO₂, dei gas nocivi (NOx) e di altre sostanze dannose sono

ancora in fase di discussione e probabilmente condurranno a requisiti più stringenti, per i quali i produttori di auto europei non hanno ancora preso iniziative adeguate. Durante l'anno, i maggiori agglomerati urbani d'Europa hanno acquisito una nuova coscienza sul diritto e il dovere di amministrare le proprie infrastrutture e tutelare la qualità della vita dei propri abitanti. Ciò ha condotto a numerosi annunci volti ad ostacolare, o vietare, scooter a due tempi, camion pesanti, veicoli diesel, macchine vecchie e addirittura la circolazione privata - o una mescolanza delle categorie indicate sopra. Tutto questo genera una nuova complessità che riguarda lo sviluppo locale dei mercati come non si vedeva dalla metà del secolo scorso. La sfida è che i consumatori non sembrano pronti per cogliere il cambiamento, come evidenzia la scelta di modelli SUV, che hanno raggiunto nell'ultimo anno livelli record e rappresentano il 26% del mercato dell'UE.

1.3.1.2 Veicoli commerciali leggeri, autocarri medi-pesanti, autobus

Nell'UE-EFTA il mercato dei veicoli commerciali leggeri ha registrato un incremento dell'11,6% nel 2016, con 1,99mln di unità vendute, un volume inferiore del 13% a quello pre-crisi del 2007 (2,28mln di unità).

Il mercato più grande è quello francese con oltre 408mila unità (+8%), a seguire i mercati del Regno Unito (376mila unità, +1% sul 2015), Germania (258mila, +9%), Italia (200mila, +51%) e Spagna (172mila, +11%).

La media delle emissioni dei nuovi van venduti è stata di 168,2 g/km di CO₂ (ultimo dato disponibile anno 2015, EEA). 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 2016 è stata di circa 324mila veicoli, quasi il 26% in meno del 2007. Nel 2016 le immatricolazioni di autocarri medi-pesanti hanno quasi raggiunto le 377mila unità con un incremento dell'11% sul 2015. 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, fattori che hanno enormemente influito sul rinnovo delle flotte. Il calo delle immatricolazioni di autocarri medi-pesanti è stato molto più marcato in Italia e in Spagna, che nel 2016 presentano volumi di mercato in crescita, ma ancora inferiori rispettivamente del 35% e del 45% rispetto al 2007.

La Germania è il primo mercato degli autocarri con ptt superiore a 3.500 kg dell'Unione allargata, seguito da UK, che ha superato il mercato francese già nel 2015, mentre la Polonia sorpassa la Spagna e diventa il

quarto mercato dell'UE allargata. L'Italia è il sesto mercato e registra un balzo delle vendite del 54% sui volumi del 2015.

Il comparto dei soli **autocarri pesanti**, con ptt uguale o superiore a 16.000 kg, ha totalizzato oltre 292mila nuove registrazioni nel 2016 (+12%), la metà vendute in soli tre Paesi: Germania, Francia e UK. La Polonia è il quarto mercato dell'Unione Europea allargata, seguono Spagna e Italia. Quasi il 78% dei veicoli industriali immatricolati nell'area UE-EFTA riguarda gli autocarri pesanti.

Il mercato degli **autobus** (con ptt superiore a 3.500 kg) risulta in crescita del 7% circa, con 41.800 nuove immatricolazioni. Tra i *major market*, è l'Italia il Paese dove si immatricolano meno autobus nuovi, a dispetto della vetustà del parco: solo 2.900, mentre in UK sono 8.800, in Germania 6.700, in Francia 6.600 e in Spagna 3.300.

1.3.2 La produzione di autoveicoli

Sul fronte produttivo, sono usciti dagli stabilimenti europei 21,97mln di autoveicoli nel 2016, il 2,5% in più del 2015. In UE la produzione supera, nel 2016, i 19mln di autoveicoli, il 3% in più del 2015, ma ancora il 3% in meno dei volumi prodotti nel 2007.

Il 69% della produzione continentale di autoveicoli è prodotto nei Paesi dell'area UE15 (la Germania produce da sola il 28%). I Paesi nuovi membri UE hanno prodotto il 18%, mentre il restante 13% è stato prodotto nei Paesi europei extra-UE.

In Unione Europea, la produzione di autoveicoli impiega 2,45mln di addetti diretti e 825mila addetti indiretti nella filiera produttiva, pari a 3,3mln di addetti diretti e indiretti nel settore produttivo, il 10,9% degli occupati del settore manifatturiero. In Europa (inclusi Turchia, Bielorussia, Kazakistan, Russia, Serbia, Ucraina e Uzbekistan) operano 292 stabilimenti di produzione e assemblaggio di autoveicoli e motori per un totale di circa 22mln di autoveicoli prodotti (18,9mln le autovetture prodotte in 137 stabilimenti).

Nel 2016, l'UE esporta oltre i propri confini 6,3mln autoveicoli (+3,8%), per un valore di 135,4mld di € (-3% sul valore del 2015) e ne importa circa 3,4mln (+11,8%) per un valore di 45,7mld di €, che generano un saldo positivo di 89,7mld di €. I primi 3 Paesi di importazione dell'UE sono Turchia, Giappone e Sud Corea, che insieme rappresentano il 58% dell'import di autoveicoli in volumi. I primi 3 mercati di destinazione dell'industria autoveicolistica europea sono USA, Turchia e Cina, complessivamente il 36,5% del volume dell'export extra-UE (dati Eurostat).

La Germania è il primo Paese produttore del continente con 6,2mln di autoveicoli prodotti, seguita da Spagna (2,9mln), Francia (2,1mln) e Regno Unito (1,8mln). **L'Italia è il 6° produttore di autoveicoli limitatamente**

all'area UE (1,1mln), dietro alla Repubblica Ceca (1,35mln) e davanti alla Slovacchia (1 milione).

Germania e Spagna sono tra i primi dieci Paesi produttori di autoveicoli nel mondo, rispettivamente al 4° e all'8° posto. Fuori dall'UE, la Turchia, è diventato un importante sito produttivo, gli autoveicoli prodotti nel 2016 sono stati 1,49mln (+9% sul 2015), il 35% in più della produzione del 2007. Gran parte della produzione è destinata 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.

La produzione di autoveicoli in **Russia** registra il quarto calo consecutivo, passando da 2,23mln di unità prodotte nel 2012 a 1,3mln nel 2016.

1.3.2.1 Autovetture

In Europa le autovetture prodotte sono state oltre 18,9mln, +2,5% sul 2015, ancora al di sotto dei volumi del 2007, anno record di produzione con oltre 19,3mln di unità. Le vetture prodotte in Europa rappresentano il 26% della produzione mondiale.

Nel 2016, in Germania sono state prodotte 5,75mln di autovetture (+0,7% sul 2015), in Spagna 2,35mln (+6,1%), nel Regno Unito 1,72mln (+8,5%), in Francia 1,63mln (+4,6%), in Repubblica Ceca, 1,34mln (+8,3%), in Slovacchia 1mln (stima OICA) e 713mila in Italia (+7,5%).

Complessivamente nell'UE28 sono state prodotte 16,79mln di autovetture (+2,8%).

In **Russia** la produzione di auto è precipitata a 1,12mln di unità da 1,68mln del 2014 e 1,97mln del 2012; in **Turchia** invece nel 2016 è aumentata del 20% con circa 951mila unità prodotte.

1.3.2.2 Veicoli commerciali e industriali

I **veicoli commerciali leggeri (VCL)** prodotti in Europa nel 2016, secondo i dati di OICA, sono stati 2,48mln +3% sul 2015, con uno share del 13% sulla produzione mondiale. Il 75% dei VCL prodotti in Europa proviene da stabilimenti dell'area UE (+4% sul 2015), il resto è prodotto in Turchia (-2% sul 2015 e 20% di share) e Russia (+7% e 5% di share). Primo Paese produttore di VCL in Europa è la Turchia con 506mila VCL, seguita da Spagna con oltre 505mila, Francia con 456mila e Italia con 344mila.

La produzione europea di **autocarri** rappresenta solo il 13% della produzione mondiale con appena 478mila unità (+0,4% sul 2015), il 43% in meno dei volumi prodotti nel 2007. **Primo Paese produttore di autocarri**

in Europa è la Germania, seguita da Russia, Italia, Belgio e Francia.

La produzione europea di **autobus** ammonta a 60mila unità (-2,4%) con uno share del 17% sulla produzione mondiale. **Un quinto degli autobus 'made in Europe' è prodotto in Turchia**, oltre 11mila, in contrazione del 28% sul 2015, che aveva registrato un aumento del 35% sui volumi prodotti nel 2014. In Russia sono stati prodotti nel 2016 oltre 12mila autobus, il 51% in più del 2015, secondo i dati OICA. Seguono le produzioni di Svezia, Germania, Polonia, Repubblica Ceca e Francia.

1.4 Focus NAFTA

1.4.1 La domanda di autoveicoli

Nel 2016 nell'area NAFTA sono stati immatricolati circa 21,5mln di *motor vehicle*, con una crescita dell'1,5% sul 2015, a sua volta in aumento del 6,2% sul 2014. Dopo il crollo nel 2009, il mercato risulta in crescita costante dal 2010, nel 2014 supera i livelli del 2007 e nel 2015 consegue un nuovo record di vendite, superato per 324mila unità nel 2016. Sono state vendute nell'area NAFTA complessivamente 8.598.116 autovetture (-5,7% sul 2015). Il segmento dei *light vehicle* totalizza 21mln di nuove registrazioni, +1,8% sul 2015, il miglior risultato di sempre. Il comparto degli autocarri medi-pesanti (482mila) risulta in calo del 9,3%.

Tabella 1.9 NAFTA, mercato autoveicoli (2007-16, milioni di unità)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Volumi	19,301	16,241	12,860	14,204	15,601	17,530	18,766	19,928	21,172	21,496
Numeri indici	100	84	67	74	81	91	97	103	110	111

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

Il mercato autoveicoli degli **Stati Uniti**, con 17.865.773 nuove immatricolazioni, registra volumi record nel 2016. Le cause sono da individuare in: miglioramento dell'economia americana, bassi tassi di interesse, che hanno permesso rate mensili sui prestiti più contenute, basso prezzo della benzina, volumi record di leasing, incentivi alla domanda.

Le vendite di *light truck* e di *medium-heavy truck* hanno contato rispettivamente 10.592.048 unità (+7,2%) e 400.996 unità (-11%). Il segmento delle autovetture ha subito una contrazione dell'8,6%, con 6.872.729 auto. I *light vehicle* totalizzano complessivamente 17,46mln di nuove immatricolazioni (+0,4%), di cui il 78% di produzione domestica. Tra i primi 6 car maker, soltanto Honda e Nissan hanno registrato volumi in crescita, mentre gli altri quattro registrano cali: FCA -0,4%; Ford -0,2%; GM -1,3%; Toyota -2%.

La caduta del prezzo dei carburanti ha orientato i consumatori verso modelli più grandi, in particolare CUV (*cross/utility vehicle*) e Pick-up. I CUV hanno raggiunto il 32,2% del mercato *light vehicle*, con oltre 5,62mln di veicoli (+7,7%); il segmento *small CUV* registra l'incremento maggiore, +26%; il 31% dei CUV venduti è d'importazione.

I SUV (*sport/utility vehicle*), con 1,33mln di esemplari venduti e il 7,6% di quota, registrano un aumento del 6,3% e i Pick up, che pesano per il 15% del mercato, con 2,6mln di veicoli, aumentano del 5,9%. I segmenti delle autovetture *small* e *middle* hanno un mercato complessivo di 5,46mln di auto e pesano per il 31% del mercato (3 punti in meno rispetto alla quota 2015, che risultava già inferiore di 3 punti rispetto al 2014).

Dopo anni di crescita sostenuta, nel 2016 sono stati venduti 490.675 *light vehicle* ad alimentazione alternativa, in linea con i volumi del 2015, che pesano solo per lo 0,8% del totale mercato LV. Il mercato risulta composto da 399mila autovetture (-14%) e circa 92mila *light truck* (+271%), di cui oltre 151mila *light vehicle* 'EV, plug-In, fuel cell', il 31% in più del 2015.

Per quanto concerne il comparto degli **autocarri medi-pesanti**, nel 2015 era stato raggiunto il livello più alto di vendite dal 2006, con oltre 449mila mezzi venduti (+10,5%). Nel 2016 le nuove registrazioni di autocarri medi-pesanti sono 401mila, con un calo dell'11%. È la classe dei veicoli pesanti (circa il 49% del mercato) che registra la contrazione più marcata, -22%.

In **Canada**, il mercato ha registrato un incremento del 2,4% con 1.983.011 autoveicoli venduti, così ripartiti: 659.475 autovetture, in calo del 7,3%; 1.288.199 *light truck*, +9%; 35.337 autocarri *medium-heavy*, -18%.

Complessivamente i *light vehicle* hanno totalizzato 1.947.674 nuove registrazioni, +2,8%.

Le **Big Three** (FCA, Ford, GM), con circa 846mila nuove registrazioni di *light vehicle* e una quota del 43% sul totale venduto, crescono del 2%. Il mercato degli autocarri medi-pesanti registra un calo del 18%; il segmento dei pesanti, pari al 65% del mercato, risulta in flessione del 22%.

Nel 2016, in **Messico** sono immatricolati 1.647.723 autoveicoli, con un incremento del 19%, conquistando il record assoluto di vendite. La domanda di autovetture ha superato per la prima volta il milione di unità (1.065.912), grazie ad un aumento del 19,5% sui volumi del 2015. Le vendite di *light truck* sono state 537.760 (+17% sul 2015). Complessivamente la domanda di *light vehicle* ha superato 1,6mln di unità (+19%), di cui il 45% è stato prodotto in Messico. Il mercato degli autocarri medi-pesanti è cresciuto del 16% con 44.051 unità.

Le importazioni di autoveicoli leggeri nuovi (circa 887mila unità) sono aumentate del 23% rispetto al 2015: il 20% è di provenienza nordamericana, il 48% proviene dall'Asia, il 15% dall'area Mercosur e il 10,6% dall'UE.

Il mercato dei veicoli nuovi è stato spinto sia dalle restrizioni imposte all'importazione di auto usate dagli Stati Uniti, allo scopo di limitare

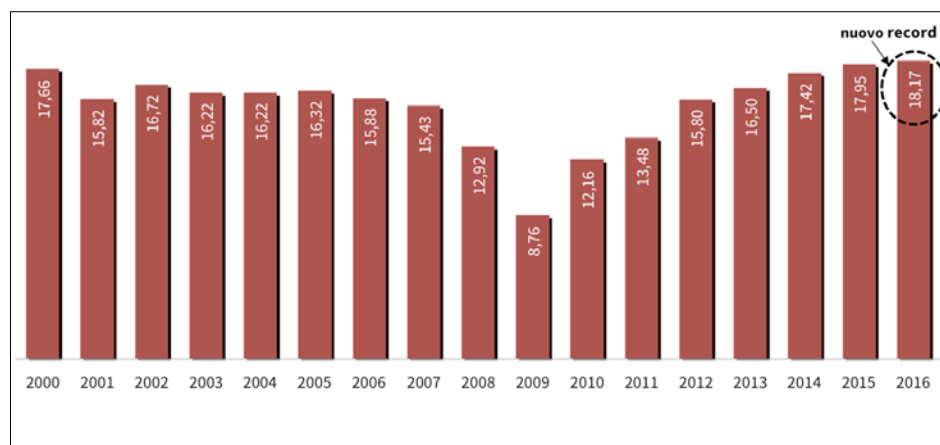
l'entrata di auto con emissioni eccessive e tenere sotto controllo l'inquinamento dovuto alla congestione del traffico nelle grandi città, sia dalle migliorate condizioni di accesso al credito e dal flusso delle rimesse dei lavoratori messicani emigrati. **Rispetto al 2006, il numero di *light vehicle* d'importazione usati si è ridotto ad un decimo:** nel 2016 sono stati importati meno di 150mila autoveicoli leggeri usati. Il Governo messicano ha rinnovato anche per il 2017 le restrizioni sulle importazioni di veicoli leggeri usati.

1.4.2 La produzione di autoveicoli

Nel 2016, nell'area NAFTA sono stati prodotti 18.165.870 autoveicoli, 211.000 veicoli in più rispetto al 2015, pari ad un incremento dell'1,2%, si tratta del settimo incremento consecutivo, dopo il picco negativo nel 2009, al culmine della crisi, quando la produzione scese a soli 8,76mln di veicoli. Le autovetture prodotte nell'area sono state 6.729.582 (-4,1% sul 2015), i *light truck* 11.015.509 (+5,7%) e gli autocarri medi-pesanti 420.779 con una flessione del 18%, dopo le crescite del 18% nel 2014 e dell'8% nel 2015.

Complessivamente il segmento *light vehicle* ha totalizzato un volume produttivo domestico di 17.745.091 unità (+1,7%). Le *Big Three*, con 9,3mln di veicoli e una leggera flessione dello 0,5%, detengono il 51% della produzione domestica.

Figura 1.7 NAFTA, produzione autoveicoli (2000-16, milioni di unità)



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

Gli **Stati Uniti** rappresentano il sito produttivo più importante dell'area NAFTA con oltre il 67% della produzione complessiva del 2016, pari a 12.198.137 autoveicoli (+0,8%), un volume inferiore a quello del 2000 di 12,77mln.

La produzione di *light truck* è stata di 7.995.684 di unità, in aumento del 4,9%, mentre le autovetture prodotte sono calate a 3.934.357 (-5,5%), il 10% in meno rispetto alla produzione del 2013. La produzione di "autocarri medi e pesanti" è ammontata a 268.096 unità con un calo del 17%, dopo gli aumenti registrati del 15% nel 2014 e dell'11% nel 2015.

Il *trend* di crescita della produzione finora è stato sostenuto sia dalla domanda interna che dall'export.

La richiesta di modifica dell'accordo NAFTA, i cui primi passi sono già stati intrapresi dall'amministrazione di Washington, ha l'obiettivo di ridurre il deficit del commercio estero degli USA. Per l'industria automotive statunitense, le importazioni di autoveicoli, componenti e motori valgono 350mld di US\$, mentre le esportazioni ne valgono 150. La causa della perdita di posti di lavoro nell'industria automotive non è imputabile alla delocalizzazione produttiva verso il Messico, ma all'aumento dell'automazione nelle fabbriche, processo inarrestabile. Gli Stati Uniti importano anche dall'Asia e dall'Europa.

In **Canada**, la produzione di autovetture, 802.057 unità, è risultata in flessione del 9,7% nel 2016, mentre è cresciuta quella dei *light truck*, 1.555.789, +12,7% sul 2015. 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 2016 i camion prodotti sono stati 12.425, in calo del 13% sui volumi del 2015. Nel complesso in Canada sono stati prodotti 2.370.271 veicoli (+3,8% sul 2015), che fanno del Canada il nono Paese produttore al mondo.

Prosegue inarrestabile il boom dell'industria automobilistica in **Messico**, Paese diventato già nel 2014 il primo produttore di autoveicoli in America Latina superando il Brasile e il settimo maggior produttore al mondo, grazie anche al basso costo della manodopera. Nel 2016 è stato registrato un nuovo record produttivo: 3.597.462 autoveicoli (+0,9% sul 2015).

Il Paese ha più che raddoppiato la produzione di veicoli rispetto al 2005, che era di 1,68mln di unità. Nel 2012 ha superato per la prima volta i 3mln di autoveicoli prodotti. 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 vehicle* in Messico totalizza 3.457.204 unità (+2%), l'80% è destinato ai mercati esteri, in particolare verso USA e Canada (86%). La produzione ha riguardato: 1.993.168 vetture (+1,3%), 1.464.036 *light truck* (+3%) e 140.258 autocarri medi-pesanti (-21%).

1.5 Focus Sud America

1.5.1 La domanda di autoveicoli

Le vendite di autoveicoli in Centro e Sud America risultano in calo dal 2014. Nel 2016 il mercato dell'area, con 4,05mln di autoveicoli, registra una diminuzione del 10%, con andamenti differenziati tra i Paesi: Argentina +10%, Brasile -20%, Cile +7%. 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.

Il mercato rappresenta il 4,3% delle vendite mondiali di autoveicoli (nel 2012 erano il 7,5%).

In **Argentina**, nel triennio 2011-13, 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, per poi recuperare nel 2015 con 644mila autoveicoli venduti e nel 2016 con oltre 709mila (+10%), così ripartiti: 525mila autovetture (+9%) e 184mila veicoli commerciali e industriali (+13%). Il risultato positivo del mercato è stato determinato dal favorevole quadro macro economico, dalla stabilità della moneta e dalla diminuzione della disoccupazione.

In **Brasile**, nel 2016 sono immatricolati 2,05mln di autoveicoli, in calo del 20% sul 2015, che registrava già una pesante caduta del 27% sul 2014. Rispetto ai livelli record del 2012 con 3,8mln di veicoli, il mercato si è quasi dimezzato (-46%).

Nel 2016 le vendite di autoveicoli di produzione nazionale sono 1,78mln (-17%) e rappresentano l'87% del totale mercato. Il Governo brasiliano supporta tutta la filiera produttiva autoveicolistica nazionale (le protezioni del piano Inovar-Auto per i produttori locali scadranno nel 2017). Un grande mercato domestico e le barriere doganali verso i Paesi al di fuori del Mercosur hanno offerto finora ai produttori locali un buon livello di protezione. I veicoli d'importazione venduti nel 2016 sono ammontati ad appena 270mila, in flessione del 35% e con una perdita di quota che è scesa dal 18% del 2012 al 13% del 2016.

Secondo la tipologia di veicolo, il mercato risulta così ripartito: 1,68mln di autovetture (-21%), 312mila veicoli commerciali leggeri (-34%), 50.500 autocarri medi-pesanti (-29%) e 11.200 autobus (-33%).

FCA mantiene la leadership del mercato dei *light vehicle* col 18,4% di quota, seguita da GM (17%) e Volkswagen (11,5% di share). Il mercato è previsto ritornare di segno positivo nel 2017.

1.5.2 La produzione di autoveicoli

In Sud America, nel 2016 sono stati prodotti complessivamente 2,7mln di veicoli completi con un calo dell'11% rispetto al 2015, nel 2013 la produzione di autoveicoli raggiungeva i 4,58mln di unità: per le industrie si tratta di un calo produttivo di quasi 1,9mln di autoveicoli in pochi anni.

Nel 2016 in **Argentina** sono stati prodotti 479mila autoveicoli (-10% sul 2015). La produzione ha riguardato 241mila auto (in calo del 22%) e 238mila veicoli commerciali e industriali (+6%), complessivamente si tratta di volumi inferiori del 40% rispetto ai volumi prodotti nel 2013 (791mila autoveicoli). In **Brasile** la produzione di autoveicoli diminuisce dell'11% nel 2016. Il ridimensionamento dei volumi produttivi ha fatto retrocedere il Brasile, nella classifica dei maggiori Paesi produttori del mondo, dall'8ª posizione del 2014 alla 10ª del 2016.

La produzione di autovetture si è attestata a 1,78mln di unità (-12%) e quella di *light truck* a 299mila (-5,5%). Nel 2016 gli autocarri medi-pesanti prodotti sono stati poco più di 60mila unità (-18% sul 2015) e gli autobus 18.700 (-13%). Il comparto produttivo dei veicoli industriali si è ridotto del 57% rispetto al 2011.

Complessivamente sono usciti dagli stabilimenti brasiliani 2,16mln di autoveicoli nel 2016. In controtendenza rispetto a vendite e produzione, l'export di autoveicoli assemblati aumenta del 25%, con 520mila unità destinate all'estero.

1.6 Focus Asia/Oceania

1.6.1 La domanda di autoveicoli

Nel 2016, le vendite hanno totalizzato 47,1mln di autoveicoli, l'8% in più del 2015, così la domanda dell'area rappresenta il 50,1% della domanda globale di autoveicoli.

L'Asia conta 45,8mln di autoveicoli venduti, con un tasso medio annuo di crescita dell'8,2% dal 2007 al 2016, mentre la domanda in Oceania vale 1,3mln di autoveicoli.

Tabella 1.10 Asia e Oceania, domanda di autoveicoli (2007-16, milioni di unità)

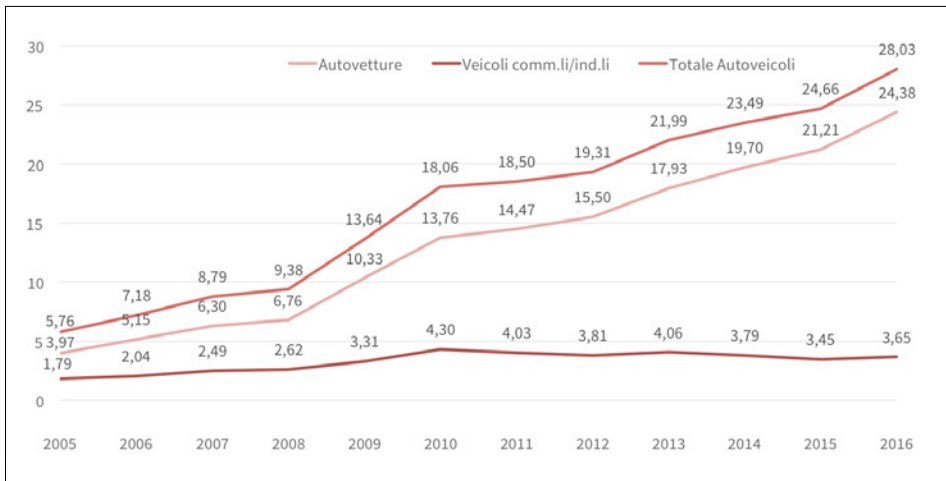
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Var.% 16/15	CAGR 2007- 2016
Asean	1,87	2,09	1,88	2,50	2,60	3,47	3,56	3,17	3,05	3,15	3,2	5,9%
Sud-Est Asiatico	3,74	3,55	4,14	5,09	5,43	5,66	5,34	5,48	6,00	6,22	3,8	5,8%
Giappone	5,35	5,08	4,61	4,96	4,21	5,37	5,38	5,56	5,05	4,97	-1,5	-0,8%
Cina	8,79	9,38	13,64	18,06	18,51	19,31	21,98	23,50	24,66	28,03	13,7	13,7%
Iran	1,04	1,19	1,32	1,64	1,69	1,04	0,99	1,29	1,22	1,45	18,5	3,8%
Altri	1,69	1,79	1,66	1,87	1,89	2,17	2,33	2,46	2,32	1,95	-15,8	1,6%
ASIA	22,48	23,08	27,24	34,12	34,32	37,02	39,57	41,47	42,30	45,77	8,2	8,2%
OCEANIA	0,99	1,14	1,03	1,14	1,11	1,23	1,26	1,25	1,30	1,34	2,7	3,4%

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

La **Cina** è diventato il più grande mercato del mondo, superando nel 2010 le aree NAFTA (14,2mln di veicoli) e UE/EFTA (15,7milioni di veicoli). Già nel 2012 la domanda di autoveicoli rappresenta circa un quarto delle vendite mondiali (24% di share), con 19,3mln di autoveicoli venduti. Nel 2016, a sorpresa rispetto alle aspettative di inizio anno, il mercato cinese chiude con un nuovo record vendite: oltre 28mln di autoveicoli nuovi venduti e un incremento del 14%. **La Cina è il primo mercato autoveicolistico mondiale da 8 anni, ossia dal 2009 anno in cui superò i volumi degli Stati Uniti.**

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 24,38mln di nuove immatricolazioni da 6,3 del 2007. Nel 2016, guidano il buon andamento della domanda individuale, **le vendite di auto con cilindrata fino a 1,6L**, sostenute da agevolazioni fiscali (dimezzamento dell'imposta sull'acquisto di auto nuove dal 10 al 5%) per indirizzare la domanda verso auto con consumi energetici e livelli emissivi più contenuti (17,6mln di esemplari venduti, inclusi gli 'small SUV' e una crescita tendenziale del 21%). Per il 2017 l'imposta sull'acquisto di auto nuove con cilindrata fino a 1,6L è stata portata al 7,5%. Questa novità ha avuto un effetto anticipatore delle vendite nell'ultimo trimestre del 2016 che sono cresciute del 18%. Nel 2016 le vendite di **SUV** aumentano del 45% e rappresentano il 37% del mercato auto, questi veicoli, che non sono utilizzati solo nelle aree rurali o suburbane, ma anche in città, rappresentano un prodotto molto 'trendy' per gli acquirenti cinesi.

Figura 1.8 CINA, vendite di autoveicoli (milioni di unità)



Fonte: OICA

Nel 2016 le vendite di **new energy vehicle**⁵ raggiungono le 507mila unità (+53% sul 2015), ripartite in 409mila BEV (veicoli elettrici a batteria) e 98mila PHEV (ibridi plug-in). Il solo segmento delle vetture ha contato 257mila BEV e 79mila PHEV, mentre i veicoli commerciali BEV venduti sono stati 152mila e quelli PHEV 19mila.

Per quanto concerne la domanda complessiva di **veicoli commerciali e industriali**, nel 2016 il mercato ha registrato un incremento del 6% con 3,6mln di unità, così ripartiti: 2,5mln di *light truck* (-1,4%) e 1,1mln di autocarri medi e pesanti (+25%). **I nuovi regolamenti su masse e dimensioni** dei trattori stradali entrati in vigore a gennaio 2017 **e l'introduzione dei nuovi standard emissivi 5 sugli autocarri pesanti** a partire da luglio 2017, che grosso modo corrispondono agli standard europei Euro V, hanno avuto un effetto anticipatore sulle vendite nel 2016 (nell'ultimo trimestre è stato venduto il 33% di tutti gli autocarri medi-pesanti venduti nell'anno, con un incremento del 43% su ottobre-dicembre 2015). Il mercato degli **autocarri pesanti** è ad un punto di svolta, l'attenzione sul prodotto sta virando dal prezzo alla qualità del veicolo. I costruttori europei stanno accelerando sulla produzione locale (attraverso acquisizioni e joint-venture) per catturare la più ampia fetta di mercato, visto che quello cinese è il mercato degli autocarri più grande del mondo, vale un terzo della domanda globale.

5 New energy vehicle=passenger cars + LCVs / Autoveicoli ad alimentazione alternativa.

Nel 2016, in **Giappone** la domanda di autoveicoli registra un nuovo calo dell'1,5% dopo quello registrato nel 2015 del 9%. Sono stati immatricolati 4,97mln di autoveicoli, di cui 4,15mln di autovetture (-1,6%). Nel 2016 le immatricolazioni di **veicoli elettrici e ibridi** aumentano del 18% con 1,28mln di unità, così suddivisi: 1,26mln di veicoli ibridi, 16mila a batteria, 9mila ibridi plug-in, oltre mille a fuel cell. Il solo segmento dei *passenger vehicles* elettrici ha contato circa 962mila unità, così suddivise: 945mila HEV/PHEV e oltre 16mila BEV/FCEV (dati pubblicati da Fourin). Il Governo è impegnato nel sostenere la diffusione dei veicoli elettrici e il potenziamento delle infrastrutture di ricarica veloce.

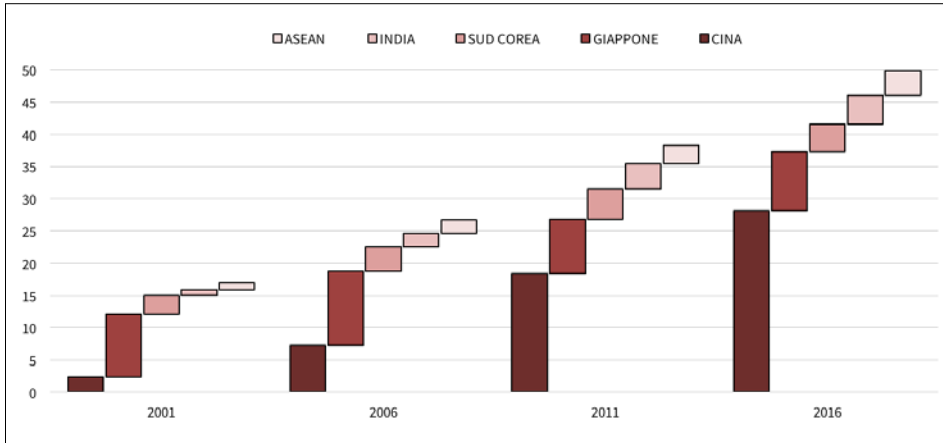
Nel 2016 **l'India**, con 3,67mln di autoveicoli venduti (+7%), è il 5° mercato più grande del mondo, dietro a Cina, USA, Giappone e Germania, da quest'ultima la separano meno di 40mila vendite. Lo sviluppo della domanda è da attribuire al calo del prezzo dei carburanti, ad una inflazione più bassa e alla riduzione dei tassi d'interesse. In India, la domanda di autovetture è passata da 1,54mln di unità nel 2008 a 2,97mln nel 2016 (incluso MPV e UV). L'incremento sul 2015 è stato del 7%. Il mercato dei veicoli commerciali e industriali ha superato le 700mila unità (+8%). La domanda di autoveicoli nel 2017 dovrebbe crescere del 5% ed entro il 2025 potrebbe arrivare a 4,7mln di unità e fare dell'India il terzo più grande mercato del mondo.

Nel 2016 in **Sud Corea** sono immatricolati 1,9mln di autoveicoli (-0,9% sul 2015), di questi 1,64mln riguardano le autovetture (-0,9%), di cui il 28% sono SUV. L'86% dei veicoli immatricolati è di produzione domestica. Nel 2016 la Corea del Sud ha importato 304mila veicoli dal mondo (-8% sul 2015), triplicati rispetto al 2010, ma ne ha esportati 2,6mln. I veicoli provengono principalmente dalla Germania (122mila, -24% sul 2015, effetto *dieselgate*), USA (60mila, +22%) e Giappone (43mila, +4%). Nel 2016, le importazioni dall'Italia sono salite a 3.650 unità (+26% sul 2015), erano 886 nel 2014 e 269 nel 2013. Con gli accordi di libero scambio FTA (*free trade agreement*) tra Corea e UE e tra Corea e USA, le importazioni della Corea del Sud di autoveicoli esteri dovrebbero continuare a crescere. Intanto, **l'UE ha importato dalla Corea del Sud oltre 403mila veicoli (+7%)**, pari al 12% di tutte le importazioni extra-UE di autoveicoli e **ne ha esportati in Sud Corea 183mila (-21%)**. **La penetrazione dei marchi coreani (made in South Korea e di produzione overseas) in UE e in Italia nel 2016 è rispettivamente del 6,3% e del 5,7%**.

1.6.2 La produzione di autoveicoli

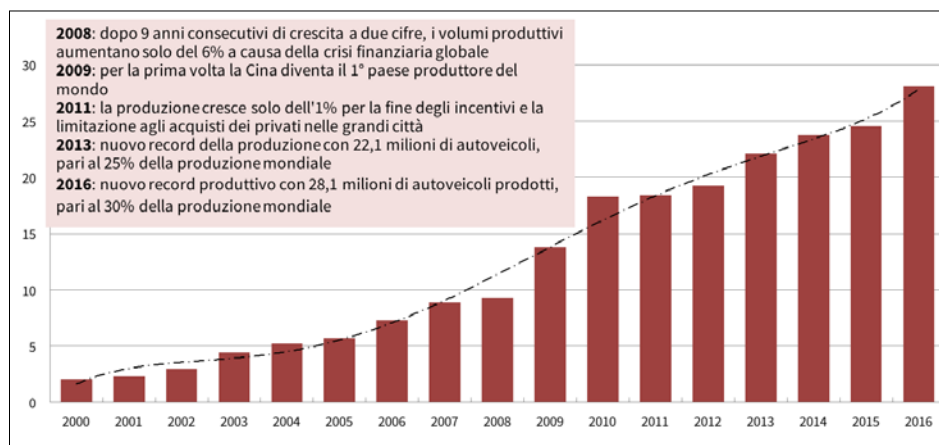
Nel 2016, sono stati prodotti in Asia/Oceania 51,6mln di autoveicoli, con un incremento dell'8% sui volumi del 2015.

Figura 1.9 ASIA, produzione di autoveicoli (milioni di unità)



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

Nel 2010 la Cina è diventato il più grande sito produttivo automotive del mondo con oltre 18mln di veicoli prodotti (+32,6% sul 2009), triplicando i volumi del 2005, davanti a NAFTA e UE. Nel 2016 sono stati prodotti in Cina 28,1mln di autoveicoli con una crescita del 14,5% sull'anno prima e una quota del 29,5% della produzione mondiale.

Figura 1.10 CINA, produzione domestica di autoveicoli (2000-16, milioni di unità)


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

La produzione di auto ha superato i 24,4mln di unità, con un incremento del 15,5% sul 2016, l'output ha riguardato: oltre 12,1mln di autovetture (+4%), 2,5mln di MPV (+17%), oltre 9mln di SUV (45%) e 709mila *utility vehicle* (-34%). Il segmento dei SUV rappresenta quasi il 36% di tutte le auto prodotte, sostenuto dalla forte domanda interna.

Nel 2016 il comparto dei veicoli commerciali e industriali registra un aumento dell'8%, con 3,7mln di veicoli, che secondo OICA risultano così ripartiti: 1,75mln di LCV, -2,3%; 1,76mln di autocarri medi-pesanti +20% e 190mila autobus (+15%).

La produzione di veicoli ibridi ed elettrici nel 2016 ha superato le 600mila unità. Nel 2016 il *trade* (import+export) del settore automotive della Cina vale 160,7mld di US\$ (-0,2%). L'import di veicoli (inclusi i motocicli) ha un valore di 45mld di US\$ e quello di componenti di 35 mld. L'export invece vale 16,3mld per auto e motoveicoli, mentre per i componenti vale 64,4mld. Complessivamente il settore automotive ha registrato un valore dell'import pari a 80mld di US\$ (+3%) e un valore dell'export pari 80,7mld di US\$ (-3%). In volume, la Cina ha importato 1,08mln di veicoli, di cui 856mila autovetture, mentre ne ha esportato 1,02mln, di cui 444mila auto. I principali Paesi di importazione di autoveicoli per la Cina sono: Giappone, USA, Germania, UK, Ungheria e Slovacchia. Per quanto riguarda l'export, i principali mercati di destinazione dei veicoli cinesi sono: Iran, Thailandia, India, Vietnam e USA. Per le importazioni di componenti il primo Paese di origine è la Germania (seguono Giappone, Sud Corea, USA, Messico, Cile, Francia, Ungheria, Spagna e Thailandia). Le esportazioni di componenti cinesi sono destinate principalmente a:

USA, Giappone, Corea, Germania, Messico, UK, Russia, India, Thailandia e Canada (elaborazioni Fourin).

In **Giappone** è stato prodotto il 9,7% della produzione mondiale di autoveicoli, pari a 9,2mln di unità, lo 0,8% in meno del 2015. L'export ha riguardato invece 4,6mln di autoveicoli (+1,2% sul 2015), che rappresentano il 50% della produzione nazionale.

In **India**, la produzione di autoveicoli è aumentata dell'8% nel 2016, totalizzando 4,49mln di unità e superando il record precedente del 2012. L'India è diventata nel 2016 il 5° Paese produttore del mondo, davanti alla Corea del Sud. La produzione ha riguardato 3,68mln di autovetture, in aumento dell'8% su cui ha pesato la crescita eccezionale degli *utility vehicle* del 30%, e 811mila veicoli commerciali e industriali (+8%).

In **Corea del Sud** sono stati prodotti 4,23mln di veicoli (-7%). La Corea del Sud è il 6° Paese produttore al mondo, dopo Cina, USA, Giappone, Germania e India. Nel 2016 le esportazioni coreane di autoveicoli verso il Mondo sono state 2,6mln (-12%), circa 403mila destinate all'UE, dove i primi 3 mercati di destinazione sono stati: Regno Unito, Germania e Italia.

In **Indonesia** la produzione è arrivata a 1,17mln di autoveicoli (+7%), un volume leggermente inferiore a quelli conseguiti nel 2013 e 2014. Toyota è il più grande produttore di autoveicoli sia in Thailandia che in Indonesia.

L'**Iran** è il più grande Paese produttore di autovetture del Medio Oriente circa 1,2mln di unità. Il comparto produttivo di veicoli commerciali e industriali è di 94mila unità. Nel 2017 la produzione potrebbe superare 1,3mln di autoveicoli e arrivare a 1,9 nel 2021 (proiezioni BMI).

1.7 Focus ITALIA

1.7.1 Sintesi Economica⁶

Nel 2016 il **PIL ai prezzi di mercato** è stato pari a 1.672.438mln di € correnti, con un aumento dell'1,6% rispetto all'anno precedente. **In volume il PIL è cresciuto dello 0,9%**;⁷ per i Paesi maggiormente sviluppati viene indicato un aumento del PIL in volume in Germania (1,8%), nel Regno Unito (1,8%), negli Stati Uniti (1,6%) e in Francia (1,2%). Dal lato della domanda interna, nel 2016 si registra, in termini di volume, una crescita dell'1,3% dei **consumi finali nazionali** e del 2,9% negli **investimenti fissi lordi**. Gli investimenti misurati a prezzi correnti hanno registrato nel decennio 2007-16 una flessione del 18,1%, con un andamento contraddistinto da due specifiche fasi di caduta: la prima marcata contra-

6 Dati ISTAT in data 2016-04-30 (www.istat.it).

7 Valori concatenati e anno di riferimento 2010.

zione a seguito della crisi del 2009 e la seconda, ancora più profonda e prolungata, nel triennio 2011-14. Il rafforzamento della ripresa italiana è indissolubilmente legato a una crescita duratura degli investimenti. Nel 2016, la produzione industriale è aumentata dell'1,7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, mentre la produzione industriale del settore automotive è aumentata del 7%.

Nel 2016 il **reddito disponibile** è aumentato dell'1,6% e la **spesa per consumi delle famiglie** dell'1,3% (+1,5% nel 2015), dando luogo a un aumento della propensione al risparmio, che sale all'8,6% (+0,2 punti percentuali rispetto al 2015).

Nonostante una ripresa dei flussi di **investimenti diretti esteri** in uscita e in entrata a partire dal 2013, il grado di internazionalizzazione, sia attiva che passiva, del Paese continua a essere significativamente inferiore a quello dei suoi maggiori partner europei.

Nel 2016 il **tasso di occupazione totale** (20-64 anni) è risultato pari al 61,6% (target 2020: 67%) contro una media europea del 71,1%, mentre il **tasso di disoccupazione** è sceso leggermente all'11,7% (media UE: 8,6%) e quello giovanile (15-24 anni) è sceso a 37,8% (media UE: 18,7%).

Per quel che riguarda i flussi con l'estero, nel 2016 le **esportazioni di beni** sono in crescita (+1,2% in valore) mentre le **importazioni di beni** registrano una diminuzione (-1,3% in valore). Il valore delle importazioni al netto dell'energia risulta in aumento (+1,6%). Il valore delle esportazioni è di circa 417mld di € e quello delle importazioni di 365mld. L'avanzo commerciale raggiunge i 52mld (+78,0mld al netto dell'energia). L'espansione dell'export è da ascrivere esclusivamente ai Paesi dell'area UE (+3,0%), il peso dei partner dell'UE resta preponderante, pari al 55,8% di tutto l'export, Germania e Francia si confermano i principali mercati di sbocco delle esportazioni nazionali. Nel 2016, i mercati più dinamici all'export sono Giappone (+9,6%), Cina e Repubblica ceca (+6,4% entrambe), Spagna (+6,1%) e Germania (+3,8%). **ISTAT segnala la forte crescita nell'anno delle vendite all'estero di autoveicoli (+7%).**

1.7.2 La filiera produttiva italiana

1.7.2.1 Fabbricazione di autoveicoli

Secondo i dati preliminari raccolti da ANFIA tra le aziende costruttrici, nel 2016 la produzione domestica di autoveicoli registra un aumento del 9% con 1.103.000 unità, così ripartite: autovetture 713.000 (+8%), 344.000 veicoli commerciali (+9%) e 46.000 veicoli industriali (+36%).

Tabella 1.11 Italia, produzione domestica (unità)

	volumi			var. %	% export
	2014	2015	2016	16/15	su prod.
autovetture	401.317	663.139	712.971	8	56
veicoli commerciali	270.970	317.365	344.358	9	82
veicoli industriali	25.577	33.719	45.976	36	80
totale autoveicoli	697.864	1.014.223	1.103.305	9	65

Fonte: dati ANFIA

I volumi delle autovetture destinati all'estero rappresentano il 56% della produzione domestica. L'82% dei veicoli commerciali prodotti in Val di Sangro (SEVEL) e a Suzzara (CNH) è destinato ai mercati esteri, mentre è esportato l'80% dei veicoli industriali (autocarri e autobus) prodotti in Italia.

L'export, con oltre 716.000 autoveicoli, ha registrato una crescita del 5%.

Domanda interna ed export hanno trainato la produzione domestica e l'industria automotive nel suo complesso anche nel 2016. La media delle autovetture prodotte nel decennio 2007-16 è stata di 585mila 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 Maserati Levante, Jeep Renegade e Fiat 500X prodotti nello stabilimento di Melfi, il segmento dei SUV pesa nel 2016 per il 47% della produzione totale di auto contro il 7,7% del 2014. Il peso dei modelli prodotti dei segmenti A, B e C è passato dal 79% del 2014 al 44% del 2016.

Nel comparto dei veicoli industriali, il **segmento degli autobus** presenta un volume pari a 640 unità prodotte (era di 1.500 nel 2007, di **2.900 la media annua 2000-06**). 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, che al contrario hanno saputo investire nel trasporto pubblico locale e mantenere parimenti la propria industria (prodotti 8.000 autobus in Germania, 3.500 in Francia e 3.000 in UK nel 2016).

Il *trend* positivo dell'**industria automotive nazionale**⁸ nel suo complesso (autoveicoli, motori, carrozzerie, componenti) è iniziato ad ottobre 2014. Nella media d'anno del 2016, i comparti della Fabbricazione di autoveicoli (Codice Ateco 29.1) e di Carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (Codice Ateco 29.2) registrano aumenti tendenziali rispet-

8 Ultimo aggiornamento in data 2017-06-12.

tivamente del 9,2% e del 24,4%, mentre il comparto della Fabbricazione di parti ed accessori per autoveicoli (Codice Ateco 29.3) risulta in lieve crescita (+0,5%), **complessivamente il settore industriale automotive registra una crescita del 7%. È positivo anche il risultato della produzione industriale automotive nei primi 6 mesi 2017, che cresce dell'8,3% su gennaio-giugno 2016, mentre la produzione industriale nel suo complesso aumenta del 2,2%.**

Nel 2016 i dati del settore automotive sono molto positivi se raffrontati alle variazioni tendenziali per fatturato e ordinativi dell'industria nel suo complesso.

Figura 1.11 Italia, produzione industriale, fatturato, ordinativi



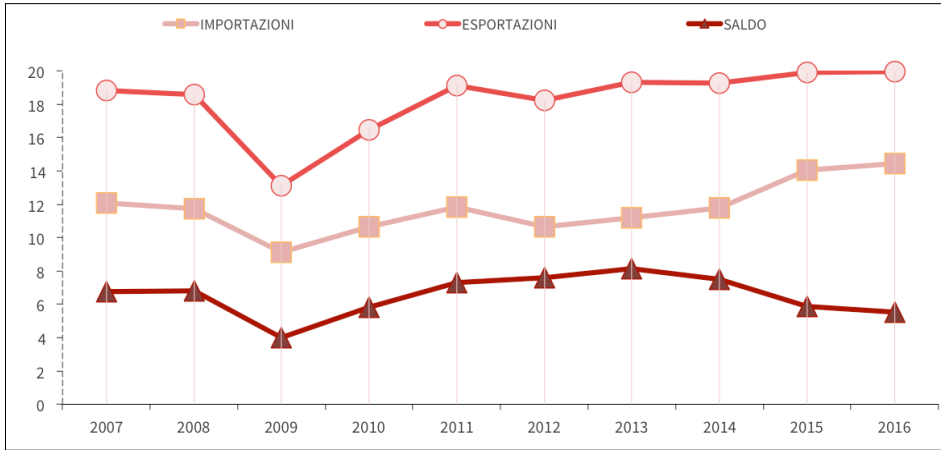
Fonte: ISTAT, P.I.=dato aggiornato in data 2017-05-10

1.7.2.2 Componentistica

L'innovazione nell'automotive ha assunto negli ultimi decenni un ruolo sempre più centrale. 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. Secondo le rilevazioni di ISTAT, nel 2016 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 5%, con una crescita del 7,6% generata dal mercato domestico e del 2,1% dai mercati esteri.

Il comparto rappresenta da più di vent'anni una realtà positiva della bilancia commerciale. Nel 2016 il valore complessivo delle esportazioni di componenti ha raggiunto circa 19,97mld di €, con un incremento dello 0,3%, mentre il valore complessivo delle importazioni di componenti per autoveicoli è ammontato a 14,44mld di €, in aumento del 2,8% sul 2015. Il saldo positivo generato è stato di 5,52mld di €, con una riduzione del 5,7% rispetto ai 5,86mld di € realizzati nel 2015.

Figura 1.12 Italia, trade parti e accessori per autoveicoli (miliardi di euro)



Fonte: Elaborazioni ANFIA su dati ISTAT

L'export verso i Paesi UE28 vale 13,94 mld di € (+1,5%) e pesa per il 70% di tutto l'export componenti (era il 69% nel 2015). Determina un avanzo commerciale di 3,4 mld di € (-5,9% sul 2015).

L'export verso i Paesi extra-UE è di 6,0 mld di € (-2,3%), pesa per il 30% di tutto l'export componenti (era il 31% nel 2015) e produce un saldo positivo di 2,1 mld di € (2,24mld il saldo del 2015, -5,3%).

L'import vale 14,44mld di € (+2,8% sul 2015).

L'UE28 pesa per il 73% sul valore totale delle importazioni di componenti con 10,5 mld di € (+4,1% sul 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 3,9% del valore di tutti i beni importati, che sale al 4,4% se si esclude la componente dei beni energetici.

Figura 1.13 Italia, export componenti. Top10 Paesi-destinazione (2016, valore in %)

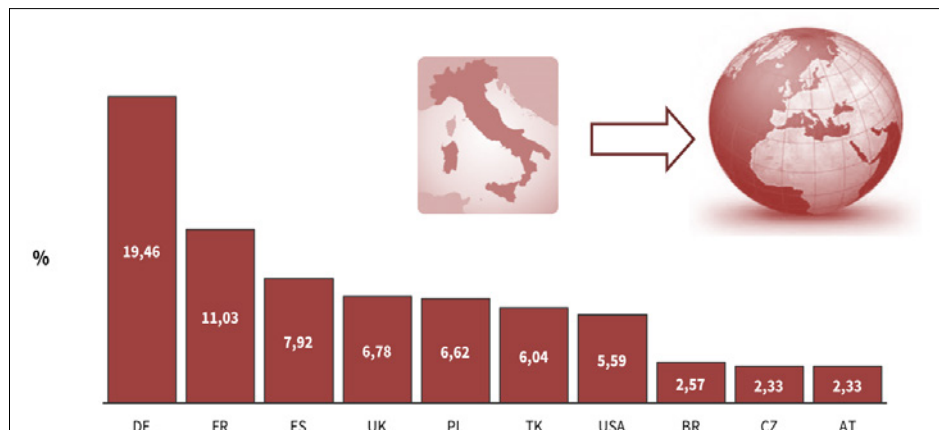
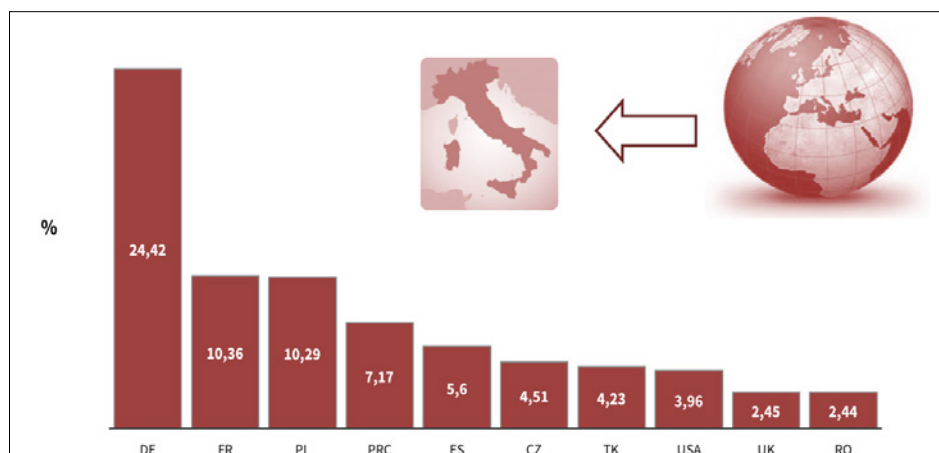


Figura 1.14 Italia, import componenti. Top 10 Paesi-origine (2016, valore in %)



Fonte: Elaborazioni ANFIA su dati ISTAT

1.7.3 Il mercato degli autoveicoli e dei veicoli trainati⁹

Nel 2016 sono stati immatricolati in Italia 2,05mln di autoveicoli (+18,9% sul 2015) e oltre 31.500 veicoli trainati tra leggeri e pesanti (+21,3% sul 2015).

Le immatricolazioni di autovetture sono state circa 1,83mln (+16%), mentre i veicoli commerciali hanno registrato un incremento del 51% con oltre 200mila nuove registrazioni nel 2016, il segmento include anche 4.150 camper (+14%).

La domanda di veicoli industriali medi e pesanti¹⁰ riguarda: 23.573 autocarri (+56%) e 2.900 autobus (+22%). Il mercato dei veicoli trainati comprende invece: 16.792 rimorchi leggeri (+9%), 1.402 rimorchi pesanti (+52%) e 13.359 semirimorchi pesanti (+38%).

Tabella 1.12 Italia, nuove immatricolazioni (unità)

	volumi			var. %
	2014	2015	2016	16/15
autovetture	1.360.777	1.575.954	1.826.050	15,9
veicoli commerciali	117.720	132.769	200.252	50,8
autocarri	12.065	15.125	23.573	55,9
autobus	2.047	2.381	2.900	21,8
totale autoveicoli	1.492.609	1.726.229	2.052.775	18,9
rimorchi leggeri	14.573	15.398	16.792	9,1
rimorchi pesanti	746	921	1.402	52,2
semirimorchi pesanti	5.926	9.686	13.359	37,9
totale rimorchi	21.245	26.005	31.553	21,3

Fonte: Elaborazioni ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. D07161/H4)

1.7.3.1 Autovetture

In gennaio-dicembre 2016 le immatricolazioni di autovetture sono state 1.826.050, con un incremento di 250mila vendite in più rispetto al 2015 (+16%). Tuttavia si tratta di un valore inferiore del 20% rispetto al volume medio del venduto negli anni 2000-10 (volume medio di 2,27mln), ma superiore del 25% al volume medio degli anni di recessione 2011-14 (1,45mln di unità).

⁹ Dati dettagliati elaborati da ANFIA e pubblicati su Automobile in cifre online (www.anfia.it).

¹⁰ I dati annuali a consuntivo dei veicoli industriali e dei R&S qui presentati sono stati elaborati da ANFIA secondo la data di rilascio della targa.

Molti fattori hanno influenzato il buon andamento del mercato nel 2016: il positivo clima di fiducia di consumatori e imprese (anche se in calo rispetto al 2015), il calo dei prezzi dei carburanti, le campagne promozionali molto allettanti delle Case, l'introduzione della misura del 'super ammortamento' per il rinnovo delle flotte aziendali, l'interesse crescente rispetto alle auto ibride e alle nuove forme di mobilità come il *car sharing*. Nel 2016 il mercato italiano dell'auto è il quarto dell'UE dopo Germania, Regno Unito e Francia, confermandosi, quindi, un mercato di grande interesse per tutte le Case automobilistiche. L'Italia registra l'incremento maggiore del mercato auto nel 2016 tra i *major market* europei, seguita dalla Spagna. Entrambi i Paesi hanno risentito maggiormente della crisi economica e finanziaria e hanno volumi ancora inferiori a quelli del 2007 (-27% per l'Italia e -29% per la Spagna).

Nel 2016, secondo l'alimentazione, la domanda di auto diesel rappresenta il 57% del mercato con un aumento rispetto al 2015 del 19%, mentre la domanda di auto a benzina pesa per il 33% del mercato, in crescita del 22%. Le auto ad alimentazione alternativa, invece, diminuiscono del 12,1% (10,2% di quota).

Le vetture a gas sono oltre il 78% di tutte le autovetture ad alimentazione alternativa immatricolate in Italia nel 2016. Nel dettaglio, le vetture a GPL ammontano a 101.697 (-15,6%) e una quota del 5,6%, due punti in meno della quota realizzata nel 2015. Le vetture a metano perdono il 30% dei volumi con 43.796 nuove registrazioni e una quota di mercato che scende al 2,4% dal 4% del 2016. Le vetture ibride registrano, invece, un incremento del 48%, con 38.693 unità e il 2,1% di quota, di queste 1.445 sono plug-in/ER, in aumento del 63% sulle vendite del 2015. Le vendite di auto a batteria (BEV) sono calate nel 2016 del 5,2%. I volumi restano molto bassi, appena 1.377 unità. Le immatricolazioni di auto nuove ad alimentazione alternativa sono intestate per il 76% a privati e per il 24% a società. Le auto a gas sono vendute soprattutto ai privati, mentre le nuove auto elettriche registrate nel 2016 sono intestate per l'85% alle società e solo per il 15% alle persone fisiche.

Nel 2016 l'emissione media di CO₂ delle nuove vetture immatricolate è di 112,8 g/km.

Nel 2016, le auto intestate ai privati crescono del 13% e quelle intestate alle società del 21%. La quota delle auto intestate ai privati supera il 62% del mercato (10 punti in meno del 2010); le società, invece, detengono il 38% del mercato.

Le flotte aziendali (escluso noleggio e leasing) registrano un incremento annuale del 27,5% e una quota del 16%. Le vendite di auto intestate a società di leasing, invece, aumentano del 20,3%, con una quota del 3,2%. Il noleggio, con 364.498 nuove autovetture, conquista il 20% del mercato (+16,7% sul 2015): **1 auto nuova su 5 è a noleggio nel 2016 e 1 su 4 nel primo semestre 2017**. Sebbene negli anni la quota delle vendite ai

privati sia andata comunque riducendosi, in Italia rimane più alta rispetto a molti Paesi europei; ne segue un'incidenza delle auto aziendali molto più bassa che in Francia, Germania, Regno Unito e Spagna. **In Germania solo il 35% delle auto nuove immatricolate è intestata direttamente ad un privato, mentre 2,1mln di auto nuove risultano intestate a clienti commerciali, di cui più della metà a *company cars* (fonte VDA). In Germania l'auto rappresenta un benefit per i dipendenti ed è un aspetto essenziale del welfare aziendale. L'auto come benefit' ha contribuito a mantenere alta la domanda e a movimentare il mercato dell'automobile. Va da sé che questa 'domanda' sia indirizzata soprattutto a brand tedeschi.**

Uno dei freni all'acquisto di auto aziendali, in Italia, è rappresentato proprio dalla pressione fiscale, che risulta più alta degli altri *major market* europei. Un primo alleggerimento fiscale a beneficio dell'auto, dopo decenni di aumenti costanti del peso fiscale, che hanno portato il settore automotive a finanziare l'Erario con 73mld nel 2016 (+1,4% sul 2015), pari al 16% del gettito totale, è venuto dalla Legge di Stabilità del 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 personal computer, 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 prevedeva un'ulteriore agevolazione: l'innalzamento del 40% dei limiti di spesa, fiscalmente riconosciuti, portando il tetto da 18.075,99 a 25.306,386 €, ed esclusivamente per agenti e rappresentanti d'impresa da 25.822,084 a 36.150,084 €.

La Legge di Bilancio del 2017 ha esplicitato, tuttavia, che il super ammortamento al 140% non si applica alle auto aziendali ad uso promiscuo, esplicitamente escluse dalla proroga rispetto alle disposizioni previgenti (veicoli e motocicli di cui all'art. 164, comma 1, lettere b e b-bis del TUIR).

Uniformare la fiscalità ai *major market* europei (per esempio alla Germania) contribuirebbe a spingere sulla domanda delle auto intestate alle società e ad estendere l'auto tra i benefit aziendali, con un riflesso molto positivo in termini di rinnovo del parco e di movimentazione dell'usato.

Le vendite di SUV di tutte le dimensioni (inclusi quelli grandi) totalizzano circa 485mila unità; il segmento cresce del 25% e conquista il 26%

del mercato. **Ogni 100 vetture immatricolate, 44 appartengono ai segmenti A/B, a cui si possono aggiungere 12 SUV piccoli, complessivamente 56 autovetture.**

Il mercato autovetture per l'anno 2017 potrebbe chiudersi attorno a 1,95mln.

1.7.3.2 Furgoni, autocarri, rimorchi

Il 2016 è stato un anno positivo per il mercato italiano dei veicoli commerciali e industriali. Il *trend* in costante crescita degli ultimi mesi è sicuramente da attribuire al combinato disposto delle misure nazionali a supporto degli investimenti. Il super ammortamento ha dato un forte stimolo al settore e la cumulabilità con il Decreto investimenti 2016 ha spinto le aziende di autotrasporto, soprattutto le PMI, a rinnovare le loro flotte. La politica di supporto al rinnovo del parco circolante che il Ministero dei Trasporti ha perseguito negli ultimi anni, dedicando crescenti risorse agli investimenti, sta portando ottimi risultati sia in termini di svecchiamento del parco circolante, con gli importanti impatti in termini di sicurezza e rispetto dell'ambiente, sia per la filiera produttiva che, dopo anni bui, sta riprendendo a lavorare a ritmi costanti.

Nel 2016 sono stati immatricolati oltre 200mila **veicoli commerciali con ptt uguale o inferiore a 3.500 kg**, con un incremento del 51% sui volumi del 2015. Rispetto ai volumi del biennio 2007-08 (232mila unità), il mercato 2016 è ancora inferiore del 14%. Leader del mercato è FCA, con un incremento del 58% e una quota del 36%. Nell'UE/EFTA, il mercato italiano dei VCL si piazza al 4° posto dopo Francia, Regno Unito e Germania.

Sono stati immatricolati per il **noleggjo a lungo termine** circa 46mila veicoli commerciali, segnando una crescita del 64% sui volumi del 2015, un risultato eccezionale a cui ha contribuito la misura del super-ammortamento e l'aumento delle vendite online, che richiedono un servizio *door to door* capillare. Le immatricolazioni di furgoni per il **noleggjo a breve termine** sono state poco più di 3mila, in aumento del 47,5% (Dati ANIASA).

Nel 2016 risultano 23.573 nuove immatricolazioni di **autocarri nuovi con ptt superiore a 3.500 kg** (+56%). Si tratta dei volumi più alti dal 2008, in cui furono registrati oltre 34mila autocarri, di un terzo superiori. Il mercato italiano degli autocarri con ptt superiore a 3.500 kg si piazza al 6° posto nel mercato UE/EFTA, dietro a Germania, Francia, UK, Polonia e Spagna.

Per il 2016, risultano 14.761 nuove immatricolazioni di **rimorchi e semirimorchi pesanti** (+39%). Si tratta dei volumi più alti dal 2008, in cui furono registrati oltre 17mila veicoli trainati. L'eccezionale risultato del mercato 2016 risulta ancora inferiore del 15% per i veicoli trainati rispetto ai volumi del 2008, anno precedente alla crisi finanziaria ed economica.

1.7.3.3 Autobus

Nel 2016 sono stati immatricolati 2.900 autobus nuovi (+22% sul 2015), incluso turistici, minibus e scuolabus. Il trasporto pubblico locale (TPL) stenta a diventare competitivo rispetto al mezzo privato e solo la crisi ha determinato un leggero spostamento verso l'utilizzo dei 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.

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.

1.7.4 Il parco circolante¹¹

Alla fine del 2016 (dati ACI), lo stock degli autoveicoli¹² registrati, in accordo con la definizione statistica internazionale, è pari a 42,86mln, a cui si aggiungono 365mila veicoli trainati e 6.954.402 motocicli, motocarri e quadricicli. Complessivamente si tratta di 50,18mln di veicoli registrati al PRA.

Il **parco delle autovetture** supera i 37,87mln di unità e aumenta di quasi 525mila unità rispetto al 2015. Il parco autovetture è cresciuto di 5,3mln di unità rispetto all'anno 2000 e di 2,2mln rispetto all'anno 2007.

L'automobile continua ad essere il mezzo di trasporto preferito e più utilizzato negli spostamenti tra le diverse modalità di trasporto.

Secondo l'**alimentazione**, le autovetture diesel a fine 2016 rappresentano il 42,9% del parco autovetture e quelle a benzina il 48,5%. **Le autovetture ad alimentazione alternativa pesano per circa l'8,6% del parco auto**, pari a 3.255.408 autovetture, di cui 2.211.368 a benzina/GPL (5,8% di quota), 911.246 a benzina/metano (2,4% di quota) e 132.794 ibride/elettriche (0,35% di quota). Le auto elettriche sono solo 5.743.

Secondo la **cilindrata**, il 24% delle auto circolanti ha motore fino a 1.200 cc (il 33% nel 2005), il 48% da 1.201-1.600 cc (il 35% nel 2005), il 22% da 1.601-2.000 cc (il 25% nel 2005) e il 6% superiore a 2.000 cc (stessa quota nel 2005).

¹¹ I dati riportati sono di fonte ACI.

¹² Considerati: autovetture, autocarri, motrici, autobus.

Secondo gli **standard emissivi**, risultano 15,7mln di autovetture circolante ante Euro 4, pari al 42% del totale, 11,8mln di auto Euro 4 (31% di quota), 7,2mln di auto Euro 5 (19% di quota) e 3,2mln di Euro 6 (8% di quota).

Nella classe delle auto Euro 5/6, la quota di quelle a benzina è del 33%, quelle diesel del 55%, il restante 12% ha altra alimentazione.

Secondo l'**anzianità**, il 46,5% delle auto circolanti ha fino 10 anni di età inclusi, il 24,2% ha da 11 a 15 anni di età inclusi e il 29,3% ha più di 15 anni d'età. Le auto che hanno 5 anni di anzianità sono il 20%.

Nel 2016 la consistenza del parco veicolare autovetture secondo l'**età mediana** è in aumento rispetto al 2015. Secondo l'alimentazione, è pari a:

1. per le autovetture a benzina - 13 anni e 9 mesi
2. per le autovetture a gasolio - 9 anni e 3 mesi
3. per le autovetture a benzina/GPL - 7 anni e 5 mesi
4. per le autovetture a benzina/metano - 7 anni e 5 mesi

Per le autovetture nel complesso l'età mediana risulta pari a 10 anni e 8 mesi.

La qualità dell'aria nelle grandi aree urbane e in alcune macro-aree del Paese, come la Pianura Padana, non rispetta ancora i valori limite stabiliti dalla normativa europea e, in determinate condizioni climatiche (assenza di pioggia), la situazione si aggrava. 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 e forme di mobilità condivisa.

Il **parco circolante di autocarri e motrici** è di 4.888.091 unità, così ripartite **secondo il tipo**: 4.018.708 autocarri merci, 707.291 autocarri speciali, 162.092 motrici.

Secondo il peso, risultano 4.002.578 veicoli leggeri (merci, speciali) con ptt fino a 3,5 t e 723.421 veicoli medi-pesanti (merci, speciali) con ptt oltre 3,5 t, 162.092 motrici (principalmente pesanti).

Secondo gli standard emissivi, risulta che il 58% dei veicoli leggeri ha classe Euro 0,1,2,3, il 23% ha classe Euro 4, il 16% ha classe Euro 5, il 3% ha classe Euro 6. Hanno alimentazione alternativa 140mila veicoli industriali leggeri (3,5% di share). I veicoli elettrici sono solo 4.737.

Per quanto riguarda i veicoli industriali medi-pesanti, oltre il 77% è di classe ante Euro IV, mentre il 5% di classe Euro IV, il 18% di classe Euro V e VI. Il **parco circolante autobus** è di 97.817 unità, di cui il 67% Euro 0, I, II, III, il 10% Euro IV e il 23% Euro V/VI. Gli autobus circolanti ad alimentazione alternativa sono 339 a GPL, 4.401 a metano e 462 Elettrici.

Il **parco circolante di rimorchi e semirimorchi** è di 365.401 veicoli, di cui 105.481 specifici/speciali e 259.920 merci.

